



HAL
open science

La tradition du town design et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises

Anne Portnoï

► **To cite this version:**

Anne Portnoï. La tradition du town design et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris Est, 2017. Français. NNT : 2017PESC1172 . tel-04321209

HAL Id: tel-04321209

<https://hal.science/tel-04321209>

Submitted on 4 Dec 2023

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.

UNIVERSITÉ DE PARIS EST

École doctorale : Ville, Transports et Territoires

THÈSE DE DOCTORAT

Champ disciplinaire : Architecture

Anne Portnoï

La tradition du *town design* et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises

Volume 1

Sous la direction de Antoine Picon

Jury : Denis Bocquet, Kenny Cupers, Caroline Maniaque, Cristiana Mazzoni, Loïc Vadelorge

Date de la soutenance : 15 mai 2017

UNIVERSITÉ DE PARIS EST

École doctorale : Ville, Transports et Territoires

THÈSE DE DOCTORAT

Champ disciplinaire : Architecture

Anne Portnoï

La tradition du *town design* et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises

Volume 1

Sous la direction de Antoine Picon

Jury : Denis Bocquet, Kenny Cupers, Caroline Maniaque, Cristiana Mazzoni, Loïc Vadelorge

Date de la soutenance : 15 mai 2017

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier mon directeur de thèse, Antoine Picon, de la confiance qu'il m'a témoigné au long de ces années et de la constante intelligence de son regard sur mes recherches.

Il ne fût pas facile de mener ce travail en parallèle de mes autres activités d'architecte et d'enseignante. Je remercie l'équipe du LATTs, et particulièrement Nathalie Roseau, d'avoir soutenu la continuité de mon effort lors des mini-soutenances organisées chaque année. Merci aussi à Valter Balducci et à Caroline Maniaque de m'avoir donné l'occasion de présenter mon travail dans le séminaire de recherche du laboratoire ATE Normandie.

Un grand remerciement à l'équipe de l'ENSA de la Villette : Marc Bédarida, Gilles Cohen, Gérard Gribet, Jean Harari, de m'avoir associée aux deux riches voyages pédagogiques en Angleterre et en Ecosse qui m'ont permis de visiter des réalisations et de consulter des archives importantes pour ma thèse. Je suis reconnaissante à l'Ecole de la Villette d'avoir financé en partie ces déplacements et à l'ENSA Normandie d'avoir soutenu un autre voyage pédagogique en Angleterre au cours duquel j'ai pu compléter mes archives.

Merci à Jean-Pierre Frey pour l'entretien qu'il m'a accordé et les documents, tirés de ses archives, auxquels il m'a donné accès. Merci à Noël-Clément Douady pour ses remarques utiles et ses mises en relation.

Je remercie chaleureusement Catherine Blain et Jean Taricat pour de très nombreux échanges et suggestions de lectures.

Un grand merci à Anne-Sophie Bailly et à Louis Guedj pour leur précieuses remarques sur une version précédente du manuscrit, à Miriam Greuter pour ses relectures attentives et à Tricia Meehan pour sa relecture de l'anglais.

Merci, enfin, à Philippe Vellozzo, sans qui ce travail n'aurait jamais pu aboutir. Nos échanges constants ont enrichi ma réflexion et m'ont aidé à formuler mes idées avec plus de précision. Je le remercie aussi de son implication généreuse et de sa patience.

La tradition du *town design* et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises

Introduction	7
Première partie – La tradition du <i>town design</i> : définition et illustrations	19
Chapitre 1. 1940-1950 : Le savoir-faire des <i>plans</i>	19
L'intention de transmettre	20
A.1. Les nouvelles législations en matière d'urbanisme après-guerre	20
A.2. Codifier et diffuser un savoir-faire urbain	23
A.3. Le département d'urbanisme du LCC, lieu de construction et de transmission des savoirs	26
A.4. Les plans comme exemplification de certaines méthodes urbanistiques	33
Forme et contenu des <i>plans</i>	37
B.1. Le plan d'Abercrombie et Forshaw pour Londres	37
B.2. Les <i>plans</i> de Sharp pour Exeter et Oxford	50
B.3. Le plan de Gibberd pour la ville nouvelle de Harlow	55
B.4. Le plan de Holford et Holden pour la City de Londres	65
Le dispositif de <i>neighbourhood unit</i>	76
C.1. Des concepts différents de <i>neighbourhood unit</i>	76
C.2. L'unité de voisinage comme unité d'intervention et outil de programmation	83
Chapitre 2. Le Barbican, chef d'œuvre ambigu du <i>town design</i>	87
Contexte et acteurs	87
A.1. Trois propositions s'opposent	87
A.2. Les prescriptions pour des passages surélevés	97
Chronique d'une opération	101
B.1. Un précédent : Golden Lane	102
B.2. Le rôle de programmiste de Chamberlin, Powell et Bon	108
B.3. Le rapport de Chamberlin, Powell et Bon de mai 1956	115
B.4. Le rapport de Chamberlin, Powell et Bon de 1959	121
B.5. Le Barbican Centre	135
Retour sur la méthode	138
C.1. « <i>New Town within the Cities</i> » : une entente théorique entre le LCC et Chamberlin, Powell et Bon	138
C.2. La méthode de travail de Chamberlin, Powell et Bon appliquée au plan de développement de l'Université de Leeds (1960)	142

Chapitre 3. L'évolution des doctrines au début des années 1960	148
Hook New Town et l' <i>urban design</i>	151
A.1. La réception de l'ouvrage	152
A.2. Des évolutions du <i>town design</i>	155
Évolution des termes	159
B.1. neighbourhood unit, precinct, super-block, environment area	159
B.2. Les outils graphiques : le plan, la figure et les hypothèses	169
The <i>Building Complex</i> : de l'unité de voisinage au bâtiment multifonctionnel	175
C.1 Hook et Cumbernauld au regard de la définition de la mégastucture	176
C.2 L'édifice multifonctionnel en centre ville	181
C.3. Le <i>townscape</i> et la ségrégation verticale des flux	186
Conclusion de la première partie	191
Deuxième partie – La transmission des méthodes britanniques en France	193
Introduction	193
Chapitre 1. Le témoignage des textes	198
Une large diffusion du savoir-faire britannique	198
A.1. Les ouvrages recensés dans les bibliothèques françaises et dans le fonds de l'IAURP	199
A.2. L'expérience urbanistique britannique selon <i>L'Architecture d'aujourd'hui</i> et la revue <i>Urbanisme</i>	210
L'abandon du plan masse	229
B.1. Dans les revues : l'organisation de la ville en unités de voisinage et les controverses sur les outils de l'urbaniste	230
B.2. L'unité de voisinage dans les rapports de l'IAURP : du concept à la programmation	249
B.3. Les méthodes de Buchanan reprises par les agents de l'IAURP	261
Chapitre 2. Une mise en pratique exemplaire : Shankland et Cox à Cergy-Pontoise	273
Du bon usage des directives d'aménagement	279
A.1. La tâche de l'architecte aménageur	280
A.2. Les huit rapports de l'agence Shankland& Cox	289
La conception du quartier de la préfecture	301
B.1. Les corrections méthodologiques de Welbank	301
B.2. L'expérience de Cergy-Pontoise vue d'Angleterre	311
Conclusion	318
Annexes	325
Liste des abréviations courantes et des sigles utilisés	325
Bibliographie	326
Index	336

Introduction

Cette recherche porte sur une tradition urbanistique britannique de l'après-guerre et sur sa transmission en France dans le cadre de la construction des villes nouvelles. Mon travail s'attache à définir les contours de cette tradition. J'utilise le terme « tradition » pour désigner un ensemble cohérent de savoir-faire, de méthodes et de concepts opérationnels, partiellement codifiés et communément utilisés par un groupe de professionnels. Une tradition, en ce sens, implique des « chaînes de transmission »¹, elle se transmet concrètement dans le temps et l'espace au travers de réseaux d'acteurs.

La tradition que j'étudie se rattache à l'expression « *town design* » et se caractérise fondamentalement par la méthode du *neighbourhood planning*. Elle s'élabore au Royaume-Uni sur une trentaine d'années, de 1940 à 1970 environ.

Les enjeux

L'un des premiers enjeux de mon travail consiste à attirer l'attention sur une tradition méconnue, voire non reconnue comme telle, dont l'étude peut permettre de renouveler l'interprétation de l'histoire urbanistique récente ainsi que la compréhension des méthodes et des savoir-faire urbains.

Cette méconnaissance tient d'abord au fait que les échanges entre les architectes français et américains ont été beaucoup mieux étudiés que ceux ayant eu cours entre les architectes français et britanniques. Elle s'explique ensuite par la focalisation des études françaises consacrées au contexte anglais d'après-guerre sur deux traditions : celle des architectes visionnaires et pop, d'une part, et celle du *townscape*, d'autre part. La rivalité entre ces mouvements a été lue par Banham comme un débat entre architectes « pittoresques » et « anti-pittoresques », opposant « *a barefoot middle-aged architectural "Establishment" armed with a major magazine* », *l'Architectural Review* et une génération de « *battle-hardened and unusually mature students* », génération qui

¹ Morin, Olivier, *Comment les traditions naissent et meurent: la transmission culturelle*, Paris, O. Jacob, 2011.

s'exprime dans la revue *Architectural Design*². La première tradition inclut les architectes dits « visionnaires » (Archigram, Cedric Price...) et la jeunesse avant-gardiste se réclamant de la culture pop, dont les Smithson sont le couple emblématique. (Cette seconde branche de la première tradition est étudiée dans un ouvrage, aujourd'hui classique, de Dominique Rouillard³ de 2004.) L'autre tradition bien étudiée en France est celle du *townscape*, soutenue par Gordon Cullen et Nikolaus Pevsner, qui rejoint l'équipe éditoriale d'*Architectural Review* en 1941. L'influence de ce mouvement sur le milieu des architectes britanniques a en effet été très importante. Son histoire est très bien retracée, par exemple dans la thèse d'Erdem Erten⁴ ou encore par Anthony Vidler⁵. Ces deux traditions sont liées à de grandes revues d'architecture, dans lesquelles elles se définissent et se diffusent.

C'est une troisième tradition, différente des deux premières, dont je cherche à définir les contours. C'est celle que Frederick Gibberd a dénommée, par contraste avec le « *civic design* » de ses prédécesseurs, le « *town design* ». (On notera que cette expression a été traduite en français par « composition urbaine », ce qui a contribué à son incompréhension dans notre pays.) Cette tradition se rapproche du *townscape* par l'intérêt pour l'espace piéton et sa capacité à générer une forme de vitalité urbaine mais elle s'en distingue par son approche sociologique et programmatique. Le *town design* s'apparente en effet bien plus à l'*urban design* américain, dont la naissance a été décrite par Eric Mumford⁶, qui se développe en parallèle. L'*urban design*, nommé comme tel par Sert en 1953, émane certainement des questions posées lors du CIAM 8 de 1951, dont le thème est « The heart of the City » et qui s'intéresse aux « centres civiques » piétons et à la création de centralités associées aux services communaux. Cette année là, le congrès se tient en Grande-Bretagne, explique Eric Mumford⁷ pour marquer l'importance des concepts urbanistiques développés par les Britanniques dans l'après-

² Banham, Reyner, « Revenge of the Picturesque : English Architectural Polemics, 1945-65 » in Summerson, J. (editor), *Concerning Architecture. Essays on architectural Writers and Writing presented to Nikolaus Pevsner*, Londres, Allen Lane, the Penguin Press, 1968. Traduit en français dans la revue *Marnes* volume 1, Paris, Ed. de la Villette, 2011.

³ Rouillard, Dominique, *Superarchitecture: le futur de l'architecture 1950-1970*, Paris, Ed. de la Villette, 2004.

⁴ Erdem, Erten, *Shaping "The Second Half Century": The Architectural Review 1947-1971*, thèse de doctorat soutenue en 2004,

⁵ Vidler, Anthony, *Histories of the Immediate Present: Inventing Architectural Modernism*, Cambridge, MA, MIT Press, 2008, p108.

⁶ Mumford, Eric, *Defining Urban Design: CIAM Architects and the Formation of a Discipline, 1937-69*, New Haven, Yale University Press, 2009.

⁷ Ibid. p. 95.

guerre. Il a aussi lieu en même temps que le *Festival of Britain* au cours duquel le London County Council fait la promotion de son savoir-faire urbain à travers une exposition urbaine grandeur nature.

La tradition du *town design*, qui s'est développée en Grande-Bretagne, n'est pas liée à une revue d'architecture. Elle se diffuse par d'autres canaux, directement portée par un milieu de professionnels en charge d'études urbaines, qui trouvent dans leur publication un moyen d'expression. Cette tradition appartient à une culture dominante, qui définit la norme de l'époque, une « culture grise » portée par les institutions et le monde des praticiens « officiels » missionnés par les élus. Les acteurs de cette tradition travaillent dans les ministères, dirigent de grandes agences ou des établissements d'enseignement et de recherche, mais ils ne brillent ni par leur élaboration doctrinaire ni par leur talent de polémistes ; de fait, ils restent attachés aux idées modernistes.

Mon travail a donc aussi pour enjeu de replacer, dans l'histoire des débats urbains, l'apport de ces professionnels « installés » comme inventeurs de formes et de doctrines. Pour les historiens de ces débats, la négligence d'une tradition qui s'épanouit dans des projets commandités relève à n'en pas douter d'un préjugé intellectualiste, qui surestime l'impact des réflexions théoriques sur la pratique. Seule la force d'un tel préjugé peut expliquer, par exemple, qu'un excellent connaisseur de la production architecturale britannique tel que David Mangin (dont le travail de recherche privilégie systématiquement l'analyse des formes concrètes par rapport à celle des idées) puisse commettre des erreurs grossières sur la chronologie de l'invention des formes urbaines, comme lorsqu'il attribue à un croquis de Le Corbusier daté de 1948 la « prémonition » du développement du tissu urbain en unités de voisinage, ou qu'il voit dans les dessins des Smithson pour le concours du centre de Berlin, datés de 1957, les prémisses du projet du Barbican Centre⁸. Face à la force de ce préjugé intellectualiste, l'enjeu général est d'illustrer la capacité des acteurs à renouveler les concepts simplement en étant engagés dans une pratique qui le requiert.

Un troisième enjeu est d'étudier la transmission de cette tradition britannique dans le contexte français, autour des projets de construction de villes nouvelles, et son rôle dans

⁸ Mangin, David, *Infrastructures et formes de la ville contemporaine: la ville franchisée*, Paris, Éditions de la Villette, 2004, p46 et p65.

la remise en cause de « l'urbanisme de plan ». Il s'agit d'abord d'évaluer le « transfert culturel », au sens de Michel Espagne, qui s'opère dans le cadre de la conception urbaine et qui implique une forme d'appropriation.⁹ L'étude de cas de Cergy-Pontoise me permet d'analyser le rôle d'un « agent de transfert » particulier, Graeme Shankland, sollicité par la Mission. La production britannique, qui avait déjà fait l'objet d'une attention soutenue en France au début des années 1950, alors que le *Festival of Britain* de 1951 offrait une grande visibilité au travail du *London County Council*, redevient une référence centrale au milieu des années 1960, pour le lancement de la construction des villes nouvelles. Dans cette seconde séquence, j'étudie la façon dont les concepts opérationnels et les savoir-faire qui fondent le *town design* sont intégrés aux pratiques des acteurs français, en éclairant leurs motivations. La tradition britannique se trouve parfois instrumentalisée dans une logique corporatiste. Mais l'attrait pour le *town design* s'explique plus profondément par l'intérêt des concepteurs français de villes nouvelles pour le travail sur la programmation et l'exigence rationnelle générale (accumulation de données, élaboration d'hypothèses...) qu'ils associent à l'approche britannique. Revendiquer cette exigence permet aux acteurs des villes nouvelles de rompre avec l'urbanisme de plan, caractéristique des savoir-faire urbains appliqués en France depuis l'après-guerre. Il s'explique aussi par les instructions du Ministère de laisser aux sociétés privées une plus grande initiative dans le développement des villes nouvelles.

Au tournant des années 1950 en France, la revue *Urbanisme* promeut l'évolution de la pratique de l'urbanisme vers l'aménagement du territoire, comme nouvelle discipline incluant la planification des équipements sur le territoire. Selon Antoine Picon, l'après-guerre marque un tournant pour le développement de la pratique de l'aménagement du territoire en France¹⁰. On peut ainsi extraire le sens historique général de la séquence que j'étudie en la replaçant dans la longue durée de la mutation des représentations du territoire analysée par Antoine Picon. Mon travail, cependant, s'arrête sur la singularité d'une tradition urbanistique méconnue, en étudiant son élaboration en Grande-Bretagne et sa transmission en France. Il relève d'une approche complémentaire de la précédente.

⁹ Espagne, Michel, « La notion de transfert culturel », *Revue Sciences/Lettres* [En ligne], 1 | 2013, mis en ligne le 01 mai 2012.

¹⁰ Picon, Antoine, « Les ambiguïtés de l'aménagement à la française », in Clément Orillard, Antoine Picon, *De la ville nouvelle à la ville durable, Marne la vallée*, Marseille, édition parathèses, 2012; Desportes, Marc, et Picon, Antoine, *De l'espace au territoire: l'aménagement en France XVIIe - XXe siècles*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1997.

Le « regard croisé » qu’offre l’analyse des sources originales anglaises et de leurs relectures françaises me permet de conjointre des perspectives différentes sur les mêmes savoir-faire et de mieux cerner, ainsi, les spécificités de cette tradition.

Un quatrième enjeu important de mon travail consiste à faire émerger, par une analyse centrée sur la « littérature grise » (manuels, *plans*, rapports, minutes ...), une histoire des savoir-faire urbains, par contraste à la fois avec l’histoire des idées, l’histoire des techniques et l’histoire des formes urbaines.

Tandis que l’histoire des idées s’attache pour l’essentiel aux doctrines et aux concepts, que l’histoire des techniques se concentre sur les inventions, dont elle étudie le contexte d’apparition et l’impact, et que l’histoire des formes urbaines analyse l’espace urbain à partir de l’étude de types et de modèles architecturaux, l’histoire des savoir-faire se situe à la jonction de ces différentes approches et étudie plus spécifiquement la façon dont des concepts sont concrètement mobilisés par les acteurs et « opérationnalisés », c’est-à-dire transformés dans et par leur pratique.

L’unité de voisinage

L’un des concepts que les acteurs du *town design* ont le plus systématiquement opérationnalisé et appliqué est celui de *neighbourhood unit* (unité de voisinage).

L’unité de voisinage est convoquée par les architectes du groupe Mars¹¹ dès leur travail sur le plan de Londres en 1938. Elle joue un rôle essentiel, comme concept d’abord, dans la compréhension par le LCC de la structure de Londres, puis comme outil d’intervention dans la planification des *comprehensive development areas*, qui correspondent à des sites bombardés pendant la guerre. Tout comme pour la construction des *estates* – les quartiers d’habitation municipaux – et les projets de renouvellement urbain, le dispositif d’unité de voisinage est aussi un principe fondateur pour la composition des villes nouvelles de première génération. Ce dispositif fait l’objet d’une remise en cause dans les expériences de villes nouvelles de deuxième génération, mais il sera réinvesti, d’une nouvelle manière, pour la troisième.

¹¹ Fry, Maxwell, *Fine Building*, London: Faber and Faber Ltd, 1944. Selon Fry les membres du groupe Mars qui réfléchissent au plan de Londres sont : Maxwell Fry, Arthur Korn, Arthur Ling, William Tatton-Brown, Aleck Low, Felix Samuely, Elisabeth Denby, Bronik Katz, Robert Shaw et Christopher Tunnard.

La réception de l'unité de voisinage en France est plus tardive. En France, selon Hélène Jannièr¹², le dispositif d'unité de voisinage est connu dès 1945 *via* la publication des villes nouvelles britanniques – mais à l'exception de la « théorie des échelons communautaires » de Bardet, l'application de ce dispositif sera, d'après elle, associée à une vision fonctionnaliste dans la conception des grands ensembles dans les années 1950.

Hypothèses de recherche

L'opérationnalisation du concept d'unité de voisinage, qui définit la méthode du *neighbourhood planning*, constitue, selon moi, le fondement de la tradition du *town design*. Contrairement à ce qui se pratique aux États-Unis, cette méthode est appliquée en Grande-Bretagne aussi bien dans les contextes suburbains que pour la reconstruction des centres-villes. L'opérationnalisation du concept d'unité de voisinage pour le développement d'un territoire se traduit directement par l'usage de trois outils de conception : le programme (distribution spatio-temporelle et fonctions des équipements), la mobilité (connexions et temporalité des déplacements) et la composition par groupements (et non par un tracé ordonnateur), qui met au premier plan les questions de densité et d'échelles.

Ma première hypothèse peut ainsi se résumer par l'idée que l'unité de voisinage est fondamentalement un outil de conception (un concept opératoire), et non une simple forme urbaine.

Ma seconde hypothèse de recherche est que les outils de conception liés au *neighbourhood planning*, élaborés dans la Grande-Bretagne des années 1950, ont profondément transformé les pratiques urbaines en France, notamment au travers de l'expérience des villes nouvelles.

Pour valider ces deux hypothèses, j'analyse la façon dont la tradition du *town design* se codifie progressivement au travers des *plans* anglais des années d'après-guerre, ces études urbaines commanditées par des municipalités dans lesquelles s'exprime et se formalise une façon de faire la ville. Je montre que cette tradition s'est diffusée dans la Grande-Bretagne des années 1950 et 1960 à travers l'urbanisme mégastructurel, qui reprend les principes du *neighbourhood planning*. C'est en effet seulement en tant que

¹² Jannièr, Hélène, « Planifier le quotidien. Voisinage et unité de voisinage dans la conception des quartiers d'habitation en France (1945-1965) », *Strates* [En ligne], 14 | 2008, p7.

formes urbaines que les mégastructures s'opposent aux unités de voisinage, souvent associées (à tort) à la ville diffuse. J'étudie enfin comment les méthodes de la tradition britannique se sont transmises en France dans les années 1960 et 1970, suscitant une appropriation féconde par les urbanistes français.

Les principaux acteurs

Deux grandes institutions publiques jouent un rôle essentiel dans l'élaboration et la transmission de la tradition qui m'intéresse, à la fois comme maîtres d'ouvrage, aménageurs et constructeurs : il s'agit d'une part du département d'architecture du London County Council (LCC) – en charge, notamment, de l'élaboration du plan de Londres de 1944 et de sa mise en application – et d'autre part de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (IAURP), en charge de la création des villes nouvelles autour de la capitale. J'analyserai les pratiques urbanistiques des agents de ces deux institutions, l'usage qu'ils font de certains concepts urbains, ainsi que les dispositifs d'aménagement et les éléments de méthode qu'ils mettent en place.

Outre ces deux institutions, les quatre urbanistes de renommée dont j'étudie les *plans* (Gibberd, Abercrombie, Sharp, Holford) interviennent à titre privé comme consultants ou maîtres d'œuvre. Le cas du Barbican mobilise également des acteurs privés : les membres de l'agence d'architecture Chamberlin, Powell et Bon. En France, l'intervention des architectes Shankland et Cox, anciens agents du LCC, se déroule, elle aussi, dans le cadre d'une pratique privée. Cependant des liens institutionnels et culturels soudent ces différents acteurs, ce qui favorise la circulation des méthodes au sein de ce groupe de professionnels.

Les sources

Le corpus de textes et documents sur lequel je travaille se scinde en différentes catégories. Dans une partie de ma thèse, j'analyse des *plans* de villes réalisés par les acteurs britanniques. Ces *plans* ne sont pas des plans au sens ordinaire du terme, mais de véritables études urbaines (le « *plan* » de « *planning* »), dotées de véritables qualités plastiques. Ils prennent souvent la forme d'ouvrages richement illustrés au contenu conceptuel et méthodologique dense.

J'étudie ensuite des textes et des courriers issus des archives de Percy Johnson-Marshall, l'un des agents du département d'urbanisme du LCC. Je rends compte de l'usage de la notion d'*unité de voisinage* au sein du département et de la constitution de nouvelles méthodes urbanistiques appliquées dans le travail quotidien des urbanistes en charge de la mise en application du plan de Londres.

Pour étudier la reconstruction du site du Barbican, je procède à l'analyse des minutes des débats autour de la prise de décision sur le développement du site, dans la City. Ma lecture s'appuie sur des documents d'archives récupérés aux London Metropolitan Archives.

Pour l'analyse des années 1960, côté britannique, je travaille sur deux *plans* produits par le LCC : la révision du *plan* de Londres de 1960 et le *plan* pour la ville nouvelle de Hook publié en 1960. Le *plan* d'Arthur Ling de 1967 pour la ville de nouvelle de Runcorn, Les *plans* de développement de la ville de Liverpool de 1962 et 1963, élaborés par Shankland, et l'étude de l'agence de Colin Buchanan pour le South Hampshire datée de 1964, à laquelle participe Ann Mc Ewen, ancienne agent de la division d'urbanisme du LCC, sont aussi analysés afin de suivre l'évolution au cours des années 1960 des préceptes élaborés dans l'après-guerre au sein du LCC. Ces *plans* sont présents dans les fonds des bibliothèques universitaires d'instituts d'urbanisme britanniques, mais aussi dans les fonds de l'IUARIF et d'autres bibliothèques professionnelles en France. (La présence de ces documents professionnels dans les fonds de bibliothèque française fait l'objet d'une analyse détaillée dans la seconde partie de la thèse.) L'étude du projet de Hook porte sur l'ouvrage publié par le LCC, *The Planning of a New Town*, sur les archives du fonds des National Archives, ainsi que sur les articles de revues consécutifs à la publication du rapport du LCC.

A l'examen de ces sources directes s'ajoute la lecture d'une intéressante littérature secondaire. Mon analyse de l'histoire de la reconstruction de la City et du site du Barbican s'est enrichie de la lecture de *Barbican: Penthouse Over the City* de David Heathcote¹³ et d'une monographie d'Elain Harwood¹⁴ sur l'agence Chamberlin, Powell et Bon. Plusieurs articles discutent également des plans de reconstructions de la City

¹³ Heathcote, David, *Barbican: Penthouse Over the City*, Chichester, West Sussex, England: Wiley-Academy, 2004.

¹⁴ Harwood, Elain. *Chamberlin, Powell and Bon*. London, RIBA, 2011.

après guerre. Les articles de référence pour mon propos sont ceux de Michael Hebbert, Junichi Hasegawa et Peter Larkham et David Adams¹⁵.

Je me réfère aussi régulièrement à trois ouvrages qui traitent de façon générale de la reconstruction en Angleterre : celui de Gold, *The Practice of Modernism – Modern Architects and Urban Transformation, 1954-1972*¹⁶, celui de Bullock, *Building the Post-War World: Modern Architecture and Reconstruction in Britain*¹⁷, et celui de Glendinning et Muthesius, *Tower Block: Modern Public Housing in England, Scotland, Wales, and Northern Ireland*¹⁸. Je m'appuie sur les travaux de Larkham pour comprendre le rôle qu'ont pu jouer les *plans* des villes dans la constitution du *town design*. Outre les sources primaires et secondaires précitées, j'utilise un ouvrage de Percy Johnson-Marshall¹⁹ qui développe le point de vue soutenu par le LCC.

Pour évaluer la circulation des savoir-faire urbanistiques britanniques – codifiés à travers de *plans*, de manuels, des ouvrages théoriques des auteurs de *plans* –, je procède au recensement d'ouvrages dans les fonds de différentes bibliothèques : celles des écoles (ENSA, ENPC, ...), des universités, des instituts (INHA, Cité de l'architecture, CDU) et des acteurs professionnelles (IAURIF, EPA). Outre les visites et les études engagées par l'IAURP, l'Institut réunit un certain nombre de rapports édités par les villes nouvelles anglaises.

Afin de mesurer la visibilité des pratiques urbanistiques britanniques chez les architectes et les urbanistes français, j'ai collecté les articles qui présentent les travaux des Anglais dans les revues *L'Architecture d'aujourd'hui* et *Urbanisme*, l'une épousant le point de vue des architectes, l'autre celui de professionnels de l'urbanisme français qui ne sont pas architectes. J'ai effectué le dépouillement de ces revues sur une période de trente ans, allant de la fin des années 1930 à la fin des années 1960. J'analyse les

¹⁵ Hebbert, Michael(1993) 'The City of London Walkway Experiment', Journal of the American Planning Association, 59: 4, 433 — 450; Hasegawa, Junichi. "Governments, Consultants and Expert Bodies in the Physical Reconstruction of the City of London in the 1940s". in *Planning Perspectives* 14, no. 2, 1999, pp.121-144 ; PeterJ. Larkham, David Adams, « The post-war reconstruction planning of London : a wider perspective », *Center for Environment and Society Research Working Paper* series n8, Birmingham City University.

¹⁶ Gold, John R, *The Practice of Modernism Modern Architects and Urban Transformation, 1954-1972*, Hoboken, Taylor & Francis, 2007.

¹⁷ Bullock, Nicholas, *Building the Post-War World: Modern Architecture and Reconstruction in Britain*, London, Routledge, 2002.

¹⁸ Glendinning, Miles, and Stefan Muthesius, *Tower Block: Modern Public Housing in England, Scotland, Wales, and Northern Ireland*, New Haven, Published for the Paul Mellon Centre for Studies in British Art by Yale University Press, 1994.

¹⁹ Johnson-Marshall, Percy, *Rebuilding Cities*, Chicago, Aldine Pub. Co, 1966.

discours des deux revues, ainsi que celui des études sur les villes nouvelles britanniques effectuées par les agents de l'IAURP et publiées dans le volume 8 des Cahiers de l'IAURP²⁰. Ceci me permet d'évaluer la spécificité du propos des agents de l'IAURP en le mettant en relation avec le discours produit par deux revues de l'époque.

La compréhension de la notion d'unité de voisinage par les agents de l'IAURP est confrontée au discours de deux théoriciens français importants de l'urbanisme, Robert Auzelle et Gaston Bardet, à la définition donnée par Mumford dans des articles traduits en Français dans les années 1950, et aux écrits de Claude Chaline sur l'urbanisme britannique²¹. Ma compréhension de l'interprétation française du concept d'unité de voisinage est aussi redevable aux travaux d'Hélène Jannièr²². La compréhension par les professionnels de villes nouvelles des réalisations britanniques est aussi discutée à partir du bulletin publié par l'IAURP pendant deux ans, à partir de 1968, et des Cahiers publiés par le SERETES (bureau d'étude sollicité par les Missions, qui noue un partenariat en 1968 avec Colin Buchanan & Partner²³) entre 1968 et 1971.

Le cas de Cergy-Pontoise – pris comme exemple de la transmission d'une pratique britannique par l'intermédiaire d'un acteur privé, ici l'agence Shankland et Cox – permet aussi d'évaluer la mise en application des réflexions développées par les agents au sein du bureau de la recherche de l'IAURP. C'est à partir du fonds Hirsch et du fonds de l'EPA versé aux archives départementales du Val d'Oise que je me penche sur les échanges entre la Mission et l'agence d'architecture de Shankland et Cox. Bernard Hirsch, le directeur de la mission de Cergy-Pontoise, relate l'expérience britannique dans son fameux ouvrage *Oublier Cergy*²⁴. Je commente ses propos à partir de l'arrière-plan des échanges entre l'agence Shankland et Cox et la Mission. Durant les quatre ans

²⁰ « Villes nouvelles en Grande Bretagne » et « Urbanisme en région de Londres et aménagement du territoire », *Cahiers de l'IAURP*, n° 8, Juin 1967. La connaissance des modèles étrangers est propagée par les études de l'IAURP publiées sous la forme de cahiers thématiques. Les volumes 8, 9 (octobre 1967) et 10 (février 1968) ont respectivement pour thème les villes nouvelles anglaises, scandinaves, et le centre commercial aux Etats-Unis.

²¹ Bardet, Gaston, *L'urbanisme*, Paris PUF, 1959 ; Bardet G., Pierre sur pierre. Construction du Nouvel Urbanisme, Paris, LCB éditions, 1945; Auzelle, Robert. *Technique de l'urbanisme ; l'aménagement des agglomérations urbaines*. Paris: Presses Universitaires de France, 1953; Mumford Lewis, *Le déclin des villes. Ou la recherche d'un nouvel urbanisme*, Paris, éd. France-empire, 1970, première édition 1956 et Mumford, Lewis, *New York et l'urbanisme*, Paris, Vent d'Ouest, 1965; Claude Chaline, *L'urbanisme en Grande-Bretagne*, Armand colin, 1972 et Chaline, Claude. *Londres*. Paris: PUF, 1968.

²² Jannièr, Hélène, « Planifier le quotidien. Voisinage et unité de voisinage dans la conception des quartiers d'habitation en France (1945-1965) », *Strates* [En ligne], 14 | 2008; Valérie Devillard, Hélène Jannièr, « Espaces publics, communauté et voisinage, 1945-1955 », in Picon-Lefebvre, Virginie, *Les espaces publics modernes: situations et propositions*, Paris, Editions du Moniteur, 1997.

²³ « Colloque organisé par Seretes à l'occasion de son rapprochement avec Colin Buchanan and Partner de Londres » *Cahiers Seretes* n°1, juin 1968

²⁴ 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.

de leur collaboration avec les agents de la Mission, l'agence produit huit rapports dont j'analyse la teneur. Les courriers entre la Mission et le collaborateur de Shankland et Cox, Michael Welbank, autour de la conception du quartier de la préfecture de Cergy-Pontoise, ainsi que les notes internes de la Mission, me servent à montrer comment les agents de la Mission intègrent à leur pratique les méthodes et les concepts des Britanniques. D'autres interventions de Shankland auprès d'autres acteurs des villes nouvelles, que j'ai pu trouver dans les fonds de l'IFA, sur l'atelier de Montrouge et celui de la médiathèque de Val de Reuil, complètent ce travail.

De façon générale, ma compréhension du contexte de la conception des villes nouvelles à la fin des années 1960 s'appuie sur le travail de Loïc Valdelorge²⁵ ainsi que sur celui de Viviane Claude et Jean-Charles Frédénucci²⁶. Les quatre ateliers thématiques du Programme d'histoire et d'Évaluation des Villes nouvelles de 2005, conduit par Jean-Eudes Roullier, ancien secrétaire général du Groupe central des villes nouvelles, ont fourni une base documentaire importante pour comprendre le contexte de conception et les problématiques des acteurs des villes nouvelles, et m'ont donné accès à des témoignages directs dont je fais usage. Enfin, je m'appuie sur l'étude d'Alexis Korganow, Clément Orillard et Tricia Meehan sur la programmation des équipements en ville nouvelle²⁷.

Plan de la thèse

J'étudie la tradition du *town design* comme ensemble de savoir-faire urbains et sa transmission en France à travers certains acteurs des villes nouvelles. Ma thèse se développe ainsi naturellement en deux temps : la première partie définit les savoir-faire urbains caractéristiques de cette tradition et étudie leur mise en pratique ainsi que leur

²⁵ Vadelorge, Loïc, *Retour sur les villes nouvelles une histoire urbaine au XXe siècle*, Paris, Créaphis, 2014 ; Vadelorge, Loïc, *Jean-Eudes Roullier: un pionnier des politiques de l'espace urbain*, Paris, la Documentation française-Direction de l'information légale et administrative, 2011 ; Vadelorge, Loïc (dir.), *Éléments pour une histoire des villes nouvelles. Actes du séminaire Temporalités et Représentations des villes nouvelles, Programme d'histoire et d'Évaluation des Villes nouvelles*, Paris, Éditions Le Manuscrit, 2005

²⁶ Claude, Viviane, Frédénucci, Jean-Charles, *Expériences professionnelles et effets de génération en villes nouvelles (1965-2002) rapport final*, Lyon, LATTIS, 2004 ; Claude, Viviane, *Faire la ville : les métiers de l'urbanisme au XXe siècle*, Marseille, Ed. Parenthèses, 2006 ; Claude Viviane, « De « l'ensemble » à la ville : flottements des années 1960 et puissance de « l'extra-territorialité » », *Histoire urbaine*, n° 17, 2006, p. 27-45 ; Frédénucci, Jean-Charles, « L'urbanisme d'État : nouvelles pratiques, nouveaux acteurs », *Ethnologie française*, Vol. 33, 2003 p. 13-20 ; Frédénucci, Jean-Charles, « L'impératif de la méthode de l'actualisation de l'urbanisme », in Loïc Valdelorge, (dir.), *Éléments pour une histoire des villes nouvelles...*, *op. cit.*

²⁷ Korganow, A., Meehan, T., Orillard, C., *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

codification dans le milieu britannique; la seconde partie analyse leur appropriation et leur reformulation dans le contexte français, en s'intéressant aux motivations des acteurs impliqués.

J'ai organisé la première partie de la thèse pour l'essentiel de façon chronologique, en associant chaque chapitre à une décennie : 1940, 1950 et 1960. Pour les années 1940, je m'appuie sur les *plans* produits par quatre acteurs majeurs de la scène urbanistique britannique : Abercrombie, Sharp, Holford et Gibberd. Pour les années 1950, je me concentre sur le cas, emblématique mais ambiguë, du Barbican Centre, étudié à travers les minutes des discussions entre les acteurs. Enfin, pour les années 1960, j'analyse la production du LCC et d'anciens agents du LCC.

La deuxième partie de ce travail s'organise autour de deux chapitres : l'un centré sur l'analyse de textes issus de revues et de la « littérature grise » de l'IAURP, qui montre l'appropriation du concept d'unité de voisinage comme outil de conception urbaine ; l'autre dédié aux échanges entre les architectes anglais Shankland et Cox et les agents en charge de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, qui permet d'évaluer le rôle de cette collaboration dans l'émergence de nouvelles pratiques urbanistiques chez les acteurs français. A travers la collaboration avec l'agence de Shankland et Cox, ce sont les méthodes de travail de l'agence publique d'architecture du *London County Council* (LCC), qui sont directement transmises aux acteurs des villes nouvelles.

Première partie

La tradition du *town design* : définition et illustrations

Chapitre 1. 1940-1950 : Le savoir-faire des *plans*

En un temps très court, l'urbanisme devient, dans l'Angleterre en reconstruction des années 1940, un sujet important aux yeux des professionnels et du public. Cet intérêt général donne lieu à la publication de nombreux « *plans* » urbains et il favorise la construction d'une nouvelle représentation de l'urbaniste comme expert professionnel. Celle-ci s'accompagne de la volonté de constituer une discipline spécifique, le « *town design* », et de diffuser les savoirs qu'elle développe.

Dans ce chapitre, je montre d'abord en quoi cette diffusion, facilitée par les nouvelles réglementations, s'appuie sur la production d'un ensemble de documents urbanistiques : plusieurs manuels issus d'un groupe de recherche du ministère de l'Aménagement du territoire, les directives émises au sein du LCC et de nombreux *plans* de villes. J'étudie ensuite quatre *plans* qui me paraissent représentatifs des démarches urbaines de l'époque. Je montre comment ces *plans* sont des supports pour la construction de doctrines. Si je m'intéresse tout particulièrement aux méthodes mises en place, je me penche aussi sur les concepts qui y sont en jeu et plus particulièrement sur celui, essentiel, de *neighbourhood unit*.

L'intention de transmettre

A.1. Les nouvelles législations en matière d'urbanisme après-guerre

Le *town planning* se développe en Angleterre pendant la guerre, en préparation des reconstructions de l'après-guerre. Entre 1939 et 1942, trois rapports officiels sur l'urbanisme sont publiés : les rapports Barlow, Uthwatt et Scott²⁸. En 1939, le rapport Barlow émet des recommandations de nature stratégique, comme la mise en place d'un ministère de l'Aménagement du territoire (*Ministry of Town and Country Planning*). Il préconise la lutte contre la congestion urbaine et l'équilibre du développement industriel au niveau régional. Le second rapport, publié en 1942, répond à des interrogations sur la reconstruction des zones bombardées. Ses recommandations pour le contrôle et la définition de zones qui devront être réaménagées comme un tout, aboutit à la loi de 1944 qui habilite les autorités locales à prendre possession des zones détruites. Le troisième rapport traite des zones rurales et prévoit leur protection.

Avant-guerre, les questions d'urbanisme dépendaient du ministère de la Santé. Pendant la guerre, suite aux bombardements qui ont dévasté la ville, le gouvernement met en place un « ministère de la construction et de l'urbanisme » dont la charge est confiée à lord Reith. Sous cette autorité, de nouvelles commissions prennent en charge les problèmes d'urbanisme. En février 1941, le premier « *Cabinet Committee* » dédié aux questions de reconstruction est formé. Un des bureaux du nouveau ministère, le *Planning Technique Office*, placé sous la direction de William Holford et, par la suite, de son très bon ami Gordon Stephenson²⁹, développe alors un programme de recherches urbaines. L'objectif est la préparation de projets de reconstruction qui pourront être lancés trois ans après la guerre. Le champ de recherche de ce comité est l'urbanisme opérationnel, comprenant propositions spatiales et aspects législatifs des réformes du *Town and Country Planning*. Le travail du *Planning Technique Office* donne lieu, en 1947, à la publication d'un manuel, le *Handbook on the Redevelopment of Central*

28 Cherry, Gordon, E., *The evolution of British Town Planning*, Plymouth, Leonard Hill Books, 1974. Michiel Dehaene "Surveying and comprehensive planning. The 'co-ordination of knowledge' in the wartime plans Patrick Abercrombie and Max Lock" in, Whyte, Iain Boyd. *Man-Made Future Planning, Education and Design in Mid-Twentieth-Century Britain*, London, Routledge, 2007

29 Cherry, Gordon Emanuel, and Leith Penny, *Holford: A Study in Architecture, Planning and Civic Design*, London, Mansell, 1986

Areas, qui présente des méthodes de relevés, des méthodes d'analyse et des plans pour les zones centrales, ainsi que des études sur l'éclairage et le contrôle des surfaces. Abercrombie, membre du bureau du *Planning Technique Office*, développe le *plan* pour le grand Londres, et Holford sera chargé, en 1947, du « plan de développement » de la *City*.

Le ministère, face à l'absence de cadre législatif qui permettrait de contrôler le développement urbain autrement que par un avis des conseils locaux sur les propositions des promoteurs privés, instaure une première loi sur le développement urbain en 1944. La loi de 1944 met en place les « *reconstruction areas* ». La loi de 1944 permet aux services d'urbanisme des autorités locales de définir des zones urbaines, dénommées « *designated areas* », dont la reconstruction, après les destructions liées aux bombardements, devrait se faire de manière globale. Le *Town and Country Planning Act* permet ainsi aux autorités locales de déposer des demandes d'acquisition des zones bombardées et de leurs alentours afin de pouvoir prendre en charge leur reconstruction. Ces CDA ou *reconstruction areas* mettent le plus souvent en place une séparation des fonctions. Ces projets, comme le relève Gold, sont en fait souvent des outils de planification appliqués au développement des centres-villes, incorporant des bureaux et des commerces, et n'ayant que peu d'impact sur la construction de logements³⁰.

Le *plan* pour le grand Londres de 1945 définit ainsi plusieurs zones de reconstruction. Initialement appelés « *reconstruction areas* », ces terrains sont nommés « *comprehensive development areas* » (« CDA ») après le *Town and Country Act* de 1947³¹. Pour être classés, ces sites devaient être accompagnés d'un plan en trois dimensions, c'est-à-dire un plan des hauteurs montrant le développement possible du site en fonction des règles d'éclairage.

La loi de 1947, qui s'appuie sur le travail du *Planning Technique Office*, met en place le permis de construire, un permis délivré sous le contrôle des départements d'urbanisme locaux (*planning authorities*). L'un des grands principes de la loi de 1947 est que la

³⁰ Gold, John R. *The Practice of Modernism Modern Architects and Urban Transformation, 1954-1972*. Hoboken: Taylor & Francis, 2007. R. Furneaux Jordan, « L.C.C. New Standards in Official Architecture. », *Architectural Review*, Novembre 1956

³¹ Les huit zones proposées par le plan du LCC de 1951 pour Londres sont : Stepney-Poplar, Bermondsey, South Bank, Elephant and Castle, Bunhill Fields, Barbican, St Paul's Precinct et Tower of London.

propriété du sol ne donne pas le droit de développer un terrain. Son développement ne peut avoir lieu qu'après l'obtention d'un permis d'urbaniser (*planning permission*) donné par un service d'urbanisme d'une autorité locale ou par le ministère en charge de l'urbanisme. Le pouvoir de délivrer ces permis est accordé à 145 départements sur les 1400 existants. Ces 145 départements d'urbanisme ont également la tâche d'établir des « plans de développement des villes » (*outline development plans*) et de les soumettre au ministère de l'Aménagement du territoire pour approbation, le gouvernement gardant ainsi un contrôle sur la construction des villes. Les autorités locales doivent produire des « plans de développement » auxquels les nouveaux développements devront se conformer.

La loi de 1947 fait la promotion d'une forme de « plan de développement » différente des nombreux *plans* produits depuis le début des années 1940. Un *plan*, qui à cette période est le plus souvent un document rédigé et richement illustré, doit indiquer « *the manner in which [the local planning authority] propose[s] that land in the area should be used*³² ». La loi d'aménagement du territoire de 1947 demande aux départements d'urbanisme locaux de préparer ces plans dans les trois ans à venir suivant une approche standardisée. Les *outline development plans* ont pour premier objectif de présenter un concept urbain qui sous-tend la reconstruction. Cependant, beaucoup de ces *plans* deviennent complexes et détaillés. Les documents établis doivent préciser des orientations programmatiques et les caractéristiques formelles de l'environnement, identifier un objectif de développement et définir le processus par lequel celui-ci pourrait être mis en place. Ils doivent enfin répondre à certaines exigences formelles du ministère³³. Afin d'aider les départements d'urbanisme des autorités locales à établir les *plans*, le nouveau ministère décide de publier en 1947 une série de manuels, intitulée « *Dealing with the Technique of Planning* », destinés aux responsables des départements d'urbanisme des autorités locales, dotés de nouvelles attributions depuis

³² Cite par Larkham, Peter J. and Lilley, Keith D., *Planning the 'City of Tomorrow' British reconstruction planning, 1939-1952: an annotated bibliography*, North Yorkshire, Peter Inch's Books, 2010, première ed. 2001

³³ Il doivent comprendre un plan du quartier au 1/2500, un relevé des occupations du sol, des surfaces de planchers et des densités résidentielles, une carte montrant les fonctions principales, les voies, les espaces libres et les parkings, ainsi qu'une carte du phasage sur vingt ans. Une description écrite du plan du quartier doit également être jointe au dossier. Ils doivent être accompagnés d'un rapport sur le relevé et d'une analyse écrite.

la loi de 1947. Ainsi, à la volonté de définir les grandes lignes d'une nouvelle approche méthodologique s'allie l'intention de transmettre de réels savoir-faire urbains.

A.2. Codifier et diffuser un savoir-faire urbain

Le ministère cherche à codifier les pratiques urbanistiques afin de pouvoir les transmettre. Ses recommandations sont diffusées vers les autorités locales aux travers de manuels qui permettent aux savoir-faire opérationnels nouvellement acquis d'être transmis au sein des départements d'architectes, plus ou moins bien formés, des communes.

Le premier de la série des manuels, édité en 1947 par le ministère, « *Advisory Handbook on The Redevelopment of Central Areas* » traite de l'aménagement des zones à reconstruire (« CDA »). (pl.01) Il ne s'agit pas simplement de prescription : l'objectif est clairement de transmettre des savoir-faire et des « bonnes pratiques ».

It is felt that Local Authorities and others concerned may wish to have, in supplementation of the statutory and procedural framework provided by Acts, Regulations and Circulars, some broad indication of the views of the Ministry on how to handle the problems arising in the sphere of practical planning. The handbooks will therefore, unless specific statement is made to the contrary in any instance, be advisory and not mandatory.

The handbooks are primarily for the use of Local Authorities' Planning Officers and Consultants, but it is hoped that they will also help members of Planning Committees and others interested in planning³⁴.

[...] provides general guidance on the principles and standards that should govern the preparation and execution of redevelopment plans [...]³⁵.

Les préconisations du manuel portent sur les formes urbaines, sur le processus de développement et sur différents outils à mettre en place. Elles concernent notamment:

- l'objet des relevés et des analyses de site à établir. Le manuel indique l'échelle des plans (à l'échelle de l'îlot, du quartier ou de la ville entière), leurs processus et en codifie les représentations. Il fournit de nombreux tableaux pour annoter les informations telles que l'état des bâtiments et leur qualité, les densités, les fonctions, etc.

- les compatibilités d'usages à envisager au sein des quartiers centraux, suivant plusieurs enjeux : la séparation des fonctions, les densités selon les quartiers, le système de voie et l'agencement des stationnements.

³⁴ Ministry of Town and Country Planning, *Advisory Handbook on The Redevelopment of Central Areas*, London, His Majesty's Stationery Office, 1947, avant-propos

³⁵ Ibid., p1

- le traitement des intersections de rues, la mise en place de ronds points, les largeurs de voies selon les quartiers ainsi que leur classement hiérarchique en fonction de leur trafic et de leur dénomination. Le manuel présente aussi des exemples d'implantation des stationnements, ainsi que leur distribution et leur organisation.

- le processus de fabrication de larges îlots : « *The regrouping of building within reasonably large and regularly shaped street blocks* », écrivent les auteurs. Les recommandations portent sur l'augmentation de la taille des îlots au moyen de la fermeture de voies « *to form better shaped units of larger size* ». L'objectif est de pouvoir répondre aux besoins de différents promoteurs, d'intégrer les stationnements et les règles d'éclairage, mais aussi de favoriser une organisation de l'espace selon le principe du plan ouvert (*open planning*), construit à partir de bâtiments isolés, plus ou moins librement implantés par rapport à l'alignement sur rue. Ces larges îlots offrent aussi un moyen pour ménager de petites places à l'échelle du piéton et des parcours alternatifs pour celui-ci.

- les possibles implantations du bâti sur ces larges îlots, enfin, selon des objectifs d'éclairage et selon le type de bâtiments. Le manuel détaille des cas d'immeubles de bureaux ou d'entrepôts qui diffèrent par leurs épaisseurs, l'aménagement de stationnement de surface, la nécessité d'une desserte arrière pour les commerces.

Afin d'explicitier les dispositifs urbains recommandés, le manuel s'appuie sur des situations théoriques, des « *conjectural redevelopment of area* », représentés en plan et en maquette. Avec ces mêmes outils, le manuel décrit la reconstitution de larges îlots urbains, « *redevelopment in large units with open planning* », ou illustre de possibles étapes d'un phasage des opérations.

Il ne contente pas de présenter des dispositifs urbains et de définir des types, mais il expose la démarche d'un urbanisme opérationnel de projets. L'emploi de situations théoriques explorées en trois dimensions relève, de fait, d'une approche de l'urbanisme que Stephenson dénomme « urbanisme actif ». Cette approche traite les questions urbanistiques *par le projet* et non d'un simple point de vue réglementaire. Il ne s'agit ainsi, pour les auteurs du manuel, pas seulement de mettre en place des « standards », mais aussi de diffuser un nouveau savoir-faire opérationnel.

Le *Housing Manual* édité en 1944 et 1949 par le ministère de la santé et du travail est lui aussi dédié aux agents des collectivités. Il s'agit de donner des recommandations sur

l'aménagement de quartiers de logements et la distribution des logements. La taille des îlots des zones résidentielles est encore bien plus importante que celle des îlots préconisés pour le centre ville. Ils prennent la forme d'unités de voisinage dont le développement se fait selon le principe de développement mixte associant maisons, habitats intermédiaires et petites tours de logement³⁶.

Ces recommandations sont illustrées, tout comme pour le manuel édité par le ministère de l'urbanisme, à l'aide de situations théoriques représentées par des plans et des photos de maquettes présentant le quartier dans son ensemble ou des détails plus rapprochés. Il s'agit ici aussi de transmettre les « *best practices* ».

L'un des premiers objectifs des urbanistes membres du groupe de recherche du nouveau ministère, le *Planning Technique Office*, est de formaliser une pratique urbanistique. La discipline urbanistique, considérée comme une « science », doit devenir une « méthode », comme le soulignent en 1942 les propos d'Holford : « *If planning is to be anything more than a design on paper, it must be the framework and the method by which the sciences relate to human needs*³⁷ ». L'émergence de la discipline du « *planning* » et l'importance accordée à la construction de l'environnement urbain appellent à la formation « de nouveaux types d'urbanistes », selon les mots du ministre Lewis Silkin, ministre de 1945 à 1950, en introduction du *Town and Country Planning Act* de 1947 à la *House of Commons*³⁸. Silkin insiste dans son discours sur l'impact de la loi de 1947 au delà des frontières du Royaume-Uni. Cette loi donne, à ses yeux, « *the great opportunity of leading the world once more in a better cause than the Industrial Revolution. 'The world is looking eagerly to this country' to see such measures used to solve its urban problems.*³⁹ » On retrouve également dans les propos de Buchanan, dont le rapport officiel sur l'automobile dans la ville publié en 1963 rencontre un succès international, la conscience d'une exemplarité anglaise. Il écrit en 1964 à propos du développement de Piccadilly Circus : « ... *every day that passes increases the obligation*

³⁶ Horton, Ian, « Pervasion of the Picturesque. », J. Hughes, S. Sadler, *Non-plan*, oxford, Architectural Press, 2000

³⁷ The report of the Transaction of 'Science and World Order', *The advancement of Science*, II, N5 (January 1942), London, pp35-36, cite dans Jules Lubbock "1947 and all that. Why has the Act lasted so Long?" in, Whyte, Iain Boyd. *Man-Made Future Planning, Education and Design in Mid-Twentieth-Century Britain*. London: Routledge, 2007, p. 2

³⁸ Lubbock, Jules, "1947 and all that. Why has the Act lasted so Long?" in, Whyte, Iain Boyd. *Man-Made Future Planning, Education and Design in Mid-Twentieth-Century Britain*. London: Routledge, 2007

³⁹ Lubbock, Jules, *Op.cit.*, p5

upon us to rescue our reputation and to produce something that really will astonish the rest of the world. ⁴⁰».

Les urbanistes britanniques ont ainsi l'ambition, en définissant une pratique professionnelle et un savoir-faire cohérents à l'échelle de leur pays, d'affirmer le rôle important du Royaume-Uni pour la construction d'une nouvelle discipline urbanistique d'envergure internationale. La recherche d'une reconnaissance internationale peut aussi expliquer l'attention portée par les britanniques aux opérations urbaines et aux *plans*, qui font l'objet d'expositions et de publications.

A.3. Le département d'urbanisme du LCC, lieu de construction et de transmission des savoirs

Au sein d'une grande structure d'aménagement comme celle du *London County Council* (LCC), qui compte un nombre important de salariés et plusieurs départements de recherche, la problématique est particulière : les recommandations du ministère doivent correspondre à des valeurs communes, qui seront transmises et assimilées. Le travail de codification engagé par le ministère offre aussi l'occasion au LCC de former ses nombreux jeunes salariés à des méthodes opérationnelles partagées.

En 1956, le département des architectes du LCC compte en effet presque 3 000 employés, dont 750 architectes⁴¹. Il s'agit alors de l'une des plus grandes agences du monde. On y trouve également des ingénieurs, des géomètres, des maquettistes et différents types d'experts dont une sociologue (Margaret Willis), car tous les aspects des projets doivent pouvoir être définis en interne. C'est une agence dirigée par des architectes modernes et très prisée par les jeunes professionnels, notamment parce qu'ils peuvent y travailler dans un environnement international. Les architectes à la tête de ce département jouissent d'une grande notoriété. Se succèdent, pour la période ici étudiée, Robert Matthew, Leslie Martin, directeur entre 1953 et 1955, lui-même remplacé après son départ à Cambridge par Hubert Bennett. Une description précise de l'organisation de ce département est fournie par R. Furneaux Jordan dans son fameux

⁴⁰ RIBA Archives, Fond Buchanan, Professor Colin Buchann on Piccadilly Circus « physical Alterativs Needed on a Scale, and at a Price Not Previously Contemplated », Thursday 7th January, 1964, p2

⁴¹ Ces chiffres diffèrent de ceux donnés par Harwood qui estime à 1577 le nombre d'employés en 1952-53. Harwood, E. « London county council architects (act. c.1940–1965) », Oxford Dictionary of *National Biography*, Oxford University Press, 2004-2014 , 09b; online edn, Sept 2013

article de 1956 dans *Architecture Review*⁴². Le département des architectes du LCC est aussi réputé pour sa structuration en *working groups*, un système mis en place par Forshaw⁴³. L'organisation du département n'est pas pyramidale, mais repose sur une série d'unités de projet presque autonomes qui, de surcroît, ne correspondent pas à un secteur géographique mais à un type de programme. Chaque équipe est constituée de 12 personnes et placée sous la responsabilité d'un directeur de projet. En 1956, le LCC compte six divisions : urbanisme, logement, école, maintenance, rénovation et équipements généraux (auxquels s'adjoint le développement technique). R. Furneaux Jordan détaille le travail de chacun des services.

La division de l'urbanisme est dirigée par Arthur Ling, théoricien du groupe Mars, ayant travaillé avec Gropius et Maxwell Fry, jusqu'à ce que Ling prenne en charge la reconstruction de Coventry. L.W. Lane lui succède à la tête de la section en 1956. Cette division, qui compte 200 architectes, traite les projets d'urbanisme engagés soit par les arrondissements de Londres soit par des promoteurs privés, placés sous l'égide du LCC depuis la loi de 1947. Cette division est également chargée de superviser l'application du *County of London Development Plan* en s'assurant notamment de la conformité des projets privés avant leur approbation. La mise en œuvre du *County of London Development Plan* est conduite par quatre sous-groupes : le groupe information et recherche, le groupe du plan de développement, le groupe en charge de l'application du plan et enfin le groupe de la reconstruction.⁴⁴

Selon Logie⁴⁵, l'un des directeurs de projet, ce dernier groupe, en charge des secteurs de reconstruction, est un microcosme de la division dans son ensemble, car travailler sur les CDA implique de concevoir des plans de développement par secteur qui définissent

⁴² Furneaux Jordan, R., « L.C.C. New Standards in Official Architecture. », *Architectural Review*, Novembre 1956.

⁴³ Harwood, E. « London county council architects (act. c.1940–1965) », *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford University Press, 2004-2014, 09b; online edn, Sept 2013

⁴⁴ Le groupe d'information et de recherche a pour mission de rassembler les informations nécessaires à l'élaboration du plan du County et de répondre aux questions liées aux demandes d'application concernant le territoire de Londres dans son ensemble. Le groupe du « plan de développement » (« development plan ») est chargé des enquêtes qui permettront de sélectionner les comprehensive developments qui seront ensuite étudiés. Le groupe prépare le plan de développement pour trois années. Il est ainsi en charge du phasage des études pour élaborer la révision du plan qui elle doit être effectuée au moins tous les cinq ans. Le processus d'élaboration du plan se fait en trois phases : l'enquête après la validation du plan dans la tradition de Patrick Geddes ; l'élaboration d'un plan révisé, c'est-à-dire la prise de décision sur ce qui doit être fait et dessiné ; et, enfin, la mise en œuvre. Le groupe responsable de l'application du plan est divisé en six secteurs géographiques. Enfin, le groupe en charge des secteurs de reconstruction, c'est-à-dire des sites pour lesquels se posent des questions de reconstruction ou de planification globale (CDA), se compose de quatre sections correspondant à des secteurs géographiques.

⁴⁵ UEERC/ GB 237 PJM LCC /A/1.4/ Working Party prepared by Mr. Logie. Programme of Work. Reconstruction Areas Group

le zoning et le phasage, qui font les relevés et qui gèrent les demandes de constructions. Les cartes des CDA établies par le plan de développement montrent la structure générale des développements. Le groupe définit, quant à lui, des plans en trois dimensions qui réglementent l'intervention sur le site. Lors de l'élaboration de ces plans, il fait appel aux préconisations du « *Advisory Handbook on The Redevelopment of Central Areas* », comme le montre un carnet de photos des maquettes illustratives de ce manuel, retrouvé dans les archives de PJM⁴⁶. Ces photos originales témoignent en effet de l'usage effectif de ces recommandations.

Selon Arthur Ling, la charge de travail des groupes était importante, notamment parce que la situation était difficile en termes de ressources humaines⁴⁷. En 1949 le recrutement de nouveaux employés dans la division d'urbanisme est très lent, car la première génération d'étudiants en urbanisme vient tout juste d'être diplômée. Aussi les autorités locales rivalisent-elles pour employer ces nouveaux diplômés. Jusqu'au milieu des années 1950, la division d'urbanisme du LCC est en sous-effectif et doit faire face aux départs de salariés qui reçoivent des propositions d'embauche très attrayantes, d'autant qu'une expérience au sein du LCC a valeur de recommandation.

Une note de synthèse sur le travail au sein du *Reconstruction Group*⁴⁸ rend également compte de l'instabilité de l'équipe. Celle-ci a vu en deux ans une relève complète de son unité technique (Grade III). Seuls les chargés de projet (grade II) et les directeurs d'équipes (grade I) se maintiennent (pl. 02). La raison de cette situation selon l'analyse du département d'architecture du LCC est directement liée au travail au sein de la division d'urbanisme. Cette division ne prend pas en charge les travaux de construction. Les architectes urbanistes, dotés d'une double qualification et qui ne souhaitent pas abandonner complètement l'architecture, ne restent donc pas longtemps. La note suggère, pour faire face à cette difficulté, de réorganiser le travail en prenant exemple sur le projet de South Bank afin de donner à ces jeunes architectes l'opportunité de construire. En effet, Graeme Shankland, responsable du groupe reconstruction en

⁴⁶ UECRC/GB 237 PJM LCC / A / 1.1 / « A City Business Area 2. Alternative methods of redevelopment »

⁴⁷ UECRC/GB 237 PJM LCC /A/1.4/ « Working Party n Statutory work in the Architect's department- Planning division- statement by Mr Ling », non datée (entre 1951 et 1952)

⁴⁸ UECRC/GB 237 PJM LCC /A/1.4- LCC, Architect's Department « Notes on the working method of detailed planning, further tasks and staff requirements of the South Bank team with special reference to the permanent development scheme. », p4

charge du projet urbain de South Bank, évoque « (...) *a unique opportunity for carrying through a job of intricate planning-constructional character to the constructional stage*»⁴⁹.

L'instabilité du personnel au sein du département des architectes du LCC est suffisamment importante pour donner lieu à deux articles⁵⁰, en 1954 et en 1956, dans la revue *Keystone*, journal de l'Association des techniciens du bâtiment. Ce « turn over » est tout aussi important dans les autres sections du département et particulièrement évident dans la section logement, selon l'article de 1956. Cette instabilité serait liée au statut des salariés dans la hiérarchie et à leur salaire dans un contexte où ces jeunes employés trouvent sans difficulté des postes intéressants dans des agences privées : « [...] *“prestige value” no longer makes up for the other deficiencies* », insiste l'article. Ces différents documents semblent indiquer que cette instabilité persisterait sur plusieurs années, au moins de la fin des années 1940 jusqu'au milieu des années 1950. Le département des architectes du LCC se trouve ainsi confronté à la nécessité de formaliser son savoir-faire et de le transmettre en interne, non seulement pour accroître la productivité de ses agents mais, surtout, pour ne pas perdre la maîtrise des méthodes développées dans une période de fort *turn over*.

Le *Development Group* produit, par exemple, un « *Information Book* » régulièrement mis à jour pour le département logement du LCC. Le document propose une synthèse des informations nécessaires à un projet de logement : « *The aim of this book is to set out the basic information required from the inception to the completion of a scheme* »⁵¹. On trouve dans les archives de Percy Johnson-Marshall de nombreux documents relatifs à l'organisation interne de la division urbanisme du département, parmi lesquels des notes visant à clarifier les méthodes de travail mises en place au sein de la division. Ces notes attestent d'un travail collectif sur une année autour de la question de la formalisation de méthodes. On apprend ainsi que dans le *Reconstruction Group*, les sous-groupes transmettent à l'ensemble de la division les méthodes qu'ils ont pu mettre

⁴⁹ UECRC/GB 237 PJM LCC /A/1.4 / LCC, Architect's Department « Notes on the working method of detailed planning, further tasks and staff requirements of the South Bank team with special reference to the permanent development scheme. », p2

⁵⁰ “London County Council Architects' Department”, *Keystone*, June-July 1954 & “L.C.C Architects' Department. Statement of A.B.T. Claim.” *Keystone*, March-April 1956

⁵¹ GB 237 PJM LCC /D/2.1, Architect's Department, « Information Book »

au point pour l'élaboration de CDA⁵². En Juillet 1953, suite à l'appel à propositions pour améliorer les méthodes de travail lancé par Percy Johnson-Marshall, qui est alors *Assistant Senior Planning Officer*, le groupe en charge du CDA de Stepney-Poplar apporte une première contribution. Un an plus tard, au mois de juin 1954, Graeme Shankland et Ann Mc Ewen font une première synthèse⁵³ de ces méthodes (pl. 03) et définissent six étapes de travail. Les premières étapes sont celles bien connues du relevé et de son analyse, qui forment la base du *plan*. L'urbaniste doit ensuite étudier de façon schématique la meilleure organisation du point de vue des fonctions sociales, de la distribution et des nuisances externes. Il s'agit, à partir de là, d'élaborer des alternatives, en explorant toutes les possibilités de développement aussi bien pour l'aménagement d'ensemble que pour les bâtiments qui seront construits par des promoteurs, sous la forme de dessins en trois dimensions. Enfin, les dernières phases sont dédiées à la synthèse entre ces deux échelles.

Dans une seconde note, Graeme Shankland commente ce premier texte⁵⁴ en soulignant la pertinence générale de cette méthode et en insistant sur la démarche de projet en trois dimensions, fondée sur la réalisation de perspectives, sur le dessin détaillé des bâtiments et sur les maquettes de travail, dans l'objectif de tester les potentiels du Master Plan. La vision en trois dimensions sert à la construction de directives de développement. Il s'agit de tester des développements possibles, de les illustrer et de contrôler le développement des terrains selon l'éclaircissement :

The main purpose of this in the case of the buildings is as a verification of the feasibility of the Master Plan and a yardstick against which the applications of the individual architects can be judged on a basis on which negotiations with them can be constructed⁵⁵.

Shankland note tout particulièrement l'efficacité des maquettes d'études dans le processus, une technique qui aurait été développée par le groupe en charge du secteur de la City. En effet, les archives de Percy Johnson-Marshall rendent compte d'un travail sur des hypothèses d'implantation au moyen de ce procédé (pl.04). Le texte de Shankland discute l'usage et la pertinence des documents produits lors du processus mis en place, afin de pouvoir donner des recommandations sur une méthode de

⁵² UECRC/GB 237 PJM LCC /E/9.1 - LCC, Architect's Department, Planning Division, Reconstruction Group, "Planning Technique Notes n°2", August 1954

⁵³ UECRC / GB 237 PJM LCC /A/1.4 « Detailed Planning : Summary of working method », 22.06.1954

⁵⁴ UECRC/GB 237 PJM LCC /A/1.4- LCC, Architect's Department « Notes on the working method of detailed planning, further tasks and staff requirements of the South Bank team with special reference to the permanent development scheme. »

⁵⁵ Ibid. p1

travail (« ... *recommendations as to what the Working Method should be* »). Son objectif est donc explicite : il s'agit de favoriser le développement d'une technique d'urbanisme, qu'il appelle « *civic design* », au sein du LCC, et de le diffuser plus largement.

Sufficient material in the form of slides and plans now exists to enable the working method employed in the development of the South Bank Scheme to be explained within the Group, Division and Department and of course outside the L.C.C. This, suggested that the working method would be of considerable technical interest as a contribution to the development of the technique of civic design⁵⁶.

Au mois d'août 1954, une note récapitule l'ensemble des outils à mettre en œuvre dans le processus de projet, de l'analyse au développement en trois dimensions d'hypothèses⁵⁷. Elle rappelle en introduction l'échelle de l'unité d'intervention : le quartier. Tout comme les exemples élaborés par le *Handbook* du ministère, il s'agit de maîtriser le développement d'un quartier entier pour pouvoir intégrer les différentes variables telles que les programmes, le phasage et la promotion privée : « [...] *it is essential that the whole machinery of layout-production and model-making should be geared up to neighbourhood level.* »

Les échelles d'intervention préconisées sont celles du *neighbourhood* et de la *community*, un district comprenant un groupement de communautés et une communauté, un groupement de *neighbourhoods*.

Les *reconstructions areas* ou *CDA* dont le périmètre est défini par les *plans* font l'objet d'une reconstruction complète supervisée par les autorités locales, c'est-à-dire le LCC pour Londres dans son ensemble et la *City Corporation* pour le secteur de la City. La loi d'aménagement du territoire de 1947 invite, en fait, les autorités locales à réfléchir par le projet aux questions de développements urbains. Le projet en trois dimensions, les notions de *neighbourhood* et de *community*, l'élaboration d'hypothèses qui servent de test et de base à la définition de directives pour l'aménagement des quartier par des acteurs privés correspondent de fait aux points de méthodes mis en application au sein du LCC suite à la loi de 1947, pour élaborer un projet global sur ces sites.

⁵⁶ Ibid. p2

⁵⁷ UEERC/GB 237 PJM LCC /E/9.1 - LCC, Architect's Department, Planning Division, Reconstruction Group, "Planning Technique Notes n°2", August 1954

La conjugaison de l'engouement pour le *planning*, de la loi d'aménagement du territoire de 1947 et de l'instabilité des équipes du LCC engage ainsi la division d'urbanisme du LCC à mettre en place une méthode de travail, formulée de manière à ce qu'elle puisse être transmise en interne. La lecture de différents « rapports à diffusion interne » issus des archives de Percy Johnson-Marshall met en évidence un projet disciplinaire des architectes du LCC, dans un contexte où l'urbanisme est tenu par les géomètres. Aussi, les architectes du LCC défendent vigoureusement l'usage de la troisième dimension, déjà préconisé par Gibson pour Coventry, dans le processus d'élaboration des plans. Arthur Ling, à la tête de la division urbaniste du département d'architectes, dénomme cette démarche le « *creative planning* ⁵⁸ », l'opposant ainsi à un urbanisme réglementaire, tout comme l'indique aussi Stephenson en réponse aux questions de Pierre Vago⁵⁹. Ce dernier, qui a participé à l'élaboration du *plan* de Londres sous la responsabilité d'Abercrombie et qui est membre du *Planning Technique Office*, explique ce travail comme le développement d'un « urbanisme **actif** par comparaison avec l'urbanisme **restrictif** ».

La création de la division d'urbanisme, comme celle de la division du logement en 1950⁶⁰, est en premier lieu associée à la prise en main, au sein du LCC, des sujets urbains par les architectes. L'arrivée de L.W. Lane à la tête de la section d'urbanisme, après le départ de Ling pour Coventry, semble remettre en cause certains principes que ce dernier avait mis en place. Tout d'abord, Lane est géomètre et urbaniste (A.R.I.C.S., M.T.P.I.) et non architecte. Percy Johnson-Marshall qui a pris part à l'organisation de la division aux côtés de Ling et de Leslie Martin, s'en inquiète auprès de Leslie Martin. Les géomètres pensent en deux dimensions alors que les architectes le font en trois dimensions, insiste-t-il.

As you know, I have always fought for Town Planning as an integral part of an Architect's Department, and for Architects to be in control of it at all levels. When I arrived at the LCC I found that Ling was in many ways in an isolated position, and that the Surveyors were in a very strong position. This also obtain, incidentally in the TPI, where the County Planning Officers, who are mostly Surveyors, have done enormous damage, and remain as a powerful and well-knit pressure group, pushing surveyors in planning as hard as they can. Perhaps only Ling can tell you of his long and continuous struggle to raise the Architects

⁵⁸ UECRC/GB 237 PJM LCC /A/1.4/ « Working Party n Statutory work in the Architect's department- Planning division- statement by Mr Ling», non datée (entre 1951 et 1952)

⁵⁹ Pierre Vago, "L'urbanisme en Grande Bretagne. Interview de Monsieur Gordon Stephenson par Pierre Vago", *Architecture d'Aujourd'hui*, N°7-8, Septembre-octobre, 1946

⁶⁰ Interview John Partridge, <http://www.utopialondon.com/lcc-architects>

*from week position of « wooly » detailed planners to the position we have reached in the Reconstruction Group*⁶¹

Il s'oppose à ce que, dans le travail d'urbanisme, le *civic design* soit séparé du contrôle du développement ou de la revue des plans.

*This is one of the major battles we have been fighting, for if you separate the Detailed Planners (or urban designers) from half the essentials of planning you will get a sort of 19th century building theory created, where the engineers did the building and the architects stuck the front on it.*⁶²

Percy Johnson-Marshall associe le travail du *detailed planner*, qu'il nomme aussi *civic design*, à celui de *l'urban designer*. Le terme *urban design* lui sert à valoriser la spécificité de l'approche de l'architecte. Il s'oppose également à la proposition de Lane de diviser le travail sur Londres en trois secteurs.

*They involve the breaking up of the Reconstruction Group, which you, Ling, and I have spent six years creating as an entity, with a strong architectural esprit de corps.*⁶³

Pour reprendre les termes d'Arthur Ling, responsable du département d'urbanisme du LCC, l'évolution majeure de la pensée de l'urbanisme du LCC, au travers de l'élaboration de ces plans, est de passer d'une approche réglementaire à une approche « créative » de la planification urbaine.

*The most significant development during the last 3 years have been the rapid further transformation of the Division's work from regulatory to creative town planning.*⁶⁴

L'objectif de Ling, au tournant des années 1950, est de faire évoluer dans le même sens l'aménagement urbain proprement dit, le *civic design*.

A.4. Les plans comme exemplification de certaines méthodes urbanistiques

Près de deux cent *plans* sont produits ou commandés par les autorités locales à des urbanistes conseils dans les années 1940. Ces *plans* donnent lieu à des publications et parfois des expositions qui trouvent une audience populaire. Une vingtaine d'entre eux sont publiés par des maisons d'édition, certains sont particulièrement bien diffusés

⁶¹ UECRC/GB 237 PJM LCC /D/3.3-Lettre de PJM à Leslie Martin, 11 déc 1955

⁶² Ibid.

⁶³ Ibid.

⁶⁴ UECRC/GB 237 PJM LCC /A/1.4/ « Working Party n Statutory work in the Architect's department- Planning division- statement by Mr Ling», non datée (entre 1951 et 1952)

(entre 2000 à 10000 exemplaires) ou font l'objet d'expositions⁶⁵. La question de la reconstruction et de la planification de Londres, notamment, entraîne un débat virulent⁶⁶. Ainsi, entre 1942 et 1947, quatorze *plans* sont élaborés pour Londres et font l'objet de controverses urbanistiques fortement médiatisées (pl.05). Notamment, en 1942, le groupe Mars propose un plan théorique pour le développement de Londres, Abercrombie est commissionné pour préparer un plan pour le grand Londres et la Royal Academy prépare un plan pour la reconstruction de la City. En 1943, est établi le County of London Plan d'Abercrombie et Forshaw, puis, en 1944, le plan du City Improvement Committee (ITPC), sous la responsabilité de l'ingénieur de la City, Forty. En 1945, le Greater London Plan, dessiné sur les bases du plan de 1943 de Forshaw et Abercrombie est établi par le LCC. Le ministère rejette le plan de l'ITPC. En 1947, un plan de développement de la City est proposé par Holford et Holden. Un plan qui sera publié en 1951. Le nombre de *plans* commence à diminuer au moment du *Festival of Britain* en 1951 et leur caractère change, se rapprochant des "development plans" exigés par la loi de 1947 (*Town and Country Planning Act*)⁶⁷.

Il y a deux générations de *plans*. Le format des *plans* n'est codifié qu'à partir de 1947, sous la forme d'une carte donnant les grandes structures de développement de la ville, d'un plan masse et d'un texte. La première génération de *plans* élaborés avant la loi de 1947 n'est pas codifiée. Ces *plans* prennent des formes diverses, de livres reliés plus grands que des A4 à quelques pages photocopiées. Le prix de ces publications varie aussi ; certains sont chers comme le *London* d'Abercrombie et le *Middlesborough* de Lock. Il y a aussi des petits livrets d'exposition pour le public. Peter J. Larkham et Keith D. Lilley notent que relativement à la quantité de *plans* produit, peu de ces *plans* ont fait l'objet d'examen par la presse à l'époque de leur publication dans les deux revues principales d'après-guerre : *Town Planning Review* and *The Journal of the Town Planning Institute*.

Le recensement des *plans* fait par Peter J. Larkham et Keith D. Lilley montre que la plupart des plans font entre 30 et 275 pages. Ils prennent la forme d'ouvrages au

⁶⁵ Larkham, Peter J. and Lilley, Keith D., *Planning the 'City of Tomorrow' British reconstruction planning, 1939-1952: an annotated bibliography*, 2001 (updated to May 2010)

⁶⁶ Marmaras, Emmanuel et Sutcliffe, Anthony (1994) « Planning for post-war London: The three independent plans, 1942-3 », *Planning Perspectives*, 9:4, 431-453 ; Cherry, Gordon E., *Town Planning in Britain since 1900*, Oxford, Blackweel publ., 1996

⁶⁷ Larkham, P.J. and Adams, D. *The post-war reconstruction planning of London: a wider perspective* Working Paper no. 7, Centre for Environment and Society Research, Birmingham City University, 2007

contenu dense, richement illustrés. Outre le texte principal, souvent long, beaucoup contiennent un diagnostic du territoire, une analyse des besoins en logements et de la répartition de la population, des diagrammes d'organisation, des photos, des perspectives, des plans d'ensemble et de détails. Ils combinent souvent des vues d'ensemble à l'aide de perspectives à vol d'oiseau et une représentation de l'espace urbain par des photos ou des perspectives des rues, illustrant de possibles développements. Le caractère de la ville est représenté par des gravures et des photos de l'existant. Appelés « *Outline plan* », « *Master plan* », « *Development plan* », « *Report* », « *Scheme* », ou « *Proposal* », les *plans* allient à la formalisation spatiale des éléments de programmation, des relevés, des analyses de données, perspectives, photos et tableaux... Le terme « *plan* » acquiert, en effet, un sens englobant qui désigne le tout d'un document urbanistique. (J'utiliserai donc l'italique pour lever l'ambiguïté du mot français et indiquer qu'il s'agit du terme anglais, pris dans cet usage particulier). Ces *plans* sont élaborés par les départements d'urbanistes des villes, qui peuvent s'associer à des architectes-conseil de renom, dont les services sont très coûteux. Les raisons de ce travail important sont expliquées par Peter J. Larkham et Keith D. Lilley⁶⁸ comme une forme de « *branding* » du territoire. Selon ces auteurs, la volonté des autorités est de représenter leur ville dans une position centrale dans le développement régional, voire national, tout en communiquant au grand public l'actualité et le sens des développements urbains. Ainsi, certaines villes, moins touchées par les bombardements, font-elles aussi appel aux compétences d'urbanistes connus pour produire un *plan* (au sens indiqué) pour leur territoire.

Bien que les enjeux de communication et de *branding* des villes soient indéniablement présents, je m'intéresse à une autre dimension, qui tient au format même du *plan* et relève d'une problématique de transmission tout aussi intentionnelle.

La publication des *plans* permet en effet aux savoir-faire acquis de se répandre au sein de la communauté professionnelle d'une manière plus diffuse qu'à travers une codification explicite des pratiques. L'enjeu, pour les auteurs de ces documents, qui sont souvent des urbanistes de renommée, est notamment de défendre une démarche, en

⁶⁸ Peter J. Larkham and Keith D. Lilley, *Planning the 'City of Tomorrow' British reconstruction planning, 1939-1952: an annotated bibliography*, 2001 (updated to May 2010). Larkham, P.J. and Lilley, K.D. (2003) 'Plans, planners and city images: place promotion and civic boosterism in British reconstruction planning', *Urban History* vol. 30 no. 2 pp. 183- 205

misant sur la force d'exemplarité de leur *plan*. Ce faisant, les auteurs des *plans* prennent position, avec la municipalité, dans la construction d'une discipline. Tout comme les revues, les manuels et les ouvrages théoriques, les *plans* sont des supports à travers lesquels l'architecte explicite et illustre ses concepts. Ils servent ainsi à la diffusion d'une pratique et des notions qui lui sont apparentées. Ils font partager à un large public professionnel la redéfinition de l'urbanisme à laquelle leurs auteurs adhèrent.

C'est ce dont témoigne, par exemple, la préface du fameux livre de Frederick Gibberd sur le *Town Design*, dans laquelle il dresse la liste des ouvrages qui ont eu le plus d'influence sur lui : *Civic Art* de Hegemann et Petts, *Documents d'urbanisme* de Robert Auzelle, *L'Histoire de l'Urbanisme*, de Pierre Lavedan, *Space Time and Architecture* de Sigfried Giedion, *The Art of Building Cities* de Camillo Sitte, *The Culture of Cities* de Lewis Mumford, *Town Planning in Practice* de Raymond Unwin. Aux cotés de ces livres, devenus classiques, il fait explicitement référence à la production des professionnels britanniques, citant les « *Planning reports and other works by Patrick Abercrombie, William Holford, Thomas Sharp, and the publications of the Ministry of Town and Country Planning*⁶⁹ ». Gibberd ne se contente pas de les citer dans sa préface, mais il les utilise et les commente effectivement, de façon récurrente, dans le corps de son ouvrage.

A cet effet de transmission diffuse s'ajoute un autre élément. Le travail avec le *plan* correspond à une notion spécifique du projet et transforme le statut du dessin spatial. La formalisation répond à l'inclusion dans le projet de questions techniques et sociales, mais aussi à la volonté de transmettre des intentions formelles, d'un urbaniste à un maître d'œuvre. L'un des objectifs de ces plans est en effet de constituer un imaginaire partagé, et partageable, à partir de la définition d'ambiances urbaines, afin de garantir la cohérence du projet sur la durée et en lien avec de nombreux acteurs. Dans de nombreux cas, les images produites par les concepteurs ne sont pas des indications pour construire : ce ne sont pas des images de ce qui sera réalisé, mais de ce qui *pourrait être* réalisé. Ce ne sont pas des images prescriptives, mais des images suggestives.

⁶⁹ Gibberd, Frederick, *Town Design*, London, Architectural Pr, 1962 (première édition 1953)

Forme et contenu des *plans*

Pour illustrer les pratiques urbanistiques, je propose d'étudier quatre *plans*. Je commencerai par ceux que Thomas Sharp a élaborés avec les départements des villes d'Oxford (1948) et d'Exeter (1946) et par ceux d'Abercrombie pour Londres, élaborés avec le LCC. Sharp et Abercrombie sont les deux auteurs de « *plans* » les plus prolifiques et ceux dont les travaux sont les plus commentés dans la presse. Les *plans* de Sharp publiés par *Architectural Press*, sont très illustrés et le nombre de revues de presse est important. Les plans d'Abercrombie, diffusés à une échelle internationale, sont publiés par Macmillan&co ou par le ministère, aux éditions His Majesty's Stationery Office. J'étudierai aussi le plan pour la ville d'Harlow, élaboré par Gibberd, qui est intéressant parce qu'il trouve une audience toute aussi internationale que le plan de Londres. Enfin, j'analyserai le plan élaboré pour la *City Corporation* par Holford et Holden, qui met en application des recommandations du ministère et présente le résultat de débats virulents autour de la question de la reconstruction et du développement de Londres au début des années 1940.

L'intérêt de l'étude comparative des *plans* anglais, que je mène dans cette section, tient à la spécificité de ces supports, qui sont de véritables documents de projets. En tant que tels ils sont directement reliés à la pratique et doivent servir de points d'appui efficaces à la collaboration entre urbanistes, maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage.

B.1. Le plan d'Abercrombie et Forshaw pour Londres

A la demande du ministre du travail, Lord Reith, le London County Council élabore en 1943 un *plan* de reconstruction de Londres, qui devient un « plan de développement » de Londres : le *County of London Plan* sous la direction de J.H. Forshaw et d'Abercrombie⁷⁰ (pl.06-08). Le *plan*, publié par Macmillan&co est un grand ouvrage (31x25cm) de 188 pages, qui combine 28 illustrations et 43 plans. Il emploie de nombreuses photos aériennes pour caractériser les quartiers dont il discute le développement. Des plans à différentes échelles, de l'ensemble d'un site au dessin d'un carrefour, ainsi que des vues axonométriques, associées à un code couleur, et des vues

⁷⁰ *County of London Plan*, Prepared by J.H. Forshaw et P. Abercrombie, London, MacMillan & Co, 1943. Forshaw est architecte au sein du LCC et Abercrombie, professeur of Town Planning au University College of London, membre du bureau des techniques de planification du ministère

perspectives à vol d'oiseau, servent à représenter les propositions du *plan*. Les auteurs privilégient les vues d'ensemble aux perspectives à hauteur d'œil. Seules quelques photos prises depuis le sol présentent des ensembles de logements récents et deux vues de rue rendent compte du profil urbain obtenu avec deux types d'ensembles d'habitations, composés de maisons ou d'immeubles de logements. Pour la plupart, les photos prises depuis la rue donnent à voir les usages des espaces publics. Des diagrammes synthétisent les plans plus détaillés. L'un de ces plans schématisé, *London Social & Functional Analysis*, deviendra le document emblématique de ce *plan*. Des graphiques présentent les variations de population, la transformation des industries sur le territoire, ou encore comparent les densités par quartier. L'étude se fonde sur de nombreux relevés dont les données sont aussi visualisées sur des cartes thématiques suivant les chapitres.

Les grands objectifs du *plan* sont de remédier au manque d'espaces publics à Londres, de réorganiser les industries et de répondre au besoin de voies de circulation périphériques. Il a pour ambition de palier le manque de cohérence entre les opérations qui sont pensées indépendamment les unes des autres. En termes de logements, il s'agit de faire en sorte que les opérations de logements soient correctement ancrées sur une communauté ou inscrites dans un quartier. Cet objectif s'exprime alors dans un vocabulaire qui « sonne » étrangement aujourd'hui :

*The proposal is to emphasise the identity of the existing communities, to increase their degree of segregation, and where necessary to reorganise them as separate and definite entities*⁷¹.

Le *plan* est divisé en quatorze chapitres. Les sept premiers sont thématiques (groupement social, décentralisation, espaces libres, moyens de communication, logement, industrie). Les deux suivants discutent de zones de reconstruction localisées, qui exemplifient des interventions plus détaillées. Afin d'illustrer leurs propositions, les auteurs s'appuient dans les premiers chapitres sur des situations théoriques, tout comme le font les documents du ministère. Dans ce registre théorique, hors contexte, se trouvent détaillés différents éléments : des organisations de commerces ou d'industries le long des voiries, une série de variations d'agencements de bâtis sur un site schématisé et un grand terrain rectangulaire entre deux mitoyens, délimité par un espace

⁷¹ *County of London Plan*, Prepared by J.H. Forshaw et P. Abercrombie, London, MacMillan & Co, 1943, p28

ouvert et une rue. Forshaw et Abercrombie commentent plusieurs hypothèses d'implantation du bâti sur un site triangulaire du quartier de Bermondsey, décrit par la suite dans une perspective aérienne en couleur.

Dans une deuxième partie du *plan* traitant des « *reconstruction areas* », différents quartiers de Londres censés correspondre à des « communautés » sont donnés en exemples pour l'application de ces principes. Les auteurs représentent alors un projet possible, afin d'illustrer les dispositifs recommandés, à l'aide d'axonométries, de vues à vol d'oiseau ou de plans masse. Ces plans indiquent les espaces publics, le nombre de logements, les densités, les fonctions et l'implantation des bâtiments. Ce sont des propositions d'aménagement, des « *suggested plans* », chacun signé par des agents du LCC. Ce ne sont pas des plans prescrits mais un moyen d'illustrer un développement possible et de tester la capacité d'un site.

Dans cette seconde partie, les auteurs précisent leur méthode pour définir ces communautés. Ils insistent en particulier sur la collecte des données pertinentes⁷² et leur présentation dans une série de dessins de relevés. Il s'agit ensuite de rationaliser l'implantation des industries, en les regroupant dans des zones clairement définies en dehors des zones résidentielles, le long des grandes artères. Pour le logement, le *plan* recommande des développements mixtes, composés de maisons et d'immeubles d'appartements ou de duplex. Forshaw et Abercrombie précisent qu'aucune différence de densité de population n'est faite entre les deux types de développement. Les logements comme les maisons prennent la forme de barres ou de petites *terraces*. Le document ne présente aucune composition alliant des petites tours et des logements en bande, comme Gibberd en développera, alors que ce type de composition deviendra un motif représentatif des quartiers de logements britanniques d'après-guerre.

L'argument en faveur du développement de grands terrains ne convoque pas de raisons esthétiques. L'unité d'intervention à l'échelle des zones de reconstruction permet, selon les deux auteurs, de mettre à disposition des équipements communs et de donner une offre de choix de logement plus importante aux habitants.

Le neuvième chapitre présente le plan de *zoning* de la ville. Le dixième discute des grands équipements sociaux. Le onzième s'attarde sur les propositions de

⁷² Le matériel doit être collecté à partir de différentes sources : relevés des dommages liés aux bombes, relevés des fonctions existantes, inspection du site lui-même, etc. Les recommandations pour le développement des quartiers de logement consistent d'abord à relever les fonctions parcelle par parcelle, ceci afin de repérer la promiscuité entre l'industrie et le logement.

réaménagement des bords de la Tamise et plus particulièrement du site de South Bank, un quartier de grands équipements culturels, qui deviendra le site de l'exposition *Festival of Britain* en 1951⁷³. Puis, le *plan* considère les projets pour de grandes places iconiques associées à des questions de circulation. Enfin, les deux derniers chapitres discutent de la réalisation même du *plan* et de son phasage.

Le *plan* de 1943 donne les orientations de base pour le *plan* du Grand Londres élaboré par Abercrombie en 1944⁷⁴ et le *plan* de Londres de 1951 qui est considéré par le Council comme une étape vers la réalisation de ses objectifs d'urbanisation à long terme. Le *plan* de 1943, comme les deux autres, se conforme aux orientations gouvernementales pour la planification de Londres. Il s'accorde aussi avec les conclusions du rapport Barlow de 1939, notamment pour restreindre la croissance de la population de Londres et dans la définition d'un programme planifié de décentralisation visant à remplacer l'étalement incontrôlé. Le territoire autour de Londres est divisé en anneaux représentant trois niveaux de densités. Il propose ainsi une densité décroissante du centre vers la périphérie, avec en moyenne respectivement 200, 136 et 100 personnes par acre. Le *plan* de 1951 ajoute un quatrième anneau d'une densité moyenne de 70 personnes par acre. Sur cette base, la population optimale pour la ville est de 3 280 000 personnes.

- Communautés et unités de voisinage

Ces *plans* se fondent sur l'analyse de Londres comme un conglomérat de différentes « communautés », terme pouvant désigner à la fois une portion d'espace et un groupe social, et non comme une ville massive ou unitaire. Il s'agit de préserver et de valoriser la structure et les usages majeurs du Londres existant, lu comme un système de communautés, tout en améliorant son efficacité comme centre. Cela reste un objectif majeur des différents *plans* jusque dans les années 1960.

⁷³ Le *plan* propose de traiter la rive de la Tamise comme un espace public équipé (loisirs, café, piscine, jardin, promenade, etc.) et d'en faire un espace de représentation, de rationaliser les sites des industries de manière à donner plus de place aux immeubles de bureaux.

⁷⁴ Le *plan* de 1944, *Greater London Plan*, dont le seul auteur est P. Abercrombie, est publié par His Majesty's Stationery Office en 1945. De même format que le plan de 1943, il fait 215 pages et est tout aussi illustré que le premier. Par rapport au plan du County, il développe un argument concernant la mise en place d'une « green belt » et de sept à dix villes satellites (des villes nouvelles de 60000 habitants), afin de maîtriser la croissance de Londres.

*To recognise the existing community structure of London and, as circumstances allow, to intensify its character by developing a system of communities, each comprising several neighbourhoods and being as self-contained as possible without endangering the sense of healthy interdependence between them*⁷⁵.

Cette façon de poser le problème devient compréhensible à partir d'une vision de la ville comme « regroupement » d'unités, comme formée de « grappes » (« *clusters* ») ou de « groupes ».

Dans leur *plan* de 1943, Forshaw et Abercrombie mettent d'ailleurs l'accent sur l'idée d'une « *living and organic structure* », indépendante des limites administratives établies au XIX^{ème} siècle. Cette structure serait constituée d'une collection d'unités ou communautés, qu'ils analysent comme issues des anciens villages. Un premier objectif du *plan* est de rendre visible l'identité de ces communautés et de les préserver d'éléments intrusifs comme le flux du trafic de transit. La considération de ces communautés est prioritaire dans leur plan de développement. Le plan des voiries est ainsi élaboré de manière à éviter que de nouvelles voies coupent le centre des communautés. La valorisation de la structure « communautaire » de Londres est pour ces deux auteurs, un élément central, qui doit guider la reconstruction de la ville. Leur *plan* de Londres, est donc illustré de belles cartes dont la plupart ont Arthur Ling (l'un des principaux concepteurs du plan du groupe Mars) comme co-auteur. Ling a notamment travaillé avec D.K. Johnson sur la fameuse carte « *Social & Function Analysis* » qui décrit Londres comme un conglomérat de « bulles », représentant les communautés constitutives de la structure urbaine. Ce plan est doublé d'un plan des « *Communities and Open Space Survey* » définissant ces communautés sur la base d'un plan des îlots et des espaces publics de Londres, établi par A. Ling, D.K. Johnson et J. Hannah.

Aussi la structure du plan de Forshaw et Abercrombie organise-t-elle une addition de quartiers où la notion de communauté est essentielle. Leur plan met ainsi en place une organisation spatiale dans laquelle les communautés sont des unités régionales, correspondant en fait plus ou moins aux anciens bourgs, divisées à leur tour en « unités de voisinage » de 6000 et 10000 personnes.

⁷⁵ UECRC /GB 237 PJM LCC /A/1.1- Administrative Country of London Development Plan, 1951- written Statement- Additional and revised Material

*The communities themselves consist of a series of sub-units, generally with their own local shops and schools, corresponding to neighbourhood units*⁷⁶.

John Gold a montré la place importante qu'a joué Arthur Ling pour le développement de dispositif d'emboîtement d'« unités sociales »⁷⁷. Arthur Ling au moment du *plan*, était un jeune architecte qui s'était investi dans le plan de Londres du groupe Mars alors qu'il travaillait dans l'agence de Maxwell Fry. Abercrombie était son ancien professeur, sous la direction duquel il avait conduit un travail de recherche sur la structure des villes en unités de voisinage. Le travail de Ling a non seulement enrichi l'étude sur le *plan* de Londres mené par le LCC et Abercrombie, mais aussi a servi de base pour l'étude du plan du groupe Mars. Le *Town Planning Committee* du groupe Mars se crée en 1937 et commence à travailler sur le plan de Londres en 1938. Arthur Korn, qui était le président du comité, attribue la responsabilité du plan de Londres du groupe Mars à Maxwell Fry, Felix Samuely, Godfrey Samuel, William Tatton Brown, Arthur Ling et Christopher Tunnard⁷⁸. Des panneaux de ce plan sont présentés à l'exposition de Londres en 1938, sous l'intitulé « Mars - New Architecture. ». Il n'y a pas de rapport formel, mais une description et une analyse de Korn et F. J. Samuely, le *chairman* du sous-comité sur les transports et l'économie, qui sont publiées dans l'*Architectural Review* de juin 1942 (pl.09). (Encore aujourd'hui, on ne trouve pas en France cette revue de 1942). Puis, Maxwell Fry publie et commente le plan dans son ouvrage de 1944 (pl.10). Les propositions du projet sont fondées sur des estimations de population organisées suivant une séquence d'unités, de la famille à la ville dans son ensemble. La séquence d'unités correspond à cinq échelles urbaines : *residential units* (env. 1050 personnes), *neighbourhood unit* (6 *residential units*), *borough unit* (4 à 8 *neighbourhood units*), *district* (12 *borough units*), *the city*. Chacune de ces unités est quantifiée. On remarque qu'il n'y a pas de notion de *community*. Dans le plan de Londres de 1943, elle correspondrait au *borough unit*.⁷⁹. Chaque unité, étant une partie

⁷⁶ *County of London Plan*, Prepared by J.H. Forshaw et P. Abercrombie, London, MacMillan & Co, 1943, p26

⁷⁷ Gold, John R., "The MARS Plans for London, 1933-1942: Plurality and Experimentation in the City Plans of the Early British Modern Movement", *The Town Planning Review*, Vol. 66, No. 3 (Jul., 1995), pp. 243-267.

⁷⁸ "A Master Plan for London. Based on research carried out by the town planning committee of the M.A.R.S. Group. Analysed and described by Arthur Korn and Felix J. Samuely", *Architectural Review*, n°91, 1942, pp.143-50.

Maxwell Fry crédite en plus de ces personnalités, Aleck Low, Elizabeth Denby, Bronik Katz, Robert Shaw. Maxwell Fry, *Fine Building*, Londres, Faber&Faber, 1944

⁷⁹ Selon John Gold, cette organisation se base sur les études de Ling de 1938 qui composait avec cinq niveaux : *residential units* (1000 personnes), *neighbourhood units* (6000), *town* ou *borough units* (50 000), *city* ou *regional*

d'une unité plus grande et ayant un centre, doit s'exprimer architecturalement. Chaque unité, à partir de l'unité résidentielle, doit être équipée de services sociaux culturels.

*It is this integration of scales which forms one of the most important and most characteristic features of town planning*⁸⁰.

Les unités de voisinage sont justifiées pour former une vie sociale dans la masse de la grande ville, dans les propos de Fry en 1944 comme ceux de Korn et Samuely en 1942.

London as a whole is the only social unit which conveys anything to its people, but it conveys a social life which is read about rather than lived. An organic social structure in which individual can take an active part is a vital necessity, for the moment there is more individual isolation in this mass of 8, 5 millions than in the smaller towns and villages of the country.

Such isolation will continue unless there is some organisation of social life and its expression in architectural and town-planning form: for the visual effect on the mind is considerable. The vast crowds must be split up into groups in which the individual does not feel so overwhelmed that he is forced to retire to his own home almost entirely for his social life.

*Only by forming clearly defined units, which in turn are part of larger units, can social life be organised.*⁸¹

Les auteurs du plan Mars n'emploient en revanche pas la notion de communauté, qui est très présente dans le plan de Londres de 1943. Mais il est évident qu'Abercrombie et Forshaw suivent les propositions des urbanistes modernistes du plan Mars.

Tous comme ces urbanistes, ils déterminent la taille d'une unité à partir de l'école. La taille de ces unités dans le plan de Londres est liée à la présence d'une école primaire et de la zone qu'elle dessert. La taille de l'école fixe ainsi l'échelle de l'unité urbaine la plus petite.

*After very careful considerations, it has been decided that the elementary school should be the determining factor in the size and organisation of the subsidiary of neighbourhood units of those communities in which large scale reconstruction is proposed. The desirable scholar-capacity of the elementary school and the desirability of fixing a maximum walking distance from home to school, make the latter the one suitable building on which to base the size and arrangement of the neighbourhood units. The communities would be built up of a number of these units. It is believed that the best results in reconstruction will be achieved if the neighbourhood unit is taken as the minimum unit for redevelopment as a whole, complete with its school system and community buildings. The system of building individual housing blocks, unrelated to any general plan, should be avoided*⁸².

units (500000) and la capitale (5 million). Korn présente sept unités différentes : la famille et l'immeuble de logements, unité résidentielle (500 personnes), l'unité de voisinage (5000 personnes), le borough unit (50000 personnes), le district unit (500000), et la ville dans son ensemble.

⁸⁰ Korn Arthur, *History Builds the Town*, London, Lund Humphries, 1953, p100.

⁸¹ "A Master Plan for London. Based on research carried out by the town planning committee of the M.A.R.S. Group. Analysed and described by Arthur Korn and Felix J. Samuely", op. cit. p145.

⁸² Ibid. p28

Le rapport se donne comme objectif que les enfants vivants dans ces unités n'aient pas à traverser de routes principales sur le trajet qui les mènent de leur maison à leur école. De plus, chaque unité a aussi besoin d'un centre qui pourrait se trouver autour de l'école. En périphérie, les espaces ouverts (mis à part les espaces sportifs distribués régulièrement sur le site) sont dessinés de manière à isoler le plus possible la communauté, en formant une barrière naturelle entre la communauté et les communautés voisines.

Dans le rapport de Forshaw et Abercrombie, les différentes communautés sont donc séparées entre elles par des espaces ouverts disposés en périphérie et par les voiries plantées entre les parcs.

In many instances the new open spaces are disposed in the form of green strips between the communities, so as to encourage their independence by physical separation and to break up the continuous urban development⁸³.

L'objectif de rendre les communautés le plus indépendantes possibles n'empêche pas les architectes d'être conscient de leur interdépendance dans la ville.

County of London Plan for developing a system of communities each containing from 60000 to 100 000 persons, comprising of several neighbourhood units from 6000 to 10 000 persons, each community being provided as far as may be with its own schools, public buildings, shops, open spaces, etc., related both to the community as a whole and to its constituent neighbourhoods ; the primary school being a factor determining the size of the neighbourhood unit ; each community being as self-contained as possible, subject to the segregation not being taken far enough to endanger the sense of interdependence⁸⁴.

Le concept d'unité de voisinage déployé dans le *plan* correspond à son emploi courant. Les voiries secondaires définissent des îlots occupés par des ensembles plus ou moins grands. La quantité d'espace commun libre (« *open space* ») est importante, mais il n'y pas de système d'impasses et de parcs centraux dans lesquels seraient placés les petits équipements et les écoles, contrairement à l'approche habituelle, dont le paradigme est le projet de Radburn.

Le standard d'espaces ouverts proposé par le *plan* est 1,6 ha (4 acres) pour 1000 personnes. Ces espaces comprennent les parcs, les aires de jeux publiques ainsi que celles des écoles, les rives des canaux et de la Tamise, les espaces ouverts qui séparent les communautés et qui sont, en fait, associés aux voiries qui prennent la forme de *parkways*. Les parcs ne sont donc pas au centre des quartiers, mais les espaces ouverts,

⁸³ Ibid. p40

⁸⁴ UECRC /GB 237 PJM LCC /A/1.1 LCC – County of London Plan- Reports submitted to the Council at its meeting on 17th July 1945, p5

considérés comme un tout pensé comme un *closely-linked park system*, sont reliés par les *parkways* en périphérie de ces communautés.

- Le *precinct*

Une deuxième différence avec le principe de Radburn est que le dispositif de circulation qui définit de grandes zones sans trafic de transit, dénommé par les auteurs « *precinctual planning* », autorise les circulations de desserte. Le principe d'unité de voisinage est associé au thème spatial du *precinct* (ou « enclave ») dans le *plan* de 1943. On pourrait même dire que le principe de *precinct* se substitue à l'unité urbaine de type *square* comme dispositif d'urbanisation de Londres. La mise en place du *precinct*, selon les deux auteurs du *plan*, demande d'abord d'identifier et de définir les fonctions des différentes zones, ensuite de les rendre plus efficaces et adaptées à leur rôle, et enfin de les libérer d'intrusions dommageables en mettant en place le principe d'un seul type de trafic par rue associé à un système de contournements. La zone contournée est un *precinct*.

*By this method, precincts are formed which can be maintained or replanned as residential communities, business or industrial precincts, entered only at specific points from the main sub-arterial grid*⁸⁵.

Au centre de Londres, cinq quartiers seront appelés des « *precincts* » dans le plan de développement suivant celui de 1943. Ce sont le quartier du Government, le quartier de la Cathédrale Saint Paul, le quartier englobant l'université et le British Museum dans Bloomsbury, le quartier des Musées du South Kensington et, enfin, celui du Inns of Court. Le projet du quartier de Saint Paul, mené par Holford à la suite du plan de développement de la City élaboré avec Holden en 1947, est le plus célèbre de tous. Leslie Martin et Buchanan seront en charge du projet autour de Whitehall. Les auteurs illustrent ce dispositif avec une vue aérienne du *precinct* de l'université bloombury, ainsi qu'une vue d'une cour intérieure avec sa fontaine. Le *plan* prescrit la classification des voies selon le type de trafic. Un plan de l'ensemble de la ville représente les voies en couleurs selon cette classification, de manière à faire apparaître les *precincts* et les communautés. Des détails en axonométrie présentent les types de croisement sur différents niveaux (pl. 11).

Le *plan* de 1943 fait référence à l'étude de 1942 de H.A. Tripp, *Assistant Commisser of*

⁸⁵ *County of London Plan*, Prepared by J.H. Forshaw et P. Abercrombie, London, MacMillan & Co, 1943, p51

Police, Scotland Yard, qui théorise la mise en place de *precincts* en ville. Cette étude est aussi une référence pour le rapport Buchanan de 1963, ouvrage essentiel sur la gestion de l'automobile. L'ouvrage de Tripp traite avant tout de la sécurité dans les villes. Les principes fondamentaux qu'il propose sont la hiérarchie des voies, l'exclusion des raccourcis et la ségrégation totale des piétons et des voitures. Le flux est canalisé, le système du trafic local est relié aux artères principales, réservées au trafic mécanisé, par des artères secondaires. Les centres d'activités et de commerce ne sont desservis que par des impasses. Chaque quartier est isolé par la maille d'artères et connecté en quelques points au quartier contigu.

*The residential precinct will have its own space and repose, equally sequestered from the rush and the peril of the through-traffic*⁸⁶.

Les passages piétons sont souterrains. L'isolement est renforcé par le dessin des artères bordées par les arrières des bâtiments ou par des espaces tampons non qualifiés. Au demeurant, A.H. Tripp oppose sa vision pragmatique à celle de l'architecte qui place de grands bâtiments le long de grandes artères.

*The traffic specialist has quite other ideas. The proper use for wide and strongly built roads is to carry heavy flows of traffic, and such places are the very last posts for view-gazing*⁸⁷.

Le système d'ensemble est donc fait de secteurs qu'il nomme « *pockets* » :

*These pockets will be a leading feature of the whole town plan; from a traffic point of view they are merely pockets, but each will be a centre of life and activity, and they will thus require a more ornamental name. Each pocket represents in its way a separate little community. The words "precinct", "close", "purlieu", "pale", "circuit", are all possible; the French name "enclave" is descriptive; perhaps even the word "zone" might serve. The best term on the whole seems to be "precinct"*⁸⁸.

Le plan de 1943 préparé pour le County of London est approuvé par le LCC le 17 juillet 1945. Sur le thème de la structuration par communautés, le Council note que si la construction de ces communautés engendre des dépenses qui ne produiront pas un retour sur investissement immédiat, ce principe devrait permettre *in fine* de réaliser une économie dans la provision de services et de diminuer le nombre global des équipements de la ville, en éliminant les redondances.

*The principle of community and neighbourhood planning should tend to the economical provision of services and the elimination of waste and overlapping in communal facilities*⁸⁹.

⁸⁶ Tripp, H., A., *Town Planning and Road Traffic*, Londres, Edward Arnold, 1942, p.77

⁸⁷ Ibid. p.62

⁸⁸ Ibid. p.76

⁸⁹ UEERC /GB 237 PJM LCC /A/1.1/ Lewis Silkin, « Report of the Town Planning Committee, 11th June 1945. »,

Il s'agit donc aussi, en partie, de rationaliser la construction d'équipements publics. De même, Forshaw et Abercrombie défendent eux-aussi la mise en place des *precincts* à l'aide d'un argument d'ordre économique : des îlots plus grands sont plus rentables (« *provision of more economically-sized plots*»). Ce dispositif trouve ainsi des justifications sociales, techniques et économiques.

- L'usage de la notion de *Neighbourhood Unit* par les agents de la division urbanisme du LCC

En mai 1949, le Town Planning Committee approuve la proposition des deux *plans*, le *plan* des fonctions et de densité, et le *plan* des unités de voisinage. Le territoire de Londres est ainsi redivisé en 350 *Neighbourhood Units*. Le département d'urbanisme du LCC consacre alors une grande partie de son temps à la mise en application et à la révision des *plans*⁹⁰. De 1952 à 1956, la tâche du *Reconstruction Areas Group*, sous la direction de Percy Johnson-Marshall (PJM), est la préparation des propositions détaillées pour la mise en œuvre du programme pour les huit *CDA*. Ce groupe a eu à aborder concrètement la définition des quartiers et des communautés proposées par le *plan* d'ensemble. Un document issu des archives de Percy Johnson Marshall, limité à un usage interne au sous-groupe en charge de la partie nord-est, rend compte d'une réflexion autour de ces notions. Il est relevé que, dans le nord, les groupes sociaux et fonctionnels existent déjà mais sont difficiles à définir. La communauté et, à une autre échelle, le « quartier » (*neighbourhood*) naturel tendent à être divisés par les chemins de fer et les voiries construites, mais ces réseaux sont placés sur le territoire et utilisés sans réelle considération des besoins des communautés locales.

*Natural and man-made boundaries influence the social and functional pattern to a great extent and the exploitation of these barriers for administrative and functional purposes would therefore immeasurably strengthen the social ties by encouraging individual and group identification with place- the physical environment- the community*⁹¹.

Le groupe note aussi dans son rapport que les développements fragmentaires ont rendu

London County Council, *County of London Plan. Reports submitted to the Council at its meeting on 17th July 1945*

⁹⁰ Les groupes impliqués dans ce travail au sein de la division de l'urbanisme sont le groupe en charge des permis, le groupe de la planification par zone, le groupe de la recherche, celui de l'information et enfin, le *Reconstruction Areas Group*, en charge des *Comprehensive Development Areas (CDA)* correspondant aux zones de reconstructions.

⁹¹ UECRC /GB 237 PJM LCC /D/4.2- TP division-Neighbourhood & community, Architect's department. Town Planning Division – North-East Group, *Neighbourhood and Community Study*, document non daté (estimé 1958-1959)

confuse et compliquée la structure sociale du nord-est de la ville. L'objectif est que les futurs développements soient globaux et équilibrés pour encourager une stabilité sociale. Le groupe nord-est opère en deux temps. En premier lieu, il procède à l'analyse de l'existant ; en second lieu, il établit des zones résidentielles majeures qui s'organisent autour d'un « centre » (« *nucleate* »).

Analysis of the spheres of influence of district, community and local centres, business and industrial zones, recreation areas, secondary and primary schools revealed the probable « fringes of equal attractions » ; where these corresponded to physical or psychological barriers the neighbourhood or community boundaries were drawn ; where boundaries appeared not to exist they were determined by the “method of greatest coincidence”⁹².

Un document issu des mêmes archives et dédié à un usage interne du sous-groupe en charge de la partie nord-est du *Reconstruction Group*, rend compte de réflexions autour de la notion d'« unité de voisinage ». Ce document dresse un tableau comparatif des différentes prescriptions de la littérature urbanistique quant à la taille en nombre d'habitants des *neighbourhoods*. On y trouve également une définition des termes « *community* » et « *neighbourhood* », et une comparaison des différentes définitions ou recommandations concernant ces notions.

Community - This should consist of a number of neighbourhoods which look inwards to the community centre for the facilities they cannot themselves provide. The Community Centre should contain a balanced development of shopping, business and local employment, administrative, cultural and educational facilities; it should be near communication links which connect it by road and public transport to other similar significant centres. The community should generally be the planning unit for second and further education and major open spaces.

Neighbourhood - This should contain daily local shopping, small open spaces and housing groups closely related to primary schools. All facilities should be within easy walking distance from housing groups and interconnected by adequate, safe, pedestrian ways. The neighbourhood should be free from through traffic but have a suitable service road framework segregated from pedestrian routes whenever possible.⁹³

Le document dresse un tableau comparatif des différentes prescriptions de la littérature urbanistique quant à la taille des *neighbourhoods* en nombre d'habitants⁹⁴. Toutes les

⁹² Ibid.

⁹³ Ibid.

⁹⁴ En voici la liste :

- Perry 1929 : 5000-6000
- Greater London Plan 1944 : 5000-10000
- The Dudley Report 10000
- Harlow New Town 4000-7500
- The American Public Health Committee Report 2000-7500
- Gaston Bardet 1955 (L'urbanisme) 5000
- Robert Auzelle, 1953 (Technique de l'urbanisme), 3000-8000
- Radburn, New Jersey, 8000

définitions recueillies font référence à l'école élémentaire comme base pour la taille du quartier. En conclusion, le chiffre de 5000 personnes apparaît comme un « idéal » théorique dans le contexte du nord-est de Londres. Les auteurs du rapport précisent, de façon surprenante, voire paradoxale, que la multiplication des infrastructures fait du nord-est londonien une zone particulièrement favorisée par rapport à d'autres parties comme le nord-ouest ou le sud, parce que les barrières qu'elles forment « encouragent » la constitution d'unités de voisinages.

[...] having as it does a multiplicity of roads, railways and canals which create barriers and encourage the formation of neighbourhoods approximating more nearly to the generally accepted ideal of 5000 persons.

Il est clair que les directives établies par le *plan* de 1943 sont complètement intégrées à la pratique quotidienne des agents. Ces derniers, par ailleurs, s'approprient les concepts clefs d'unité de voisinage et de communauté au travers des réflexions théoriques partagées en interne.

Si communauté, unité de voisinage et *precincts* thématiques en centre ville sont les éléments d'une doctrine urbaine clairement énoncée, l'on trouve aussi dès 1943, convoqués par le *plan* de Londres, les outils d'un urbanisme de projet qui seront développés ensuite par le ministère et au sein du LCC : l'usage de situations théoriques, hors contexte, afin d'illustrer des dispositifs, l'emploi d'hypothèses de propositions d'aménagement pour certains terrains afin d'illustrer un développement possible et de tester la capacité d'un site. La recherche de projet globaux appelle une taille importante de zones d'intervention, sous la forme de *precinct* ou d'unité de voisinage, qui est justifiée pour des raisons sociales, techniques et économiques. Enfin, le plan met en place une réflexion urbaine à plusieurs échelles qui relèvent d'une même logique. La gestion de la circulation, la maîtrise de la densité et la programmation du territoire sont les outils au cœur de la pensée urbanistique du plan, intrinsèquement liés au dispositif des formes urbaines préconisées.

-
- Cidade Dos Motores, Brazil, 1947-51 6000
 - Pedregulho- Rio De Janeiro, 1948, 2400
 - Chandigarh, India 5000
 - Vallingby, Sweden, 2000-4000
 - Unité d'habitation, Marseille 1450

B.2. Les plans de Sharp pour Exeter et Oxford

Le format des deux plans analysés produits par Thomas Sharp est le même, celui d'un ouvrage relié de 19x23,5 cm. Ces deux plans ont aussi une structure identique : ils se composent de sept chapitres dont seul le titre du dernier d'entre eux diffère entre les deux plans⁹⁵ (pl.12-13). Les titres des ouvrages diffèrent aussi. Tandis que celui d'Exeter présente la question de la reconstruction, « *A plan for Rebuilding* », celui d'Oxford, qui ne se dénomme pas lui-même « plan », pose la question de la planification, « *Oxford Replanned* ». Thomas Sharp défend au travers de ces deux plans une véritable idéologie de la planification. Le texte qui accompagne ces études l'énonce clairement, dépassant ainsi la seule représentation de la ville pour prendre position sur une démarche urbaine. Les nombreux plans élaborés peuvent être ainsi considérés comme la démonstration par études de cas des outils d'une même théorie, qui s'apparente au *Townscape*. Sharp fait appel à la notion de *Townscape* en 1946, soit avant la campagne pour le *Townscape* menée par la revue *Architectural Review* (AR) qui commence en 1949⁹⁶. La démarche de Thomas Sharp correspond aux principes défendus par la revue depuis la fin des années 1930. Tout comme Pevsner, il veut revenir à l'essence des pratiques urbanistiques britanniques liées aux théories du pittoresque⁹⁷.

To-day we are attending the rebirth of an art which is of significance to the whole community. It has the virtue that it can be practiced by anyone who has a weakness for architecture or a personal interest in given town. By an analogy with an equivalent art practiced by the eighteenth-century Improver of land (we, after all, are Improvers of cities) it might be christened TOWNSCAPE⁹⁸.

C'est une tradition qu'il oppose, tout comme la revue d'ailleurs, à la tradition « beaux-arts » des français, des américains ou de la Royal Academy, ainsi qu'à

⁹⁵ The present City, A basis for planning, Limits of Growth, Communications, The inner City, The Middle and outer City. Le septième chapitre est intitulé *Architecture and Landscape* pour le plan d'Oxford et *The realization of the plan* pour celui d'Exeter Phoenix.

⁹⁶ Au cours des années 1950, la revue explicite les éléments de cette approche au travers des études de Godon Cullen et par la publication d'un *Casebook*, une sorte de « boîte à outils ». Portnoï, A. Le bâtiment-infrastructure en Angleterre et la question de la *terrace* (1955-1975), Mémoire de DEA (Le projet architectural et urbain, Paris 8 et Ecole d'architecture de Paris-Belleville), septembre 2004. Voir aussi : Pendlebury, John, « The urbanism of Thomas Sharp », *Planning Perspectives*, vol 24, n°1, janvier 2009, pp. 3-27 ; While, Aidan, et Tait, Malcolm, "Exeter and the question of Thomas Sharp's physical legacy", *Planning Perspectives*. 24, no.1, pp. 77-97; Erten, Erdem, "Thomas Sharp's collaboration with H. de C. Hastings: the formulation of townscape as urban design pedagogy". *Planning Perspectives*. 24, no. 1, pp. 29-49

⁹⁷ Cf. Thèse de doctorat de Erdem Erten *Shaping "The Second Half Century": The Architectural Review 1947-1971*, Massachusetts Institute of Technology, 2004 ; John Pendlebury, "Planning the Historic City: Reconstruction Plans in the United Kingdom in the 1940s", *The Town Planning Review*, Vol. 74, No. 4 (Oct., 2003), pp. 371-393.

⁹⁸ Sharp, Thomas, *Oxford Replanned*, London, Architectural Press, 1948

l'« Hausmannisation » des rues, afin d'obtenir des points de focalisation sur les monuments. Thomas Sharp leur préfère la modification d'un alignement de rues qui ferme la perspective (« *closes its own vista* »). C'est en effet beaucoup plus propice à la lecture en mouvement de l'espace, que défend le *Townscape*. Au centre de ses préoccupations se trouvent la valeur du déplacement piéton et la perception en mouvement qu'il associe à l'art du *civic design*. L'analyse visuelle de la ville constitue un outil essentiel pour Thomas Sharp. A l'aide de séries de photos, il met l'accent sur les séquences spatiales des villes, la perception en mouvement des bâtiments. De façon remarquable, la plupart des représentations montre des rues vides de trafic et appréciables, pour un piéton, dans leur étendue. A cette vision séquencée s'ajoute le relevé des matériaux, des textures de la ville et des détails de l'espace public, tel que le pratiqueront les tenants du *townscape* dans les pages de l'*AR*. Tout comme ces derniers, Sharp fait appel à des mots-clés : *Trivia, Significant object, Trees, Scale, Intricacy, colour and texture, Silhouette*, etc. L'iconographie de ses *plans* est riche et diversifiée. Pour étayer son propos, il utilise toutes les informations et tous les formats : peintures et gravures, photos aériennes et photos des rues de la ville, tableaux, diagrammes (des flux et de la densité de trafic, de l'emploi, de la population dans la région), plans thématiques à différentes échelles (de l'échelle de la région à celle du bâti). Il présente 120 à 170 illustrations pour 150 à 220 pages de textes. Comme le recommande l'*Architectural Review*, pour qui, dans la tradition pittoresque, la peinture est une source d'inspiration pour les paysagistes et les architectes, Sharp présente, en plus des photos et des plans, une profusion de peintures et de gravures dans l'objectif de permettre une perception sensible de la ville. Ces illustrations servent à rendre compte de la « personnalité » et du « caractère » de la ville étudiée, de son urbanité et de son traitement paysagé.

*Cities have personalities and characters as men have: and the planner must try to catch the personality and character of the place he is planning before he can begin to formulate his plan*⁹⁹.

La notion de « caractère » renvoie essentiellement à celle d'une expérience sensorielle. L'attention est ainsi en premier lieu portée sur les espaces publics, les vues, les séquences, le skyline de la ville et sa matérialité. Il ne s'agit pas de mettre en avant ses monuments comme objets isolés.

⁹⁹ Sharp, Thomas, *Exeter Phoenix, A plan for Rebuilding*, Published for the Exeter City Council by the Architectural Press, London 1946

*The character of the place depends less on its monuments than on the common run of its buildings*¹⁰⁰.

Cela signifie, d'une part, ne pas organiser les tracés urbains en fonction des monuments et, d'autre part, d'affirmer le choix du *renewal* face à la possibilité d'une reconstruction à l'identique. L'architecture reste contemporaine mais doit savoir s'harmoniser avec le caractère de la ville existante. C'est ce qui justifie les recommandations que l'urbaniste peut émettre concernant le choix des emplacements, des matériaux, de skylines à respecter, etc.

*Not only it is impossible to design all a city's new buildings in drawing up a plan, it is, as well, undesirable for a planner, or a Committee, or anyone at all, to attempt to lay down definite rules in the matter. Architecture is an art. It cannot be strait-jacketed by rules. The architect must be allowed proper freedom in which to practice his art [...]. Nevertheless, in spite of this, and because of the social nature of architecture, it may be proper to suggest certain broad principles, which will need to be observed if the character of the city is to be maintained. Some such principles have already been suggested in these pages in the observations that have been made as to the desirability of maintaining the contrasts, the foils, between large-unit and small unit buildings, and of maintaining some degree of intricacy, and avoiding undue monumentality, in and about the historical centre of the city*¹⁰¹.

On notera que Sharp privilégie l'usage de vues perspectives aériennes en couleur (dessinées par A.C. Webb) et de photos de maquettes prises d'un point de vue à vol d'oiseau pour illustrer ses propositions formelles. La profusion de vues des rues depuis le point de vue du piéton est réservée à la compréhension de l'existant. Seule une vue d'une unique percée concédée vers la cathédrale d'Exeter, montre le point de vue depuis le sol (pl.14-17). Contrairement à Gordon Cullen, il ne prétend pas rendre compte d'une ambiance imaginée au travers de perspectives. Le plan définit des sites et alloue des fonctions spécifiques aux sites. Ce sont des emplacements, des gabarits et, de façon générale, la bonne insertion des bâtiments qui font l'objet de prescriptions par le biais de recommandations en volume.

*... mere ground plans are not enough either in designing or portraying a scheme for rebuilding. Especially is that so in a city of established architectural character like Oxford. The third dimension in building, that is, height as well as length and breadth, must always be considered as an integral part of the plan. At the same time the planner cannot be expected to design all the new buildings in detail. He cannot do more than suggest an approximate indication of what is broadly planned*¹⁰².

¹⁰⁰ Sharp, Thomas, *Exeter Phoenix, A Plan for Rebuilding*, Published for the Exeter City Council, London, The Architectural Press, 1946, p.21

¹⁰¹ Sharp, Thomas *Oxford Replanned*, London, Architectural Press, 1948, p171

¹⁰² Ibid . p.144

Thomas Sharp s'oppose à un tracé monumental, mais il n'en dessine pas moins un plan masse qui ordonne le développement de la ville. Le dessin de l'ensemble de la ville, du gabarit et des implantations de bâti, revient à l'architecte urbaniste. Il n'y a pas de composition "beaux-arts" construite à partir des monuments, mais une composition qui se donne comme objectifs de mettre en place un *ring*, planté (Exeter) ou constitué de bâtiments à l'alignement (Oxford), de reconstruire la croisée de deux grands axes bâtis au centre de la ville (Exeter) ou de composer avec le contraste de densité bâtie entre la ville historique et le nouveau « centre civique » (Oxford). Les méthodes sont les mêmes, mais les réponses diffèrent selon la ville. Pour Oxford, sa proposition met en place un deuxième centre, aux fonctions culturelles, alors que pour la ville d'Exeter, il conserve le principe de croisées de rue commerçante et ne prescrit pas de « centre civique », dont il disperse les différents bâtiments dans la ville. Les bureaux sont, eux, regroupés sur un site démoli par les bombardements.

La réflexion programmatique est bien présente dans la démarche de Sharp. Cependant, pour les deux villes, la pensée du centre-ville est globale, organisée selon un seul dessin qui donne la cohérence à toutes les échelles. N'est pas prescrit seulement ce qui revient à l'architecture du bâtiment.

In many of the drawings which accompany this present plan, and in the models which illustrate it, the necessity of indicating tentative designs for the various buildings has been inescapable. In this matter the planner who is concerned with Civic Design is unfortunate. For if he conventionalizes his new buildings in his sketches and models, he misleads the ordinary people whom he is trying to help to understand this plan. And if, on the other hand, he tries to give them an appearance of reality, or even of merely impressionistic truthfulness, then he lays himself open to attack from critics on account of something which the city will require in the next fifty years.[...], it should be clear that the sketches which a planner provides, and certainly those which are provided to illustrate this plan, do not in any way attempt to set out final designs for any of the buildings which are suggested in it¹⁰³.

Sur ces vues, le bâti proposé est représenté dans son épaisseur, hauteur et implantation. Seuls le toit et les façades ne sont pas représentés. Le bâti est soit aligné sur rue, soit disposé dans un parc selon le principe de l'*open planning*. Sharp ne semble pas prendre spécifiquement position sur ce point. Les carrefours sont dessinés comme de larges ronds-points bordés de bâti et dotés d'une place centrale. La structure du type du bâti et la morphologie de la ville dans son ensemble sont peu renseignées. L'organisation proposée découle, en fait, essentiellement d'une part, d'un projet de circulation qui

¹⁰³ Ibid. p.171

contourne le centre historique et d'autre part, de la mise en exergue de certaines caractéristiques de la ville. Pour le projet de circulation, il s'agit de faire coexister les transports modernes et les caractéristiques d'*intimité* des rues du centre ville. Associé à la perception visuelle des rues, l'un des objectifs principaux est de revoir le réseau de voirie de manière à décongestionner les rues du centre ville pour leur redonner leur qualité d'usage piéton. Ce qui détermine cette organisation, c'est un tracé et le dessin des espaces publics. Les propositions de tracés de voie sont conçues à des échelles différentes : l'échelle de la région, de la ville dans son ensemble, du quartier ainsi que celle du dessin des intersections de rue. Un plan masse indique le dessin des rues et des espaces publics, ainsi que les plantations, et le bâti y est identifié selon un code couleur (bâtiments existants, bâtiments proposés et bâtiments publics). Un plan d'implantation du tracé de voies représente le parcellaire et distingue par un code couleur les fonctions des zones. Il a peu à voir avec la structure existante du réseau de voies, fait table rase de certains îlots ou traverse un parc doté d'une belle allée plantée. Des extraits de plans ombrés détaillent l'insertion de certains des programmes proposés.

L'auteur insiste par ailleurs sur la singularité des villes qui doit guider le *plan*. Le *planner* ne doit pas tout savoir sur la ville mais simplement essayer de trouver une réponse à la question de savoir quel type de ville est aujourd'hui Exeter, explique-t-il. Que veut dire « type », ici ? Le terme désigne une fonction de la ville à l'échelle du territoire. Oxford est, à l'échelle nationale, une ville universitaire et un centre touristique, mais à l'échelle de la région c'est une ville dédiée au commerce, à la culture et aux loisirs. Sharp en déduit que pour garder à la ville son « caractère » historique et sa taille actuelle, il faut d'une part dédoubler le centre de manière à ne pas altérer la fonction du quartier de l'université, et, d'autre part, transférer deux industries importantes et envahissantes qui ne font pas partie de l'identité d'Oxford.

Pour les zones périphériques, Sharp se réfère au *neighbourhood planning*, une théorie urbanistique différente du *townscape*. Il n'est plus question de représentation visuelle mais de la mise en place d'un dispositif fondé sur un nombre optimal d'habitants, des écoles et les limites formées par un continuum d'espace planté. Se référant à la théorie qui sous-tend son approche, il en précise les principes et les concepts fondamentaux.

Neighbourhood planning attempts to achieve two main purposes. These are: (1) the promotion of what may be called the social health of the town; and (2) the establishment for more convenient arrangements and relationships between the different kinds of utilities

*necessary for everyday living, i.e. homes, shops, schools, and so on. On the sociological side the purpose is to overcome the social difficulties and dangers which almost inevitably occur when a town grows big. The unorganized great cities of to-day are far too big to be apprehended as a whole; personal contacts and group contacts are made difficult; interest in the city and in civic affairs and their management is lost; people tend to get segregated into the large singleclass quarters which are associated with the East End-West End subdivision of towns. [...]. The subdivision of the town into apprehensible units within which a 'sense of neighbourhood may be experienced, and the encouragement of co-operative association between different social classes in these units, is intended to overcome the social and civic difficulties from which large towns suffer.*¹⁰⁴

A ce propos, Sharp rappelle le nombre de personnes que les sociologues considèrent comme le seuil au-delà duquel un groupe n'a plus d'unité véritable, la « taille » désirable du groupe (environ 10000 personnes) et la règle pour les écoles, qui établit que deux unités de 4000-5000 personnes correspondent à deux écoles. Il rappelle aussi le principe de déplacement calculé selon la règle des 10 minutes de marche à partir du centre du « voisinage ».

Aussi, Sharp convoque, suivant le contexte, l'une ou l'autre de deux doctrines urbaines représentatives de la pratique britannique, le *townscape* et le *neighbourhood planning*, mais le second reste marginal dans son approche. C'est bien la perception séquentielle de la ville depuis le point de vue d'un piéton qui y prédomine. Sharp se positionne clairement comme acteur dans le développement du *townscape*, dont les outils principaux sont le plan masse, les représentations en perspective de l'espace urbain et le dessin de l'espace public. Cette démarche, contrairement à celle que mettent en pratique les auteurs du *plan* de Londres, traite différemment le centre et la périphérie, n'intègre pas la programmation comme une composante importante du projet et dépend intrinsèquement du choix d'implantation du bâti.

B.3. Le plan de Gibberd pour la ville nouvelle de Harlow

Le *plan* produit par Frederick Gibberd pour la ville d'Harlow¹⁰⁵ n'est pas le « plan de développement » d'une ville mais celui d'une ville nouvelle. Son analyse nous permet d'introduire et d'illustrer une troisième démarche urbaine, différente des précédentes : le *town design*.

¹⁰⁴ Ibid. p.158

¹⁰⁵ Gibberd, Frederick, *Harlow New Town. A Plan prepared for the Harlow Development Corporation*, HMSO, August 1947 ; Gibberd, Frederick, *Harlow New Town, Master Plan*, Harlow, Harlow Development Corporation, August 1952

La première édition du *plan* date de 1947 ; les documents consultés sont l'édition du plan de 1947 et sa réédition de 1952 (pl.18). Le premier comporte vingt six pages, dont quatorzes planches de documents graphiques. Le *plan* de 1952 ne fait que vingt huit pages et comprend 16 plans et diagrammes. Quelques photos présentent le paysage et la bonne insertion dans le paysage des bâtiments construits quatre ans après le lancement du projet. Trois photos de maquettes illustrent des bâtiments au centre d'une des unités de voisinage. Le projet du *civic centre* qui est dessiné, dans le *plan* de 1947, par Frederick Gibberd et représenté à l'aide de plans, élévation, axonométrie et photographies de maquettes, sert à illustrer la capacité du *plan* à être pensé en trois dimensions.

The Drawings and description of the Civic Centre have been prepared to show how the principal Civic buildings might be related to form a Civic Group. They must not be taken as the way in which the buildings will actually be designed or grouped, but merely as a study to show that the plan is capable of being realised in three dimensions.

On ne trouve en revanche aucune image de référence, tableau ou gravure, ni aucune perspective pour transmettre la vision de ce que pourrait être la ville. Pourtant, le *plan* semble avant tout avoir pour objectif de communiquer à propos du projet. En 1947, dans son avant-propos, le président de la *Corporation*, Sir Ernest Gowers, précise que l'objectif est de donner à quiconque l'étudie les éléments nécessaires pour former son propre jugement¹⁰⁶. Ce lecteur pourra comprendre les concepts, la structure de la ville, le programme et le phasage des travaux, mais il devra se représenter de lui-même l'aspect que pourrait avoir cette future ville. Frederick Gibberd n'est pas moins sensible aux questions de perception visuelle que l'est Thomas Sharp, mais cet aspect de la question est second par rapport à l'organisation de la ville en unités de voisinage, au schéma de circulation de la ville, et à l'implantation des industries. Les questions de perception visuelle sont moins abordées pour des enjeux de séquences visuelles que dans leur rapport au paysage.

Dans son ouvrage *Town Design*¹⁰⁷, livre très illustré de 330 pages, rédigé en 1953, peu de temps après le *plan* pour Harlow, Gibberd « théorise » une pratique urbanistique en

¹⁰⁷ Gibberd, Frederick, *Town Design*, London, The Architectural Press, 1959, First ed. 1953. L'ouvrage est réédité six fois entre 1953 et 1972, et traduit. F. Gibberd y combine analyses de villes existantes, recherches de précédents pour l'architecture moderne et études théoriques des relations que peuvent entretenir entre eux les bâtiments, les « scènes urbaines » que forment des groupements d'édifices. Les groupes sont analysés en termes de composition visuelle d'objets.

s'appuyant sur un grand nombre d'études de cas. Il y définit la pratique du *town design* par rapport à celles du *town planning* et du *civic design*¹⁰⁸. Tandis que le *town planning* n'est à ses yeux qu'un préalable (« a prelude ») au *town design*, le *civic design* est limité dans son application et ne peut en rien contribuer, par exemple, à résoudre des questions contemporaines aussi importantes que la place des usines dans l'*urban scene*. Le *town design* inclue aussi un travail sur le paysage qui est très présent dans le discours de Gibberd.

En 1947, cependant, ces distinctions n'étaient pas en place et c'est en utilisant l'expression de *civic design* que Gibberd explicite sa démarche pour le *plan* d'Harlow.

*Civic Design is the art of arranging buildings, or groups of buildings, to each other and to the landscape*¹⁰⁹.

Sa démarche se révèle aussi clairement à la lecture des deux légendes des photographies publiées en vis-à-vis du sommaire de l'édition de 1952 :

*Built-up areas are broken down into compact units by the landscape.
Groups of buildings arranged in relation to each other and to the landscape.*

Deux thèmes essentiels sont ainsi posés comme l'indiquent les deux légendes : le groupement comme forme d'organisation de la ville et la compréhension des édifices en relation avec les espaces extérieurs. Comme le notent Glendinning et Muthesius¹¹⁰, alors que Sharp pense en terme de « *picture* », Gibberd introduit la notion de « *grouping* » pour qualifier la notion d'espace, du vide entre le bâti. Le *plan* de Gibberd, bien que plus court que les autres *plans*, n'en énonce pas moins un parti théorique concernant la discipline du *civic design* (qui, se révélant beaucoup plus large que la simple composition urbaine, deviendra en 1953 *town design*).

Un premier objectif est de réaliser une « urbanité » (« *the most characteristic feature of any great town, that of Urbanity* »¹¹¹), qui selon l'auteur ne peut se mettre en place si la ville s'organise selon un principe de zoning fonctionnel ni si elle compose avec la monotonie d'un alignement sur rue de bâtiments de même taille et de même largeur.

¹⁰⁸ Ibid., préface

¹⁰⁹ Gibberd, Frederick, *Harlow New Town. A Plan prepared for the Harlow Development Corporation*, HMSO, August 1947, p7.

¹¹⁰ Glendinning, Miles, and Muthesius, Stefan, *Tower Block: Modern Public Housing in England, Scotland, Wales, and Northern Ireland*, New Haven, Published for the Paul Mellon Centre for Studies in British Art by Yale University Press, 1994, p116.

¹¹¹ FGibberd, Frederick, *Harlow New Town. A Plan prepared for the Harlow Development Corporation*, HMSO, August 1947, p5.

But if treated as a problem of Civic Design the building would be arranged in groups, with all their elevations of equal significance, to form open spaces or volumes. There would be continuity between the buildings themselves and the spaces they enclose¹¹².

La composition de la ville répond à une organisation en grappes, sans tracé ordonnateur, selon un concept issu d'une réflexion programmatique sur le nombre d'habitants, les temps de déplacement et les règles d'emboitements d'échelles. Le plan prévoit quatorze zones résidentielles, dénommées « petites unités compactes », qui se structurent selon les principes de l'unité de voisinage, enrichis d'une programmation et d'un système de desserte spécifiques. Les unités de voisinages sont re-divisées en groupes de 100 à 150 logements. Ces derniers, pour leur donner un « caractère individuel » (« *to give individual character* ») et éviter ainsi l'ennui d'un trop grand ensemble, sont dessinés par différents architectes. Les unités de voisinages, regroupées par quatre autour d'un centre, forment aussi des unités plus grandes.

The neighbourhood units are grouped in clusters around four major centres, one of which is the Town Centre.

Le schéma spatial du plan d'Harlow, particulièrement clair, fait apparaître des poches de bâtis isolées les unes des autres par un continuum de parcs. Les écoles se trouvent dans ce parc. Ces poches bâties peuvent contenir en leur centre un petit parc ou laisser entrer des presqu'îles plantées dans la continuité du paysage.

A cette organisation en groupes se superpose un schéma de circulation par types de transport à destination du centre ou des industries. Les différents systèmes de transport considérés sont la voirie, dessinée comme faisant partie du paysage, le réseau de bus, les pistes de vélo et les cheminements piétons, indépendants, qui traversent les zones résidentielles. La rivière, les voies ferrées et le déplacement aérien sont aussi considérés, mais ils ne sont pas intégrés à la composition. Il s'agit d'une spécificité de la pratique urbanistique britannique, selon Gibberd, qui la souligne à travers une comparaison avec la structure du plan de la ville nouvelle de Chandigarh de 1951.

Like Brasilia, and unlike English planning, the roads are the means by which the plan is composed¹¹³.

Le nombre d'habitants, la densité de la population et la distance aux différentes centralités définissent à la fois la taille des groupements d'habitation et les quartiers

¹¹² Ibid.

¹¹³ Gibberd, Frederick, *Town Design*, London, The Architectural Press, 1962, First ed. 1953, p47.

industriels. De ce nombre d'habitants découle aussi le nombre de commerces dans les centres, le nombre d'écoles et d'équipements. Gibberd précise avoir fait le choix de limiter la taille de ces unités de voisinages au nombre de 4000 à 7500 personnes (au lieu de 10000 à 12000 personnes, comme il était courant), afin de favoriser un « *greater sense of neighbourliness and cohesion* ». Le travail de programmation porte aussi sur les fonctions du centre, dans un objectif d'animation. Le principe pour le secteur commercial dépend d'une continuité du linéaire de commerces et du phasage conçu pour qu'à tout moment l'ensemble soit complet. Dans le plan de 1952, pour le secteur administratif, au lieu d'un *town hall*, Gibberd propose trois bâtiments distincts : le *council suite*, le *civic hall* et les *municipal offices*, pensés en relation entre eux et avec les autres bâtiments du secteur. Le centre ville est constitué de grands îlots piétons, dénommés « *precinct* », desservis par des voies de service et associés à des zones de stationnement (pl.19). Le processus de composition du centre ville s'apparente à une division en enclaves piétonnes thématiques.

The development plan for the central area will show the main lines of communication, defining a series of precincts or zones for different uses. The task then is to break down the precincts, by grouping the buildings into cells or spaces for urban use.

Les *pedestrian precincts* du centre d'Harlow, qu'ils soient dotés d'une fonction commerciale ou d'équipements publics, sont composés de bâtiments objets, isolés les uns des autres, de sorte à former des espaces publics piétons.

*This interrelationship of different shaped squares in contrary to the so-called « traditional » rigidly symmetrical planning, contrary, too, to the so-called « modern » open planning with its streamlined buildings widely placed in open and often draughty spaces, enlivened only by elaborate traffic fly-over.*¹¹⁴

Chacune des rues commerçantes a son propre « caractère » et se construit autour d'un « *sense of enclosure* ». Les équipements publics se groupent autour d'étroites places, recomposant ainsi de plus petits ensembles. Le *precinct* culturel du centre d'Harlow est dénommé « *civic group* ». Il compose lui aussi avec une succession de places.

Dans l'ouvrage *Town Design*, Gibberd prend en exemple le projet du South Bank, l'une des *comprehensive development areas* (CDA) élaborée par le LCC, auquel Graeme Shankland a contribué, qui sert à exemplifier l'urbanisme britannique lors du *festival of Britain*. Le dessin d'un *civic group*, selon Gibberd, vise à maîtriser la succession des

¹¹⁴ Gibberd, Frederick, *Harlow New Town, Master Plan*, Harlow, Harlow Development Corporation, August 1952, p22.

espaces. L'exemple de South Bank, avec son architecture moderne et ses nouveaux matériaux, démontre la possibilité de construire de nouvelles relations visuelles (« *make possible new and dynamic visual experiences in our civic groupings.* ¹¹⁵»). Gibberd se réfère aussi au projet d'Holford pour le quartier autour de Saint-Paul, un autre quartier défini par le plan de Londres comme relevant d'un développement unifié (un « CDA ») (pl.20). Sa conception est en effet, explique-t-il, « un splendide exemple de la tradition urbanistique britannique » (« *a splendid example of the English planning tradition* »). Le projet compose, dans le cadre d'un *pedestrian precinct*, avec une série d'espaces de différents usages (cérémonial, public et commercial), articulés ensemble, selon Gibberd, de manière à reproduire la qualité visuelle et la complexité du quartier de la City. Le projet met en scène la cathédrale, contrôle le skyline du quartier, tout en rendant possible la construction d'un grand centre commercial et un quartier de bureaux, bien intégré au site historique. « *The design is developed from the character of the place.* » Gibberd associe, de fait, le dispositif de *precinct*, tel qu'il est pratiqué par le LCC ou Holford pour la reconstruction des sites bombardés, à ce qu'il dénomme, de façon remarquable, la « tradition urbanistique anglaise » (« *English planning tradition* »). A la différence du terme « *superblocks* », que Gibberd utilise pour définir les zones industrielles d'Harlow qui sont organisées selon une trame de voirie formant une série de grands îlots, le terme « *precinct* » semble correspondre, pour Gibberd, à une démarche urbanistique.

The idea of precinctual planning has revolutionized the attitude of many designers to the re-planning of existing town centres. Instead of concerning themselves with driving roads through built-up areas just for the sake of road widening, or to obtain vistas of important buildings ; instead of re-organizing quiet streets and by-ways and alleys into formal classic piazzas ; and instead of 'opening-up' spaces like cathedral squares, they seek to discover the functions and inherent character of the different building groups, and to incorporate these groups in the plan as a series of precincts around which the traffic is made to circulate. The approach is altogether more human and more intimate than intherto ; and no less functional, for the normal method of circulation within a group of buildings is by foot. [...]. Having defined the precinct, all internal roads that give through access, or which do not serve a useful purpose, are closed and given over either to the pedestrian, to building space, or to car parking ¹¹⁶.

Le tracé des voies des centres villes est alors recomposé de manière à mettre en place une série « d'îles » piétonnes.

¹¹⁵ Ibid. p104

¹¹⁶ Ibid. p.65

*There is thus a series of islands, each one being free of traffic having no purpose in it, and as they get smaller, having less and less vehicles on their roads.*¹¹⁷

Sa définition du *precinct* est comme une zone de bâtiments où l'on ne trouve pas de circulation autre que celle des services. Tout comme H.A. Tripp en 1942, Gibberd souligne la nouvelle relation du bâti à la rue, et l'indépendance de ces deux éléments.

*The development of the precinct and the cell will result in the road ceasing to be the element about which the buildings are composed. The buildings adjacent to the main town road on the perimeter of the central area will tend to look inwards towards their service roads and the heart of the centre, rather than outwards on to the traffic artery. The latter being freed of building lines and free of numerous intersections, will tend to develop as a broad composition in its own right, a composition in which landscape design will play its part, and in which the buildings of the central area will appear as freely disposed masses rather than as continuous street frontages.*¹¹⁸

Si ces éléments ont leur propre logique, le dessin des voies ne revient pas pour autant aux techniciens. La pratique du *town design* se trouve définie, dans le fameux ouvrage de Gibberd, comme un ensemble de savoirs, comprenant aussi bien l'architecture que le paysage ou le dessin des voies.

*Town design embraces architecture, landscape and road design, and these arts being so embraced lose their individual identity to become a new thing, 'The Urban Scene'*¹¹⁹.

Le statut du paysage est double : il est à la fois un espace de nature et un espace équipé. Les espaces ouverts nécessaires pour le programme font partie du paysage global. Il comprend aussi bien les espaces agricoles et naturels que les parcs de la ville, les lieux de loisirs, publics et privés, les cheminements piétons et cyclables ainsi que les voies. Le paysage est un équipement.

*Landscape design is based on the functional use of the land, and the first step in making it is to discover the quality of the land, and how it is being used, so that it can be broadly determined which parts of the land are suitable for different types of buildings ; which are best used as part of the open space pattern ; and which should remain in their existing use.*¹²⁰

Le paysage est aussi, aux yeux de Gibberd, garant de l'unité de la ville, d'un ancrage historique de la ville nouvelle. Il offre un support d'individualité pour la ville nouvelle.

The consultant landscape plan seems not only to keep all that is best in the area as an act of preservation, but to extend it as a positive design : a design which has its own existence

¹¹⁷ Ibid. p31.

¹¹⁸ Ibid. p67.

¹¹⁹ Gibberd, Frederick, *Town Design*, London, The Architectural Press, 1959, First ed. 1953.

¹²⁰ Gibberd, Frederick, *Harlow New Town, Master Plan*, Harlow, Harlow Development Corporation, August 1952.

*as landscape, and a design which both contrasts landscape with the building groups and welds them into a coherent whole.*¹²¹

Un quartier ne s'obtient pas simplement en coloriant de larges enclaves piétonnes et en indiquant l'emplacement d'un centre communautaire. Il faut s'appuyer sur le paysage existant pour donner une individualité, donc une unité, au groupe ainsi formé. Pour la partie centrale, le paysage joue un rôle essentiel dans la mise en scène des lieux et de la ville en général.

*The sense of enclosure is thus contrasted by vistas inside the centre and by distant views of the landscape and other parts of the town*¹²².

Dans le *plan* pour la ville d'Harlow est décrite une tour de bureaux de plus de 40 mètres (140 pieds) de haut, un « *grand civic scale* » en référence à l'*Outlook Tower* de Geddes, qui permet de contempler la ville et sa région. La tour, incluse dans une « *magnificent composition* », est mise en scène comme entrée sud, à l'arrière plan d'une large étendue plantée, illustrant le contraste entre ville et nature.

De manière générale, F. Gibberd considère que la tâche de l'urbaniste est de penser les bâtiments en rapport avec l'espace public :

In the first place, given a satisfactory functioning of the parts, the quality of urbanity arises from the nature of the buildings – Architecture, and the relationship of the buildings to each other – Civic Design. A Master Plan must make possible fine architecture. It must not only make possible fine Civic Design but show how it can be attained.

Civic Design is the art of arranging buildings, or groups of buildings, to each other and to landscape. In Architecture we are primarily concerned with the spaces occupied by buildings, - the rooms - in Civic Design the spaces between buildings.

*But further, as buildings have height we have to think of the spaces between them as volumes*¹²³.

Le *plan* pour Harlow permet de poser quelques questions théoriques concernant les buts et les outils de l'urbaniste. Dans l'avant-propos qu'il rédige en 1947, Sir Ernest Gowers, président de la *Corporation* entre 1947 et 1950, explicite le statut du document, qui n'est pas un simple plan.

*The first [thing] is to emphasize that the plan is, as its name denotes, a Master Plan. It is not a plan of the Town. It is a plan of the framework to which it is proposed the town should conform. Within it there is room for wide variety of treatment, for much consultation, for many ideas, for young and imaginative brains to have their chance.*¹²⁴

¹²¹ Ibid.

¹²² Ibid, p.22

¹²³ Ibid. p.7

¹²⁴ Ibid. p.5

Gibberd définit le *master plan*, dans *Town Design*, comme un document qui précise les ensembles architecturaux (building groups), le paysage et la circulation. Il détermine la croissance maximale de la ville en relation avec sa région, ainsi que la structure de ce développement. Pour le détail, il montre les espaces nécessaires pour le logement et l'industrie, la localisation des écoles et des centres commerciaux et sociaux, sous la forme de centres de quartiers. Il définit les zones du « *civic centre* », présente l'emplacement des zones de loisir, des routes principales et de la gare, suggère les trajets des transports publics, les cheminements des piétons et des vélos. L'aménagement à l'intérieur des zones bâties est défini par le plan de détail. Le *master plan* qui s'appuie sur des diagrammes explicite la structure et décide ainsi de l'esthétique à grande échelle, de la juxtaposition du bâti avec la nature, les horizons (« *distant prospects* ») et le dessin des grandes voies.

Le *plan* pour Harlow développe effectivement des concepts, s'appuie sur des schémas d'organisation, mais il présente aussi des plans masses des unités de voisinage de Mark Hall. Y sont indiqués la position du bâti, le parcellaire, le dessin des espaces publics, les arbres et la topographie. La forme des équipements est aussi dessinée. Un plan ombré présente les dispositions bâties du *neighbourhood centre* de Mark Hall et Netteswelle, "The Stow". Il est ainsi difficile pour le lecteur de ce *plan* en 1951 de comprendre la spécificité d'un *master plan* par rapport à un *plan*. Dans le célèbre ouvrage de 1953, Gibberd précisera que tout architecte travaillant sur un site doit pouvoir proposer des modifications du projet, qui seront acceptées dans la mesure où le projet d'ensemble en est amélioré ou n'en pâti pas. Le plan masse est en effet lui aussi soumis à des évolutions. C'est ce que recommande le ministère, qui prévoit sa révision tous les cinq ans.

*The plan is never a complete and fixed thing, but rather one that is continually being moulded and adapted to the changing needs of the community for whom it is designed. Until quite recent years town plans were always made as inflexible patterns, but history has shown that a plan of this description inevitably breaks down in time, unless, of course, the town's life becomes atrophied [...]*¹²⁵

Frederick Gibberd associe le *master plan* à une pensée en trois dimensions de l'espace urbain.

¹²⁵ Gibberd, Frederick, *Town Design*, London, The Architectural Press, 1959, First ed. 1953, p.22

*Master Plan should go further than a two-dimensional pattern and be capable of being realised in three dimensions as an example of Civic Design.*¹²⁶

Les projets détaillés dans ces deux *plans*, celui d'une unité de voisinage et celui du centre civique, sont dessinés afin de tester et d'illustrer la conception tridimensionnelle du *plan*.

Il clarifie ce point dans *Town Design*, où il revendique clairement une démarche proche de celle défendue par les agents du LCC pour la conception des CDA. Il est opposé à un urbanisme basé sur la prescription de zones de hauteurs et recommande le développement détaillé de certaines zones du centre selon un « *comprehensive design* ». L'urbaniste conçoit, à partir d'une limitation des surfaces de plancher et de standards d'éclairage, un projet en trois dimensions qui montre les relations entre les bâtiments, pensés comme des masses. Pour les quartiers de logements, le groupement des logements conçus selon le principe de *mixed development* permet d'intégrer l'ensemble dans le paysage.

*Instead of designing a building as a complete and independent architectural composition, it is designed as part of a whole : its form, color, and texture, do not belong just to that one building but to a much wider scene*¹²⁷.

Bien que lié au contexte spécifique d'une ville nouvelle de faible densité, le travail Gibberd sur le *plan* d'Harlow synthétise ainsi un ensemble de savoir-faire, de dispositifs et de concepts – unités de voisinages, *precincts*, urbanisme en trois dimensions, phasage, conception articulée de l'architecture, paysage et voirie, et enfin le choix de la grappe vs celui du tracé – qui formeront les éléments de la tradition urbanistique du *town design*. Il apparaît clairement à la lecture du texte, que Gibberd a la volonté, au même titre que les trois autres auteurs étudiés, d'énoncer au travers de son *plan* les éléments d'une doctrine. La dimension du *townscape* n'est pas absente de sa démarche, mais, contrairement à Thomas Sharp, Gibberd ne la sépare jamais du *neighbourhood planning*. Même s'il donne beaucoup d'importance à la composition visuelle, perçue dans le déplacement piéton, les outils conceptuels qu'il déploie, ainsi que les dispositifs urbains mis en place, s'apparentent à ceux du LCC et du groupe de recherche du ministère, comme l'illustre le fait qu'il qualifie dans son ouvrage *town*

¹²⁶ Ibid.

¹²⁷ Ibid.

design, le projet d'Holford pour le quartier de Saint Paul de « *splendid example of the English planning tradition.* ¹²⁸»

B.4. Le plan de Holford et Holden pour la City de Londres

Les destructions de Londres par les bombardements ont produit un plan, que certains historiens comme Hasegawa ¹²⁹, trouvent légendaire, celui de Holden/Holford. L'histoire de la planification et du développement de la City est une histoire longue, faite de contentieux. Les *plans* pour la reconstruction de la City sont nombreux. En 1942, le *plan* de reconstruction du centre de Londres, élaboré par le Royal Academy of Arts Planning Committee (RAPC), conseil formé en janvier 1940 pour préparer la reconstruction de Londres ¹³⁰, est rendu public ¹³¹. En 1944, l'*Improvements and Town Planning Committee* (« ITPC »), le conseil responsable de l'urbanisme de la City, établit un nouveau *plan* sous la responsabilité de Francis J. Forty, l'ingénieur de la City. En 1947, le *plan* d'Holden et d'Holford s'inscrit plus directement dans le contexte des réflexions menées par le Ministère.

Le premier *plan* de 1942, commandé par la Royal Academy of Arts à Sir Christopher Lutyens et Sir Charles Bressey ¹³², réfléchit à la possibilité de profiter des destructions pour mettre en place un plan classique dessiné dans la lignée du plan original de Wren. Le plan en question propose une composition urbaine qui place la cathédrale St Paul dans l'axe de la perspective de grande avenue, au centre d'une vaste place, dont les petits côtés forment un *Crescent* (pl.21).

Le plan, qui est plutôt bien accueilli par la presse selon Hasegawa, rencontre une forte résistance au sein de la *Corporation*, notamment de la part de l'ingénieur de la City, Francis J. Forty, à qui revenait la tâche de préparer le plan de reconstruction de la City.

¹²⁸ Ibid. p163

¹²⁹ Hasegawa, Junichi. "Governments, Consultants and Expert Bodies in the Physical Reconstruction of the City of London in the 1940s" in *Planning Perspectives* 14, no. 2, 1999, pp.121-144. L'article porte sur les parties prenantes de la reconstruction de la City dans les années 1940

¹³⁰ Hasegawa, Junichi. "Governments, Consultants and Expert Bodies ... » op. cit. voir aussi, Larkham, Peter J. Adams, David, « The post-war reconstruction planning of London : a wider perspective », *Center for Environment and Society Research Working Paper* series n8, Birmingham City University.

¹³¹ *Architectural Journal*, 22 oct 1942, *Architectural Journal* 13 May 1943

¹³² Royal Academy Planning Committee, *London Replanned. The Royal Academy Planning Committee's Interim Report, with a Foreword by Sir Edwin Lutyens, and an Introd. by Sir Charles Bressey*. London, Country Life Ltd, octobre 1942.

La disparition du marché aux poissons de Billingsgate, la proposition d'un grand espace public autour de la cathédrale St Paul et la composition monumentale sont particulièrement critiquées par l'ingénieur. Forty voit en effet la City comme un lieu de marchés et de commerces, ne devant pas être considéré comme un musée ou un parc public. Plus généralement, le plan du RAPC, qui est un plan de composition type Beaux-Arts, se trouve rejeté d'emblée par toutes les parties prenantes stratégiques, qui promeuvent, pour la reconstruction de Londres, une approche moderniste de la ville.

Les publications de la Royal Academy et du LCC poussent la Corporation à rendre public son propre *plan*, élaboré à partir de 1941 par Francis J. Forty : *Reconstruction in the City of London*¹³³. Le *plan* est publié en juillet 1944. Il est illustré, à l'instar du plan de la Royal Academy, par de magnifiques perspectives de vues à vol d'oiseau ou de vues depuis les abords de la Cathédrale Saint Paul, dessinées par J.D.M. Harvey (pl.22). Ce plan présente deux voies rapides de 24 m (80 feet) de large au nord et au sud de la City, des carrefours composés de ronds-points, et des circulations diagonales issues de voies existantes. F.J. Forty, était très critique envers le plan de la Royal Academy. Il l'était aussi envers les *plans* du LCC, notamment parce que ceux-ci, comme le premier, nécessitaient de nouveaux tracés de voies et obligeaient à entailler sur la propriété privée¹³⁴. En opposition avec les préceptes des modernistes, Forty définit une limitation des hauteurs de construction à 8 étages carré (24 m) surplombés d'étages en retraits, de manière à permettre une reconstruction uniforme des terrains démolis. L'objectif est la reconstruction du linéaire de façade des rues principales en permettant de construire plus de surfaces de plancher qu'auparavant.¹³⁵ Les objectifs de Forty et de l'ITPC sont de permettre le plus rapidement possible le retour des entreprises et de l'activité économique au sein de la City¹³⁶, tout en proposant un plan définissant un développement sur une durée de 20 à 25 ans.

¹³³ City of London, *Report, Improvements and Town Planning Committee to the Right Honourable the Lord Mayor, Aldermen and Commons of the City of London, in Common Council Assembled, on the Preliminary Draft Proposals for Post-War Reconstruction in the City of London*, London, Published on behalf of the Corporation of London by B.T. Batsford, 1944

¹³⁴ Hebbert, Michael, "The City of London Walkway Experiment", *Journal of the American Planning Association* 59, n4, 1993, pp. 433-50

¹³⁵ Hasegawa, Junichi. op. cit.

¹³⁶ Ibid.

Les propositions de Forty sont accueillies par des critiques virulentes à la fois dans la presse et de la part du LCC et de la Royal Fine Art Commission (RFAC). Le manque d'ambition et de vision du *plan*, qui se limite selon ses détracteurs à l'élargissement des voies existantes, en l'absence d'espaces publics, est vivement critiqué. Les règlements proposés sont dénoncés comme incitant les promoteurs à utiliser au maximum le gabarit autorisé, ce qui aboutirait à un développement uniforme des constructions sur rue et laisserait peu de possibilités pour un développement cohérent en fond de parcelles, en aggravant ainsi de surcroît les conditions d'éclairage. Le *plan* est ainsi refusé en 1945 par le ministère de l'aménagement du territoire, qui demande à la City, avec l'appui de la presse, de faire appel à un consultant extérieur.¹³⁷ Deux raisons principales sont invoquées pour justifier ce refus. Le ministère souligne d'abord l'augmentation de la surface de plancher, pouvant avoir des conséquences sur la congestion. En effet, le plan de Forty propose 50% d'augmentation de surface de plancher par rapport à la situation d'avant-guerre, mais le ministère met en avant le risque que la surface de plancher augmente de 100%. Ensuite, le ministre accuse la Corporation d'attendre que les promoteurs reconstruisent la City au lieu de jouer son rôle et de planifier. Alors que le *Town and Country Planning Act* de 1944 engage les villes à acquérir les terrains détruits par la guerre pour les penser de manière globale, la Corporation lui paraît peu encline à appliquer son droit de préemption¹³⁸.

La Corporation fait alors appel à Holden et Holford, recommandés par le ministère pour établir un plan de développement. Charles Holden est un architecte de renom, membre de la RFAC, qui travaillait régulièrement avec la Corporation avant guerre. William Holford est aussi membre de la RFAC, ainsi que du conseil technique pour le ministère de l'aménagement du territoire nouvellement créé. Dès juillet 1946, Holden et Holford soumettent à la Corporation un rapport intermédiaire dont les grandes lignes seront acceptées sans difficultés par celle-ci, contrainte de finaliser un plan dans les plus brefs délais.

La City Corporation se trouve mise en concurrence avec le LCC sur l'élaboration de ce plan par la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire (nouvelle *Town and Country Planning Act*) de 1947 – qui ne prendra cependant effet que le 1^e juillet 1948. Cette loi

¹³⁷ Hebbert, Michael. op. cit.

¹³⁸ Hasegawa, Junichi. op. cit

instaure le permis de construire, un permis délivré sous le contrôle des départements d'urbanisme locaux (« *planning authorities* »). Le pouvoir de délivrer ces permis doit être accordé à 145 départements sur les 1400 existants ; or la Corporation risque de perdre cette prérogative face au LCC.

A propos du plan de reconstruction en cours d'élaboration par la City, le ministre de l'aménagement du territoire, Silkin, soulève explicitement la question de la redondance de ce travail avec celui produit par le LCC. Le plan de la Corporation a également le défaut, contrairement à celui du LCC, de ne pas prendre en compte le contexte plus large de Londres¹³⁹. La Corporation peut donc perdre le contrôle du développement urbain de la City. Pour éviter cela, la Corporation approuve au plus vite, dès juillet 1947, le *plan* Holford/Holden.

Le *plan* élaboré par Holden et Holford pour la City a fait date au même titre que celui établi par Forshaw et Abercrombie pour Londres. Les propositions établies dans ce *plan* sont par la suite publiées en 1951 aux éditions de l'Architectural Press, sous la forme d'un ouvrage à l'iconographie abondante, *The City of London. A record of destruction and survival*¹⁴⁰ (pl.23-24). Le format correspond à celui de Sharp. Cependant, plus imposant que celui-ci, le *plan* d'Holden et Holford fait 320 pages, contient 72 plans, cartes et diagrammes, et 207 illustrations. Les auteurs appuient leur discours sur une description fine de la City qu'ils illustrent par des photos aériennes, de magnifiques photos et des gravures de lieux ou des bâtiments emblématiques. Ils présentent aussi amplement les espaces publics, les rues, les passages et les petites places, les bords de la Tamise avec ses ponts, les marchés, la foule et les cérémonies ou processions qui ont lieu dans ces espaces. Ils détaillent les types de bâtiments « spécialisés » de la City : banques, assurances, bureaux. Ils décrivent l'évolution historique de la City à l'aide de cartes, de gravures, les coupes détaillées des fortifications romaines, l'élévation des portes. Leur vision de la ville est celle d'un ensemble à la fois articulé et fortement contrasté d'espaces fragmentaires.

*Buiding of all kinds and periods crowd together in dramatic contrast ; they are the fragments, which combine to give the City scene as a whole its special character of intricacy and diversity*¹⁴¹.

¹³⁹ Ibid.

¹⁴⁰ Holford, W. G., Holden, C. H., *The City of London*. London: Published on behalf of the Corporation [of London] by the Architectural Press, 1951

¹⁴¹ Ibid. p51

Les auteurs s'intéressent aux réseaux : les transports, mais aussi l'arrivée et l'évacuation des eaux, le mécanisme de pompes ainsi que le chauffage urbain sont illustrés par des gravures ou des coupes. Leur vision de la City s'inspire, comme pour beaucoup d'architectes, de celle de Rasmussen, dont ils citent l'ouvrage *London the Unique City* dès la première page.

Le document comporte cinq parties. La première donne les grandes orientations du *plan* (« *a general description of the plan* »). La seconde présente le site et l'évolution historique de la City. La troisième recense les zones bombardées. La quatrième a pour thème les cheminements piétons. Enfin, la dernière partie contient la réédition du rapport final de 1947.

Le *plan* propose de maintenir la concentration d'activités d'avant-guerre dans la City. Son objectif est de traiter le problème de la congestion dans la City tout en maintenant l'essentiel des espaces de travail pour 500000 personnes en journée. A la régulation des hauteurs de corniches proposée par Forty se substitue le contrôle du « *plot ratio* » (coefficient d'occupation du sol), pour forcer un jeu de volumes tridimensionnels dans la lignée des préceptes modernistes. Comme je l'ai précisé en début de chapitre, Holford avait été responsable, avec Stephenson et Kennedy, d'une recherche sur la prescription urbaine et le contrôle de la densité pour le ministère de l'aménagement du territoire. Cette recherche menée entre 1944 et 1947 aboutit à la publication du guide technique de 1947 « *Handbook on the Redevelopment of Central Areas* »¹⁴². Aussi, la City donne-t-elle l'occasion à Holford de mettre en application ces principes, qui sont dans la lignée des principes de planification proposés pour l'ensemble de la ville. L'un de ces principes est de rendre possible un coefficient d'occupation du sol plus élevé par bâtiment tout en réduisant la surface constructible des terrains de manière à libérer des espaces publics et à permettre l'élargissement des rues. Ce dispositif permet de retrouver la surface de planchers existante avant-guerre. Les consultants précisent que ces nouveaux îlots urbains peuvent créer une nouvelle forme de *civic design* qui s'exprime en terme de masse et silhouette, en construisant le centre des îlots plutôt que

¹⁴² Hebbert, Michael, op.cit. et, Bullock, Nicholas. *Building the Post-War World: Modern Architecture and Reconstruction in Britain*. London: Routledge, 2002. p253

le linéaire de la rue. La régulation urbaine favorise donc des îlots plus larges, à la place de la division des terrains en petites parcelles¹⁴³.

[...] whatever is done to retain the human and pedestrian scale of City building, the actual units of redevelopment are bound to grow larger on the average¹⁴⁴.

Holden et Holford notent qu'en 1939 la moyenne des îlots faisait 0,8 hectares et proposent que les nouveaux îlots fassent entre 0,6 et 2 hectares. Ils illustrent différentes possibilités de construire un îlot de 75000 m² avec un COS de 5 à 5.25, conformément aux réglementations d'éclairément. Une série de plans et d'axonométries présentent plusieurs façons de développer un îlot théorique compris entre quatre voies, selon différents usages et divisions parcellaires.

En termes de circulation, le plan propose pour la City une ségrégation horizontale des circulations pour former des *precincts* piétons, associé à un système de voies rapides nord et sud repris du plan de Forty.

There are certain areas in the City which deserve the term 'precinct' in that they have a character of their own, somewhat withdrawn from the run of commercial buildings, and should be protected from major thoroughfares running through them¹⁴⁵.

Les voies rapides auraient été sur deux niveaux¹⁴⁶, séparant ainsi la distribution locale du trafic de transit. Une belle axonométrie replace dans son contexte une section d'une des voies surélevées. Il est proposé de consacrer l'espace entre les deux voies au stationnement, ainsi que le sous-sol de sept grandes places publiques.

Le principe de l'enclave piétonne est largement décrit dans le chapitre « Pedestrian Ways », au travers de photographies et de dessins de Gordon Cullen qui donnent à voir une ville reconstruite depuis le point de vue du piéton.

[...] an attempt is made to contrast, in a series of photographs and drawings by Gordon Cullen, the present and the rebuilt City as it may be seen by the City man or woman in his most usual guise – as a pedestrian¹⁴⁷.

Il s'agit essentiellement d'une représentation de l'espace public qui rend compte de relations spatiales valorisées par le *townscape* – des cadrages mettant en avant un système de successions de plans, des espaces contenus donnant à voir, au travers

¹⁴³ Holford, W. G., Holden, C. H., op. cit. p. 90

¹⁴⁴ Ibid. p88

¹⁴⁵ Ibid. p293 texte issu du rapport de 1947

¹⁴⁶ Ibid. p59

¹⁴⁷ Ibid. p231

d'une baie, un horizon plus lointain, s'appuyant sur la perception d'un ici et d'un là-bas. La proposition met l'accent sur la nécessité d'assurer une continuité du parcours piéton dans la cité et d'en reconnaître l'importance.

*The scenery along the pedestrian ways would be infinitely varied.*¹⁴⁸

Dans leur ensemble, les visions de la ville livrées par les images de Cullen mettent en scène des passages piétons ou des espaces urbains fractionnés pour fournir une échelle qui se veut celle du piéton. Le *plan* conforte « *the minor circulation* ». Ces perspectives dépeignent trois figures du *plan* : la dimension intime de petites places, l'espace urbain qui se construirait par des jeux de niveaux et le cadrage sur des monuments ou des espaces majeurs au travers de percées visuelles. La séparation verticale des trafics est très présente dans les illustrations de Cullen. Le plus souvent, le piéton reste au sol et la voiture est placée au dessus, définissant ainsi une place en contrebas ou servant d'auvent au cheminement piéton. Au bord de la Tamise, une promenade piétonne est surélevée au dessus d'ateliers, dans un dessin qui apparente l'atmosphère de l'espace public à celle d'un paquebot (« *maritime atmosphere might be introduced here* »). Le choix du vocabulaire (« *atmosphere* », « *possible treatment* »), l'usage du subjonctif et l'emploi des verbes « proposer » ou « suggérer » rappellent que le rôle de ces images n'est pas de montrer une formalisation des orientations du plan mais de transmettre un imaginaire. Comme le président de l'ITPC le rappelle dans son avant-propos, le statut du *plan* correspond à des directives pour la reconstruction de la City : « [...] *the report forms a basis for general guidance on rebuilding the City* ».

Très bien reçu par la presse, ce *plan* est approuvé tant par la Corporation que par le LCC, qui avait préalablement obtenu un droit de regard sur les *plans* de la Corporation. En 1951, le « plan de développement » de Londres du LCC intègrera d'ailleurs, concernant la City, les propositions du *plan* élaboré par Holden et Holford. Seuls les propriétaires des terrains s'y opposent violemment. En 1951, dans l'intérêt d'une reconstruction rapide, le ministre de l'aménagement du territoire approuve officiellement le plan et permet ainsi à la City de délivrer des permis de construire.

Ce *plan* est bien évidemment en phase avec les recommandations du ministère. Il

¹⁴⁸ Ibid. p255

illustre à la fois la pratique du relevé, la réflexion à l'échelle de l'îlot, le type d'implantation du bâti, l'usage des valeurs de densité et des normes d'éclairage. Le *civic design*, pour les deux auteurs, semble être intrinsèquement lié à une organisation formelle du bâti suivant le principe de « l'urbanisme ouvert ».

A ces éléments s'ajoutent la mise en place de *precincts* piétons et l'usage de la ségrégation verticale des flux, qui sera fortement plébiscitée par le LCC au cours des années 1950 et 1960. La démarche de Holden et Holford s'ancre aussi dans la tradition naissante du *townscape*. Il ne semble pas y avoir aux yeux des deux auteurs, comme cela sera aussi le cas par la suite, de contradiction entre cette vision de la ville et la séparation verticale des flux de circulation. Contrairement à Sharp, qui illustre assez peu par des perspectives les espaces publics et les gabarits imposés du projet, le *plan* réalisé par Holden et Holford exploite les talents de dessinateurs de Gordon Cullen pour rendre compte de l'image de la ville fabriquée au moyen des outils et des dispositifs préconisés par le groupe de recherche du ministère. Il s'agit bien, pour les auteurs du *plan*, d'exemplifier une démarche.

De façon générale, l'étude de ces quatre *plans* démontre la volonté de leurs auteurs de défendre un savoir-faire, une démarche ou encore une doctrine urbaine. Elle met également en lumière les concepts et dispositifs convoqués. Elle permet d'expliquer les différents sens que leur donnent les auteurs, ainsi que d'examiner l'argumentaire des architectes visant à valoriser l'usage de la troisième dimension dans la pratique de l'urbanisme.

Tous les architectes semblent dans les années 1940 acquis à la cause du plan en trois dimensions, développé en 1947 par le *Handbook on the Redevelopment of General Areas*. Les plans en trois dimensions permettent, selon eux, d'anticiper les formes architecturales tout en restant suffisamment flexibles pour d'éventuels changements. Le plan en trois dimensions a pour but, dans le cadre d'un « urbanisme ouvert », où les bâtiments ne sont pas alignés sur rue, d'étudier les groupements de bâtiments et le vide produit. Enfin, c'est un outil pour étudier les séquences spatiales perceptibles lors du déplacement du piéton. Revendiquer la troisième dimension est aussi, pour les architectes, un moyen d'affirmer leur propre démarche par rapport à celle d'autres corps de métier. Elle est liée à une approche par le projet des questions urbanistiques, qu'Arthur Ling dénomme « *creative planning* », Stephenson « urbanisme actif »,

Gibberd « *civic design* », puis « *town design* » et Percy Johnson-Marshall, « *civic design* », puis « *urban design* ». Ces hésitations pour qualifier une pratique en train de se définir témoignent à nouveau de la volonté de ses acteurs, d'anciens membres du groupe Mars, d'énoncer des principes.

L'expression « *creative planning* » fait écho au « *creative urbanism* », titre d'un article de Christopher Tunnard de 1951 dans la *Town Planning Review*. Christopher Tunnard était, tout comme A. Ling, très impliqué dans la reconstruction de Londres en tant que président du comité d'urbanisme du groupe Mars. Avec le recul, il apparaît que son article de 1951 vise fondamentalement à théoriser la pratique de la division planning du LCC dirigée par Ling. Or, de façon tout à fait remarquable, Tunnard décrit les principes et les méthodes de cette pratique à partir du *plan* de Holden et Holford pour la reconstruction de la City, mais sans mettre explicitement celui-ci au centre de son article (Tunnard mentionne d'ailleurs ce *plan* sans citer ses auteurs).

It is possible to say now that all thinking on city planning has become sharpened, and that it is sharpness and scale which is the key to many city planning activities now going on. Naturally former methods of planning will continue to be employed but one type of planning with which we have been familiar now for many years – the two-dimensional diagram of land allocation with perhaps some social emphasis on housing and mechanical emphasis on traffic facilities is not going to satisfy many interests in the city from now on. There are people in all countries who are beginning to look at the city more closely and to demand a community which is satisfying in more dimensions than two. [...]. Street planning without reference to architecture has been the order of the day. The public has been indifferent to visual anarchy but it is learning fast. A witness to the change in emphasis can be cited in the recent plans for the City of London and in Title One of the United States Housing Act of 1949 in which redevelopment plans are to be carefully examined for detailed design aspects before being given Federal approval.¹⁴⁹

Le *creative planning* est associé par Tunnard à une vision en trois dimensions. Il propose que le *physical planner* puisse être consulté dès la phase en amont : « *planning on the technical level could thus properly be called the making of recommendations.* »

Les recommandations sont fournies par les praticiens de deux métiers situés sur un pied d'égalité, le *creative designer* et le *research analyst* : « *Visual imagination could be fused with economic or social standards, for instance, as some of the better planning work of recent years has indeed shown.* ». Tunnard précise que dans « *civic design* », il faut entendre « *visual planning* » et non « *drawingboard planning* », ce qui justifie de

¹⁴⁹ Tunnard, Ch. « Creative Urbanism », *TPR*, vol 22, n3, oct 1951. Tunnard est le directeur du Graduate Program in City Planning de Yale University.

trouver une nouvelle expression, « *creative urbanism* », afin de qualifier la nouvelle approche.

*The term 'visual planning' is undeniably limiting and savors of esthetic caprice, 'forced spontaneity' and trick devices intended to appeal to the eye alone. The term third-dimensional planning is much better but even this can be interpreted as referring to the shell of the community. We have chosen 'creative urbanism' to describe the new approach and the objects which should result from this approach may be called the product of creative design.*¹⁵⁰

Parmi les sensibilités aux arts et à la décoration, le *creative planner* doit en particulier être « sensible aux atmosphères », afin de composer avec les éléments du paysage urbain, il s'agit de dépasser la vision de Camillo Sitte afin d'intégrer le point de vue des sciences sociales.

Beyond that the designer must be sensitive to atmospheres, ephemeral qualities in the landscape and to acoustic problems, all of which demand special training or application. (...)
*Third, and here 'visual planning' becomes an apt term, questions of scale and proportion, apparent size and other relations must be thoroughly studied, not only in the way that Sitte describes but especially in relation to problems of density and economics suggested by the social scientist.*¹⁵¹

Le *plan* d'Holford et Holden pour la City ne présente aucun plans ou dessin en géométral du projet en dehors du tracé d'une voie rapide et de l'illustration du dispositif de suppression de voies afin de former de plus larges îlots. De même, Tunnard propose d'illustrer à l'aide de perspectives des fragments urbain du projet. Et lorsqu'il indique que le *civic designer* n'est pas nécessairement qualifié en architecture, cela ressemble à une allusion directe au *plan* d'Holford et Holden, puisque les perspectives y sont réalisées par Gordon Cullen, qui, de notoriété publique, n'a pas le statut d'architecte.

*The creative designer must start, then, with proper relationship as his aim. Suppose that a new town is under consideration. Having been assured that the premises are correct or having quarreled with them until a satisfactory analytic base is arrived at, knowing the number of square feet to be given to this and that, understanding that certain spaces must be reserved for industry and others for civic use, the designer can begin, not to make a plan – this is our objection to the term 'planner' – but to visualize in groups certain parts of the coming city as they will appear in the three dimensions. The civic designer is not necessarily assuming the role of architect here, although he may be one by training, but certainly is adopting the vision of a painter or sculptor trained in perspective and dimension. Growing from the site on strategic points of ground are seen the one or more centers of industry, of commerce, of government, of pleasure of health, of religion – each with its embryonic form and character.*¹⁵²

¹⁵⁰ Ibid., p12

¹⁵¹ Ibid.

¹⁵² Ibid.

Il demeure dans les textes de Tunnard une ambiguïté sur le sens donné aux notions de « *civic design* » et de « *creative design* », ou « *creative urbanism* ». La multiplication des expressions pour désigner cette pratique et ses praticiens (« *creative designer* », « *civic designer* », « *creative planner* ») témoigne en effet de la persistance d'un certain flottement théorique, ce qui n'est pas étonnant puisque dans le cas présent la pratique précède la théorie.

Avec l'apparition de la notion plus large de *town design* chez Gibberd et de *urban design* chez Percy Johnson-Marshall, l'expression « *civic design* » prend un sens plus restreint de composition spatiale. Le *town design* inclut explicitement des questions de programmation et de phasage, ouvrant ainsi l'approche urbaine des architectes sur la quatrième dimension (autrement que liée au temps de déplacement d'un piéton). Le *town design*, en Grande Bretagne, est aussi lié au *neighbourhood planning* ou *precintual planning*, comme l'appelle Gibberd, qui pourtant n'est pas mentionné par Tunnard. Les larges îlots permettent tout à la fois de mettre en place les déplacements piétons recherchés, d'assembler le bâti suivant le principe de l'*open planning* et dans les quartiers de logements, d'organiser la ville suivant le dispositif d'unités de voisinage. Surtout, le *neighbourhood planning* partage ses outils avec ceux du *town design*.

Le dispositif de *neighbourhood unit*

La tradition qui se manifeste et se codifie dans les manuels et les *plans* britanniques des années 1940-1950 mobilise de différentes façons la notion de *neighbourhood unit*, qui acquiert ainsi plusieurs sens, qu'il me semble intéressant de distinguer et d'étudier plus en détails. Dans un premier sens, essentiellement descriptif, d'origine sociologique, la *neighbourhood unit* est une unité fonctionnelle observable, qui constitue ou appartient à une « communauté ». Mais elle peut aussi renvoyer à une unité de mesure valant pour la programmation des équipements, contrairement au concept de *precinct* auquel elle est souvent associée dans la pratique de l'urbanisme. Elle peut enfin correspondre, sur un mode normatif, à l'unité d'intervention adéquate. Dans ce dernier sens, important pour la tradition du *town design*, le concept d'unité de voisinage est constitutif d'une vision de la ville comme ensemble hiérarchisé de « groupements ».

C.1. Des concepts différents de *neighbourhood unit*

Les notions de communauté et de voisinage sont d'origine sociologique et leur usage reflète la volonté des architectes de se fonder sur une compréhension précise et empiriquement fondée des dynamiques urbaines. Malgré un certain nombre de liens, néanmoins, le sens donné au terme « communauté » par les architectes diffère de celui donné par les sociologues. Le cadre restreint de notre étude ne permet pas d'approfondir cette question, mais on peut se référer à un article de Kenny Cupers¹⁵³ et à l'ouvrage sur le logement social d'après-guerre, *Tower block*, de Glendinning et Muthesius.¹⁵⁴ Ces derniers rédigent un chapitre sur la notion de communauté. Selon ces deux auteurs, le premier livre qui, en Angleterre, est consacré à la communauté dans le logement est celui publié en 1939 par Ruth Glass sur un quartier de Londres. Elle renvoie explicitement au travail classique en sociologie de Ferdinand Tönnies¹⁵⁵ qui

¹⁵³ Cupers, Kenny, "Mapping and Making Community in the Postwar European City", *Journal of Urban History*, vol. 42, n°6, novembre 2016

¹⁵⁴ Glendinning, Miles, & Muthesius, Stefan, *Tower Block: Modern Public Housing in England, Scotland, Wales, and Northern Ireland*. New Haven: Published for the Paul Mellon Centre for Studies in British Art by Yale University Press, 1994

¹⁵⁵ Ibid.

distingue communauté (*Gemeinschaft*) et société (*Gesellschaft*). Le principe de l'approche de Glass est de décrire en détails la vie de la communauté, et en particulier le fonctionnement du centre communautaire. Mais elle délaisse par la suite les notions « sociologiques » de voisinage et de communauté pour des critères plus « objectifs ». Glendinning et Muthesius décrivent les directions divergentes que prennent les sociologues et les architectes à la fin des années 1950, au moment où ceux-ci construisent leur propre notion de communauté, associée à certaines valeurs. Un ouvrage de deux sociologues, Willmott et Young¹⁵⁶, publié en 1957 constitue cependant une exception et aura d'ailleurs une influence directe sur la réévaluation des quartiers insalubres par les architectes.

Pour les architectes américains et anglais, une « communauté » est un ensemble de *neighbourhoods*. Le concept de communauté est ainsi fortement lié aux approches utilisant le principe d'unité de voisinage, que l'on regroupe sous l'appellation « *neighbourhood planning* »¹⁵⁷. Le *plan* d'Abercrombie et Forshaw est l'une des premières applications du concept de *neighbourhood planning* en Angleterre.

Selon Bullock¹⁵⁸, l'usage du concept par Forshaw et Abercrombie a une double origine : les idées américaines autour du *neighbourhood planning* et les réflexions du NCSS. Il est clair que les auteurs du *plan* connaissent le concept américain. Dans l'introduction, les auteurs remercient la New York Planning Commission de leur avoir fourni un exemplaire de leur *Comprehensive Regional Survey*. Bullock indique que le thème de la conférence annuelle du National Council for Social Service (NCSS) anglais en 1937 était lié au sentiment de « manquer de communauté » qu'éprouvent les résidents des nouveaux ensembles de logements en périphérie. En 1942, le NCSS avait porté son attention sur le problème de la communauté en ville et choisi un concept proche de l'unité de voisinage américaine pour la planification des nouveaux développements. Ces opérations avaient alors été dotées d'écoles, de commerces et de salles communes. Il note aussi que Wesley Dougill, un des assistants d'Abercrombie, avait été membre de l'équipe du NCSS en 1942. Pour Bullock, dans le *plan* de 1943, le concept d'unité de voisinage a ainsi deux sources, l'une européenne et l'autre

¹⁵⁶ Willmott et Young, *Family and Kinship in East London*, London, Routledge&Kegan Paul, 1957

¹⁵⁷ Kenny Cupers, "Mapping and Making Community ...", *op. cit.*

¹⁵⁸ Bullock, Nicholas, *op. cit.*

américaine. Les grandes opérations viennoises de logements, qui proposent des équipements comme des crèches, des garderies, des laveries et des séchoirs, constituent une première référence pour le principe de l'unité de voisinage. Ces grandes opérations sont visitées et étudiées par des délégations du LCC, qui visitent aussi des opérations similaires à Copenhague, Paris et Berlin. On peut aussi noter que les expériences russes en matière d'unité de voisinage, bien qu'elles ne soient pas évoquées par les auteurs du *plan* de Londres, sont aussi bien présentes dans la littérature urbanistique britannique depuis les années 1930. En 1936 dans un article sur l'unité de voisinage dans le journal du RIBA, Eugen Kaufmann¹⁵⁹ discute les expériences russes, que cite aussi Arthur Korn dans son ouvrage de 1953¹⁶⁰. Arthur Ling, dont le travail de diplôme mené en 1938 sous la direction d'Abercrombie porte sur la structure de la ville en termes de structure d'unités de voisinages, ou « unités sociales », connaît aussi bien ces projets, dont celui de Miliutin, qui est aussi une connaissance de Korn¹⁶¹, comme le confirme un témoignage de l'architecte et historien anglais Dennis Sharp, concernant la présence de Korn et Samuely comme experts en URSS¹⁶².

Si Abercrombie crédite, dans *l'Architecture d'Aujourd'hui*¹⁶³, Gordon Stephenson pour le développement de la notion d'unité de voisinage pour le *plan* de Londres, il est clair qu'Arthur Ling joue aussi un rôle important dans la diffusion de cette notion en Angleterre. Très impliqué dans les échanges avec l'URSS, il y voyage en 1939, ses références sont donc probablement aussi issues de ce contexte. De manière générale, le milieu des architectes du LCC et du groupe Mars gardent après-guerre de nombreux contacts avec l'URSS.

Les références européennes correspondent à une approche différente de celle issue du modèle du *neighbourhood planning* aux Etats-Unis. Le concept d'unité de voisinage, bien que formé à l'origine pour un large îlot urbain du centre de Chicago¹⁶⁴, est appliqué aux Etats-Unis, pour les contextes peu denses caractéristiques de la périphérie.

¹⁵⁹ Eugen C. Kaufmann, « Neighbourhood Units as new elements of town planning », *Journal of the Royal Institut of British Architects*, Décembre 1936

¹⁶⁰ Korn Arthur, *History Builds the Town*, London, Lund Humphries, 1953

¹⁶¹ Gold, John R., "The MARS Plans for London, 1933-1942: Plurality and Experimentation in the City Plans of the Early British Modern Movement", *The Town Planning Review*, Vol. 66, No. 3 (Jul., 1995), pp. 243-267

¹⁶² Arthur Korn, Maxwell Fry, Dennis Sharp, « The M.A.R.S. Plan for London », *Perspecta*, Vol. 13/14 (1971), pp. 163-173

¹⁶³ Abercrombie, Sir Patrick, « L'urbanisme Grande-Bretagne », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 39, 1952, pp.68-73

¹⁶⁴ Johnson, Donald Leslie, "Origin of the Neighbourhood Unit," *Planning Perspectives* 17 (2002): 227-45

Ce qui semble spécifique au contexte anglais, du point de vue américain, tel que le présente un article de 1939¹⁶⁵ faisant partie de la brève bibliographie de l'article de Mumford, est la standardisation de l'unité de voisinage comme un élément d'urbanisme, d'une part, et l'application de ce principe aux quartiers centraux des villes, et non aux seuls villes nouvelles et quartiers périphériques. Dans les exemples américains très médiatisés, tels que celui de Perry ou de Radburn, le principe d'unité de voisinage se développe comme ensemble de quartiers périphériques bien délimités et dans une forme urbaine très codifiée. Chez les Américains, en effet, de façon générale, l'expression « *neighbourhood unit* » désigne clairement une forme urbaine, qui s'apparente au schéma spatial de Radburn. En Angleterre, dans les quartiers centraux, les opérations qui mettent en place une ségrégation des flux et contiennent une problématique de logement sont dénommées des « *neighbourhood units* ». Dans ces situations de quartiers centraux, l'organisation spatiale ne suit pas le schéma de Radburn, malgré l'appellation d'« unité de voisinage ». La forme de ces opérations, en centre-ville, reste celle de grands îlots intégrés à la trame urbaine. D'ailleurs, lorsqu'il n'est pas question de logement, les auteurs des *plans* recommandent uniquement une ségrégation des flux et la mise en place de grands îlots qu'ils dénomment des « *precincts* ». Le *precinct* pris dans sa stricte définition, note Gibberd, ne comporte aucun trafic. Cependant l'acception qui est privilégiée par les Anglais, est celle d'un quartier avec comme seul trafic les voies de service.

L'histoire du concept d'unité de voisinage semble s'être construite dans un va-et-vient entre les deux continents. Mumford relie l'histoire du dispositif aux expériences de Canon Barnett à la fin du XIX^e siècle pour des quartiers de logements dans l'East End de Londres, qui anticipaient le principe d'unité de voisinage¹⁶⁶. Le dispositif d'unité de voisinage, tel qu'il se trouve mis en place dans les années 1920 aux Etats-Unis, s'appuie sur l'école primaire comme lieu de rencontre privilégié, et non plus sur le centre communautaire, sur lequel reposaient les toutes premières expériences. Pour Mumford, Stein et Wright, qui sont des disciples de Parker et Unwin pour le *community planning*, érigent le *superblock*, dont le principe est auparavant exploré par ces derniers,

¹⁶⁵ W. Russell Tylor, « The Neighbourhood Unit Principle in Town Planning », *The Town Planning Review*, Vol. 18, No. 3 (Jul., 1939), pp. 174-186

¹⁶⁶ Mumford, L., *Le déclin des villes. Ou la recherche d'un nouvel urbanisme*, Paris, éd. France-empire, 1970, première édition 1956

en principe universelle pour le plan de quartiers résidentiels modernes. Stein et Wright, les deux auteurs du dispositif mis en place dans le projet de Radburn en 1928 (dont le principe devient un concept en soi) considèrent, avec Mumford, qu'en travaillant sur les cités-jardins, Howard et Unwin se sont concentrés sur la grande échelle, celle de la communauté, au détriment de l'échelle plus petite, celle du quartier ou voisinage (*neighbourhood*).

La première expérimentation de la *neighbourhood unit* menée par Stein et Wright, Sunnyside Gardens (1924-1928), est, en fait, à l'échelle de l'îlot. Leur projet a pour préalable un plan général sur une grille établie avant leur intervention. Leur démarche, proche de celle de l'urbanisme en trois dimensions, propose dans un premier temps de travailler à l'échelle de l'îlot plutôt que de la parcelle. Ils comparent différentes manières d'occuper un block New-Yorkais et s'opposent à une subdivision en parcelles qui contrôlerait le dessin. De leur point de vue, l'intervention à l'échelle de l'îlot en entier laisse la possibilité d'assembler les édifices en privilégiant un large jardin intérieur et de prendre en compte les facteurs d'éclairément. C'est aussi ce que recommanderont les Britanniques après-guerre, en mettant en place les *comprehensive development areas*.

Cette expérimentation s'ouvre dans un second temps sur une occupation de l'îlot par de plus petites unités, avec des jardins privatifs et un parc central commun. Puis, la City Housing Corporation (CHC), société en charge de Sunnyside Gardens, expérimente un principe de propriété coopérative pour des appartements de bas prix. Le but de cette société étant, selon Stein, de « créer un environnement dans lequel une communauté démocratique pourrait croître » (« *to create a setting in which a democratic community might grow*¹⁶⁷ »). Aussi la CHC prévoit-elle des lieux et des équipements dédiés à la communauté. Avec la création d'un centre d'activité, l'organisation générale du quartier est prise en charge par une seule association pour l'ensemble de la communauté de Sunnyside plutôt qu'une association par îlots. C'est sur cette base qu'en 1928, la City Housing Corporation est prête à construire une cité-jardin dans son entier pour Radburn (pl.25). La crise de 1929 ne permet à la CHC de ne développer que deux îlots

167 Stein, Clarence S, *Toward New Towns for America*, Cambridge, MIT Press, 1969, première édition New York, Reinhold Pub. Corp, 1957

ou « *superblocks* », mais le principe de Radburn est établi. Stein précise que leur première intention est de créer une cité-jardin mais que les conditions du terrain ne l'autorise pas, ne permettant ni de créer une ceinture verte protectrice ni d'inclure des industries : Radburn devait ainsi accepter son rôle de *suburb*. Stein note aussi que Radburn ne devient pas une cité-jardin, ni une ville nouvelle complète, et que c'est un échec financier. Mais selon lui Radburn démontre la possibilité d'une nouvelle forme de communauté urbaine qui peut correspondre aux besoins de la vie dans les villes d'Amérique.

Les éléments qui définissent ce modèle sont :

- le *superblock* - un îlot de très grande dimension dont un précédent est le quartier Hollandais de New York, le « *nieu Amsterdam* », construit non pas sur l'îlot rectangulaire de la grille new-yorkaise, mais sur le principe du bégainage flamant et hollandais,
- les voies spécialisées et construites chacune pour un seul usage,
- une séparation complète des piétons et des véhicules,
- des maisons tournées vers l'intérieur du *superblock*,
- un parc, au centre du *superblock*, dont la série continue constitue la colonne vertébrale du quartier.

En Grande-Bretagne, le schéma spatial de Radburn est appliqué dans les villes nouvelles de première génération, dont Harlow, mais le parc se trouve en périphérie, de manière à isoler les communautés les unes des autres. Cette différence retient l'attention de Mumford :

[...]. Il existe plusieurs méthodes pour la construction de ce genre de ville. Stein et Wright ont créé un grand parc central autour duquel sont disposés des ensembles séparés par des artères destinées à la circulation routière. D'autre part, les promoteurs des cités-jardins anglaises ont utilisé le parc comme une ceinture qui entoure la limite des ensembles et les sépare les uns des autres. [...] ¹⁶⁸.

Dans les années 1940, les Britanniques n'utilisent, eux, que rarement le terme « *superblock* ». Gibberd désigne ainsi par exemple de grands terrains dédiés aux domaines industriels. Ils emploient, en revanche, l'expression « *precinctual planning* ».

¹⁶⁸ Lewis Mumford, *New York et l'urbanisme*, Paris, Vent d'Ouest, 1965. Chapitre sur la circulation et santé urbaine daté de 1955, p262-264

La programmation d'équipements

Selon les explications de Mumford, dont les écrits trouvent un grand écho dans le milieu anglais, cette organisation par quartiers équipés répond à la nécessité d'assurer, à l'échelle du quartier, les besoins quotidiens « non spécialisés » de la communauté.

L'organisation d'ensemble du quartier paraît être la seule réponse pratique au gigantisme et à l'inefficacité de la métropole surcentralisée.¹⁶⁹

Il s'agit aussi pour Stein et Wright de définir des critères de quantification, critères qui seront adoptés par ceux qui reproduisent le modèle de Radburn au cours des années 1950-1960.

Le plan de Radburn organise un quartier sur la base d'un rayon d'un demi-mile, au centre duquel se trouvent l'école et le terrain de jeu. Le quartier est doté de son propre centre commercial. La taille du quartier est déterminée par le nombre d'enfants pour une seule école, c'est-à-dire planifiée pour 7 590 à 10 000 personnes.

L'ensemble de l'opération comporte trois écoles dans un rayon d'un mile. Le centre de l'ensemble est placé à égale distance des trois écoles et à proximité de l'intersection des deux voies principales. Il comprend un lycée et une salle commune. Le centre commercial principal, conçu comme un centre à vocation régionale, est positionné près de l'entrée principale de Radburn plutôt qu'au centre, afin d'être facilement accessible en voiture. Au dispositif spatial s'ajoute des règlements établis pour protéger l'« harmonie » architecturale et pour gérer les services (dispositif de collecte des eaux usées et des déchets, éclairage des rues).

Stein insiste sur la nécessité de créer une association privée ou une agence d'état qui fonctionnerait dès l'ouverture d'une telle « ville nouvelle », incluant toutes les familles, locataires et propriétaires, et qui gérerait l'ensemble de la « ville nouvelle » plutôt que des associations par îlots. L'objectif est bien de former « une communauté de voisinages complètement intégrés » (« *a community of completely integrated neighborhoods* »¹⁷⁰). Le terme « *community* » semble avoir la double signification d'un groupe social et d'une portion de territoire, divisible en unités de voisinage.

¹⁶⁹ Mumford, L., *Le déclin des villes. Ou la recherche d'un nouvel urbanisme*, Paris, éd. France-empire, 1970, première édition 1956., p105

¹⁷⁰ Stein, Clarence S, *Toward New Towns for America*, op. cit.

Il ressort ainsi que le concept d'unité de voisinage, tant pour les architectes, Stein et Wright, qui l'ont appliqué, que pour l'historien, Mumford, qui l'a théorisé, correspond d'abord à une organisation sociale, mais est aussi une unité d'intervention. Il répond à la définition de critères de quantification et au développement d'un programme d'équipements. De même, l'expression « *neighbourhood unit* », pour les anglais dans les années 1940, codifie une approche par la programmation des questions urbaines impliquant le logement. L'organisation spatiale qui est produite se développe sous la forme d'un complexe logements-équipements en ville. Outre le primat accordé à la programmation, le concept de *neighbourhood unit* relève d'un choix d'unité d'intervention dans la ville.

C.2. L'unité de voisinage comme unité d'intervention et outil de programmation

Le choix d'une unité élémentaire est fondamental pour l'intervention dans les villes. Pour Mumford le *superblock*, qu'il semble associer au *precinct*, devient l'unité d'intervention minimale (à la place de la parcelle ou de l'îlot).

Le superblock devrait représenter l'unité minimum de construction de la grande ville idéale, en opposition avec le block new-yorkais classique, dont la taille inadéquate est l'un des principaux handicaps à une reconstruction rationnelle de New York. [...]. Le superblock, sorte de campus unifié ou d'« enceinte », comme disent les anglais, est maintenant l'unité fondamentale de l'urbanisme moderne. Au lieu d'aligner les immeubles au bord des rues et d'égrener les magasins et les bureaux le long des avenues, on sépare le piéton de l'automobile et on groupe en un même ensemble immeubles et lieux de travail pour former une unité à l'échelle de l'homme : celui-ci trouve, à portée de sa main, les magasins et les services dont il peut avoir besoin¹⁷¹.

Avec la généralisation du concept d'unité de voisinage dans les années 1940 en Grande-Bretagne, c'est l'unité de voisinage (ou le *precinct*) qui devient l'unité d'intervention minimale. Il faut distinguer l'unité d'intervention de l'unité sociale. La première correspond à la prescription d'une unité adéquate pour une opération, la seconde qualifie un groupement pertinent, souvent calculé à partir du nombre d'habitants (unité résidentielle, unité de voisinage, communauté...). On peut donc distinguer l'unité d'intervention, préconisée à l'échelle de l'unité de voisinage pour les opérations de logements, à l'échelle d'un *precinct* pour d'autre fonction du centre, de l'unité quantitative qui se décline suivant plusieurs échelles comme je l'ai décrit précédemment.

¹⁷¹ Ibid.

La question de l'échelle des « unités élémentaires de la planification » (*components of planning*) est au cœur des réflexions du LCC sur la ville, telle qu'elles sont expliquées par Percy Johnson Marshall. L'ouvrage de Percy Johnson-Marshall publié en 1966, tiré de son expérience d'urbaniste, contient en effet plusieurs éléments permettant d'interpréter l'usage de la notion d'unité de voisinage par les Britanniques. Il y relate son passage au département des urbanistes du LCC et explicite les intentions formelles des projets du LCC. Cet ouvrage, régulièrement cité par les historiens, présente les bases théoriques des projets qui impliquent le LCC.

Le problème principal, selon Johnson-Marshall, est de diviser le site en unités utilisables, chacune apportant un retour sur investissement raisonnable. Le LCC admet qu'une grande partie du site doit être reconstruite par des promoteurs privés. En même temps, l'objectif est d'imposer une conception globale. Comme je l'ai expliqué précédemment, Forshaw et Abercrombie défendent la mise en place des *precincts* à l'aide d'un argument d'ordre économique : des îlots plus grands sont plus rentables (« *provision of more economically-sized plots* »). C'est aussi pour des raisons économiques que le concept d'unité de voisinage trouve un assentiment général. Sur le thème de la structuration par communautés, le Council note, en 1945, lors de l'approbation du plan de 1943 le 17 juillet 1945 que même si la construction de ces communautés engendre des dépenses qui ne produiront pas un retour sur investissement immédiat, ce principe devrait permettre *in fine* de réaliser une économie dans la provision de services et de diminuer le nombre global des équipements de la ville, en éliminant les redondances. Il s'agit donc aussi, en partie, de rationaliser la construction d'équipements publics.

Selon Percy Johnson-Marshall, l'échelle de l'unité élémentaire dépend du programme. Johnson-Marshall consacre le deuxième chapitre de son livre à l'échelle de ces « unités élémentaires », définies différemment selon que l'on souhaite implanter des commerces, des bureaux, des immeubles de logement, incluant ou pas la circulation. Cette échelle varie donc, selon lui, en fonction des programmes. La question de l'échelle implique de réfléchir à l'évolution possible des types en fonction des programmes. La présence de commerces oriente l'urbaniste vers une organisation en

precincts (ou enclaves piétonnes), dont les exemples sont le centre de Coventry et le quartier de Lijnbaan à Rotterdam. Les immeubles de bureaux deviennent un nouveau type d'objet élémentaire, pensé sur le principe du dispositif du socle et de la tour. Pour le logement, il relève qu'une unité manque entre la maison et le quartier. Pour le planificateur, l'unité élémentaire doit être plus grande et plus complexe que celle d'un bâtiment unique. C'est l'unité de voisinage. Le *neighbourhood* comme unité plus large apparaît ainsi comme un nouvel outil à dimension technique (éclairage, programmation, quantification, organisation des flux ...), sociale (services, équilibre de la population, autonomie de gestion..) et économique (autonomie financière, rentabilité de l'opération,...). Pour les architectes, l'urbanisme de l'unité de voisinage (ou « *neighbourhood planning* ») lie les considérations de sociabilité à des réflexions programmatiques. En tant qu'unité d'intervention, la *neighbourhood unit* est définie par sa rentabilité, son programme et sa capacité d'autonomie.

Du point de vue de ces trois aspects se pose la question de l'équilibre. C'est en effet une unité qui doit tendre vers une certaine autonomie. Johnson-Marshall revient sur la question de l'unité d'intervention urbaine autonome dans le chapitre intitulé « *The New City Sector System* ». Bien qu'il emploie d'autres expressions que celles utilisées dans les années 1940 par les Britanniques, le sujet reste bien l'unité de voisinage. Il illustre ses réflexions au travers de trois projets : le plan du centre de Coventry, le plan pour le site du Barbican établi en commun par le LCC et la Corporation, et le concours pour le centre de Berlin, qu'il a soumis en collaboration avec Buchanan et Boissevain. Si les villes ont besoin, selon lui, d'un nouveau système de transport, elles ont aussi besoin d'un nouveau type d'unité urbaine autonome, le *city sector*. La notion de *city sector* est associée à celle de *superblock* et de *micro-city*, qui impliquent une forte autonomie, dans le texte accompagnant leur projet pour le centre de Berlin :

*Instead of the chaotic muddle which has evolved in nearly all large cities we propose to develop the 'super-block' idea to such an extent as to create a whole series of what are almost micro-cities within the macro-city. These micro-cities or city-sectors are especially designed to enable the full benefits of speed, comfort and efficiency of the motor vehicle to be obtained, and still to preserve the advantages of the mediaeval city in terms of quiet, safety and urbanity.*¹⁷²

Cette évolution du vocabulaire est l'expression d'une évolution du concept d'unité de

¹⁷² Johnson-Marshall, Percy, *Rebuilding Cities*, Edinburgh, Edinburgh university press, 1965, p118

voisinage dans les années 1960. Le troisième chapitre de cette première partie, consacré aux *plans* d'aménagement conçus dans les années 1960 par des anciens agents du LCC, nous donnera l'occasion de comprendre plus en détails l'évolution de ce concept opératoire.

Conclusion

J'ai étudié dans ce chapitre les modalités à travers lesquelles une nouvelle tradition urbanistique, parfois nommée *town design* et associée au *neighbourhood planning*, s'est codifiée et transmise au sein du monde professionnel britannique dans l'après-guerre. Mon analyse s'est notamment attachée à illustrer la grande variété des modes de transmission utilisés : les règlements, les manuels, les *plans*, les échanges directs au sein des autorités locales, les mobilités professionnelles, la publicité qui entoure les opérations urbaines (Festival of Britain, expositions autour des *plans*, etc.). Cette diversité dans les modes de diffusion a multiplié les points de contact entre les acteurs impliqués dans les projets urbains et la tradition en question, lui permettant de se transmettre de façon efficace et créant de nombreuses chaînes de transmission en dehors du réseau des revues.

La transmission de ces savoir-faire urbains s'est accompagnée d'une théorisation progressive, par le biais de laquelle un concept descriptif d'origine sociologique, celui de *neighbourhood unit*, s'est vu attribuer un rôle normatif pour la pratique et la vision des urbanistes.

Chapitre 2. Le Barbican, chef d'œuvre ambigu du *town design*

Contexte et acteurs

Le Barbican Centre sert d'étude de cas pour la mise en application des concepts opératoires précédemment étudiés – en particulier la mise en place de l'unité de voisinage dans un site au centre de Londres. Le Barbican offre un exemple particulièrement intéressant de *comprehensive development area*, notamment parce que la reconstruction de ce site fait l'objet de fortes oppositions entre quatre instances au sein de la City Corporation : l'Improvement and Town Planning Committee (ITPC), le New Barbican Committee, le Public Health Committee (PHC) et une partie du département d'urbanisme de la City Corporation, associée au LCC. L'opération du Barbican répond, dans un contexte d'hyperdensité, au concept d'unité de voisinage dans la centralité.

Suivre, sur une vingtaine d'années, les débats autour de cette opération permet de comprendre, au même titre que l'analyse des *plans*, comment les concepts et les outils du *town design* sont sollicités dans la pratique.

A.1. Trois propositions s'opposent

Le Barbican Centre a été bâti sur la plus grande emprise de la City (plus de 25 ha) ravagée par les bombardements allemands pendant la deuxième guerre mondiale (pl.26). Au total, 66 ha des 186 ha de la City ont été détruits pendant les bombardements¹⁷³. Ce terrain est resté en friche pendant plus de 20 ans : le terrain est bombardé en 1941, mais le premier bâtiment de bureaux au sud du site est édifié en 1962 (Lee House) et le premier bâtiment du Barbican Centre en 1966¹⁷⁴. Pendant treize ans, de 1944 à 1957, la reconstruction de ce terrain de grande taille au cœur de la City est l'enjeu de propositions urbaines concurrentes entre les quatre différentes instances mentionnées. Après la validation du *plan* de développement de la City élaboré par

¹⁷³ Hasegawa, Junichi. *op.cit.*

¹⁷⁴ Jennifer Clarke, pp59-60

Holden et Holford, sa mise en application revient entre les mains du département d'urbanisme de la Corporation, l'ITPC, c'est-à-dire sous la responsabilité de l'ingénieur Forty. L'ITPC, malgré les recommandations du LCC, reprend ses premières propositions. La Corporation propose de rétablir la trame des rues et de vendre les parcelles aux promoteurs. Entre 1954 et 1957, l'ITPC accorde des permis de construire en engageant une reconstruction non planifiée de la City. Le concept de ségrégation piétonne est abandonné. En 1954, un permis est déposé par le promoteur Charles Clore pour avoir l'avis favorable de la Corporation afin de construire un complexe de bureaux sur le site de 2 ha de Cripplegate - c'est-à-dire sur le site du Barbican Centre - compris dans les 16 ha de la zone définie comme CDA. La Corporation soumet son avis pour validation à la Royal Fine Art Commission (« RFAC »). Celle-ci demande que ce projet rentre dans le cadre établi par un plan en trois dimensions réglementant ce terrain.

En 1954, trois autres groupes s'emparent du sujet. La division urbanisme du LCC est amenée à collaborer avec la Corporation de la City autour de l'élaboration d'un plan en trois dimensions pour le site, auquel contribuent Arthur Ling et Percy Johnson-Marshall. Conformément au souhait de la RFCA, ils proposent un plan commun à partir de leurs deux plans distincts : ce sera le plan Mealand/Martin, établi en 1956. Ensuite, le « new Barbican Committee », un groupe de pression formé pour contrecarrer les propositions de Charles Clore et influencer la Corporation, soumet aussi en 1954 un plan en trois dimensions à la RFAC pour approbation. Enfin, certains membres du *Public Health Committee* (PHC), les instances locales de la santé et du logement de la Corporation, parmi lesquels on trouve le conseiller municipal Wilkins et le secrétaire de mairie, E.H. Nichols, cherchent à soutenir le développement du logement dans la City. Ils font appel à l'équipe d'architectes en charge de l'opération de logements de Golden Lane, Chamberlin, Powell et Bon, pour étudier la faisabilité d'une opération de logement de grande ampleur.

Les plans proposés par ces différents groupes correspondent à différentes interprétations de la notion de « planification globale » (*Comprehensive Planning*) d'un

site, exigée par la loi de 1947 et dont la définition, comme le note David Heathcote¹⁷⁵, reste floue. Le désaccord principal concerne la question de savoir si le plan doit prescrire le caractère général des constructions sur les zones ou si le développement doit être proposé à plusieurs promoteurs. Chamberlin, Powell et Bon (CPB), les architectes missionnés par le Public Health Committee, qui construiront le Barbican, s'opposent au LCC dans les méthodes d'intervention. Le LCC favorise la prescription architecturale et pense être à même d'imposer des règlements aux différents promoteurs privés qui développeront le site, tandis que CPB privilégie un unique maître d'ouvrage et architecte, impliquant qu'il s'agit d'une opération unitaire.

Le département d'urbanisme de la Corporation et le LCC partagent la même interprétation de la notion de « planification globale » mais ils s'opposent néanmoins sur un point précis : la marge de manœuvre laissée par l'autorité locale aux promoteurs. Pour le LCC, la planification globale a l'avantage de permettre un processus de validation en deux étapes. Dans un premier temps, la volumétrie et la forme générale du développement doivent être soumises à validation. Dans un second temps, le projet peut être développé dans tous ses détails par différents promoteurs. La Corporation estime au contraire qu'il faut laisser plus de liberté formelle aux promoteurs. Les représentants de son département d'urbanisme trouvent par exemple le plan en trois dimensions proposé par le LCC trop contraignant pour que des promoteurs privés puissent investir dans le développement du site¹⁷⁶. Malgré ce désaccord, Corporation et LCC ont, pour les CDA de la City, une vision commune du processus de développement, qui laisse la part belle aux promoteurs.

Une deuxième interprétation, beaucoup plus forte, de la notion de « planification globale » d'un site, consiste à comprendre celle-ci comme un projet total aux ambitions globales. C'est l'interprétation adoptée par le New Barbican Committee et par Chamberlin Powell et Bon, les architectes missionnés par le Public Health Committee. La question n'est pas de réglementer différentes interventions mais le dessin global par une seule équipe d'architectes d'un fragment urbain.

¹⁷⁵ Heathcote, David, *Barbican: Penthouse Over the City*. Chichester, West Sussex, England: Wiley-Academy, 2004, p75

¹⁷⁶ Heathcote, D., op. cit.

Mais ce qui différencie avant tout le travail de CPB des autres équipes est leur réflexion sur la programmation. Ceux-ci redéfinissent en effet les données du problème qui leur est proposé par le Public Health Committee. Ils formulent une réponse programmatique induisant une réponse financière et formelle.

- 1954 : Le projet du New Barbican Committee (pl.27) ¹⁷⁷

Le New Barbican Committee inclut un certain nombre de membres du conseil communal dont certains soutiens du projet de Golden Lane (Sir Harold Webbe et Camptain A. Instone). Le président de ce groupe est Sir Gerald Barry, éditeur et ancien directeur du *Festival of Britain*. Afin d'élaborer un projet pour ce site, le groupe fait appel aux jeunes architectes diplômés de la AA Sergei Kadleigh et Patrick Horsburgh, dont le projet théorique de 1952 pour une ville de 8000 habitants au dessus des voies de la gare de Paddington avait été très médiatisé. Ce projet mettait en place un complexe au réseau de circulation tridimensionnel et regroupait différentes fonctions au sein d'un bâtiment unique. Kadleigh et Horsburgh s'associent pour le projet du Barbican avec un autre jeune architecte, William Whitfield¹⁷⁸. Le projet est décrit dans tous ses détails dans un rapport de l'ITPC à la Corporation, suite à la réception d'une lettre des architectes pour la demande de dépôt de permis de construire (9 Septembre 1954).

Leur projet conçoit l'ensemble des 16,2 ha du site comme un seul bâtiment complexe. Le complexe développe une forme irrégulière sur le thème géométrique de l'hexagone, au tracé suffisamment souple pour permettre de conserver des fragments épargnés par les bombardements : l'église St Gilles, un mur du Londres médiéval et Ironmongers' Hall. La majorité du site doit être excavé sur 18,3m de haut, plaçant en dessous du niveau du sol quatre étages d'entrepôts éclairés artificiellement et un parking pour 3000 places. Les voies ferrées doivent être couvertes. Au-dessus, au niveau du sol, est situé un podium de trois étages d'entrepôts et d'espaces industriels dont la périphérie est occupée par des bureaux. Ces bâtiments sont connectés par des ponts pour former une plateforme. Au dessus de ce socle, sont implantés des cours de logements de quatre

¹⁷⁷ LMA/CLA/072/1/ BC-area north of route 11, 1954.12.02 et Barbican committee-area north route11, 1955.09.26; *Architecture and Building* vol 29, n11, novembre 1954; *Architectural Journal* 7 avril 55; *Architectural Association journal* decembre 1954; *Architecture Review*, decembre 1954 p404

¹⁷⁸ Sergei Kadleigh, AA (hon) dipl ariba, William Whitfield, dipl arch., tp, duneim, ariba, Patrick Horsbrugh, aa, (hons) dipl areiba, amtpi

étages (env. 1000 appartements) avec des commerces en pied et cinq tours de bureaux (280000m²) de 109m maximum, qui accueillent des appartements de luxe au 34^e étage. Cet ensemble est également conçu comme un centre d'échanges et de commerces, et est doté d'hôtels ainsi que de restaurants. S'y trouvent des équipements tels que le Memorial Hall du commerce, un cinéma et un site pour le City Livery Club. Le complexe est doté d'un système de voirie et de rampes en spirales qui desservent le niveau le plus bas, 9m sous le niveau des voies ferrées. Le complexe intègre trois systèmes de desserte : au sous-sol, un système distribuant les différents entrepôts, au niveau de la nouvelle voie Nord Sud prévue par le plan du LCC (route 11), le réseau de voirie reliant les niveaux entre eux, et au niveau supérieur, un système de desserte pour les bureaux et les logements.

Le projet est rejeté par la Corporation. Les critiques du projet par le County Planning Officer se fondent en grande partie sur les réglementations du *plan* élaboré pour la City. Celui-ci prévoit notamment d'implanter du commerce et non de l'industrie sur ce site. Le *plan* adopte des standards de lumière naturelle pour les espaces des usines qui ne sont pas respectés par les bâtiments du projet, d'une épaisseur dépassant 21m, et il prévoit, enfin, une densité plus faible que celle du projet. De plus, la mise en œuvre du projet nécessiterait de remettre en cause une série de permis de construire déjà acquis. Enfin, la proposition ne donne aucune information sur les aspects économiques du projet. Or, il est exigé de produire des données sur le financement du projet, en particulier sur le capital dont les promoteurs disposent pour l'exécution des travaux d'excavation, de construction des voies et des bâtiments, avant de solliciter une quantité importante d'argent public. La Corporation rejette enfin la proposition de Kadleigh, Whitfield et Horsburg au prétexte qu'il leur manque un « certificat de développement industriel ».

En lui-même, le rejet de ce projet de reconstruction avant-gardiste illustre bien, outre le poids des questions de gouvernance, la nature des contraintes, financières et réglementaires, auxquelles les projets d'architecture, même les plus radicaux, sont soumis. Il montre ainsi en quoi l'architecture novatrice qui sera finalement construite sur le site du Barbican est conçue en fonction de ces contraintes et, en ce sens, n'a rien d'utopiste.

Pour obtenir le certificat de développement industriel, ils soumettent leur projet à l'avis du ministre du logement, Duncan Sandys (ministre de 1954 à 1957). En mars 1955, une fois le certificat de développement industriel obtenu, les architectes renvoient une lettre indiquant que le projet proposé est maintenant valide pour l'obtention du permis de construire. Les réponses qu'ils donnent aux critiques qui leur sont adressées reflètent leur vision du Barbican comme une ville compacte où toutes les activités sont interconnectées. Or c'est cette vision qui inspire le projet de Chamberlin, Powell et Bon.

La proposition d'industrie, disent-ils, n'est pas contraire à la politique gouvernementale, et elle répond aux standards de la planification. La lumière naturelle n'est pas nécessaire pour les entrepôts et les garages. L'implantation de 4000 personnes sur ce site correspond aux densités envisagées par les réglementations. Les équipements de communication et de parking, espaces ouverts, sont d'une échelle sans précédent pour ce type de développements urbains, offrant des angles de lumière au-delà des standards. La réalisation des excavations sur l'ensemble du site, globale et non fractionnée par lot, permet de faire des économies considérables, et d'accommoder des entrepôts et des parkings. Quant à la largeur des bureaux, cela libère des noyaux centraux pour des espaces de stockage.

En matière de financement, enfin, ils pensent que la subvention d'un permis de construire est un préalable nécessaire à la viabilité financière. Le New Barbican Committee n'a pas l'intention de réaliser lui-même le développement, mais bien de le confier à un opérateur approprié, avec l'aide de la Corporation.

En mai de la même année, la Court of Common Council de la Corporation se réunit et prescrit le rejet de la demande de permis de construire. Selon elle, la solution au problème de trafic retenue dans la proposition risque d'avoir un impact négatif sur les rues avoisinantes. De plus, parce qu'elle induit d'importantes constructions industrielles, la proposition est contraire aux objectifs du *County of London Development Plan*, qui recommande de décentraliser les industries et les commerces, en répercussion de la réduction de la population. Elle considère aussi que l'introduction, selon elle excessive, de multiples usagers dans cette partie déjà congestionnée de la City n'est pas désirable. Enfin, la Court note qu'il est possible de concevoir d'autres

méthodes de développement global du site, cette solution n'est pas la seule réponse à opposer à un développement fragmentaire de la City.

Le 20 septembre 1956, le Lord Mayor présente devant la Court une lettre du ministre du logement datée du 28 août, annonçant ne pas valider la proposition du New Barbican Committee. Le problème de cette proposition tient essentiellement à son programme, selon le ministre. Il rend cependant justice à cette proposition en louant la cohérence, l'originalité et le « fresh thinking ». Il fait ainsi allusion à l'intérêt suscité chez toutes les parties prenantes par cette proposition forte qui a mis en lumière la nécessité d'un projet de construction global pour ce site. Sa lettre se termine sur deux phrases très révélatrices :

I am convinced that there would be advantages in creating in the City a genuine residential neighbourhood, incorporating schools, shops, open spaces and other amenities, even if this means foregoing a more remunerative return on the land. Apart from providing dwelling for office workers this would help to bring back some life to the City outside business hours.¹⁷⁹

On notera ici la valeur accordée au « residential neighbourhood ». La question de l'unité de voisinage n'est pourtant pas au cœur du projet du New Barbican Committee. En terminant sa lettre ainsi, il s'agit donc pour le ministre de souligner la continuité entre le projet novateur du New Barbican Committee et le projet qu'il s'apprête à valider.

Et, en effet, le plan radical de Kadleigh, Horsbrugh et Whitfield sert de guide pour le plan final du Barbican Centre. Le premier objectif de Chamberlin, Powell et Bon pour leur projet du Barbican est, par contre, de faire « *a garden city, which is at the time, truly urban* »¹⁸⁰.

La proposition du New Barbican Committee n'est acceptée ni par la Corporation ni par le LCC ni par le ministre, mais tous reconnaissent l'impact de cette proposition sur les journalistes et le public, et tous s'accordent désormais sur la nécessité de concevoir un projet de construction global pour le site.

¹⁷⁹ LMA/CLA/072/01/12/ Redevelopment of the Barbican Area. *Report of the Special Committee to the Court of Common Council*. To be presented 19th sept 1957

¹⁸⁰ Chamberlin, Powell & Bon (prepared by), *Report of the court of Common Council of the Corporation of the City of London on residential development within the Barbican area*, April 1959, proposal 3

- 1954-1956 : Le plan Martin-Mealand (pl.28)

Les nombreux débats autour de ce projet ont ainsi contraint la *Corporation* à élaborer un plan d'ensemble en trois dimensions. Pour appuyer leurs positions, le département d'urbanisme de la *Corporation* et le LCC proposent un plan commun : le plan Martin/Mealand, établi en 1955, du nom des deux directeurs de ces institutions (Leslie Martin directeur du département d'architectes du LCC et H. Antony Mealand, directeur de la planification de la Corporation). Le plan Martin/Mealand est soutenu notamment par Holden, Holford et Abercrombie. Ce projet s'ancre autour de la Voie 11, plus tard dénommée London Wall, et imagine des immeubles de bureaux modernes ainsi que quelques logements près de St Gilles. Au sein du LCC, l'équipe en charge du projet comprend Arthur Ling, Percy Johnson-Marshall, G.C Logie et R. King.

Un peu plus tôt, en 1949, la responsabilité d'un groupe en charge des CDA au sein de la section urbaniste du LCC avait été confiée à Percy Johnson-Marshall. La première tâche de ce groupe consistait à coordonner le développement de la CDA de StepneyPoplar (CDA 9) qui devait être prête pour le Festival of Britain de 1951. Johnson-Marshall avait proposé une ségrégation verticale des modes de circulations, comme celle qu'il voulait mettre en place sur Elephant and Castle, mais sans succès. Le projet de la Voie 11 fournit ainsi à Johnson-Marshall une nouvelle occasion de réussir à mettre en place ce dispositif. Les architectes du LCC persuadent la Corporation de proposer, en conservant la densité suggérée par Holford et Holden, des tours de bureaux positionnées perpendiculairement à la voie et liées par des passerelles piétonnes. Le site est redivisé en plusieurs zones : 7,8 ha pour les bureaux, 1,4 ha pour les commerces et 4,5 pour le logement, dont 2 ha d'espaces extérieurs plantés. Les tours de bureaux le long de la Voie 11 sont placées sur des socles de 2 niveaux au dessus du sol et 2 niveaux en dessous. Toutes les entrées principales des bâtiments, ainsi que l'accès aux commerces et aux restaurants, sont placées au niveau supérieur, laissant le sol pour le parking et les livraisons. Le site devait être construit par des promoteurs privés auxquels il était demandé d'inclure au premier étage des *shopping arcades*, de manière à former un passage continu en hauteur. Les tours à proximité de la cathédrale Saint Paul sont limitées à 61 m. Le plan intègre les deux tours de 90 m issues des permis accordés par la Corporation pour la reconstruction de certains terrains sur la base de

l'ancien tracé de voies.

Percy Johnson-Marshall précise dans son ouvrage de 1966 que le dispositif de tours et de socles est emprunté au Lever Building. Les références données par le LCC et la Corporation sont le Lever Building, le nouveau centre ville de Stockholm et le principe développé par Gropius pour le Boston Back Bay. Johnson-Marshall souligne le caractère unitaire de ce dernier dispositif, qui intègre différentes fonctions et services au sein d'une unité bâtie, et dans lequel la voirie cesse d'être un élément technique isolé. A ses yeux, c'est un projet complet où il n'est pas possible de définir la voirie et les bâtiments séparément, comme l'avait déjà bien vu l'équipe de Kadleigh. En effet, c'est là une évolution du projet depuis les premières esquisses du LCC en 1953, comme en rendent compte les nombreuses photographies de maquettes des différents projets. Le premier projet proposait un principe de quatre tours posées sur des socles à patio, disposées d'un seul côté de la voie 11 (appelée par la suite « London Wall »). Ces ensembles étaient indépendants les uns des autres, suivant le modèle du *Lever Building*. A l'arrière, des barres et deux tours disposées sur de larges îlots, et orientées non pas par rapports aux voies mais suivant l'orientation du soleil. Les larges îlots sont organisés ainsi suivant le principe de plans ouverts dans une continuité d'espaces libres. Le projet de 1955 étend le principe de circulation sur deux niveaux, en reliant par des passerelles les dalles des socles dotés de grandes ouvertures. Six tours sont disposées de part et d'autre de la voie 11 et quatre passerelles enjambent la voie. Les architectes modernistes du LCC ont pu y appliquer les dispositifs préconisés par le manuel du ministère, y adjoindre la séparation verticale des flux, et proposer des modèles architecturaux du modernisme. Pour Johnson Marshall, le projet du LCC pour le Barbican est une contribution importante car il illustre le principe de ségrégation piétonne appliqué à une zone commerciale. L'étendue du réseau est effectivement important, c'est là le résultat d'un dispositif de prescription architecturale imposé à l'ensemble des acteurs des opérations sur le site.

- Les projets de logement du PHC, les propositions de Chamberlin, Powell et Bon.

L'une des spécificités du Barbican Centre tel qu'il est conçu par Chamberlin, Powell et Bon est son programme de logements dans une situation hors du commun, de par la pression foncière sur le site qu'il occupe (pl.29).

Dans l'après-guerre, le centre des grandes métropoles se tertiarise partout dans le monde. Le projet du PHC s'oppose à ce mouvement et exprime une volonté de ralentir l'avènement du tertiaire au sein de la City, afin de fournir des logements de standing dans le quartier. La justification du développement d'un ensemble de logements sur un site destiné aux activités tertiaires est avant tout politique.

En 1951, la City est dépeuplée : elle ne compte plus que 5324 résidents. En juillet 1952, les membres du Public Health Committee expriment devant la Corporation leurs inquiétudes face au manque de population résidente dans la city. En 1953, le gouvernement réfléchit à une nouvelle législation qui accorderait le pouvoir d'une autorité locale en rapport avec le nombre d'électeurs. La Corporation redoute donc de perdre son MP (député) et son autonomie politique, en étant purement et simplement incorporée au LCC.

En avril 1953, le Public Health Committee présente les sites qui, comme celui de Golden Lane, pourraient accueillir des logements. Il estime, chiffres à l'appui, difficile pour un promoteur privé de financer un projet d'ampleur pour du logement et tout aussi difficile pour la City de prendre en charge le développement de terrains supplémentaires pour le logement sans l'aide financière du gouvernement.

Ces défenseurs du logement dans la City vont également dans le sens des orientations urbaines données par le ministère des collectivités locales et du logement. Début 1955, le ministre de logement, Duncan Sandys, tout en approuvant le Country of London Development Plan élaboré par le LCC, souligne le fait, à ses yeux dommageable, que ce plan propose une augmentation de bureaux dans les zones allouées aux bureaux. En Septembre 1955, le ministre s'inquiète plus particulièrement du flux rentrant dans les grandes villes.

I come now to what I believe is a very serious aspect of the whole of this problem, and that is that all this effort and all this money is going to be wasted unless we find a way of checking at the same time the further influx into the great towns. While we are painfully decanting people into New Towns and expansion schemes, there is a tendency for their places to be filled in factories or in offices by other people coming in from elsewhere.¹⁸¹

Début 1955, le secrétaire de la City (le greffier municipal), suite aux inquiétudes face à la diminution de la population dans la City, demande à Chamberlin, Powell et Bon d'étudier la faisabilité d'une opération de logement sur un terrain de 25 acres autour de l'église St Gilles, Cripplegate. Comme je l'explique en détail par la suite, le projet de CPB met en place un dispositif d'unité de voisinage pour insérer des logements de qualité dans ce secteur de

¹⁸¹ LMA/CLA/072/01/4/ Court of Common Council, 17 nov 1955, item n°12, lettre du Ministre daté du 22 septembre, citée par Eric F. Wilkins lors de la reunion du Court of Common Council du 3 novembre 1955

bureaux de l'hypercentre londonien. C'est ce dispositif qui remporte l'adhésion du ministre. Le 28 Aout 1956, le ministre du logement soutient clairement le projet d'installer du logement sur le site du Barbican : « *a genuine residential neighbourhood incorporating schools, shops, open spaces and other amenities, even if this means foregoing a more remunerative return on the land.* » Le quartier résidentiel doit inclure un site pour l'école de filles de la City et pour l'école de musique. Ce quartier de logements s'adresse aux membres d'une classe sociale moyenne ou supérieure. L'application des recommandations du ministre exige la mise en place d'un nouveau comité, le « Barbican Committee », comprenant 16 membres, avec pour président, Eric F. Wilkins, le président du Public Health Committee de la Corporation, un acteur important de la reconstruction du quartier.

A.2. Les prescriptions pour des passages surélevés

La proposition Martin/Mealand et la proposition rivale de Chamberlin, Powell et Bon sont débattues en novembre 1955, en sous-comité. Finalement, c'est le projet de Chamberlin, Powell et Bon qui est soutenu par le ministère du logement et des affaires locales. Chamberlin, Powell et Bon ont la contrainte de respecter les niveaux imposés par le LCC. Les niveaux des passages piétons surélevés du Barbican Centre rejoignent ainsi ceux prévus pour London Wall (voie 11) (pl.30).

Un rapport de 1958 étudiant la circulation piétonne surélevée sur le site du Barbican reflète le point de vue de plusieurs professions. Sir W. Holford souligne l'encombrement des rues dans les grandes villes, le danger de la circulation automobile pour le piéton, les nuisances de la voiture (fumée, bruits, ...) et mentionne les estimations sur le futur développement du transport mécanisé, comparées à celles d'autres villes en Europe et aux États-Unis¹⁸². Ni la séparation horizontale ni les viaducs autoroutiers surélevés (pourtant proposés dans son *plan* de la City) ou encaissés, ne lui semblent convaincants. Les avantages d'un socle construit sont de procurer plus d'espace pour le parking, d'éliminer les carrefours piétons, peu praticables, et de réserver plus d'espace libre pour les employés de la City. Cette vision

¹⁸² LMA/CLA/072/01/ Mealand, H.A., « City Planning Officer to Improvements and Town Planning Committee on 11th November 1958 », in *Provision of High Level Footways in the Barbican Area. Reports of the Improvements and Town Planning and Streets Committees to the Court of Common Council*, 22 October 1959. Holford, rapport du 11 novembre 1958, in *Provision of High Level ...*, 22 octobre 1959

n'a alors ni le soutien du rapporteur de la City, ni celui de la police¹⁸³. Les accidents ne sont pas si nombreux, estime le rapporteur. Les feux ralentissent la vitesse de circulation automobile et permettent aux piétons de traverser en toute sécurité, estime la police. Tous deux défendent la vision d'un piéton pressé, peu enclin à utiliser un système de circulation surélevé qui, de toute façon, ne pourra être totalement soustrait de la chaussée.

Le 11 novembre 1959, la Court of Common Council de la City se résout à proposer la ségrégation verticale pour la circulation des piétons. Le ministre des transports, Marples, se félicite de cette réglementation concernant les passages surélevés. La responsabilité de la mise en application du système est partagée entre le Street Committee et l'ITPC. Forty, revenant sur ses premières propositions, semble arriver à la même conclusion que Buchanan, qui suggère en 1958 que la City pourrait trouver le système de ségrégation verticale moins cher que celui du *precinct* (diversion et exclusion du trafic).

Un article de Michael Hebbert¹⁸⁴ relate le développement du système de passages surélevés dans la City, tel que l'avait rêvé Holford ou le LCC. Plusieurs méthodes sont mises en place par la Corporation pour obtenir un développement unitaire des passages piétons surélevés sans avoir à faire de dépenses. Les promoteurs doivent inclure dans leurs édifices des circulations surélevées en échange de concessions sur la densité de surfaces de planchers à la parcelle. Ils sont d'autant plus volontaires qu'il leur est permis d'utiliser le vide de la circulation surélevée le temps qu'elle soit raccordée au système général. La city peut également réclamer la mise en place d'éléments de drainage, d'éclairage et de nettoyage de ces circulations. Le principe a un certain succès puisqu'en 1969, le LCC (devenu le Greater London Council - GLC) fait passer une loi devant permettre à Covent Garden, Trafalgar square, Piccadilly et Shaftsbury Avenue de prendre exemple sur le modèle de la City.

Mais très vite, des doutes naissent sur ce système. Ces circulations sont peut fréquentées. En 1969, une loi donne le pouvoir à la Corporation d'animer ces circulations surélevées avec des kiosques, des mats ou autres équipements. Seuls les passages surélevés du Barbican Centre et de London Wall, ont fonctionnés. Comme le

¹⁸³ LMA/CLA/072/01/ Respectivement Forty, F.J., City engineer, « rapport du 22 juillet 1958 » et Commissioner of City Police, « rapport du 28 janvier 1959 », in *Provision of High Level ...*, 22 October 1959.

¹⁸⁴ Hebbert, Michael, "The City of London Walkway Experiment", *Journal of the American Planning Association*, 59: 4, 1993, pp. 433-450.

suggère Michael Hebbert, cela s'explique probablement parce que seuls ces secteurs sont développés par une entité publique, tandis que dans les autres secteurs les négociations avec les promoteurs privés n'ont pas permis d'obtenir la même qualité d'exécution. Ces passages piétons ont été dessinés selon des standards minimums en termes de taille et de finition.

Ce n'est qu'en décembre 1976 que la City rend publique sa politique de circulation piétonne en publiant la carte des 30 miles (48,3km) de réseau piétons, avec la liste des 74 parties complétées ou en cours. C'est, semble-t-il, comme l'explique Hebbert, l'absence de démocratie dans la City qui permet à la Corporation de prolonger ce système de circulation beaucoup plus longtemps que les autres autorités locales d'urbanisme, et c'est l'essor du mouvement de protection des bâtiments historiques, nourri par l'arrivée des nouveaux habitants du Barbican Centre, qui met un terme à son développement. Paradoxalement, ce sont les habitants du projet le plus caractéristique du système de ségrégation verticale qui luttent pour préserver le caractère de la City, ses allées et ses cours.

Ces trois propositions présentent différentes réponses formelles. La réponse du LCC et de la Corporation s'appuie sur un type urbain issu de la culture moderniste, dont le modèle est le Lever Building. Le New Barbican Committee propose une opération très compacte et une forte imbrication des programmes. Enfin, celle du PHC présente un ensemble de logements formant un maillage de cours fermées à gradins. Ces deux dernières propositions supposent un aménagement global du site, qui s'appuie sur l'intervention d'un seul et unique acteur sur un très large terrain. Elles rendent également compte de la spécificité de l'approche des architectes du LCC. Prescrire un dispositif commun à un ensemble d'acteurs indépendants, comme le propose le LCC, paraît contraignant par rapport au principe de mise à disposition de parcelles pour la promotion privé. On comprend aussi que la mise en place d'infrastructures permettant la séparation des flux, un dispositif plébiscité par les architectes modernistes dès le début des années 1940¹⁸⁵, n'est accepté que parce qu'il est une alternative au modèle du *precinct*. Plus économique, il peut être pris en charge, grâce aux prescriptions, par les

¹⁸⁵ Tatton Brown, Aline et William, « Three-dimensional Town Planning. Part I », *Architectural Review*, septembre 1941, p84. Voir aussi et Tatton Brown, Aline et William, « Three-dimensional Town Planning. Part II », *Architectural Review*, January 1942.

opérateurs privés. Par ailleurs, si les architectes du LCC, pour ce site de l'hypercentre de la capitale, mettent en place un zoning presque monofonctionnel, *a contrario* les autres acteurs s'appuient sur une programmation mixte, telle que le suggéraient par ailleurs les agents du LCC pour les quartiers de logements. C'est cette programmation qui remporte finalement l'adhésion du ministre.

Quant à la réussite du Barbican Centre, on comprendra qu'elle tient en grande partie à la mise en place d'un dispositif urbain : l'unité de voisinage. Une conclusion majeure de Miles Glendinning et Stefan Muthesius, dans leur livre fondateur *Tower Block*, est que les urbanistes ne peuvent pas « dessiner » une communauté *ex nihilo*, et que la mise en place d'une communauté demande du temps. Le succès rapide du projet du Barbican montre que cette conclusion n'est pas universelle. L'ampleur et la rapidité de ce succès posent ainsi à l'historien, pour cette raison même, de nombreuses questions. Au moment de sa livraison, en 1982, l'opération du Barbican a suscité peu de commentaires dans la presse et a même rencontré un certain scepticisme, en particulier à cause de son principe de podium. Dès 1973, *l'Architectural Review*¹⁸⁶ le décrit comme une pièce anachronique, directement liée aux années 1950. Pourtant, cet ensemble a toujours été apprécié de ses habitants. Et en effet, ce n'est pas la moindre réussite du Barbican Centre que d'avoir su créer, en attachant des individus issus d'horizons différents à un espace compact et cohérent, une communauté soudée autour d'intérêts communs. Le projet du Barbican Centre a réussi, en partant d'une idée de communauté ancrée dans celle de voisinage, à constituer en un temps très court un groupe agissant comme partie prenante, comme « communauté », dans la planification de la City¹⁸⁷. C'est pourquoi je trouve intéressant de détailler l'évolution de l'opération au regard de l'usage de ce concept opératoire lié à celui de la programmation.

¹⁸⁶ « Model for a short-lived future », *Architectural Review*, Aout 1973

¹⁸⁷ Hebbert, Michael(1993) 'The City of London Walkway Experiment', *Journal of the American Planning Association*, 59: 4, 433 — 450

Chronique d'une opération

L'opération du Barbican Centre est conduite par l'agence de Chamberlin, Powell et Bon. Tous les trois ont été les assistants d'Eric Brown, un Royal Engineer de l'école d'art de Kingston¹⁸⁸. Powell (1920-1999) a étudié à l'« AA » avec Philip, Powell et Moya, et a travaillé comme eux en 1943 dans l'agence de Gibberd. A la AA, il était étudiant de Jellicoe et de Gibberd. Très intéressé par le paysage, il a une grande connaissance des plantes. Chamberlin (1919-1978) est une forte personnalité. Il a étudié l'architecture à l'école d'art de Kingston avec Eric Brown, après avoir suivi le cursus prestigieux d'Oxford comprenant philosophie, sciences politiques et économie. Il accorde une attention particulière aux premières phases de développement des projets, à la compréhension des enjeux de la programmation. Bon (1921-1999) est un architecte Suisse. Il a étudié à l'ETH de Zurich et a travaillé pour l'agence BBPR. Bon avait aussi travaillé trois mois pour Holford sur le *City London Plan*. Il est particulièrement sensible aux détails architecturaux. Tous les trois sont des architectes modernes, marqués par les travaux de Le Corbusier, mais aucun d'eux n'est affilié à un groupe moderniste de renommée internationale comme le CIAM ou l'Independent Group ; ceci explique peut être pourquoi la première monographie dédiée à leur travail, qui comprend plusieurs bâtiments aujourd'hui protégés, date de 2011¹⁸⁹. Outre les opérations du Barbican Centre et de Golden Lane, ils ont notamment réalisés des écoles et des bâtiments universitaires : New Hall, un ensemble universitaire à Cambridge et des bâtiments universitaires de l'université de Leeds dont ils ont élaborés le plan directeur. Ils acquièrent ainsi la réputation d'être des architectes de la grande échelle. Le projet du Barbican Centre est leur projet majeur et il occupe l'agence pendant presque 30 ans. En 1959, lors de la validation de leur projet, CPB prévoient un temps de construction de sept ans. Mais l'ensemble ne sera complété que vingt trois ans plus tard. Les premiers résidents s'installent en 1969, en même temps que l'école de filles. L'hôtel ouvre ses portes trois ans plus tard, en 1971. L'ensemble résidentiel est finalisé en 1974. La construction du complexe culturel prendra onze ans de plus. Le Barbican Centre est ainsi inauguré par la Reine d'Angleterre en 1982.

¹⁸⁸ Harwood, Elaine, *Chamberlin, Powell and Bon: The Barbican and Beyond*, London, RIBA, 2011.

¹⁸⁹ Ibid.

B.1. Un précédent : Golden Lane

L'idée de faire du site du Barbican un ensemble de logements s'inspire de la réussite de l'opération de Golden Lane, qui se trouve sur un terrain au nord du site du Barbican, le site de Bunhill Fields (pl. 31). Cette opération, tout comme le Barbican, a été portée par le conseiller municipal Wilkins et réalisée par Chamberlin, Powell et Bon. Il est intéressant de présenter brièvement cette opération dont certains dispositifs sont communs avec l'opération du Barbican Centre.

Golden Lane est une opération de logement d'un seul tenant de grande ampleur, qui s'appuie sur des sponsors publics. Début 1951, le Public Health Committee (PHC) dirigé par Wilkins avait permis à la City d'acquérir le terrain pour y développer un quartier de logements d'une densité de 80 personnes par ha, le maximum permis par le *County of London Plan*. Suite à cela, le PHC décide de lancer un concours ouvert en accord avec le RIBA en mars 1951¹⁹⁰. Le concours pour l'opération de Golden Lane attire 178 propositions, dont celle des Smithson qui met en œuvre leur principe de « *street in the air* ». La proposition lauréate est celle de Geoffrey Powell, qui s'associe avec Chamberlin et Bon pour sa réalisation¹⁹¹.

La proposition de Powell pour le site de Golden Lane relève des principes d'implantation établis par Gibberd. L'ouvrage de F. Gibberd *Town design*, n'est édité qu'en 1953. Il est donc postérieur au concours de Golden Lane, mais rend compte d'une pratique à laquelle a pu être confronté Powell au sein de l'agence de Gibberd. Les préceptes énoncés dans cet ouvrage éclairent d'ailleurs la disposition des bâtiments adoptée par Powell. Le groupe et le vide défini par l'espacement entre les bâtiments sont bien deux éléments clés de l'opération. Les bâtiments de l'opération de Golden Lane forment plusieurs cours¹⁹² reliées visuellement entre elles. L'unité d'intervention, précise Powell dans sa conférence donnée à *l'Architectural Association*¹⁹³, n'est pas

¹⁹⁰ C'est le premier concours majeur en Angleterre depuis celui de Churchill Gardens en 1945. Celui-ci était un concours pour une grande opération de logement à Pimlico et fut gagné par Philip Powell et Hildago Moya. Cette opération commence en 1950 et lance l'agence de ces deux amis de Geoffrey Powell, tout comme l'opération de Golden Lane lancera celle de Chamberlin, Powell et Bon.

¹⁹¹ *Architectural Journal* vol 115, n2977, 20 march 52 pp354, 358-62

¹⁹² Les quatre cours sont : la cour public, la cour ouverte sur la rue, la cour du centre communautaire avec son parvis, la cour intérieure et la cour de « récréation physique ».

¹⁹³ *Architectural Association Journal* vol 72, n811, april 57, p35

l'édifice mais « *the plastic form of the scheme as a whole* ». Peter Chamberlin développe cette réflexion dans un article sur la conception en trois dimensions

*What I am concerned with is the design of a group of buildings in close proximity to each other as if they were a single problem design.*¹⁹⁴

Deux éléments caractéristiques de l'opération sont mis en avant par Powell dans sa conférence. Le premier est l'aménagement du sol sur deux niveaux¹⁹⁵. En sous-sol, se trouvent des jardins plantés en creux, accessibles mais pas traversés, ainsi que la circulation des véhicules et les parkings ; les piétons circulent au rez-de-chaussée. Le second élément mis en avant par Powell est le désir de former un paysage interne vers lequel se tourne l'ensemble des bâtiments de manière à ne pas dépendre de la qualité du contexte extérieur immédiat. Ces espaces « tournés vers l'intérieur » ont pour but d'intensifier le « sens de communauté ».

Ces deux éléments font de cet ensemble un *precinct* piéton. Powell n'emploie pas ce vocabulaire pour cette opération, alors que le terme « *pedestrian precinct* » sera employé pour caractériser le même dispositif appliqué au site du Barbican. Le Barbican Centre, qui contient une école possède un degré d'autonomie qui répond plus spécifiquement à la définition de l'unité de voisinage.

Powell n'adopte pas non plus dans cet article le discours sociologisant couramment employé dans les écrits des architectes britanniques à cette époque. Bien au contraire, l'argumentaire reste architectural. Il donne une description détaillée des principes distributifs des appartements, des matériaux de façade et des sols, de la polychromie et des problématiques de maintenance. En réponse à une question du public sur les liens que devraient entretenir l'architecte et le sociologue, sa réponse est : « *more the architect is left alone the better* ». Pour autant, le projet de Golden Lane ne répond pas moins aux préoccupations sociologiques des architectes de l'époque. Il conquiert le jury du concours par son caractère de *village*, bien que dense, doté d'une place centrale. Glendinning et Muthesius relient l'emploi du terme « *village* » à l'expression « *urban village* » forgée par Elisabeth Denby et Ruth Glass, deux sociologues de l'urbain investies dans les réformes du logement depuis la fin des années 30. L'expression

¹⁹⁴ Cité dans Harwood, op.cit., Chamberlin « Architects approach to Architecture », *RIBA Journal*, vol 76 n°6 June 1969, p229-65

¹⁹⁵ Ce jeu de niveaux est justifié par la nécessité de creuser le terrain que de violents bombardements avaient réduit en un amas de 12m de débris, pour retrouver un sol connu afin d'y édifier de nouveaux bâtiments.

« *urban village* » est associée par les architectes à la capacité de l'immeuble de logement moderne à générer un sentiment de communauté. Elle peut aussi évoquer un nouvel idéal de vie dans la ville dense, idéal lié au concept de communauté. Dans les années d'après-guerre, l'expression se réfère plus spécifiquement, dans les discussions autour de l'urbanisme en Angleterre, à un degré ou un type de socialisation qui concerne un groupe important d'habitants¹⁹⁶.

Les questions théoriques soulevées dans l'article de Powell, sont celles de l'urbanité, de la centralité, de la densité et de la programmation. L'une des obsessions de CPB est que leur opération soit « *truly urban* », aussi « urbaine » que des villes anciennes.

*There is no attempt at the informal in these courts. We regard the whole scheme as urban. We have no desire to make the project look like a garden suburb. On the contrary, we want to make it look urban. Therefore, you will not find large areas of grass with informal groups of trees. The whole thing is rather rigid.*¹⁹⁷

ou encore :

*[...] the scheme aims at being urban and does not pretend that it is out in the country. It has tried to be as urban as the City itself.*¹⁹⁸

Les objectifs pour Golden Lane ainsi que pour l'opération du Barbican sont énoncés en termes de densité de logements par acre. Powell précise que le programme initial du concours sur un site réduit à 4,5 acres (1,8 ha), prévoyait : 315 appartements, un centre communautaire, des ateliers ainsi qu'un édifice pour le chauffage central. Le programme est revu en 1952 par Wilkin pour augmenter le nombre d'habitants sur le site de Golden Lane. Il s'agit de pouvoir loger 1400 personnes avec de plus petits appartements et d'augmenter ainsi la densité. En 1956, le projet se développe sur 7 acres¹⁹⁹ (2,8ha) et comprend 550 appartements, 20 commerces, un pub, un restaurant,

¹⁹⁶ Glendinning, Miles, & Muthesius, Stefan, *Tower Block: Modern Public Housing in England, Scotland, Wales, and Northern Ireland*. New Haven: Published for the Paul Mellon Centre for Studies in British Art by Yale University Press, 1994. Voir aussi Cupers, Kenny, "Mapping and Making ...", *op. cit.*

¹⁹⁷ *Architectural Association Journal* vol 72, n811, avril 1957, p35

¹⁹⁸ Ibid. Chamberlin, Powell et Bon rejettent la tradition des cités jardins en accord avec la vague de critiques du début des années 1950 contre la faible densité des villes nouvelles et leur aspect suburbain. Pendant toute l'année 1953 se déroule en effet un débat parmi les architectes anglais autour des relations entre densité et urbanité. La densité est garante d'« urbanité » pour ses partisans, comme le montre la discussion sur la densité des villes nouvelles suscitée par l'*Architectural Review*. cf. Richards, J.M., « Failure of the new towns », *The Architectural Review*, juin 1953, p28-32.

¹⁹⁹ Le site de l'opération est étendu, dans un premier temps, en novembre 1952, à Baltic street, puis, dans un second temps, en mai 1954 à Goswell Road.

un « centre communautaire ²⁰⁰ » (*community centre*), et d'autres édifices de services. C'est l'agence CPB qui suggère d'ajouter à ce programme des commerces et un pub, ce qui n'était en premier lieu pas envisageable. Associé à une place, le centre communautaire est conçu comme un hub ou un centre pour le site, précise Powell. En 1963, l'opération de Golden Lane complétée concerne 1400 habitants. A ce programme de logements²⁰¹ s'ajoute : une piscine, un court de badminton, un bowling green, une garderie, une aire de jeux, le « centre communautaire » et une salle de club, des commerces et un pub. L'opération est ainsi une véritable unité de voisinage équipée en centre ville.

Le projet de Golden Lane de CPB est parfois présenté comme un projet pionnier pour le dispositif de *maisonettes* (duplex) superposées desservis par des coursives qui compose les barres de logements²⁰². Cependant, CPB n'associent pas de réflexions théoriques à ce dispositif et c'est le discours théorique accompagnant le projet pendant des architectes Peter et Alison Smithson pour le concours de Golden Lane qui reste associé à la coursive pendant cette période en Angleterre²⁰³. Le projet des Smithson a en effet eu plus d'impact auprès des architectes que le projet lauréat. C'est au travers du projet pour Golden Lane qu'ils élaborent leur discours autour du terme « ré-identification », c'est-à-dire la constitution de groupes qui ne soient pas arbitraire du point de vue spatial. Ils opposent leur notion de *groupe spatial* à la planification par *unité de voisinage* en Angleterre ou au concept d'*unité* [d'habitation] de Le Corbusier qui isolent arbitrairement à leurs yeux des parties du tout formé par la communauté urbaine. Ils proposent un emboîtement d'échelles de communautés, associées à des échelles urbaines dont le plus petit élément est la maison et le second la rue, et vantent le caractère « organique » de leur structure par opposition à l'artificialité supposée d'une juxtaposition d'unités de voisinage arbitraires. « *The reindentification should start with*

²⁰⁰ Le « centre communautaire » permet de rassembler 180 personnes. Il comprend, d'une part, une scène, un vestiaire, une cuisine, des toilettes et d'autre part, en sous-sol un club (réservé aux hommes), une salle de jeux et une bibliothèque.

²⁰¹ Elle comprend 120 logements de deux pièces dans une tour, ainsi que six barres de logements de trois pièces en duplex, appelés « *maisonette* » en anglais. Ces duplex sont distribués par 3 coursives. La tour de logements, qui faisait initialement 11 étages, est augmentée à 16 étages, ce qui en fait à l'époque le plus haut bâtiment d'habitations.

²⁰² *The Architects' Journal*, Décembre 29, 1960, pp. 931-942

²⁰³ Ils développeront par la suite dans leurs projets pour l'université de Sheffield et leur immeuble de logements pour Robin Hood Gardens un dispositif d'accès aux logements par de larges coursives qu'ils dénomment « street » ou « decks ».

a renewal of the house-street relationship »²⁰⁴. Les fonctions de la rue sont associées à la vie sociale et à la notion de communauté. Bien qu'à cette période en Angleterre, cette notion domine les sciences sociales abordant les questions urbaines, les recherches des Smithson sur des petites communautés spontanées précèdent, selon Glendinning et Muthesius²⁰⁵, celles des sociologues Young et Willmott, qui ont mis à la mode cette notion dans le milieu des architectes. En revanche, ces réflexions semblent faire écho aux réflexions du LCC et des urbanistes praticiens depuis l'après-guerre. Communautés, emboitements d'échelles, groupements organiques sont autant de thèmes abordés par les *plans* étudiés précédemment. De même, les coursives et les *maisonnettes* du projet des Smithson²⁰⁶ sont des éléments récurrents dans le logement collectif des années 1950. La coursive distributive et les *maisonnettes* sont des thèmes du logement social dans les années 1950, comme le montre l'exposition « *Live Architecture Exhibition* » du Festival of Britain (1951). Les opérations pilotes d'unité de voisinage du LCC présentées lors de cette exposition composent aussi avec une mixité de types de logements (duplex à coursives, appartement et maison). Au début des années 1950, le LCC construit, en effet, déjà dans l'Est londonien les premiers exemples de superposition de *maisonnettes* distribuées par des coursives, sur le modèle de ce que faisait le LCC de la fin du XIX^{ème} siècle. Locaux collectifs, espaces extérieurs collectifs et coursives sont en fait des éléments traditionnels de l'histoire du logement social anglais. La coursive et le toit terrasse collectif apparaissent dès le XIX^{ème} siècle. La coursive est reconnue par les « modernes » comme une invention anglaise. Posener, dans son numéro de l'*Architecture d'Aujourd'hui* de 1935²⁰⁷ sur les premières expériences de logement social, voit l'origine de la coursive dans les réalisations de la « Société pour l'amélioration des conditions de vie des classes laborieuses » à Londres, avant les expériences du Familistère de 1859 ou de la cité Napoléon. Rappelons que le livre de l'architecte majeur de cette société, Henry

²⁰⁴ Alison et Peter Smithson, « An Urban Project », p54

²⁰⁵ Glendinning, Miles, & Stefan Muthesius, *op. cit.*

²⁰⁶ qui un dispositif commun, par exemple, aux immeubles de Roehampton Lane, construits par le LCC (1955-59), souvent désignés comme la version anglaise de l'unité d'habitation, à la "rue dans les airs" de la proposition des Smithson pour le projet pour le concours de Golden Lane, au projet de I. Smith et J. Lynn pour le Sheffield City Architect's Department (1953-57) qui s'inspire de ce dernier. Le « Cluster Block », de D. Lasdun (1952 et 1960) dissocie aussi les « cellules » de logements des circulations verticales auxquelles sont associés les services collectifs.

²⁰⁷ *Architecture d'Aujourd'hui*, juin 1935

Roberts²⁰⁸, est traduit sur l'ordre de Napoléon III dès l'année de sa parution, et que ses principes sont aussi repris pour les « Prince Consort's Model Houses » de l'exposition universelle de 1851²⁰⁹. Les premiers modèles de maison de l'exposition de Londres de 1851 introduisent des escaliers à l'air libre en façade que Roberts appelle « *galeries* »²¹⁰. Ce dispositif se retrouve en 1895, dans l'ensemble Boundary Street area construit par le LCC à Bethnal Green²¹¹. La coursive devient un élément du type de logement collectif que le LCC met en place vers 1910²¹². C'est un immeuble en brique de 4 à 5 niveaux desservi par des coursives à l'air libre. Ces immeubles bénéficient de locaux collectifs (vide-ordure, buanderie, ...) tout comme les modèles du prince Albert.

Tout comme le projet des Smithson, ceux de CPB pour Golden Lane et pour le Barbican Centre, loin d'être uniques dans leur organisation répondent à des principes partagés et assimilés par les architectes urbanistes britanniques de l'époque. CPB, en revanche, se placent clairement dans la lignée de leurs prédécesseurs et plus particulièrement, de Gibberd. Ils composent avec l'*unité de voisinage* défendu par Abercrombie et Forshaw, dans le *Dudley Report* et le *Housing Manual* de 1944. Ces documents donnent des orientations pour organiser le quartier autour d'un centre communautaire et définissent les proportions de la surface des espaces extérieurs. Ils mettent aussi l'accent sur la nécessité de différencier les circulations motorisées et piétonnes.

L'échelle de Golden Lane reste cependant bien inférieure au nombre idéal de 5000 habitants pour une unité de voisinage selon Mumford. Elle correspond à une unité résidentielle, une « *résidential unit* » de 1000 établie pour le plan de Londres par Maxwell Fry en 1938. L'échelle du Barbican correspond elle à celle de Radburn qui comprend entre 7000 et 10000 habitants et aux unités de voisinage définies par Fry ou

²⁰⁸ Roberts, H., *Des habitations des classes ouvrières*, Paris, L'Harmattan, 1998, Première édition *The Dwellings of the labouring Classes, their Arrangement and Construction*, Londres 1850

²⁰⁹ Gaskell, S.M., *Model Housing from the Great Exhibition to the Festival of Britain*, London, New York, Mansell Publisher, 1987

²¹⁰ Ces galeries desservent, dans un premier modèle de 4 logements sur deux étages, les deux appartements supérieurs. L'entablement continu donne à l'ensemble l'aspect d'une grosse maison avec une grande baie centrale à loggia. Un deuxième modèle, à Streatham Street dans le quartier Bloomsbury, est un immeuble de 5 étages, à l'angle de deux rues, dont les 9 appartements par étage sont desservis sur cour par une longue galerie.

²¹¹ Une galerie ouverte distribue 4 logements. La cage d'escalier, associée aux pièces d'eau partagées, est traitée comme une tour derrière laquelle filent les coursives ; elle se désolidarise du bâti.

²¹² Panerai, Ph., avec François, D.J., Boudier, D., *L'Architecture Anglaise de l'habitat. Reflexion sur les éléments d'un habitat industrialisé*, 1974, rapport de recherche (non publié) pour le compte de la Société Saint Gobain Industries.

Abercrombie et Forshaw²¹³. Une seconde différence notable entre Golden Lane et le Barbican Centre est l'importance des équipements présents sur le site. Golden Lane accueille des équipements de quartier alors que le Barbican Centre accueille des équipements métropolitains. Ces deux opérations sont en revanche, de part les contraintes de leur implantation, parmi les rares cas de logements compacts répondant aux critères établis pour du logement social et destinés à une classe sociale aux revenus moyens ou élevés.

B.2. Le rôle de programmiste de Chamberlin, Powell et Bon

Entre 1952 et 1953 le Public Health Committee (PHC) soumet à la Corporation des rapports qui mettent l'accent sur la nécessité de revitaliser la population résidentielle (la *civic administration*) et son électorat dans la City. Ils soulignent aussi les difficultés qu'auraient la corporation et, plus encore, les promoteurs privés à prendre en charge le développement de terrains pour du logement. En 1955, le ministre du logement Duncan Sandys approuve le *Country of London Development Plan* tout en soulignant l'insuffisance des terrains alloués au logement par le LCC dans la zone centrale de Londres. Ces propos renforcent les démarches du PHC auprès de la cour, de même que les attentes de la presse en faveur du logement.

*A lively Population : What a difference it would make to the City if within the Square Mile and in neighbouring Boroughs it had a lively population that would make full use of the many amenities available. ...*²¹⁴

En 1955, le Public Health Committee demande alors au secrétaire de mairie, E.H. Nichols, d'examiner plus en détail les possibilités de développement du logement dans la City. Fort du succès de Golden Lane, le PHC sollicite Chamberlin, Powell et Bon pour conseiller E.H. Nichols sur la possibilité d'offrir des logements à un grand nombre de personnes souhaitant payer un faible loyer. CPB remettent le 3 juin 1955 un compte-rendu dactylographié de 21 pages, signé par Peter Chamberlin, dont les conclusions seront en novembre 1955 opposées par Wilkins à celles du LCC et de Mealand, le *planning Officer* de la Corporation, et à celles du *New Committee*. Le compte rendu, qui définit un programme et évalue le financement de l'opération, s'accompagne d'une

²¹³ Ibid. p97

²¹⁴ LMA/CLA/072/01/12/ *Financial Times* du 31 janvier 1955, cité dans *Redevelopment of the Barbican Area*, report of the Special Committee to the court of common council, 19 septembre 1957

proposition d'implantation du programme sur le site des 25 acres du Barbican. Cette proposition est illustrée à l'aide d'une maquette d'ensemble, d'un plan masse à une échelle équivalente à celle du 500° (44fpi) et le détail d'appartements types.

Dans ce compte rendu, Chamberlin, Powell et Bon se posent deux questions essentielles : Comment attirer une population pour habiter la City, et comment financer le coût du terrain ? Leurs conclusions pour la dimension financière sont que les profits espérés ne sont pas suffisants pour intéresser un promoteur privé, mais qu'ils sont suffisants pour un investisseur à long terme comme la Corporation, et qu'ils justifient donc que celle-ci engage des fonds. En 60 ans, l'investissement sur le site et le bâtiment sera remboursé. L'objectif affiché est donc que cette opération soit auto-financée. Pour atteindre ce résultat, les architectes mettent en avant quatre contraintes : une échelle suffisamment large, un nombre suffisant d'activités engendrant des revenus, une attention portée à la qualité du plan et des bâtiments, afin d'assurer la continuité de la demande sur l'ensemble de la période de prêt, et enfin l'exigence que les bâtiments soient construits rapidement.

Le coût du terrain est une donnée importante lorsqu'il s'agit d'y attribuer des logements à loyers modérés. Concernant cette première contrainte, Chamberlin, Powell et Bon supposent qu'une augmentation de la densité est possible en préservant l'essentiel des « *physical amenities* ». La densité maximum permise par le *County of London Plan* est de 200 personnes par acre. Les architectes étudient l'hypothèse d'une densité de 300 personnes par acre, en précisant que celle-ci est moins importante que celle de l'habitat des classes bourgeoises d'avant-guerre dans les quartiers centraux.

Un deuxième élément pour réduire le coût du terrain est d'introduire des activités qui génèrent du revenu : commerces, restaurants, bars, hôtels, garages. CPB mettent en avant les avantages financiers liés à la présence d'une population importante, qui induit une demande importante pour les commerces et les garages, ce qui aura pour conséquence d'augmenter le prix du loyer de ces activités. Ils proposent d'inclure des activités de services, mais aussi des commerces de semi-luxe pour les acheteurs du midi.

Pour attirer les habitants, Chamberlin, Powell et Bon mettent en avant l'échelle de l'opération et son caractère urbain. Pour eux, l'opération doit ainsi se fermer à son contexte immédiat, et favoriser une ambiance urbaine, c'est-à-dire dense, plutôt que suburbaine. Elle doit aussi s'adresser à une classe relativement aisée, contrairement au

souhait de départ du PHC. Ils expliquent que les 25 acres (10,11 ha) du terrain offrent la possibilité de créer un quartier résidentiel de 7000 personnes. Ils constituent donc une surface suffisamment importante pour inclure des espaces extérieurs plantés, des commerces et des équipements de loisirs, et pour offrir un plan masse « sympathique ». De leur point de vue, les locataires qui seraient prêts à payer un cinquième de leurs revenus pour habiter dans la City attendent qu'il leur soit offert certains équipements pour ne pas être confinés entre les murs de leur maison. Pour répondre à ce besoin, l'opération doit comprendre un parking de 2000 places (500 places pour le public et 1500 pour les résidents), être un espace exclusivement piéton, comporter un chauffage collectif et des vide-ordures, proposer des activités sportives et culturelles. Les équipements culturels proposés comprennent une salle de concert, un théâtre ou un cinéma, ainsi qu'une petite salle d'exposition. Et même si ces équipements n'étaient pas justifiables commercialement, la City devrait tout de même intégrer ces services pour le succès de l'opération, afin de donner un certain « cachet » à l'entreprise, argumentent les architectes.

Ces derniers comparent cet ensemble à Dolphin Square, un ensemble spéculatif des années 30 comprenant une piscine, un terrain de squash et une cours, dessiné pour 3000 personnes et occupé entièrement en un temps raisonnable après sa construction.

Le nouveau bâtiment pour l'école de musique de Guidhall, proche de l'église, doit également contribuer à la vie culturelle de cet ensemble résidentiel. Les architectes proposent une petite salle de concert pour l'école de musique ainsi qu'un petit théâtre, qui pourraient servir aussi bien aux deux écoles qu'ils proposent d'inclure dans cet ensemble qu'aux logements. Les salles sont ainsi valorisées par la présence de nombreux résidents, qui sont une audience potentielle, et peuvent aussi être louées. Comme équipements sportifs, ils suggèrent d'intégrer piscine et court de Squash, qui sont deux équipements populaires et rentables de l'opération de Dolphin Square. La piscine qui est prévue dans cette première proposition sera finalement incorporée à l'opération de Golden Lane. Ils considèrent aussi, sans tous les valider, de nombreux autres programmes qui leur sont suggérés : reconstruire de Temple bar au sein de la City, inclure le *Weight and Measure Department*, la *City Greenyard*, incluant le bassin, les bâtiments abritant le *Lord Mayor*, *Sheriff Chariots* et *State Coach*, des garages, des ateliers et des écuries pour la police de la City, une salle de conférence en lien avec la défense civile.

Les considérations de CPB pour l'implantation du programme sur le site mettent l'accent sur trois points essentiels : le développement d'une opération mixte, logement et bureaux, le caractère urbain du développement et la nécessité d'offrir des logements exceptionnels. Les appartements doivent avoir un caractère exceptionnel sinon unique, non seulement pour des raisons commerciales mais également pour le prestige de la City.

Chamberlin, Powell et Bon soulignent aussi que la taille de l'opération offre l'opportunité de créer un quartier résidentiel avec un caractère et une identité propres, au milieu de la vie active et commerciale de la City, qui lui est ainsi complémentaire. Envisagé à cette échelle, il y aura toujours une demande pour ces logements et pour le type d'*environnement* qu'il est possible de créer autour de St Gilles. L'opération se doit d'avoir un caractère urbain, même en tant que quartier résidentiel. Il s'agit, pour les architectes, d'éviter l'apparence de la *suburbia*. La création d'un sentiment réellement urbain est ainsi présentée comme une qualité. Dans sa composition, le plan doit être plus fermé qu'ouvert, en opposition à l'informalité si caractéristique des opérations d'« *open planning* » contemporaines du bâtiment, le plan ouvert s'apparentant aux compositions modernes des logements sociaux.

L'ensemble est ainsi conçu comme un '*pedestrian precinct*'. La création d'un square autour de l'église St Gilles se fait à travers la disposition de commerces, de restaurants et de l'école de musique, de manière à « enclorre » cet espace ouvert. Le centre commercial prend la forme de deux rangées de commerces protégés par des arcades, associées à des cheminements piétons. La logique du *precinct* induit de fermer toutes les voies existantes et de maintenir la circulation des véhicules à la périphérie du site ou sur les voies souterraines qui donnent accès aux garages et aux ascenseurs. Les architectes vantent la création de cet '*oasis free from traffic*' comme un attrait pour les résidents et pour les travailleurs de la City. Cette disposition les encouragerait, selon eux, à prendre des raccourcis au travers de l'ensemble de logement, une pratique, précisent-ils, qui constitue le charme de la City avec ses nombreuses allées piétonnes. Le dessin d'un *precinct* est conforté dans cette première proposition de 1955 par les espaces extérieurs qui prennent en périphérie la forme de fossés plantés, séparant ainsi le développement résidentiel du trafic, comme le fossé autour de la tour de Londres.

CPB ne remettent pas en cause la proposition du LCC pour un ensemble de tours de bureaux le long de la voie 11 qui forme la limite sud du terrain, ni leur implantation perpendiculaire à la rue. Bien au contraire, ils préconisent d'inclure des tours d'appartements pour former une couronne en périphérie de l'opération et d'édifier une quatrième tour de commerces au croisement de la voie 11 et de Aldersgate. Cet anneau de bâtiments hauts donnerait, selon les architectes, une cohérence immédiate à l'ensemble de l'opération. Les tours et la compacité de l'ensemble permettent d'inclure une surface importante d'espaces extérieurs. Les espaces extérieurs communs sont de trois types :

- les fossés plantés d'herbe qui séparent le développement résidentiel du trafic et dégagent le pied des tours ainsi que de trois rotondes de logements placés en périphérie ;
- une grande place minérale autour de St Gilles ;
- les cours des logements auxquelles on accède par des arcades.

Les deux tiers des logements forment un maillage de cours fermées à gradins. Les bâtiments font quatre étages et sont posés sur un parking en sous-sol. Les architectes insistent sur l'atmosphère collégiale des cours : *secluded cloistered atmosphere characteristics of Albany and the Inns of Court*. Tous les logements sont traversants et ouvrent, à l'intérieur de ces cours, sur des terrasses privatives. Ces généreuses terrasses, qui peuvent être plantées, compensent l'absence de jardin. Ce dispositif de cours et son principe de compacité sont associés à celui de Hilberseimer pour Chicago, un lotissement de maisons à patio tiré de *The new City*, dans un article d'*AD* de 1956, intitulé « *Urban High Density Housing* ».

*While many designs for high blocks of flats have been developed in detail, economically planned low 'carpet' development is less familiar and the accompanying layouts deriving from Hilberseimer's thesis are interesting for their illustration of high density achieved within the limits of a low overall height.*²¹⁵

Comme on le voit, Chamberlin, Powell et Bon ont endossé pour cette étude le rôle de programmistes. Leur réponse aux demandes du PHC n'est pas une simple proposition formelle. Ils ont reconsidéré les termes et les données du problème qui leur était posé. Chamberlin explicite ce point essentiel dans un article du *RIBA Journal* :

²¹⁵ Chamberlin « Urban high density housing », *Architectural Design*, octobre 1956

*My approach to architecture... is to search for the solution within the problem ; the problem being to provide [an] environment for a specific human activity with the resources available, both physical and financial.*²¹⁶.

Cette logique de « *problem solving* » est un élément fondamental du travail de CPB et, au-delà, de l'approche des tenants de l'*urban design*. Dans cette approche, la conception d'une opération ne sépare pas la formalisation spatiale de la question du programme et de celle du financement. Les architectes sont mandatés pour réfléchir sur la faisabilité du projet, aussi bien financière que programmatique.

C'est sur la base de l'étude de juin 1955²¹⁷ que le PHC et Eric Wilkins défendent en novembre 1955²¹⁸ la faisabilité d'une opération de logements sur le site. Les critiques formulées par Wilkins à l'encontre du projet Martin/Mealand tiennent avant tout à une mauvaise prise en considération des besoins réels de la City, qui sont entièrement négligés ou sous-estimés par le Planning Department de la Corporation (ITPC)²¹⁹. Le projet Martin/Mealand propose d'occuper le site majoritairement avec des bureaux et des commerces, et ne laisse que 13 acres pour les logements, et ceci seulement afin, selon Wilkins, d'amadouer le ministre. La surface allouée au logement est à peine plus de la moitié de celle proposée par le Public Heath Committee. Les terrains contigus à l'opération de Golden Lane, au nord du Barbican et les terrains le long de Goswell Road s'ajoutent à ceux de part et d'autre de la nouvelle voie 11 pour la construction de bureaux. Le plan Martin/Mealand limite ainsi la construction de logements à des terrains en cœur d'îlots définis par des voies importantes. Il s'agit selon Wilkins d'implanter ces logements sur un terrain qui n'aurait pas attiré les développeurs potentiels de bureaux et de commerces. Leur plan envisage une opération comprenant des immeubles de bureaux de 2 à 27 étages. La zone résidentielle située autour de St Gilles loge, selon des standards de 200 par acre, 2650 personnes. Contrairement à la proposition de CPB, les programmes de commerces, restaurants, garages pouvant générer des revenus pour l'opération de logements sont exclus de la proposition

²¹⁶ Cité dans Harwood, op.cit., Chamberlin « Architects approach to Architecture », *RIBA Journal*, vol 76 n°6 June 1969, p229-65 ; 'Chamberlin Powell and Bon' in Muriel Emanuel ed. *Contemporary Architects*, London, Macmillan, 1980, p148 ; 'Men of the year 1952', *Architect's Journal* vol 177 n°3020, 15 jan 1953 p. 72

²¹⁷ LMA/CLA/072/01/ CPB, Etude adressée au Town Clerk datée du 03 juin 1955

²¹⁸ LMA/CLA/072/01/4/ Court of Common, 17 novembre 1955

²¹⁹ LMA/CLA/072/01/ Réunion du conseil le 3 novembre 1955

Martin/Mealand. Aux yeux de Wilkins, le projet que propose d'adopter l'ITPC est un projet qui conçoit la zone nord de la voie 11 comme un *eldorado* pour de potentiels promoteurs et favorise tout particulièrement l'un d'entre eux, Mr. Charles Clore, de la compagnie *Prince of Wales Properties*, qui désire développer des bureaux sur un site dédié au logement.

Wilkins affirme lors de la réunion du conseil le 3 novembre 1955 que, contrairement au projet Martin/Mealand, celui de Chamberlin, Powell et Bon prend bien en compte les besoins de la City²²⁰. Ce plan est le seul à démontrer la faisabilité de l'implantation d'un grand ensemble de logements au cœur de la City. Le plan de Chamberlin, Powell et Bon est présenté comme celui de la Corporation, le plan de Martin/Mealand comme celui du LCC.

Du côté adverse, les critiques de la proposition de CPB portent avant tout sur la pertinence d'une opération de logements sur le site. Il serait moins risqué et plus profitable de proposer un développement commercial. Aux yeux de ses détracteurs, le caractère résidentiel recherché dans la proposition de CPB crée un risque supplémentaire, en limitant le type de programmes qui pourraient s'y implanter si l'opération ne parvenait à attirer des locataires. Le dessin du projet apparaît trop dense et les espaces ouverts peu nombreux. Le principe de *precinct* et la densité de 300ppa pourraient avoir de lourdes conséquences sur le trafic dans cette zone. Quant aux parkings en sous-sol, ils sont également critiqués pour leur étendue qui induit des déviations de réseaux importantes. Enfin, l'estimation du coût de construction apparaît trop basse aux détracteurs de CPB, tandis qu'ils jugent surestimés les revenus des loyers. La première esquisse est donc refusée par le LCC, qui juge, en substance, le site projeté trop dense et doté d'un nombre insuffisant d'espaces publics.

Wilkins obtient néanmoins de la cour l'autorisation officielle pour le *Special Committee* de faire appel à des recommandations professionnelles afin d'élaborer une étude contradictoire à celle de Martin/Mealand. Les architectes des deux parties amendent leur projet en conséquence et le développent en trois dimensions. Le LCC et la City travaillent sur un plan commun révisé. Le plan de CPB intègre quant à lui des passages

²²⁰ LMA/CLA/072/01/ 4/ Court of Common, 17 novembre 1955

et des cours en contrebas, prolongeant ainsi les propositions de Holden et Holford pour des passages piétons. Ils s'associent à un agent immobilier ayant l'expérience de la location d'appartements, Goddard and Smith, pour les estimations financières. Ils s'entourent des économistes Davis, Belfied et Everest, d'un ingénieur structure, Ove Arup, et font appel à H.J. Knox pour les questions de chauffage et d'évacuation des déchets ménagers. Ove Arup et H.J. Knox avaient aussi été impliqués dans le projet de Golden Lane. Ils mettent ainsi sur pieds une équipe pluridisciplinaires et affinent la programmation de l'ensemble. Un rapport imprimé et une maquette de leur proposition sont présentés à la cour en mai 1956.

B.3. Le rapport de Chamberlin, Powell et Bon de mai 1956

Ce premier rapport officiel²²¹ de Chamberlin, Powell et Bon est agréablement mis en page, et accompagné, comme celui de 1959 qui devient un réel objet éditorial, de nombreuses illustrations, dont quatre perspectives réalisées par Gordon Cullen (pl. 32-33). Le rapport illustré fait une quinzaine de pages et contient en annexe : un résumé du rapport de 1955 ; un rappel sur la stratégie de développement des villes ; des considérations sur les écoles dans la City ; leurs échanges avec Ove Arup à propos des contraintes liées à la construction de tours de 30 étages, la couverture des voies ferrées et la construction au dessus de réseaux ; le résultat des réflexions de l'ingénieur fluide, H.J. Knox, préconisant un système de traitement des déchets sur place ; le rapport des agents immobiliers Goddard & Smith qui évaluent le coût de construction et les revenus issus des loyers. Le rapport fait ainsi au total plus de soixante-dix pages. Les remerciements montrent que quatorze collaborateurs travaillent au sein de l'agence sur le projet²²².

Le rapport commence par un rappel de la commande. Celui-ci précise les programmes retenus par le Public Health Committee pour être implantés sur le site en plus des logements et rappelle l'emprise du site qui comprend la zone au nord de Barbican. Puis une section *Research* fournit les arguments en faveur des orientations programmatiques

²²¹ LMA/CLA/072/01/5/ Rapport de CPB daté de Mai 1956

²²² Parmi ces collaborateurs se trouvent Kenneth Frampton et Michael Neylan. Kenneth Frampton n'apparaît plus dans le rapport de 1959.

prises pour le projet. Un point essentiel de leur discours est la mutualisation et le plein emploi des équipements. Les équipements sportifs proposés pour l'école sont ouverts aux locataires en dehors des horaires de l'école. Les résidents peuvent ainsi profiter d'une piscine dont le coût ne serait pas imaginable pour la seule opération de logements. CPB proposent aussi d'associer une maternelle à l'école de filles prévue pour le site, qu'ils justifient par la petite taille des appartements. Ils élaborent aussi un programme spécifique qui souligne le besoin d'un équipement culturel proposant des activités de théâtre et de musique, des expositions d'arts et des conférences. Bien qu'il n'y ait pas de demande officielle pour un tel équipement, ils identifient ce besoin et souhaitent y répondre en associant au programme originel pour l'école de musique de Guildhall divers équipements culturels (théâtre, salle de concert, cinéma, salle d'exposition). Ce programme serait bénéfique tant aux résidents qu'à l'école elle-même et à la City dans son ensemble, précisent-ils.

Leur première esquisse de projet pour le Barbican mettait l'accent sur la nécessité d'un certain nombre de commerces pour accompagner une opération de logements de cette ampleur. En 1956, l'accent est mis sur les équipements, notamment pour répondre à la modification parallèle du plan de Martin/Mealand, qui intègre dorénavant le long de la route 11 un nombre important de commerces. Tenant compte de cette modification, CPB remettent en cause l'implantation de commerces qu'ils proposaient sous la forme d'une arcade commerciale menant jusqu'à St Gilles, au centre de l'opération. Les recommandations de Goddard&Smith et celles des urbanistes de la ville qu'ils ont consultés suggèrent au contraire l'idée qu'il est préférable de placer les commerces en périphérie du site pour leur bon fonctionnement, ainsi que pour préserver la tranquillité et le caractère de l'ensemble résidentiel.

Dans la section suivante, *Principles*, la démarche de projet est clairement énoncée : il s'agit de reformuler la commande de manière à établir des *guiding principles* :

*Analysis of the research carried out and referred to both in the previous section of this report and in the appendices has enabled us to formulate certain guiding principles for the redevelopment of the Barbican area.*²²³

Cette section présente donc la synthèse des principaux objectifs à atteindre : une densité de 300ppa ; le groupement de trois écoles de manière à former, grâce à leurs principaux

²²³ LMA/CLA/072/01/5/ Rapport de CPB daté de mai 1956

équipements, un ensemble structuré d'équipements sans équivalent dans la City ; un petit centre culturel compact ; un espace libre bien composé entre les bâtiments de manière à maximiser les espaces ouverts ; un *pedestrian oasis* au sein de la zone résidentielle ; et enfin, « *an integrated solution to this whole problem* ».

Le terrain complètement bombardé donne en effet l'occasion de construire un *truly comprehensive development*, où logements, équipements et espaces libres fonctionnent non seulement ensemble mais aussi avec le contexte environnant. Les exigences d'une bonne intégration de l'opération avec son environnement demandent d'ailleurs de réfléchir aux limites de ce projet :

*From a town planning point of view it is unwise to limit study of the problems involved to an arbitrary boundary in this area, particularly as any changes in the zoning as established in the County of London Plan will require the approval of the Minister of Housing.*²²⁴

La section suivante présente la proposition spatiale. Les architectes définissent tout d'abord le terrain dédié au programme de logements : 29 acres au total, 25 au sud de la rue Barbican et 4 au nord contigu à l'opération de Golden Lane. Une attention particulière est donnée à la composition de l'ensemble, aux effets visuels qui en découlent et à la qualité de l'espace commun :

*The need to satisfy three different requirements at the same time- the provision of high density housing, schools and a generous open space- has already been stated. The idea underlying the accompanying design is, simply put, to turn the existing desert into a garden surrounded by flats and containing the schools. The layout is spacious; the buildings and the ground between them are composed to create a clear and coherent sense of order without monotony. Unhindered by traffic which would be excluded from the site, an oasis would be formed dedicated to pedestrians who, moving about the new development, would be faced with the constantly changing perspectives of terraces, lawns, trees and flowers framed by the new buildings or reflected in the ornamental waters.*²²⁵

Le registre des espaces extérieurs est celui du jardin. Ils en comportent tous les éléments: pelouse, bosquets entourés par une piste de course, jardins en creux, jardins de fleurs, jardin de haies, serre, canal, fontaines, cascade sur terrasses plantées, bassin, jardins d'eau. Au nord, la terrasse minérale du podium de parkings accueille le pavillon du *beer garden* et une scène à l'aire libre. Au sud se trouve la grande pelouse. Au cœur de l'opération se trouve le centre culturel formé par le rassemblement des différents équipements.

²²⁴ LMA/CLA/072/01/5/ Rapport de CPB daté de mai 1956, p6

²²⁵ Ibid.

Cette section présente l'opération dans son ensemble en plan et en coupe. Les coupes montrent un jeu de niveaux de sol au cœur de l'opération. Un socle de parkings d'un étage compose la façade sur la rue Barbican.

Le principe de *precinct* horizontal, c'est-à-dire la séparation horizontale des flux prescrivant une circulation automobile de desserte se double dans le projet de 1956 d'une séparation verticale. Alors que tous les parkings étaient placés dans un premier temps (1955) en sous-sol, car la desserte interne du *precinct* se faisait au niveau des rues, des stationnements sont désormais placés dans un socle qui sert de terrasse haute. Des passerelles piétonnes permettent de croiser chacune des rues périphériques au dessus du trafic automobile.

Dans la section suivante consacrée à la circulation, les architectes illustrent le principe de ségrégation verticale issu des orientations du LCC au travers de références historiques : l'opération d'Adelphi des frères Adam à Londres et une axonométrie d'une ville sur deux niveaux par Léonard de Vinci provenant toutes deux du livre de Bernouilli, *Towns and the Land*.²²⁶ Ce principe initié par le LCC devient pour le projet de CPB un dispositif de jeu de niveaux intégrés à la composition de l'espace libre, comme ils l'avaient développé pour l'opération de Golden Lane.

*In our proposal for providing means of circulation within the residential estate, the same principle of movement on different levels has been followed though not solely for the functional reason of segregating different types of traffic but sometimes for the interest and delight which a pedestrian obtains from being able to look down a well laid out garden from a raised terrace or walkway.*²²⁷

Les sections qui suivent sont organisées par type : l'école comme centre culturel, le bâtiment résidentiel, le traitement des espaces libres, la circulation du trafic, les accès à l'opération et enfin le développement des franges. Plans, coupes, élévations, coupes perspectives et perspectives détaillent chacun des édifices et leur relation avec les espaces ouverts de l'opération. Tous les niveaux des équipements sont détaillés, de même que l'ensemble des différents types de plans d'appartement.

Les logements sont de petits appartements de plain-pied ou en duplex, montant ou

²²⁶ Portnoi, A. Le bâtiment-infrastructure en Angleterre et la question de la *terrace* (1955-1975), Mémoire de DEA (Le projet architectural et urbain, Paris 8 et Ecole d'architecture de Paris-Belleville), septembre 2004. Portnoi, A. *Terrace revival. Le bâtiment-infrastructure en Grande-Bretagne 1955-1975*. Marnes - Documents D'architecture, Vol 1, 2011

²²⁷ LMA/CLA/072/01/5/ Rapport de CPB daté de mai 1956, p10

descendant, desservis par des coursives latérales ou internes au bâtiment. Les tours profitent d'une galerie périphérique qui sert de balcon pour les appartements et d'accès à l'escalier de secours. Les toits des corps de bâtiments de 6 étages forment une terrasse haute accessible. Les appartements au dernier niveau sont dotés de patios. La plupart des bâtiments sont très profonds, le centre étant occupé par les circulations et les cuisines éclairées en second jour et les salles de bain. Ces logements rendent compte de recherches typologiques qui, accompagnées par des éléments techniques de confort (de nombreux ascenseurs, le chauffage central, le système d'évacuation des déchets, la ventilation mécanique pour les pièces humides, ...) doivent être garants, selon CPB d'un standard élevé de location.

L'ensemble des fonctions en dehors du logement est rassemblé au cœur de l'opération, autour des écoles. CPB préconisent pour les équipements sportifs et culturels de bâtir un unique édifice capable d'accueillir plusieurs fonctions, en intégrant les équipements et en mutualisant leurs usages. Ces développements sont présentés dans la section traitant de l'école, dont le titre : *The school as a cultural centre*, rend compte de l'existence d'une réflexion sur le type d'équipement et le programme. Par leur travail sur l'école, les architectes ajoutent en effet une dimension nouvelle au programme initial.

The large elements (theatre, concert hall, assembly halls, gymnasia and swimming bath) of the three schools are grouped around a quadrangle on a one storey high podium near the centre of the main Barbican site ; in this way a cultural centre is created by the siting of buildings required for use by the schools but which might also be used – when not required for academic purpose- by outside bodies. This would justify the planning of slightly more generous buildings than the schools would otherwise enjoy ; for example, the theatre and concert hall might each be designed to seat about 700 to a standard which would make it possible to obtain licences for public entertainment without any difficulty ; the foyer to both the theatre and concert hall could be spaciouly designed so that they might also serve as an art gallery ; the swimming bath could be large in area, sy 100 feet by 60 feet, which is quite sufficient for water polo. The fact the three schools are sympathetic neighbours both in character and in scale is a further reason for grouping the schools together. Each gains from, and contributes to, the other. A group of building may be composed large enough to dominate the estate and form a focus, although the height of the buildings is limited to four storeys or less, thus ensuring that circulation is easy without requiring the installation of lifts²²⁸.

CPB entament ainsi une réflexion plus large sur le fonctionnement des équipements, en amont du travail de l'architecte. Les objectifs pour cette programmation sont de

²²⁸ LMA/CLA/072/01/5/ Rapport de CPB daté de mai 1956, p8

plusieurs ordres : économique, urbanistique, social, culturel. Les objectifs économiques appellent à la rationalisation, à l'efficacité et à la rentabilité des investissements et de l'emploi de l'équipement. D'un point de vue des questions urbaines, l'équipement et l'institution prennent valeur de pôles et se mettent ainsi au service du développement urbain. De point de vue social, le programme doit également faciliter le développement d'une réelle vie de quartier au sein de l'ensemble. Sur le plan culturel, enfin, il s'agit de mettre en continuité éducation scolaire et éducation des adultes.

Le principe de *precinct* comme unité urbaine associée à un équipement et, plus particulièrement, à l'école comme pilier d'une vie communautaire, correspond au dispositif de l'unité de voisinage. Mais les architectes ajoutent, ici, du fait de la localisation de l'opération, l'idée que celle-ci puisse devenir un pôle d'attraction, tout à la fois une *oasis* et un *focus* pour la vie sociale de la City dans son ensemble. C'est ainsi que pour l'opération du Barbican Centre, les programmes assemblés prennent de l'ampleur de manière à former un point d'attraction à l'échelle de la City :

It is not difficult to imagine what a vital centre of cultural activity might develop in such favorable circumstances which would act as a focus both to the social life of the surrounding residential estate and also of the City as a whole.²²⁹

En appendice du rapport se trouve un long extrait d'un discours du ministre du logement et du gouvernement local (MHLG), Duncan Sandys, du 22 septembre 1955, pour l'*Annual Conference of the Association of Municipal Corporation*. Le discours du ministre donne une légitimité au projet du PHC et réapparaît aussi par fragments dans les comptes-rendus des discussions devant la cour.

The problem of urban congestion is, I suppose, far the greatest evil in the field of local government with which we have to deal and far the most difficult. There is not enough room for people to build houses ; there is not enough room on the roads ; there is overcrowding in the streets – traffic jams, blocks, delays, long journeys every day to and from work ; and on top of that there is not enough room for amenities, sports grounds and so forth. So that altogether people are living under conditions which impose upon them a great additional strain to their nerves and their health and take up a needless amount of their time, of their wakeful hours, getting to and from their work. As a social problem I regard this as one of the foremost, which needs to be tackled with vigour, energy and courage by local authorities and by the government... There are two methods by which we are trying to tackle this problem. One is by creating New Towns and the other is by town expansion schemes.

The New Towns are mainly being created around the Greater London Area, in order to relieve the fearful congestion there. They are creating something to which I attached especial importance ; they are creating balanced communities ; that is to say, they are not

²²⁹ LMA/CLA/072/01/5/ Rapport de CPB daté de mai 1956, p6

just new dormitory areas further afield, involving still longer journeys for people to go to and from their work in the big city from which they have come...
[I come now to what I believe is a very serious aspect of the whole of this problem, and that is that all this effort and all this money is going to be wasted unless we find a way of checking at the same time the further influx into the great towns. (Cité par Wilkin, coupé par CPB)] While we are painfully decanting people into New Towns and expansion schemes, there is a tendency for their places to be filled in factories or in offices by other people coming in from elsewhere, and what is even more disturbing is the fact that new factories and new office buildings are going up and are planned to go up all the time. I hardly open my newspaper any day without seeing a fine picture of some great new office building which is going to be put up in the City of London or elsewhere. It usually says, 'Occupation date, 1957' or something of that kind. I say to myself, 'Where are we getting to?'. We are at such expense and with such effort making plans and arrangements to export a small proportion of the urban population to New Towns and expanded towns outside and, at the same time, thousands of new office workers and factory workers are being encouraged to come into the great cities. I am not at all sure that, on balance, the scales are swinging in the right way. If you create more employment by enlarging the area of industry or by building fresh blocks of offices inside a great city, you are obviously increasing the number of people who would like to live in that city. Therefore you are increasing the demand for more houses, and increasing the length of the housing lists. We must not put our heads in the sand. Together we have got to tackle this problem. The over congestion of population in the large industrial areas is a grave social and economic evil. It is a problem of great magnitude, and it is no good tinkering with it. If we mean to cure it, we must be prepared to apply bold and radical remedies...

B.4. Le rapport de Chamberlin, Powell et Bon de 1959

À la remise des projets en mai 1956, l'ensemble des *committees* de la Court (ITPC, PHC, City of London Schools, Music Committee) se réunissent en « conférences » dénommées *Working Parties* pour mener l'opération. La *working party* demande à CPB de soumettre, en coopération avec leur consultant et les officiers de la Corporation, une prévision financière complète pour ce développement non commercial. Cette prévision prend en compte le prix des terrains des écoles existantes ou la location des parkings en rapport avec les charges des écoles.

En Aout 1956, le ministre du logement et le maire acceptent de faire sur le site du Barbican un quartier résidentiel qui incorpore écoles, boutiques, espaces ouverts et autres équipements, même au détriment d'un rendement plus important du terrain. En décembre 1956, le MHLG autorise la Corporation à délivrer des permis de développement sur certains sites dans la frange commerciale du Barbican, espérant ainsi que le sujet de la zone résidentielle avancerait.

Au premier trimestre de l'année 1957 un débat oppose la proposition de Martin/Mealand et celle de CPB. Les points d'opposition sont les suivants.

- le nombre de logements et les limites de l'opération de logement ;
- la construction d'un ensemble ou le développement de blocs séparément au sein du contexte d'une *Comprehensive Development Area* (CDA) comme le propose le projet de Martin/Mealand;
- la présence d'une tour de bureau supplémentaire ;
- la conception d'un *precinct*.

Comme le rappelle le secrétaire de mairie, E.H. Nichols, le 20 février 1957²³⁰, défenseur du projet de CPB, alors que deux projets étaient considérés et que le terrain est destiné à un quartier résidentiel, fin décembre 1956, le Common Council accepte, sous les recommandations de l'ITPC, d'accorder des permis de construire pour le développement de bureaux. Le secrétaire de mairie répète sa préférence pour le projet de CPB, qui propose le maximum de logements et la réduction des bureaux. Son texte rend compte de la réception de la proposition de CPB par le PHC.

Par contraste avec la proposition de Martin/Mealand, ils sont convaincus, notamment par le travail de Chamberlin, Powell et Bon, qu'il est nécessaire de développer le site comme une unité, d'y proposer tout un ensemble de services, de frapper l'imagination pour attirer les habitants afin de provoquer ainsi le retour d'une population dans la City. Le contrôle du projet par un seul opérateur permettra, selon eux, la réalisation d'une opération résidentielle de grande densité et facilitera l'intégration des espaces et des différents usages des bâtiments. L'intégration est ainsi un objectif.

Le projet de Chamberlin, Powell et Bon est jugé comparativement le plus audacieux et le plus prometteur. L'unité est préférée à la parcellisation du terrain comme le propose le projet de Martin/Mealand. Ils optent aussi pour que le terrain au nord du Barbican soit dédié au logement.

Le Special Committee, après avoir consulté individuellement les différents comités concernés par l'opération (Coal and Corn and Finance Committee, City of London Schools Committee, PHC, ITPC), est favorable au déplacement de l'école pour filles et de l'école de musique de Guilhall sur le site du Barbican. L'école de garçons reste quant à elle à son emplacement existant pour un minimum de 10 ans. Ils suggèrent que

²³⁰ LMA/CLA/072/01/ 6-7 / Conference of Deputation, 02.04.1957

l'école de filles soit planifiée dans la partie nord et l'école de musique maintenue au coeur de la zone résidentielle considérée comme l'un des services des appartements. Ils préconisent un usage double de l'école de musique qui pourrait servir aux résidents et être combinée avec d'autres équipements telle qu'une bibliothèque publique. La densité est permise, à condition qu'elle soit liée à une haute qualité de design, appliquée sur la plus large zone possible, et que le développement de l'ensemble soit conçu comme un tout sur le modèle du *precinct*.

It further transpired that it was the concept of a Residential Precinct from which commercial traffic was excluded which enabled the higher density to be achieved such factorily in terms of design and the precinctal principle (incorporated in the Chamberlin scheme) was considered absolutely essential from a planning point of view. It enabled the development to be conceived as single entity; the elimination of fixed boundaries between blocks and the integration of circulation paths, orientation of flats and site lay-out.

Le *special committee* en accord avec les agents de la LCC, prend la décision d'augmenter la densité et de proposer des logements plus petits correspondant aux unités familiales envisagées sur les sites. Leur point de vue est que la densité importante de construction doit nécessairement être reliée à des standards de design élevés. Le développement de l'ensemble devrait s'appliquer sur une zone aussi importante que possible et être traité comme un *residential precinct* unitaire.

L'état d'avancement de la proposition de Martin/Mealand fait l'objet d'un compte-rendu d'Anthony Mealand daté du 2 avril en 1957²³¹. Une maquette et un plan masse ombré rendent compte d'un développement par îlots. Le projet comprend 19,5 acres de bureaux, 3,4 acres de commerces et approximativement 13 acres pour une opération de logements. Mealand fait d'abord valoir le travail commun sur le plan, à partir de 1954, avec les agents du LCC et Leslie Martin, l'urbaniste Sir William Holford et la Royal Fine Art Commission. Le LCC approuve le projet le 3 octobre 1955 et l'ITPC le 23 octobre 1956. Mealand insiste aussi sur l'aspect réaliste de la proposition, démontré par les nombreuses demandes de baux en accord avec le plan. Le plan décompose le site en 24 lots. Ce rapport explicite en annexe les demandes de baux pour les 24 sites et l'avancement des négociations pour chacun des sites. L'expert financier, J.E. Farrington, souligne que les zones résidentielles définies par le plan n'ont pas trouvé d'acquéreurs. A ses yeux, c'est un risque de proposer du logement pour un marché

²³¹ Ibid.

réduit de locataires potentiels et il ne tient pas compte d'un éventuel retour financier du logement dans ses calculs. Il propose de tester le marché par un projet pilote. C'est une démarche opposée à celle de CPB dont la problématique est de mettre en place un espace et un programme capables de porter une opération de logement sur le site. Tandis que la réponse de CPB présuppose le traitement unitaire du terrain, le plan de Martin/Mealand trouve au contraire dans la décomposition en lots une flexibilité essentielle à la réalisation d'un CDA.

The scheme is comprehensive both in scope and layout and its character is so blended as to provide the most attractive conditions for all those who will work or live in the area. Furthermore, with the exception of two features, which are complementary to one another (i.e. the two 27 storey blocks of offices) the scheme possesses that degree of flexibility, which is so essential in the practical realisation of a comprehensive scheme of this magnitude. The basic objective was to produce an open plan so as to make it possible to introduce large areas of open spaces, a feature which was so lacking in the City prior to war damage. This deficiency in open spaces, of course, was due to the introduction of high blocks, which also have the advantage of good lighting, free circulation of air and insulation from noise and vibration²³².

La maquette rend compte de spécifications pour le développement individuel des lots et non de l'architecture des bâtiments, bien que leurs attentes pour une écriture moderne soient spécifiées. Les voiries sont maintenues et définissent des îlots qui sont occupés par des bâtiments librement implantés. Les bâtiments sont du type tour ou barre sur pilotis, ou encore podiums ajourés. Les bâtiments de bureaux sont orientés est-ouest, perpendiculaires à la voie 11. L'implantation transversale des tours de bureaux devait améliorer les conditions de travail, selon Martin et Mealand, en réduisant le bruit du trafic. Les podiums se prolongent par quatre passerelles qui enjambent la voie. L'ensemble des bureaux est contenu dans six tours de 18 étages, le long de la voie 11, et deux tours de 27 étages, l'une à l'est près de la station Moorgate, l'autre au nord-ouest près de la station Aldergate Street. Une attention particulière a été donnée à l'implantation de deux tours de 27 étages, les « *prestige blocks* ». Leur implantation est justifiée par la proximité des stations de train qui permet d'améliorer les conditions de transport des employés. Les deux bâtiments sont liés l'un à l'autre, dans leur composition. La suppression de l'une d'entre elles jouerait sur la balance architecturale alors que l'extension de la zone résidentielle au nord, comme le propose le PHC, aurait pour conséquence l'omission d'une de ces tours, est-il précisé.

²³² LMA/CLA/072/01/6-7 / Conference of Deputation- 02.04.1957 / « Barbican Area. Martin/Mealand Plan for a Scheme for Comprehensive Development », p2

Les critiques de CPB se concentrent sur l'implantation d'une des deux tours de 27 étages, le nombre réduit de logements et le maintien des voiries existantes. Pour Chamberlin²³³ la proposition de Martin/Mealand n'est pas « réaliste » au regard des logements non subventionnés. Il n'est pas réaliste, en effet, de vouloir préserver la trame des voies existantes et en même temps donner une atmosphère de *precinct*. Ce qui est important à ses yeux, c'est de mettre en place un réel caractère de *precinct* et de répondre aux questions du trafic par un système de voies modifié. Il n'est pas non plus réaliste de penser qu'un objectif de logement excédant une densité de 200ppa peut être atteint de manière acceptable sur un plus petit site. Plus le site sera large, plus il sera apte à développer un ensemble résidentiel non subventionné pour des locataires aux revenus moyens et supérieurs. Il n'est ainsi, du point de vue de CPB, pas fondamental de préserver le tracé des voies mineures.

Pour Mealand la présence de tours permet de créer de larges cours qui devraient doter la zone d'une végétation comparable à celle de Temple ou d'Inns Court. Mais pour Chamberlin, les patios du projet ne sont pas très végétalisés et pas à l'échelle de Temple. Surtout, il relève que l'addition de bureaux sur un site auparavant occupé par des entrepôts augmente la congestion. CPB préconisent donc un maximum de logements et, plus encore, ils préconisent de dédier le secteur entier au logement. L'extension de la zone résidentielle a pour effet la disparition d'une des deux tours de prestige, celle destinée à un immeuble de bureaux du promoteur Prince of Wales limited. Aux yeux de Chamberlin, la disparition de la tour est compensée du point de vue de la composition urbaine, par un groupe de tours résidentielles plus fines qui seront plus présentes encore pour le quartier.

Mealand met aussi l'accent sur la modernité de leur plan et la présence d'éléments nouveaux comme la ségrégation verticale des piétons et du trafic, justifiée par un nombre important d'accidents qui ont lieu chaque jour dans les rues encombrées de la City. Ce principe est aussi mis en valeur à travers l'introduction de différents niveaux sous la forme de terrasses, qui offrent des situations agréables pour les clients des commerces. Chamberlin approuve le principe de ségrégation, en précisant que leur

²³³ LMA/CLA/072/01/6-7 / Special committee, Chamberlin, Powell et Bon, 1 avril 1957

projet de 1955 proposait aussi un principe similiaire. Cependant, il relève que l'application de ce dispositif dans le projet de Martin/Mealand ne résout pas le problème de ségrégation puisqu'une voie traverse la zone résidentielle. Il se refuse aussi à attribuer un caractère novateur au dispositif proposé, qui correspond à ses yeux à un « vieux principe » du « Town Planning ».

Le 11 juin 1957, une lettre du MHLG (ministère du logement) à la Corporation précise leur préférence de principe pour la proposition de CPB qui contient plus de logements et donne une meilleure impression de vrai quartier résidentiel. Le Ministre invite l'ITPC et le PHC à continuer leur discussion. Après l'analyse des informations financières supplémentaires fournies par le Special Committee, à la mi-juillet 1957, le ministère précise être disposé à donner une considération favorable pour le subventionnement du projet et demande à la Corporation le développement dans le détail du projet en cherchant à faire des économies compatibles avec « *the bold and imaginative character of the project* ».

Le terrain est divisé en trois. Il s'agit de satisfaire le désir de l'ITPC et du Council Town Planning Committee de valider un certain nombre de permis de construire pour le développement de la zone qui n'est pas affectée par les propositions de Chamberlin, Powell et Bon. (Le programme de construction de la voie 11 nécessite, en particulier, de reloger les occupants déplacés à la jonction de celle-ci et de Moorgate.) La division effectuée est la suivante. On sépare le site de 28,43 ha autour de la voie 11 des 25,05 ha du quartier sud de logement sur lequel se penchent Chamberlin, Powell et Bon, et on isole une zone de 10,13 ha, qui reste sous la responsabilité de l'ITPC et tombe sous la procédure normale de la consultation « inter-comités ». Le quartier résidentiel est dédié à une classe sociale moyenne ou supérieure. Il est demandé qu'il comprenne un site pour l'école de filles de la City et un pour l'école de Musique. La mise en oeuvre des recommandations dans la zone sud revient au comité appelé « Barbican Committee » qui comprend 16 membres, dont Wilkins. Il est aussi demandé que le Barbican Committee, chargé de suivre l'application des recommandations pour ce site, soumette ses propositions à l'ITPC.

En décembre 1957, le secrétaire de mairie demande au comité d'obtenir un rapport d'un professionnel pour un projet révisé de manière à obtenir la permission de

développement du site. Ce rapport doit être associé à une estimation financière et à la conception d'un prospectus. La fabrication d'un prospectus détaillé publié par la Corporation, avait été une proposition faite par le *Special Commitee* afin d'évaluer la demande en logement avant de lancer l'opération. Le prospectus doit inclure le projet d'ensemble, la maquette et le détail des types d'appartements disponibles, le loyer et les conditions de location. Ce prospectus est destiné à être présenté aux grandes autorités employeurs, aux agences de la City et auprès d'un large public travaillant dans la City. Le secrétaire de mairie précise que le poids des charges sur le terrain acquis est de 61 000£ par an (sujet à 50% de *grant*) ce qui signifie qu'il est urgent d'obtenir les conseils de professionnels. La Corporation demande donc à Chamberlin, Powell et Bon de continuer à réfléchir sur le projet, tout en se réservant la possibilité de faire appel à quelqu'un d'autre pour construire les bâtiments. L'agence CPB est sollicitée pour ses conseils sans qu'il y ait d'obligation pour la Corporation de prendre cette entreprise comme architecte pour la réalisation des bâtiments. Afin d'obtenir un permis de développement pour une opération de logement qui dépasse les standards de densité permise, le LCC demande à CPB de présenter un projet avec un degré de définition détaillé. CPB proposent de remettre le projet révisé, le permis de développement et le prospectus avant les vacances d'été 1958, ce qui laisse 6 mois de travail. Les estimations financières détaillées devraient être remises après le permis. Les honoraires des architectes sont évalués en fonction des directives du RIBA qui fixe ces honoraires à 6% des coûts de construction pour la mission complète d'architecte. La Corporation requiert un service partiel et l'estimation du coût de l'opération par CPB en octobre 1956 est évaluée à 9 621 000 £. Les honoraires de CPB sont donc fixés à 40 000 guinées (environ 42 000£) net duquel sont déduites les 5000 payées pour le rapport de mai 1956.

Chamberlin accepte à condition d'intégrer dans l'étude la partie Nord du Barbican, qui était vouée par Mealand au développement commercial et où Charles Clore avait proposé de construire une tour de 27 étages. Chamberlin juge que des tours de bureaux pourraient décroître la valeur d'un développement résidentiel. En juillet 1958, Wilkins fait rejeter la proposition de tours défendue par Clore qui était à l'origine de la multiplication, si féconde, des contre-projets.

Au cours de l'année 1958, de grands débats ont lieu, entre Forty, l'ingénieur de la City, Mealand l'urbaniste de la City et Holford, sur la mise en place de passages surélevés pour les piétons autour de la voie 11, comme le préconise le projet Martin/Mealand. La même année, CPB préparent plusieurs rapports. L'un porte sur la disposition des blocks de logements qui inclut l'étude des ombres portées. Un autre, porte sur les équipements. Ils élaborent aussi des rapports préliminaires spécifiques sur différents sujets : sur l'évacuation des ordures ménagères avec les ingénieurs G.H. Buckle & Partners, sur le système de chauffage et d'eau chaude, ainsi qu'un sur la couverture des voies ferrées avec Ove Arup. Toujours en 1958, CPB et une délégation du Barbican Committee (Wilkins, le président, Chester Barratt, le vice président, le secrétaire de mairie, l'ingénieur de l'opération et Chamberlin) visitent des opérations de références en Europe (Milan, Stockholm, Berlin et Venise)²³⁴. Ce n'est qu'en novembre 1958 que la Corporation donne son aval pour la préparation du rapport final. En effet ce dernier est finalisé en avril 1959, accompagné de celui des ingénieurs structures, Ove Arup & Partner, et du rapport final des ingénieurs fluides. Les estimations sont remises en juin 1959, le rapport final d'Ove Arup en août 1959. Les consultants sont : Ove Arup & Partners, ingénieurs structure, Buckle & Partners ingénieurs fluides, Davis Belfield and Everest, économistes, Goddard et Smith, agents immobilier, et Richard Southern, consultant théâtre.

Ce rapport au format à l'italienne est très illustré et élégamment mis en page, à l'instar des *plans* étudiés précédemment (pl. 34-35). Il comprend un peu plus d'une centaine de pages. CPB ont fait appel au graphiste Herbert Spencer pour la mise en page et font imprimer le rapport. Ils ont aussi recours à un maquettiste et à un photographe pour les photographies de maquette. Une nouvelle perspective est réalisée par Kenneth Browne qui fera aussi celles du rapport Buchanan. Kenneth Browne est, tout comme Gordon Cullen, un protagoniste du *Townscape*. Il écrit ses premiers articles de la série « Townscape » dans l'*Architectural Review* en juin 1952 et succède à Gordon Cullen comme *Townscape editor*. Les remerciements montrent que 32 personnes ont travaillé sur le projet. Sept d'entre elles étaient déjà nommés dans le rapport de 1956 : Mary

²³⁴ CPB mentionnent ces visites dans le rapport de 1959.

Adams, George Agabeg, Peter Deakins, John et Peter Honer, Michael Neylan et Watcyn Williams.

La disposition de l'ensemble suit le même principe qu'en 1956. En introduction, l'historique du projet est rappelé et les rapports de 1955, de 1956, sont présentés, accompagnés de quelques-unes de leurs illustrations. La présentation du rapport de 1956 est en outre accompagnée de certaines illustrations qui n'étaient pas présentes dans le rapport original : une tour à Milan de 30 étages que les architectes précisent avoir visitée en octobre 1958 avec une délégation du Barbican Committee, ainsi que deux photos du Carlton House Terrace donnant sur St James' Park, pour illustrer les « *principles of a terrace of residential accommodation rising from a podium* ». Ces illustrations rendent compte du désir de CPB d'ancrer ce dispositif de ségrégation verticale dans une histoire de la ville. Ils rappellent que ce dispositif a existé depuis plusieurs siècles, que ce n'est pas un principe nouveau mais celui des *terraces*, comme Carlton House Terrace ou Old Adelphi, par exemple. Une planche d'illustrations présente l'axonométrie coupée de l'Adelphi tirée de Bernouilli associée à un deuxième exemple de ville à étages dessiné par Bernouilli, accompagnée d'une photo de l'Adelphi et de deux ponts. Ils notent que le meilleur exemple est Venise. C'est d'ailleurs Venise qui semble être la ville de référence pour la perspective de Kenneth Brown du centre de l'opération. L'illustration montre une pelouse de plain pied avec l'étendue du lac traversée par un pont et des bâtiments sur arcades ou en rez-de-chaussée au niveau de l'eau. Il y a deux références contemporaines. La première est l'opération du centre de Stockholm, représentée par une maquette du projet et une photo de ce redéveloppement en construction, qui a été visité par une délégation du Barbican Committee en octobre 1958. La seconde est le Congress Hall construit par la fondation Benjamin Franklin à Berlin.

Si CPB soutiennent le dispositif de podium, l'idée initiale et les réglementations sont imposées par le LCC. Ils expliquent comment elles sont exploitées pour les parties résidentielles. Les réglementations permettent de séparer le trafic, de maintenir une circulation de service au niveau correspondant à celui de la rue, sans gêner les habitants, d'employer les espaces non nécessaires à cette circulation pour le stationnement et les services, et enfin de surélever les appartements donnant sur la rue bien au dessus de celle-ci. CPB défendent le principe de *precinct* entouré de voirie et

non traversé. Mais puisqu'une traversée est imposée par l'ingénieur de la City, la voie est donc dessinée tel un tunnel au dessus duquel se développe le *precinct*.

Dans la version de 1959, la coupe sur le site présente, au sous-sol, un réseau d'égouts et de canalisations, une ligne de chemin de fer, les rails devant être couverts et remplacés par un tunnel, des parkings, le bassin du lac, une pelouse accessible aux piétons; au niveau du sol naturel, les parkings sur deux étages, une rue couverte pour maintenir une traversée, des zones de livraisons, un viaduc automobile clos (au-dessus duquel se trouve une traversée piétonne) qui sera finalement abandonné, une place autour de l'église, une pelouse, des équipements, des magasins; deux niveaux au-dessus, un podium piéton avec accès aux équipements et une promenade sous arcade qui encercle les places en contrebas. Les commerces donnent sur les rues, contrairement aux premières propositions, et seuls les équipements (bibliothèque, école, école de musique, cinéma, théâtre, salle de concert - avec leurs cafétérias) sont inclus dans le secteur et accessibles depuis le podium. Le principe de surélévation, plus qu'un dédoublement du réseau des rues, met en place une terrasse haute, un lieu d'isolement, un espace public pour le temps du repos dans un quartier actif.

Les cours plantées formées par les corps de bâtiments disposés en Z ou en U sont aussi comparées aux squares ou aux parcs londoniens. Une planche de photographies rend compte de l'ambiance des squares londoniens pour exemplifier le propos. Ce rapport précise le traitement des surfaces et détaille les matériaux dans l'annexe technique. La continuité des traitements du sol (la terrasse pavée qui s'étend sous les bâtiments et les espaces plantés ou les plans d'eau qui relie et définissent les espaces extérieurs) est le garant d'une unité aux yeux des architectes. Le paysage dessiné pour l'espace principal du Barbican est à une autre échelle que celle de la ville, il contient comme dans le rapport de 1956, un lac et des chutes artificielles, une grande pelouse et une forêt d'arbres : « *as is familiar in the London parks and squares.* » Les espaces jardinés sont réservés à la terrasse ou placés dans les petites cours en creux « *where the pattern of planting can be appreciated by pedestrian moving on a higher level.* ».

Le projet du Barbican Centre fait appel non seulement au dispositif de dalle (podium) mais aussi à une composition géométrique. Esher (Lionel Brett)²³⁵, avec qui CPB collaborent au sein de SPUR, décrit *a posteriori* l'ambiance interne du Barbican en faisant référence à Boullée et Ledoux:

*there were echoes, too, of Boullée and Ledoux, of the surrealist cityspaces of Chirico and Delvaux. The great pale courts and crescent, the generous public buildings, the wide lawns and pools and terraces, the glass pyramid conservatory, promised a civilized environment on the scale of the Palais Royal or Carlton House Terrace, and unseen since*²³⁶.

Or, selon Picon, par contraste avec le baroque, l'architecture de Boullée et Ledoux

avait cherché à s'adapter à ce nouveau contexte en résistant aux effets dissolvants du mouvement plutôt qu'en cherchant à se conformer à ses tours et détours. Il en était résulté une géométrie à l'apparence stable, fondée sur des volumes simples comme le cube et la sphère, contrastant avec la complexité des trajectoires qui l'entouraient. À côté de cette adaptation résistante plutôt que servile à la circulation et aux réseaux, un autre objectif de l'architecture de Boullée et Ledoux était d'offrir un refuge aux individus en les protégeant de toute agitation superflue et en proposant des espaces permettant de réfléchir au sens de la vie.²³⁷

Le dessin du Barbican s'appuie sur une grande composition « en opposition aux formes non définies si caractéristiques de l'*open planning* contemporain », précisent CPB. La création de cet « *oasis free from traffic* » est le garant de l'attrait de cette opération pour les résidents et les travailleurs de la City.

En termes de logements, il s'agit bien de favoriser l'implantation d'une « population équilibrée et réellement résidente ». Chamberlin, Powell et Bon dérogent donc un peu aux recommandations des agents immobiliers Goddard et Smith pour les petits logements :

*The intention has been to encourage a balanced population of a truly resident nature with loyalties and interest in the City, not to provide a large number of pieds-a-terre.*²³⁸

Les logements, qu'ils soient dans les tours ou dans les « *terraces* », ont leur cuisine et leur salle de bain ventilées mécaniquement afin d'obtenir une compacité plus importante au profit des espaces extérieurs. Les tours acquièrent la base polygonale du dessin final. La forme polygonale rend compte de la volonté des architectes de mettre en place différentes relations entre ces tours selon les points de vue.

²³⁵ co-organisateur de l'exposition de 1958 Spur avec les architectes du Barbican, cf. Gold, op.cit. p116

²³⁶ Esher, Lionel, *A Broken Wave : the rebuilding of England, 1940-1980*, London, Allen Lane, 1981

²³⁷ Picon, Antoine, *Architectes et ingénieurs au siècle des lumières*, Marseille : Parenthèses, 1988, p 103. Voir aussi

Picon, Antoine, *Culture numérique et architecture une introduction*, Basel, Birkhäuser, 2010

²³⁸ LMA/CLA/072/01/17/ CPB, *Supplement Report*, mai 1959, p14

Dans la partie nord, se trouvent aussi une auberge de jeunesse, des résidences et un hôtel. La partie sud comprend l'école de filles et le centre d'arts associé à l'école de musique. Le programme comprend un théâtre, une salle de concert, une galerie d'art, une bibliothèque publique, un restaurant, des équipements de loisirs, et des équipements sportifs dont une piscine, deux courts de tennis, deux courts de badminton, quatre courts de squash, un gymnase, cinq pistes de bowling, un champs de tir miniature, des vestiaires et un club. La piscine qui semble être l'équipement sportif le plus exceptionnel est placée dans la partie nord afin d'éviter un public trop important dans le centre.

La galerie d'art est une proposition de CPB qui s'ajoute au programme déterminé par la Corporation. Pour le théâtre, la délégation visite en 1958 la nouvelle salle de concert de Berlin qui, rattachée à l'académie de musique de Berlin, est présentée comme un programme similaire à celui de l'école de Guilhall. Leur attention porte notamment sur le vaste foyer de cet édifice. Le principe de mutualisation du foyer est au cœur du programme du centre d'arts :

In designing foyers to serve the new Theatre and Concert Hall in the Barbican area we have sought to strike a balance. The fact that these foyers can serve the Theatre, the Concert Hall, an Art Gallery and restaurant justifies reasonably generous provision ; at the same time it needs not be so large as would be aggregates of a number of foyers designed to serve the above elements if they were all planned as separate buildings. [...] The latter would cater not only for those going to a play or a concert but also anybody in the neighbourhood, resident or otherwise, who may wish to eat in the middle of the day.²³⁹

L'ensemble de ces équipements est compris dans le podium de plusieurs niveaux du bâtiment. L'opération apparait donc comme un socle équipé et aménagé au dessus duquel s'élève une opération de logements. De petites axonométries frontales illustrent l'importance de ce socle pour le projet.

La conclusion du rapport présente cette organisation suivant un principe d'échelles architecturales.

The architectural scale of the scheme, therefore, progresses in three stages from the modest and often intimate layer at ground level, through the larger scale of the higher layer of long terraces reminiscent of the London Squares, to the strong vertical dimension expressed by the towers. Throughout a principal aim in the design has been to create an appearance of clarity without monotony.²⁴⁰

²³⁹ LMA/CLA/072/01/17/ CPB, *Supplement Report*, mai 1959

²⁴⁰ LMA/CLA/072/01/17/ CPB, *Supplement Report*, mai 1959, p56

Le 11 novembre 1959, le projet de CPB est approuvé dans ses principes. La Corporation doit engager un groupement composé d'un architecte, d'un économiste, d'un ingénieur structure et d'un ingénieur fluides. Le *committee* recommande de continuer avec l'équipe de CPB et de maintenir le principe de conception du projet comme « *a single indivisible project* », pour des raisons de coût, de rapidité d'exécution et parce que du point de vue technique, précisent-ils, tous les bâtiments sont étroitement intégrés, de leurs fondations jusqu'au sommet. CPB et son équipe sont nommés seuls maîtres d'œuvre de l'opération en juin 1960. Au sein de l'agence, le projet est suivi par deux équipes, l'une sous la responsabilité de Charles Greenberg, un ancien collègue de CPB à Kingston School, qui devient l'un des partenaires de CPB en 1960 et de John Honer, qui travaillent sur le centre d'arts ; l'autre sous la direction de Christof Bon, responsable des détails communs à l'ensemble du site.

Penser la grande échelle et penser l'architecture comme résolution de problèmes sont deux caractéristiques majeures du travail de ces architectes. La conclusion générale du rapport de 1959 sur l'échelle de l'opération est très révélatrice à cet égard.

To bear in mind all these needs while considering the potentialities of the large, barren site and its surroundings presents a most complex but challenging opportunity; for it only rarely happens in the centre of an old city that a large and clear intention coincides with a large and clear site. This unique opportunity makes it highly desirable to take a long view if the many conflicts of interest are to be held in perspective. In some ways the very scale of the project makes it practicable to seek radical yet essentially straightforward solutions to problems which – if considered in isolation- might appear intractable.²⁴¹

Ce texte reflète d'abord l'importance accordée à l'échelle du projet. Il souligne ensuite le rôle de la recherche d'une « *solution to problems* ». Ces deux principes ont été appliqués au projet de Golden Lane et au Barbican Centre. A travers Golden Lane, CPB ont pu mettre en place une série d'outils pour l'intervention à grande échelle : la grande composition géométrique, le *precinct* piéton, la densité, la typologie des appartements et la programmation sur les équipements. Le projet du Barbican Centre leur donne une occasion de développer ces outils de projet et leur méthodologie. Outre le poids politique du PHC, ce sont ces méthodes de projet plus que la simple qualité architecturale qui auront raison des objections de l'ITPC. Chamberlin résume leur approche dans une conférence dont voici un passage-clé, déjà cité :

My approach to architecture... is to search for the solution within the problem; the

²⁴¹ LMA/CLA/072/01/17/ CPB, conclusion, *Supplement Report*, mai 1959

*problem being to provide [an] environment for a specific human activity with the resources available, both physical and financial.*²⁴².

Le mot « environnement » n'est pas très souvent employé par Chamberlin. Il est ici employé en 1969, mais il était déjà employé en 1955 pour définir des objectifs du projet du PHC.

*We are therefore confident that, if carried out on the scale envisaged, there would always be a demand for flats in the sort of environment which could be created round the Church of St Gilles.*²⁴³

Il signifie pour Chamberlin un cadre de vie. Theys²⁴⁴ relève la définition du terme à la fin des années 1950 dans l'Encyclopædia Britannica : surtout employé par les professionnels de la planification urbaine, il englobe à la fois le milieu physique et social, pour désigner « l'ensemble des dimension non techniques – et en particulier des dimensions sociales – liées à la structuration ou à l'aménagement des grandes villes ». L'emploi du terme détermine pour Chamberlin une directive de projet : la construction d'un environnement total. Le principe d'environnement total détermine un changement d'échelle de l'objet architectural. La problématique du mouvement du *comprehensive development* renvoie à l'échelle d'intervention. Selon Chamberlin, le Barbican Centre, envisagé à une grande échelle, permet de créer un « environnement » qui assure une demande permanente pour les logements. En termes de réponse architecturale, le problème est appréhendé sous la forme d'un projet global et à partir de la définition d'un environnement spécifique, garanti par la conception d'un fragment autonome financièrement et fonctionnellement. Le programme est élaboré pour que l'opération soit autosuffisante. La densité et l'apport d'équipements constituent les conditions de rentabilité et de financement de l'opération.

²⁴² Cité dans Heathcote, David, *Barbican: Penthouse Over the City*. Chichester, West Sussex, England: Wiley-Academy, 2004 ; Chamberlin « Architects approach to Architecture », *RIBA Journal*, vol 76 n°6 June 1969, p229-65 ; 'Chamberlin Powell and Bon' in Muriel Emanuel ed. *Contemporary Architects*, London, Macmillan, 1980, p148 ; 'Men of the ear 1952', *Architect's Journal* vol 177 n°3020, 15 janvier 1953 p72.

²⁴³ LMA/CLA/072/01/ CPB, étude daté du 03 juin 1955

²⁴⁴ Jacques Theys, « Trois conceptions irréductibles de l'environnement », in Coutard, Olivier, Lévy, Jean-Pierre, *Ecologies urbaines*, Paris, Economica, 2010.

B.5. Le Barbican Centre

Le Barbican Centre est exceptionnel par son échelle et son programme. L'opération comprend environ 2100 logements pour 6500 habitants répartis entre trois tours de 43 étages, ce qui en fait les plus hauts bâtiments résidentiels d'Europe de leur époque, et un groupe d'immeubles de six étages organisés autour de grandes cours paysagées. Elle contient un lac et des chutes artificielles, une grande pelouse et des jardins en creux plantés. L'ensemble est construit au dessus d'un podium piéton qui comprend les services et les équipements. Le principe de surélévation avait pour objectif d'offrir un lieu d'isolement, un espace public pour le temps du repos dans un quartier actif. Les tours profitent d'une galerie périphérique qui sert de balcon pour les appartements et d'accès à l'escalier de secours. Les murs des façades extérieures sont porteurs. Initialement conçus comme devant former une résille structurelle périphérique, ils acquièrent leur dessin final suite aux recommandations d'Ove Arup, l'ingénieur structure, qui suggère d'utiliser des poutres périphériques de grande hauteur. Celles-ci deviennent les éléments de parapet caractéristiques de l'opération. Si l'opération est souvent apparentée au brutalisme, ses architectes n'ont pas revendiqué cette filiation et ne faisaient pas partie des groupes d'avant-gardes anglais qui ont porté ce mouvement à la fin des années 50. Bien que le dessin des parapets ou des attiques s'inspire de façon évidente des formes corbuséennes, l'usage du béton brut découle simplement de l'intérêt des architectes pour la construction. Les premières esquisses proposaient une structure avec remplissage, favorisant des méthodes de préfabrication à grande échelle. L'ensemble devait aussi, à l'origine, être revêtu de carreaux de marbre blanc. Mais l'ingénieur Ove Arup propose, à la place d'une structure en béton précontraint, que l'ensemble de l'opération soit réalisée en béton coulé sur place, notamment pour réduire son coût. Les architectes choisissent alors une finition en béton pour les parties émergentes du podium et un revêtement de céramique pour les espaces publics au centre de l'opération. Le béton est constitué d'agrégats de granit qui permettent une finition bouchardée, responsable de la couleur sombre du bâtiment les jours de pluie.

Dans les tours de logements, chaque niveau est occupé par trois appartements de 4 ou 5 pièces. Les bâtiments de six étages abritent soit des logements traversants de 3 ou 4 pièces très profonds soit des logements en duplex desservis par des coursives latérales ou internes aux bâtiments.

Les logements sont à l'image des appartements modernes américains, dotés de cuisines

et de salles de bain ventilées mécaniquement pour obtenir une compacité plus importante au profit des espaces extérieurs. Les cuisines sont également pensées comme des espaces minimum et efficaces : réfrigérateurs, fours, lave-vaisselle sont intégrés au plan de travail et l'ensemble est préfabriqué hors site. Un dispositif de lavabos à broyeur est relié à un système de centralisation des ordures ménagères de manière à limiter les ordures au sein de chaque appartement²⁴⁵.

Entre 1960 et 1969, quatre événements ralentissent le déroulement du projet. Tout d'abord, la mauvaise qualité du sol engendre des difficultés pour couvrir les voies de chemin de fer qui traversent le site. Leur tracé sera rectifié et les rails seront montés sur caoutchouc afin de limiter les vibrations. En 1961, le projet est aussi retardé par un désaccord avec le LCC concernant les cuisines en second jour. Alors que pour CPB ces éléments techniques de confort garantissent un loyer élevé, le LCC craint que ces pièces fermées ne sachent répondre au besoin quotidien de la ménagère qui y passe une grande partie de son temps²⁴⁶. Un compromis est trouvé, sur la base d'un appartement témoin, par l'ouverture des cuisines sur les séjours. Cette critique sociologique restera attachée à l'opération du Barbican. A la livraison du bâtiment, en effet, l'*Architectural Review* accusera la *Corporation* d'avoir construit du « logement subventionné pour les riches ²⁴⁷ ».

Le chantier des bâtiments de logement commence en 1963, mais trois ans plus tard, en 1966, une grève très importante se déclare au sein de l'entreprise de construction, arrêtant les travaux pendant un an. L'entreprise quitte ainsi le projet en 1968, pointant le coût de la grève, mais aussi les exigences de qualification trop élevées pour ses ouvriers. La *Corporation* est accusée d'avoir sous estimé l'ampleur de la mission.

Enfin, en 1962, le rattachement de l'école au centre d'arts est remis en cause. Le programme du centre fera l'objet de discussions pendant une dizaine d'année. Anthony Besh, qui est invité à diriger le centre d'art, visite en compagnie de Peter Chamberlin les nouvelles salles de concerts en Europe et aux Etats-Unis et formule un certain

²⁴⁵ Heathcote, David, *Barbican: Penthouse Over the City*. Chichester, West Sussex, England: Wiley-Academy, 2004

²⁴⁶ Tatsuya Tsubaki (2012) : 'Model for a short-lived future' ? Early tribulations of the Barbican redevelopment in the City of London, 1940-1982, *Planning Perspectives*, 27 :4, 525-548

²⁴⁷ « Model for a short-lived future », *Architectural Review*, Aout 1973

nombre de recommandations concernant la taille des salles et leur performance visuelle et acoustique. La salle de concert s'agrandit alors pour accueillir un orchestre en résidence et le théâtre pour accueillir une compagnie. En parallèle les programmes de la galerie d'art et de la bibliothèque sont également élargis (pl.36). En 1974, lorsque l'ensemble résidentiel est complété, le coût du développement, initialement estimé à 17 millions de Livres en a coûté plus de 70. Le centre culturel en coûtera encore 150 de plus.

Le centre d'art correspond à la dernière phase de l'opération et doit s'inscrire sur un site restreint. L'insertion du centre d'art se fait ainsi en grande partie sous le niveau du podium. La salle de concert est enfouie dans l'épaisseur du podium sur une hauteur de 5 niveaux. La salle de concert compose avec un revêtement de différents types de bois et des fauteuils de cinq couleurs différentes, contrastant fortement avec le béton du foyer. Elle propose un espace horizontal, tandis que la salle de théâtre, profondément enfouie dans les niveaux du podium elle aussi, se développe verticalement. Cette dernière est taillée sur mesure pour la Royal Shakespeare Company (« RSC »). Les objectifs assignés à la salle conçue par Chamberlin, Powel et Bon, en collaboration avec John Bury, qui dirige le RSC et intervient comme consultant sur l'opération, sont de fournir le maximum de places dans un espace limité et de favoriser le contact entre le public et les acteurs. Aussi la distance entre la scène et la dernière rangée de fauteuils ne dépasse-t-elle pas 20 m et l'acteur peut-il voir tous les visages des spectateurs sans avoir à bouger la tête. La salle de cinéma est enfouie au niveau le plus bas du podium, celui des stationnements. Cette salle peut aussi servir de salle de conférence, puisque le programme développe cette fonction pour le centre ; elle est donc équipée de cabines de traduction.

Seules la galerie d'art, la bibliothèque, l'entrée du foyer et les serres sont visibles de l'extérieur. Etant au cœur de l'opération et partiellement enfoui, le centre d'art pose un problème d'accessibilité. Pour les piétons, l'accès au foyer du centre d'art se fait depuis le podium, devant le lac. L'accès des voitures et des taxis s'effectuent par la voie souterraine. Cette complexité des circulations est un thème architectural pour le foyer, qui compose avec différents dispositifs : superposition d'escaliers, double hauteurs, espaces compressés, de manière à créer des perspectives à plusieurs points de fuites comme dans la perspective piranésienne. La bibliothèque, visible depuis la terrasse du lac, revêtue de carreaux blancs, bénéficie d'un très bon éclairage naturel. La galerie

d'art, au premier étage, se développe sur deux niveaux. Elle s'ouvre sur un jardin en creux, qui sert de « cour de sculptures ». La serre, quant à elle, est un jardin d'hivers, avec restaurants et cafés.

Retour sur la méthode

C.1. « *New Town within the Cities* » : une entente théorique entre le LCC et Chamberlin, Powell et Bon

Dans le cas du projet du Barbican Centre, les architectes du LCC valorisent la collaboration entre acteurs publics et privés, tandis que CPB défendent l'implantation de logements au centre. Le LCC et CPB préconisent en commun d'intervenir sur un large site et souhaitent une séparation verticale des types de trafic. De même, les propositions du LCC composent, tout comme celles de CPB, avec un socle d'activités et de commerces sur plusieurs niveaux et des corps de bâtiments mono-fonctionnel au-dessus. LCC et CPB s'opposent néanmoins dans leurs méthodes d'intervention. Les premiers favorisent la prescription architecturale et pensent être à même d'imposer des règlements aux différents promoteurs privés qui développeront le site, tandis que les seconds privilégient un unique maître d'ouvrage et architecte, impliquant une opération unitaire. Le travail des premiers amène à un morcellement des espaces extérieurs alors que celui des seconds recherche la construction d'un espace commun de grande ampleur. Mais ce qui différencie avant tout le travail des deux équipes est le travail de programmation effectué par CPB. Ces derniers formulent en effet une réponse programmatique qui débouche sur une réponse financière et formelle.

Si CPB et le LCC s'affrontent autour du projet du Barbican Centre, ils s'accordent cependant théoriquement sur les qualités d'urbanité d'un centre ville. Depuis 1957 Chamberlin est impliqué, tout comme Percy Johnson-Marshall, Hubert Bennett (successeur de Leslie Martin à la tête du département d'architectes du LCC), Arthur Ling, William Holford et Walter Bor, dans le groupe de pression SPUR pour le renouvellement urbain dirigé par Lionel Brett.

Le projet de logements au centre de la City profite, en fait, du mouvement à l'encontre de la forte pression commerciale sur le développement des centres villes, qui a pour

conséquence la diminution du nombre de logements en centre ville et le développement de banlieues dortoirs. Ces préoccupations sont celles, dans la deuxième moitié des années 50, de l'*Urban Renewal*. Elles donnent lieu à la création d'un groupe de pression SPUR (Society for Promotion of Urban Renewal) et à une publication conjointe du ministère du logement (MHLG) et des transports sur le renouvellement urbain en 1962, qui précède le rapport de Buchanan. Selon Muthesius et Glendinning, le mouvement de l'*Urban Renewal* est lié à la conjonction de différents facteurs : le malaise du ministère du logement vis-à-vis de l'étalement urbain, le désir d'impliquer le secteur privé dans le développement urbain, l'opposition des urbanistes du ministère au développement morcellé des villes, la pression des architectes du groupe SPUR pour une urbanité plus dense, et la pression exercée par Arthur Ling pour que les subventions au redéveloppement des villes s'appliquent à d'autres zones que les seules zones insalubres et qu'elles couvrent les développements privés.

Le manifeste de SPUR de 1960 est reproduit dans l'ouvrage de Lionel Esher (Brett) « A Broken Wave » de 1981. Muthesius et Glendinning y font également allusion et plus récemment, il a fait l'objet d'un article²⁴⁸ de John Gold et d'une dizaine de pages dans son ouvrage *The Practice of Modernism*²⁴⁹. Mais l'impact de ce groupe de pression n'est pas évident à évaluer. Ce qui importe ici est de souligner l'existence de valeurs communes aux partis qui s'affrontent dans le cadre du projet pour le Barbican. La ligne de réflexion du groupe SPUR est la qualité de la vie urbaine, préférée à celle en banlieue ou dans la vie rurale. L'influence de ce groupe, constitué en 1958, se retrouve dans les discussions initiées par les congrès des CIAM 7 et 8, respectivement en 1949 et 1951, autour du thème « Heart of the City ». Appartiennent aussi à la postérité du SPUR l'exposition « Turn Again », organisée par le Mars Group au London's Royal Exchange en juillet 1955 et la conférence « Housing the City Dweller » organisée le 24 janvier 1957, qui rencontre un grand succès et donne naissance à un comité de réflexion portée par Percy Johnson-Marshall et Shankland du LCC.

Par rapport au principe d'unité de voisinage suburbaine, le groupe SPUR défend le principe de *New Town within the Cities*, c'est-à-dire le développement de nouveaux

²⁴⁸ Gold, John R., « A SPUR to action?: The Society for the Promotion of Urban Renewal, 'anti-scatter' and the crisis of city reconstruction, 1957 – 1963 », *Planning Perspectives*, Vol. 27, No. 2, April 2012, 199 – 223

²⁴⁹ Gold, John R., *op. cit.*

centres compacts suburbains, et propose de réintroduire des quartiers résidentiels au centre ainsi que de disperser les bureaux et les industries locales dans la banlieue d'ortoire. Percy Johnson-Marshall résume ainsi ce dispositif :

[...] une série de zones de nœuds interconnectés d'un nouveau type ; chacun suffisamment grand pour former des micro-villes au sein d'une macro-ville, et chacun avec son propre noyau autonome. Dans un sens, c'est une évolution de la forme historique de l'unité moyenâgeuse, pour former une grande constellation autour du cœur de la ville.²⁵⁰

Ling dans une conférence au RIBA en 1962 « Urban Renewal – Piecemeal or Planned ? ²⁵¹ » donne une définition de l'*urban renewal*. Il précise que le terme provient des Etats Unis et qu'il en reprend telle quelle la signification, à savoir : une action positive de conservation, réhabilitation et redéveloppement qui donne une nouvelle vie physique et sociale à une zone urbaine. Gold explique que ce terme de *renewal* apparaît dans l'US Housing Act de 1949 et est le titre même de celui de 1954. Aux Etats-Unis, le programme d'*urban renewal*, qui avait aussi une dimension « raciale », devait permettre, comme le dispositif d'îlots insalubres parisiens, de nettoyer des quartiers entiers en utilisant des fonds publics et la revente des terrains pour le développement privé. Ling retient de l'*urban renewal* américain la collaboration entre le privé et les autorités publiques, qu'il s'agit de favoriser y compris pour les zones urbaines de périphérie. Mais il précise qu'avant tout il doit y avoir un « *town design* » qui résout les problèmes de communication, de commerce et de résidence de façon globale et qu'il est essentiel de prendre en compte l'aspect humain de l'*urban renewal*. Il oppose le *renewal* au *slum clearance*, valorisant les quartiers insalubres existants pour leur aspect compact, urbain et convivial dans la veine des recherches de Willmott et Young : « *there is usually nothing wrong with their layout or their density* » écrit-il. Pour les supporters anglais du *slum clearance*, il s'agissait plutôt de faire revenir des contribuables en centre ville et de favoriser la régénération économique des centres, la rationalisation du dessin urbain, la reconstruction et la préservation des quartiers résidentiels. Ce que signifie le renouvellement urbain pour SPUR est détaillé dans le rapport « SPUR 1960 Report », en février 1961.

Il y est précisé que les « Renewal Techniques » dépendent tout d'abord de deux « règles invariables » :

²⁵⁰ Johnson-Marshall, Percy, *Rebuilding Cities*, Edinburgh, Edinburgh University Press, 1965

²⁵¹ « Urban Renewal – Piecemeal or Planned ? », d'après une lecture de la RIBA du 12 novembre 1962, tiré du *Journal of RIBA*, vol 70, n1, January 1963, p9-15

Two invariables rules if effective planning is to be possible are that :
a. The unit of redevelopment should be large enough for the purpose
b. Phasing should be contrived so that each phase produces a civilized environment.

Par ailleurs, la collaboration des autorités publiques avec des investisseurs privé est un point important, tout comme la nécessité d'accorder la prédominance du point de vue de l'environnement de ceux qui habitent dans les villes et utilisent les nouveaux bâtiments. Si ces dernières considérations sont perdues, c'est celles des profits des promoteurs ou le confort de l'automobiliste qui prédominent, est-il souligné. Les membres de SPUR ont en commun la lecture de l'étalement urbain comme un danger pour l'intégrité et la vitalité des villes. Le groupe s'oppose à la stratégie de décentralisation et défend les valeurs d'urbanité et les plaisirs de la vie urbaine. Gold note que les membres étaient habités par une nostalgie de l'ordre social urbain basé sur des « *warm place-based communal relationships* » ce qui déterminait leur désir de densités plus importantes pour les logements, une alternative à l'étalement urbain. Ses membres détestent la banlieue, considérée comme socialement et moralement appauvrie. Enfin, les membres de SPUR croyaient à la nécessité de faire un environnement urbain approprié aux temps modernes. Ils défendaient de ce fait notamment la circulation sur plusieurs niveaux. Ils partageaient l'intérêt pour le *Renewal*, donc pour des projets imaginatifs de grande ampleur intégrant mairie, bibliothèque publique, gare routière et garage, avec l'industrie de la construction, qui y voyait de nouveaux marchés et incitait ainsi les architectes à construire et à penser grand.

L'implication de CPB dans ce groupe est réelle. SPUR organise une exposition en 1959, « *the Living Suburb* », dont deux des thèmes sont, la circulation sur plusieurs niveaux et la construction de villes nouvelles au sein de villes existantes. Bon conçoit la scénographie de l'exposition prise en charge par l'agence CPB. Les trois architectes sont aussi à l'initiative d'un projet théorique, « *Living Suburb* » qui fera partie de l'exposition. C'est une étude pour la régénération de Boston Manor, un quartier de l'ouest de Londres²⁵², qu'ils réalisent avec deux employés du LCC, Graeme Shankland

²⁵² Peter Chamberlin, Geoffrey Powell, Christoph Bon, Graeme Shankland, David Gregory Jones and Fred Millett, 'The Living Suburb', *Architecture and Building*, vol 33, September 1958, pp323-62 et octobre 1958, pp365-373.

et D.G.Jones, et F. Millett, un artist designer. Le projet, fortement inspiré par le projet de Vällingby en Suède, propose une ville nouvelle pour 29500 personnes pour une densité de 336/ha au sein d'une aire urbaine existante. Cette ville comprend six tours de trois étages, quatre bâtiments ilots à cour centrale de six étages, des logements de deux étages autour de jardins, des appartements et des maisons à patio. Sur trois niveaux, au dessus d'une station de la ligne de chemin de fer de Piccadilly, se trouve le centre. Le centre est associé à des niveaux de garages, d'entrepôts et de commerces dont le toit sert de jardin. A coté de la gare, se trouve un complexe de loisirs comprenant, un petit théâtre, un cinéma, une bibliothèque, des restaurants et des cafés. Le projet de Hook New Town, la ville nouvelle du LCC, qui est analysé dans le troisième chapitre, dont l'un des architectes est Graeme Shankland, fait certainement écho à ce travail. (pl.37)

C.2. La méthode de travail de Chamberlin, Powell et Bon appliquée au plan de développement de l'Université de Leeds (1960)

L'approche qu'adoptent CPB est définie dans le plan de développement pour l'Université de Leeds²⁵³ de 1960 (pl. 38). CPB sont recommandés auprès du maître d'ouvrage par Leslie Martin pour leur capacité à concevoir à grande échelle²⁵⁴. Leur maîtrise de la grande échelle apparait dans leur attention aux problèmes posés par les opérations dont le programme n'est pas complètement défini. Dans la préface, Chamberlin rend compte clairement de la méthodologie mise en place par la prise en compte de l'étendue du problème posé et la formulation d'un programme :

- 1. Architecture has been defined as 'the control of space to encompass a human activity'. This definition implies that, before architects can begin to consider how space might be controlled and given meaning as an art expressed in terms of building materials and forms, it is necessary for them to understand the human activity which needs to be provided with internal or external space, sheltered from the weather, protected from other disturbing influences, or otherwise 'encompassed'. To state the obvious, one must first know what is the problem before considering how it can be solved, how much land will be needed, how long it will take, or how much it will cost. »*
- 2. ideally, when first considering a problem in architectural development, architects hope to be able to set reasonably exact limits to the building programme. [...]*

²⁵³ Chamberlin, Powell et Bon, *University of Leeds. Development plan 1960. Being a report on proposals for the way buildings could be planned and laid out to accommodate both the present needs and the growth in the size of the University which may be expected during the coming decade*, Avril 1960

²⁵⁴ Harwood, Elaine, *Chamberlin, Powell and Bon: The Barbican and Beyond*, London: RIBA, 2011, p85

Ce point revient régulièrement dans le rapport :

Before approaching the problems involved in preparing a layout plan for the future development of new building for the University we stressed that it was necessary to anticipate the nature of the problems involved, both in their broad implications and in their detailed requirements. This led us to make a forecast not only of the space likely to be required by the various departments but also of the actual type of accomodation which would probably be needed ; this enabled us to envisage certain different forms – some repetitive, others not – which seemed to be appropriate for the new buildings²⁵⁵.

et en conclusion :

1. In the introduction to this report six questions were postulated : what is the problem ? How can it be solved ? How much and what type building will be needed ? how much land will be needed for this building ? how long will it all take ? How much will it all cost ? The problem has now been studied and a solution proposed in terms of building volume, ara of site required, time needed to carry out the proposals and the probable amount of capital expenditure involved.²⁵⁶

CPB se retrouvent ici confrontés à la problématique de la croissance des bâtiments institutionnels, comme l'ont été Llewelyn Davies et Weeks²⁵⁷ (qu'ils remercient pour leurs conseils concernant les relations à développer entre l'hôpital et l'école de médecine) pour le programme des hôpitaux.

Il semble intéressant d'examiner ici brièvement ce projet afin de mettre en évidence le développement de la méthode de CPB pour un programme qui n'est pas celui d'un ensemble résidentiel. Par ailleurs, le document présentant le projet est fait pour être largement diffusé. C'est un bel ouvrage de 143 feuillets mis en page par le graphiste de renom Herbert Spencer, comme celui du Barbican Centre de 1959, et qui comprend de nombreuses illustrations. En avant-propos, le *vice-chancellor* de l'université, Sir Charles Morris, indique que le document de présentation du plan de développement, à l'origine destiné au seul conseil d'administration de l'université, est publié pour qu'il soit le plus largement diffusé. Le plan de développement élaboré par CPB devient le projet d'extension d'université le plus connu d'Angleterre à l'époque, note Muthesius dans son ouvrage dédié aux Universités d'après-guerre. Ce sont, d'après lui, les méthodes mises en place pour ce plan qui lui procurent sa notoriété.

The greater togetherness demanded by the educationalists and academics in England led the architects to study much more intensively the nature of interaction between departments. The Leeds plan of 1960 was the first to investigate quantitatively all contacts,

²⁵⁵ Chamberlin, Powell et Bon, *University of Leeds. Op. Cit.*, p72.

²⁵⁶ Ibid.

²⁵⁷ Les protagonistes du débat sur la croissance incluent Llewelyn Davies, Leslie Martin, les Smithson, Doxiadis, Weeks et Peter Cowan. La revue de la Bartlett publie pendant une petite décennie des textes sur le processus de croissance des édifices

*all movements, between all parts of the campus and the architects' extraordinarily complex diagram was often reproduced.*²⁵⁸

En effet, une attention particulière est portée à la collecte de données. Afin d'avoir la compréhension la plus complète des questions qui leur étaient posées pour ce projet, et de manière à analyser les besoins de l'université, Chamberlin a discuté avec l'ensemble des directeurs de l'enseignement, avec des administratifs et des étudiants, et a eu accès à l'ensemble des données de l'université. CPB produisent de nombreux diagrammes à partir d'interviews, des données collectées et de questionnaires envoyés aux différents départements pour définir leurs besoins. Ces graphiques illustrent notamment le fonctionnement de l'université et des départements, les relations entre les différentes facultés. CPB s'attachent aussi à définir certains termes employés de manière à classer leur données (*'Special studies' students, Attendant students, Teaching load, Crossover load, occupancy factor, Frequency factor, Utilisation factor, space use factor*). Ceci afin d'estimer la croissance sur dix ans du nombre d'étudiants et en conséquence le besoin d'espace - c'est-à-dire, afin de construire le programme de l'opération. Leur travail sur la programmation prend une place centrale dans ce projet. Stefan Muthesius explique à propos de l'origine de ces graphiques produit par CPB (et par d'autres architectes comme les Smithson, Lynch ou Le Corbusier) que si les urbanistes comme Howard font déjà usage de diagrammes à la fin du XIXème siècle, une autre source possible sont les sociogrammes et l'analyse des réseaux de la sociologie des années 1930, qui produit des graphiques pour illustrer des structures organisationnelles, des processus de décision ou des relations psychosociales entre les individus ou les groupes. Dans les années 1960, selon Muthesius, les architectes sont intéressés par ce qui se passe entre les points fixes, c'est-à-dire dans la « sociodynamique » des institutions.

CPB se penchent sur le programme des facultés, sur le détail des types d'enseignement et leurs méthodes, les temps d'usage des salles, réfléchissent à l'organisation du type de bâtiment et à la possibilité que les étudiants puissent vivre sur le campus, pour donner de la vie à l'université mais aussi rendre possible l'utilisation des bâtiments le week-end et le soir. Il s'agit d'optimiser l'emploi des salles et de favoriser des activités sociales.

²⁵⁸ Muthesius, Stefan, *the postwar University, Utopist Campus and College*, New Haven & London, Yale University Press, 2000, p275

L'ouverture de l'université sur la vie sociale, tout comme l'école pour le projet du Barbican, est au centre des réflexions, et inversement, des éléments de la ville traditionnellement enclos, comme le cimetière, se retrouvent au cœur du développement de l'université. Après la dépose du mur du cimetière et la rationalisation de son usage, il forme un nouveau jardin autour duquel se développe l'opération.

Les considérations autour des relations piétonnes et des déplacements sont aussi au cœur du projet. CPB relèvent les circulations piétonnes existantes sur le site et proposent de former un *precinct* piéton. Ils argumentent pour qu'un boulevard circulaire qui devait séparer le site soit enterré et soit associé à des stationnements. Le projet prévoit de mettre en place des liaisons entre l'ensemble des édifices, grâce par exemple à des passages couverts (au sol ou surélevés), et de prendre en compte dans la composition de l'ensemble le parcours du piéton. Ségrégation horizontale et verticale des voitures et des piétons sont présentes.

CPB étudient les programmes des édifices et notamment celui d'un bloc central d'amphithéâtres (ce dispositif était également celui du projet des Smithson pour le concours pour l'université de Sheffield en 1953). Ils étudient aussi la distribution des bibliothèques sur le site. Ils définissent un espace de rencontre et des équipements culturels et sportifs. Chaque programme est considéré en référence à des types connus. Ils différencient les bâtiments selon le degré défini par le programme : figé, presque figé et très flexible, qu'ils appellent une '*controlled elasticity*' :

finite buildings designed to serve unchanging purpose [...]
nearly finite, repetitive building designed to provide a fairly constant type of accommodation to meet the demands of departments which may, nevertheless, expand or contract in size through the years [...]
*very flexible buildings designed to meet urgent needs which are likely to change within short time such as research laboratories and workshops [...]*²⁵⁹

La mise en place d'un processus de projet ouvert et le développement immédiat et à long terme d'un large site impliquent pour CPB de réfléchir à la conception de différents types de bâtiments, à la temporalité des constructions, à la production de documents de phasage. Ils n'impliquent en revanche pas, comme pour d'autres exemples de l'époque, d'établir une trame générale du développement. CPB ne souhaitent en effet pas que d'autres architectes puissent intervenir dans la construction

²⁵⁹ Chamberlin, Powell et Bon, *University of Leeds*. op. cit., p72

du site. Harwood cite une réponse de Chamberlin à son maître d'ouvrage à ce sujet, alors qu'il lui était suggéré par celui-ci de travailler avec d'autres architectes :

it would destroy the conception of a homogenous plan, that he himself was not prepared to act as architectural policeman [and] to spend his time on « unproductive chores » to facilitate a harmonious relationship of other people's buildings with his own.²⁶⁰

Ou encore :

I find it difficult to understand why anyone should wish to risk the quality of a broth by calling in several cooks to stir it²⁶¹.

Si grand que soit le projet, il est donc essentiel pour CPB, afin de traiter l'ensemble comme un tout unitaire et homogène, qu'il soit le fait d'un seul architecte.

Conclusion

L'étude approfondie des projets pour le site du Barbican Centre dévoile les enjeux profonds du dispositif de *precinct*, d'île (ou d'oasis) urbaine : un environnement autonome et attractif comme réponse au défi de la construction de logements dans les conditions de la centralité (densité urbaine, impératifs éducatifs, intensité de la vie culturelle et économique). Cette étude révèle aussi ce qui fait la réussite de la conception du Barbican : la qualité de ses équipements et de ses espaces extérieurs, et celle de sa programmation, centrée sur l'intégration fonctionnelle et la recherche d'une autonomie financière à long terme, portée par le public, ce qui est un facteur de durabilité. À cela s'ajoute le fait que la composition est déterminée par l'enjeu principal, qui est de réaliser un espace commun de qualité. Il faut néanmoins souligner que l'objectif initial (aider des familles à faibles revenus à habiter le centre-ville) ne sera jamais rempli.

Mon étude donne aussi à voir un processus de conception original. Celui-ci se caractérise par un grand nombre d'interactions qui permettent aux architectes d'identifier précisément le besoin et les conduisent à réfléchir à la programmation. De plus, la réponse à la demande passe par la formulation d'un *problème* précis dont l'étude par les architectes conduit à une *solution* formelle.

²⁶⁰ Harwood, Elaine, Chamberlin, *Powell and Bon...*, op. cit., p88

²⁶¹ Ibid.

Ce processus de conception se déroule dans un contexte politique qui lui imprime sa marque. En effet, le site est également le lieu d'un affrontement entre le contrôle centralisé de la planification urbaine et le développement par des promoteurs privés, qui se conclut par la victoire du premier. Le Barbican Centre relève ainsi de la volonté de ralentir l'avènement du tertiaire au sein de la City, afin de fournir des logements de standing dans le quartier.

Pour finir, on se doit d'évoquer la croyance des architectes du LCC en l'architecture moderniste. C'est leur modernisme qui les conduit à adopter le principe de fragments de ville à étages – qui trouvera, aux yeux de Percy Johnson-Marshall, une forme d'aboutissement dans le Barbican Centre.

Chapitre 3. L'évolution des doctrines au début des années 1960

Il n'y a pas de mode de transmission unique des savoirs urbanistiques. Au-delà des *plans*, des manuels et des règlements, ces savoirs se transmettent aussi de façon informelle par le jeu des associations de professionnels (SPUR), par les échanges directs autour d'un projet, comme le montre l'expérience du Barbican qui mobilise de nombreux acteurs, et, surtout, par la mobilité professionnelle des urbanistes, les acquis techniques se propageant au gré des mutations de personnel. La méthode et les pratiques élaborées au sein du LCC sont certes diffusées au travers de publications comme l'ouvrage sur la ville nouvelle de Hook publié en 1960 ou celui publié par Percy Johnson-Marshall en 1966, mais aussi, plus directement, par les architectes qui circulent entre les différents départements des *County Councils*.

Arthur Ling est directeur du département de Coventry entre 1955 et 1964, puis devient responsable de la ville nouvelle de Runcorn. Après avoir travaillé dix ans au sein du LCC, Percy Johnson-Marshall occupe en 1964 la chaire d'urbanisme à l'université d'Édimbourg. Il y enseigne l'*urban design* et l'urbanisme régional, s'appuyant sur son expérience aux côtés de Donald Gibson au département du *Coventry County Council* et au sein du LCC. En 1956, la « section reconstruction » de la division urbanisme du département des architectes du LCC, dirigée par Percy Johnson-Marshall, comprend trois directeurs de projet : Bor, Shankland et Logie. Ce dernier est en charge du territoire de Poplar et de la City. Logie rejoint ensuite le département des architectes de la ville de Cambridge. Bor est responsable du territoire de Bunhifield et Shepney. Puis, après avoir travaillé quinze ans au sein du LCC (il y entre en 1947), il prend la place de directeur de l'urbanisme de la ville de Liverpool en 1962. Fort de son expertise urbanistique, Bor rejoint l'agence de Llewelyn Davies en 1966 pour y développer un pôle traitant des questions urbaines – il travaillera sur les plans de ville nouvelle de Milton Keynes et de Washington.

Richard got into a panic about the firm developing planning but not having the actual know how and resources. So he invited me to join his firm as a partner. At that time I was still City Planning Officer of Liverpool and, for the reasons I have already mentioned to you, I was considering leaving after four years²⁶².

²⁶² IDOX Group, Interview with Walter Bor. Retrieved 23 January 2013

Le troisième directeur de projet de la « section reconstruction », Shankland, s'occupe des secteurs d'Elephant et Castle, et de South Bank. Il est coauteur avec Oliver Cox du projet de la ville nouvelle de Hook. En 1962, il fonde son agence. Suite à la nomination de Walter Bor à la tête du département d'urbanisme de Liverpool, Shankland se trouve en charge du redéveloppement du centre de Liverpool.

En 1965, Cox, après avoir quitté le LCC en 1960 pour assurer pendant cinq années la fonction de directeur de projet au ministère du Logement et du Gouvernement local (MHLG), s'associe à Shankland. Au sein du groupe de développement du ministère, Cox traitait de questions telles que le coût de conception, la réalisation d'études sociologiques ou les méthodes de construction industrialisées pour des projets de logements expérimentaux. C'est sur le modèle d'une équipe pluridisciplinaires, à l'image de celle du LCC, et plus particulièrement de celle formée pour travailler sur le projet de Hook, que l'agence de Shankland et Cox se développe, intégrant architectes, urbanistes, économistes de la construction, géographes, paysagistes, ingénieurs civils et géomètres. Les deux partenaires complètent la palette de leurs savoir-faire en s'associant à des consultants. Leur portfolio en 1967 précise que la structure de leur agence leur permet d'élargir leurs compétences, de les approfondir et de développer des techniques communes de communication et de travail. Shankland et Cox reconstituent donc en quelque sorte les conditions de travail qui étaient les leurs lorsqu'ils travaillaient pour des agences publiques.²⁶³

Parmi les chefs de projet de la « section reconstruction » de la division urbanisme du département des architectes du LCC se trouve aussi Ann Mc Ewen, qui travaillait sur le site de Poplar, avec qui Shankland rédige une note sur les méthodes de travail à développer au sein de la division. Elle rejoint au début des années 1960 l'équipe de Buchanan chargée de l'élaboration du rapport sur l'automobile dans la ville. Elle participe aussi à l'étude pour le South Hampshire. Ann Mc Ewen, comme Arthur Ling, Percy Johnson-Marshall, Graeme Shankland et Walter Bor, fait partie des architectes

²⁶³ Comme nous le verrons, ils sont sollicités entre 1967 et 1970 par la Mission de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise pour leur expertise dans la construction de villes nouvelles. La constitution d'un groupe interprofessionnel étroitement intégré depuis la planification jusqu'à la gestion de la ville nouvelle est d'ailleurs l'une des premières recommandations de Shankland et Cox à la Mission qui consulte l'agence pour profiter de l'expérience anglaise en matière de construction de villes nouvelles.

communistes surveillés par les services secrets pendant la guerre froide²⁶⁴. Le département des architectes du LCC est, selon Stephen Ward, un pôle de l'activisme communiste dans les années 1940. En 1941, Arthur Ling, chef du *Town Committee* du groupe Mars, est, comme de nombreux membres, un fervent admirateur de l'URSS. Il s'y est rendu en 1939 et, depuis, contribue activement au renforcement des liens entre les architectes des deux pays. Stephen Ward précise qu'il est à l'initiative en 1944 d'un bulletin de la « SCR » (*Society for Cultural Relations Between the British Commonwealth and the USSR*) consacré à l'urbanisme et à l'architecture soviétiques. En 1945, une section *Architecture & Planning* de la SCR est mise en place et Ling en devient le président. De nombreux urbanistes et architectes influents sont membres de cette section, notamment Jaquelyne Tyrwhitt, J.M. Richards, William Holford, Charles Holden, Donald Gibson, architecte et *planner* de Coventry City, mais aussi mentor de Percy Johnson-Marshall, et enfin Graeme Shankland. Ce dernier est également fortement impliqué dans le groupe d'architectes du parti communiste fondé en 1948, *Architects and Allied Technicians* (A&AT Group). C'est aussi un ancien étudiant d'Arthur Korn – personnage clé dans l'élaboration du plan du groupe Mars pour Londres – à l'AA, et les deux hommes sont membres du parti communiste. Selon Stephen Ward, l'école d'architecture compte, de façon générale, de nombreux sympathisants communistes, tant parmi les enseignants que parmi les étudiants. Llewelyn Davis figure parmi ces derniers. Il semble que les liens qui soudent les membres de la division urbanisme du département des architectes du LCC, et qui favoriseront la circulation des méthodes élaborées en son sein, sont aussi d'ordre politique.

Afin de suivre l'évolution au cours des années 1960 des préceptes élaborés dans l'après-guerre, ce chapitre s'appuie sur la lecture de quelques-uns des *plans* préparés par les acteurs de ce réseau : deux *plans* produits au sein du LCC en 1960, le *plan* pour la ville nouvelle du LCC, *Hook New Town* et la révision du *plan* de Londres publié en 1960 ; l'étude pour le centre ville de Liverpool élaborée par Shankland entre 1962 et 1963 ; le rapport Buchanan, publié en 1963 ; l'étude pour le South Hampshire de

²⁶⁴ Ward, S., « Soviet communism and the British planning movement: rational learning or utopian imagining? », *Planning Perspectives* 27(4), pp. 499-524. National Archives / KV-2 / 3108-3110

l'équipe de Buchanan datée de 1964 ; ainsi que le *plan* pour la ville de Runcorn élaboré par Arthur Ling en 1967.

Hook New Town et l'*urban design*

Alors que le gouvernement conservateur ne souhaite pas faire sortir de terre d'autres villes nouvelles après Cumbernauld, le LCC cherche à obtenir la validation du Parlement pour une nouvelle ville – qui, *in fine*, ne verra jamais le jour²⁶⁵. En 1954, 164 500 familles figurent en effet sur la liste d'attente du LCC en vue d'obtenir un logement ; les estimations sur vingt ans prévoient 380000 demandes²⁶⁶. Les difficultés rencontrées par le LCC pour trouver des terrains vacants au sein de son propre comté l'amènent alors à concevoir une ville nouvelle située à une certaine distance de Londres. Dès 1952²⁶⁷, le ministère du Logement et du Gouvernement local (MHLG) donne son accord pour que le LCC cherche un site sur lequel il pourrait développer, dans la lignée des villes nouvelles, un grand quartier. Celui-ci ne doit pas être une zone d'habitat, mais au contraire fournir des emplois et permettre ainsi de prévenir l'implantation de nouvelles industries à l'intérieur de Londres. La négociation autour du choix du terrain est longue ; elle s'étale sur six années, alors que le travail de conception ne s'étend que sur une année et commence à l'été 1959.²⁶⁸ Le Conseil de l'Hampshire, où devait s'implanter la ville, choisit finalement de favoriser des extensions de villes plutôt que la création d'une ville nouvelle. La ville nouvelle de Hook reste à l'état de projet.

La publication de *The Planning of a New Town*, ouvrage qui détaille les principes de ce projet de ville nouvelle de 100 000 habitants (pl.39-40), marque fortement son époque. Hook appartient, tout comme la ville nouvelle de Cumbernauld, à la deuxième génération de villes nouvelles. Si leur principe a rapidement été remis en cause, elles ont pourtant eu un impact important dans le champ de l'aménagement urbain. Les

²⁶⁵ Gold, John Robert, *The Practice of Modernism: Modern Architects and Urban Transformation, 1954-1972*, London, Routledge, 2007, p151.

²⁶⁶ LMA/AR/CB/1/155 / LCC Town development act 1952. Review of progress. Housing Committee, Town Planning Committee Joint report, 28.01.1955, by the clerk of the council, architect to the council (leslie martin), controller of the council, valuer to the council and the director of housing.

²⁶⁷ LMA/AR/CB/1/155 / L.C.C. Architect's Dept. New Town Development Section. New Town Site Search. History of investigations. (Leading to selection of the Hook site). Part I. 1955-56.

²⁶⁸ Gold, John Robert, *The Practice of Modernism...*, *opus.cit.*, Introduction

études sur Cumbernauld et Hook trouvent un prolongement dans la publication du rapport Buchanan (commandité en 1961 par le ministère des Transports et publié en 1963).

Plus généralement, la publication du projet de Hook a joué un rôle dans la transmission du savoir-faire urbain britannique. Cet ouvrage correspond dans son format et son contenu à un *plan* au sens défini dans le premier chapitre. Il est cependant conçu par ses auteurs comme un manuel. A la différence des autres *plans*, il n'est pas publié dans l'objectif de transmettre des directives ou une vision de la ville pour sa construction, puisque le projet est arrêté à l'époque de sa publication. Il présente un « état de l'art » de l'urbanisme britannique en 1960.

A.1. La réception de l'ouvrage

Pour Eric Mumford, l'étude sur Hook, dans ce contexte théorique, joue un rôle essentiel dans la création d'une nouvelle discipline, qui est l'*urban design*²⁶⁹. A l'appui de cette affirmation, Eric Mumford cite l'histoire récente de trois grandes institutions américaines et le travail de plusieurs grandes personnalités œuvrant dans l'enseignement : à Philadelphie (Kahn, Bacon, von Moltke), à Détroit (Saarinen), à Chicago, à Harvard (Gropius, Sert, Wiener, Pei, Tyrwhitt...) et au MIT. Il s'arrête plus particulièrement sur la formation du GSDH (Graduate School of Design Harvard), issue de la volonté de Gropius et Hudnut de regrouper dans une seule institution architecture, paysage et urbanisme, une volonté associée à un intérêt pour le *civic design*, dans la lignée des travaux d'Hegermann. Au sein du GSDH, l'enseignement dispensé sous la direction de Tyrwhitt et Sert, coorganisateur du CIAM de 1952 avec Rogers, et de von Moltke, auteur avec Bacon du plan pour le centre-ville de Philadelphie, fait l'objet d'une longue explication. Le studio d'*urban design* prend pour références les plans de ses enseignants : le projet de Sert pour La Havane et celui de Bacon et von Moltke pour Philadelphie. L'objectif de cet enseignement est la construction, dans les centres urbains, d'environnements complets par le biais de « *large civic complexes* » qui intègrent architecture, urbanisme et paysage. La définition des « *civic complexes* » donnée par les intitulés des ateliers évolue au cours des années 1960, du quartier vers le centre-ville compact – un centre-ville compact explicitement inspiré par le mouvement

²⁶⁹ Mumford, Eric, *Defining Urban Design*, New Haven/London, Yale University Press, 2009

des villes nouvelles britanniques de deuxième génération. Ainsi, la chronologie établie par Eric Mumford dévoile-t-elle la progression des réflexions menées par les Ciam sur le « *Heart of the City* » qui traite de la thématique du centre ville, vers le dessin d'une ville compacte ou vers ce qui se sera ensuite dénommé « mégastructure ».

En référence aux expériences de ces villes nouvelles anglaises de deuxième génération, le GSDH propose comme sujet d'exercice la création de nœuds à haute densité d'usage public. Cela donne lieu à une publication de référence : « *Movement Systems in the City* » (1965). Certaines thématiques abordées lors des conférences annuelles d'Harvard organisées par Sert entre 1952 à 1968 mettent en évidence des positions relatives à la mégastructure : il en va ainsi dans le cadre de la 5^e conférence en 1961 (« *The institution as a generator of urban form* »), de la 9^e conférence en 1965 (« *Education and environment* ») et de la 12^e conférence en 1968 (« *New communities* »). Cette dernière propose un projet de communauté compacte, planifiée pour grandir et maintenir un équilibre écologique. Selon Eric Mumford, ce dernier projet est une réminiscence de ceux de Cumbernauld et de Hook (ou de ceux de Candilis, Josic et Woods en France). Dans ce contexte américain, Eric Mumford relève à plusieurs reprises la référence à une pratique anglaise. On notera ainsi qu'alors que les plans de reconstruction du centre-ville de Philadelphie (le plan de Kahn de 1952, mais également celui élaboré par les services de la ville sous la direction de Bacon et von Moltke) deviennent des modèles pour le milieu anglais – le dessin du centre urbain réalisé par Bacon et von Moltke est pris comme référence de « *traffic architecture* » dans le rapport de Hook, dans celui de Buchanan et dans l'ouvrage rétrospectif de Percy Johnson-Marshall – inversement, von Moltke présente l'expérience de Hook New Town et la publication issue de cette expérience comme des éléments déterminants pour le développement de l'*urban design*. Ainsi, ces projets contemporains se répondent-ils les uns les autres. Ils participent plus globalement à la construction d'un savoir-faire qui se développe dans le milieu anglo-saxon dans le courant des années 1960.

L'influence du projet de Hook, qui n'a pas été réalisé, tient à la publication par le LCC d'un livre de 182 pages détaillant les principes de la méthode utilisée. Pour un ouvrage technique, *The Planning of a New Town*²⁷⁰ fait effectivement figure de best-seller,

²⁷⁰ London County Council, *The Planning of a New Town, Data and design based on a study for a New Town of*

constate le greffier du Conseil du Grand Londres en 1965²⁷¹. Cette année-là, 5 000 exemplaires sont vendus et 60 à 70 lettres (dont la moitié provenant de collectivités territoriales et d'universités étrangères) arrivent chaque mois pour demander la publication de la 5^e édition de l'ouvrage, estime le greffier. La 5^e édition du livre, publiée en 1966, donne lieu à une traduction en japonais et – dans une version réduite – en allemand²⁷². Le livre, conçu comme un manuel, vise la transmission d'un nouveau savoir-faire urbain. Le LCC, comme le révèle clairement l'avant-propos de l'ouvrage, souhaite partager son expérience et les méthodes mises en place lors de ce projet pour aider à développer un nouveau savoir-faire. Dans l'avant-propos de la première édition, Isaac Hayward, directeur du LCC en 1961, note que cette publication est destinée à être prise en exemple pour d'autres expériences de villes nouvelles. Lors d'un séminaire à l'Architectural Association (AA) dédié à la ville nouvelle de Hook²⁷³ (dont les présidents de séance sont successivement Colin Buchanan le matin, Ann MacEwen l'après-midi, et William Holford pour la conclusion), Oliver Cox précise cependant que le projet de ville nouvelle s'est arrêté brusquement et que le rapport publié donne un aspect finalisé à un travail qui ne l'est pas. John R. Gold, dans l'introduction qu'il fait à la réédition de l'ouvrage en 2015²⁷⁴, souligne que le réalisme du projet, par rapport à ceux de villes idéales, provient de la confiance que les agents du LCC qui l'on conçu accordent au pouvoir politique du LCC pour faire que ce projet voit le jour.

A sa parution, les commentateurs de l'ouvrage s'accordent, selon Gold, sur l'influence de ce travail en matière d'urbanisme. Il répond, pour certains, à un changement de paradigme en matière de ville nouvelle ; il donne un standard en termes d'argumentation et de présentation, notamment par ses sources et ses données statistiques ; enfin, pour d'autres, c'est une expérience pionnière en ce qu'elle se fonde sur l'application d'une pensée de type sociologique à l'urbanisme.

100,000 at Hook, Hampshire, London, London County Council, Alec Tiranti, 1961.

²⁷¹ LMA/GLC/DG/PRB/22/97/6/7/5/ Publications Planning and New Towns. The Planning of a New Town – Hook / Publication of the council - 'planning of a new town » reprint. Clerk of the council, 8.7.1965

²⁷² LMA/GLC/DG/PRB/22/97/6/7/5/ Publications Planning and New Towns. The Planning of a New Town – Hook / Publication / GLC, february 23, 1966

²⁷³ PIngersoll, hyllis, « Seminar on the planning of the project for Hook New Town », *Architectural Association Journal*, mai 1962, p.254-260.

²⁷⁴ Gold, John R. introduction à la réédition de l'ouvrage, London County Council, *The Planning of a New Town*, London, Routledge, 2015.

A.2. Des évolutions du *town design*

Il est clair que l'approche revendiquée dans l'ouvrage relève plus d'une discipline émergente, l'*urban design*, que de la composition urbaine. Tout d'abord, le projet vise une forme de complétude, abordant aussi bien les questions de paysage, de démographie et de relations sociales, d'économie de la construction et de programmation, de réseaux et de gestion des flux, que de composition urbaine. Un nombre important d'annexes (26, précisément) rendent compte de la volonté d'affirmer l'usage et la manipulation de données comme fondements du projet. Une bibliographie conséquente est présentée à la fin de l'ouvrage, ce qui n'était pas le cas des *plans* précédemment étudiés. La bibliographie rend compte aussi bien de la connaissance qu'ont les auteurs des théories urbaines contemporaines que de l'amplitude des savoirs convoqués. Y figurent des articles et ouvrages publiés entre 1953 et 1960 : deux livres de Gibberd sur le *town design*, plusieurs articles sur l'unité de voisinage (dont celui de Mumford), des œuvres de sociologues comme William H. Whyte ou Ruth Glass, ainsi que des textes sur les commerces (dont l'ouvrage de Gruen et Smith et un article de Geoffrey Copcutt, auteur de la partie centrale de Cumbernauld), le paysage (dont l'ouvrage de Jellicoe) et enfin le trafic (dont un article sur Cumbernauld de Lesley Hugh Wilson, responsable de l'équipe chargée du développement de la ville entre 1956 et 1962).

L'équipe de concepteurs de *Hook New Town* est remarquablement pluridisciplinaire et elle implique différents secteurs du LCC. L'équipe est par conséquent transférée hors des bureaux du département d'architecture et s'installe dans ceux de la Direction. Dix-huit personnes participent au projet pendant un an. Contrairement aux autres *plans*, l'étude pour la ville de Hook n'est pas signée.

Les deux architectes en charge du projet sont Shankland et Cox. Cox travaille depuis 1950 au département d'architecte du LCC, où il est chargé du logement. Avant de rejoindre le LCC, il a travaillé pendant deux ans (de 1948 à 1950) dans la division équipements scolaires du département des architectes de l'Hertfordshire County Council, à un moment où il s'agissait de développer des systèmes de construction en accord avec les nouvelles approches de la politique d'éducation. Au sein du LCC, Cox est notamment impliqué dans les projets d'Alton East, Roehampton et Warwick Crescent. Shankland travaille quant à lui depuis 1949 sous la direction de Percy

Johnson-Marshall, au sein de la division *Planning*. Il y est notamment chargé du CDA de South Bank et de celui d'Elephant and Castle. Lors de la création de la division Développement des villes (*Town Development Division*) au LCC, en 1961, Shankland devient *Senior Architect Planner* pour les projets d'expansion de villes dans l'Hampshire et l'East Anglia. Il supervise notamment la préparation des propositions de développement et d'expansion de la ville d'Andover. Il est ainsi directement impliqué dans les réflexions sur le renouvellement urbain. À l'époque du projet de Hook, Shankland est membre, comme on l'a vu, d'un groupe de réflexion autour du renouvellement urbain (SPUR) qui l'amène à collaborer avec CPB sur le projet théorique de Boston Manor dans l'ouest de Londres. John Gold rapporte que Shankland était mal vu au sein du LCC, du fait de sa participation au projet de Boston Manor. Cox fait pression pour travailler avec Shankland sur le projet de Hook.

Concernant les autres disciplines, Gold mentionne la participation de Ruth Glass, qui assiste l'équipe pour les pronostics démographiques, ainsi que celle de l'ingénieur Ove Arup, du sociologue Willmott, et du pédagogue, Henry Morris²⁷⁵.

C'est ainsi que la conception de la ville nouvelle de Hook dont l'un des objectifs majeur est l'intégration de la ville dans son territoire ne met pas l'accent simplement sur des réponses spatiales. L'intégration de la ville à sa région dépend tout d'abord de l'équilibre économique et implique un volet démographique et géographique. Alors que la notion de « communauté » est utilisée de façon récurrente dans *The Planning of a New Town*, la notion de « communauté autonome » (« *self-contained community* ») est remise en cause. Ainsi, à Hook l'emploi devra également dépendre des infrastructures de la région, afin de ne pas donner naissance à une communauté autonome. Il s'agit de penser l'implantation des emplois, des logements et des équipements de manière à obtenir une structure de population équilibrée à tous les stades de développement de la ville. Le thème de la population équilibrée fait l'objet d'un très long troisième chapitre où sont décrits l'âge des résidents, la structure des foyers, les différents types d'emplois et l'importance de certains équipements, comme

²⁷⁵ Gold, John Robert, *The Practice of Modernism. Modern architects and urban transformation, 1954-1972*, Routledge, 2007, p151 ; préface de Hubert Bennett, Greater London Council. *The Planning of a New Town: Data and Design Based on a Study for a New Town of 100,000 at Hook, Hampshire*. London, Greater London Council, 1965. p11-12

les hôpitaux ou l'industrie de pointe (électronique, moteurs de véhicules), qui doivent être attractifs à l'échelle régionale.

Ces estimations serviront de référence pour d'autres projets de villes nouvelles. Notons par exemple que si Cumbernauld est un modèle pour les auteurs du projet de Hook, son temps de développement est long (il s'étale de 1955 à 1975). La première phase de la partie centrale de Cumbernauld ne sera construite qu'entre 1963 et 1967 – c'est-à-dire plusieurs années après l'élaboration du plan de Hook. Le rapport préliminaire pour la construction du centre de Cumbernauld fait ainsi référence à l'étude du LCC de 1959-1960 pour Hook. Il y est proposé de reprendre les estimations pour la structure de la population de Cumbernauld, ainsi que les proportions des différents types d'appartements. En termes d'emplois, en 1962, le programme donne par ailleurs plus d'importance aux bureaux et aux services qu'il ne le faisait initialement, lorsqu'il était surtout axé sur l'industrie, les mines et l'agriculture.

Certaines de ces réflexions, ainsi que les diagrammes associés, seront exportés par Shankland et Cox lors de leur collaboration autour du projet de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, en France.

L'intégration de la ville n'est pas seulement une question d'économie régionale : elle est aussi liée à des problématiques d'écosystèmes et à la fabrication d'un paysage dans toute son ingénierie. Le projet de communauté compacte aspire effectivement à grandir et à maintenir un équilibre écologique. La présentation du site allie à une analyse des paysages, l'étude des fonctions du sol et des villages, qu'il s'agit d'intégrer pour obtenir un environnement unifié et cohérent, un « écosystème ». Il s'agit de concevoir à la fois un projet global pensé en interaction fonctionnelle avec sa région, un projet d'ingénierie fondé sur des problématiques d'efficacité et de performance, et un projet d'ingénierie pour penser la circulation des différents flux. Dans l'un des derniers chapitres de l'ouvrage, qui discute des services techniques, sont ainsi décrits la qualité des sols, considérés comme une ressource pour la construction, le terrain et la surface de drainage d'eau, ainsi que le système de stations de pompage et de purification des eaux par des usines de traitement avant leur rejet dans la rivière. L'eau de surface est évacuée vers la rivière grâce à un système de bassins de rétention de la chaîne des lacs, plus larges que nécessaire afin d'en faire des lieux de loisirs. Il est précisé que les déblais serviront à renforcer les berges avoisinantes pour prévenir d'éventuelles inondations. Le

cycle de traitement des déchets est également étudié, de manière à utiliser les détritrus comme engrais ou comme matériau de remplissage des zones basses du terrain. La chaleur nécessaire au processus de séchage des déchets sera obtenue grâce aux gaz générés lors du processus de digestion des détritrus.

Les réflexions sur les équipements scolaires illustrent aussi cette vision globalisante du projet. Ils sont pensés de façon à développer de nouvelles formes d'éducation et d'activités sociales, dans la lignée des *village colleges* conçus par Henry Morris dans le Cambridgeshire, c'est-à-dire qu'ils doivent développer des activités favorisant l'éducation permanente. Les auteurs de *The Planning of a New Town* proposent que les écoles aient des fonctions régionales et fassent partie d'un système d'éducation pour adultes. Ils notent cependant la difficulté d'utilisation, de gestion et de conception de tels édifices sociaux dédiés à différentes activités – difficultés liées à la séparation des administrations qui les ont commandités.

Enfin, le coût et le financement de la ville font partie intégrante de la proposition. Ces questions ne sont pas intégrées qu'aux seules annexes, mais constituent un réel chapitre, tout comme le phasage de l'opération. Les deux premiers chapitres de *The Planning of a New Town* décrivent la recherche d'un site et les objectifs principaux du dessin de la ville. Les objectifs explicités dans le deuxième chapitre sont regroupés autour des thèmes de l'urbanité, des véhicules motorisés, de la ville et la campagne, et enfin, de l'équilibre de la population. Les chapitres qui suivent sont organisés par thématiques : la population, le plan général de la ville, les zones résidentielles, la partie centrale, l'industrie, les services communautaires, les espaces libres, les systèmes de communication, les services techniques, le coût et enfin le phasage. Les annexes donnent les bases et les méthodes de calcul employées.

Le projet articule ainsi clairement, plus encore que ne le revendiquait Gibberd dans sa définition du *Town design*, la formalisation à différentes échelles, le paysage et l'infrastructure à des notions socio-économiques.

Évolution des termes

Les années 60 sont marquées par la volonté de rupture par rapport aux pratiques de l'après-guerre. Ceci s'exprime notamment au travers d'un changement de vocabulaire et d'une évolution des représentations graphiques qu'il s'agit ici de retracer.

B.1. *neighbourhood unit, precinct, super-block, environment area*

• Urbanité, densité et compacité

L'expérience des villes nouvelles de deuxième génération correspond à la volonté des architectes de rompre avec les principes urbains des villes nouvelles de première génération. Elle répond aux critiques qui dès le début des années 1950 sont émises à l'encontre du dispositif d'unités de voisinage et de la faible densité des villes nouvelles de première génération. À la suite du congrès des CIAM de 1952, un débat sur la densité des villes nouvelles est notamment engagé par *Architectural Review*²⁷⁶. Dans un premier article daté de juin 1953, J.-M. Richard critique la trop faible densité des villes nouvelles anglaises qu'il lie au manque de qualités urbaines.

So the new towns represent an even further retreat from the best English traditions of compact urban planning.

En juillet, Gordon Cullen reprend ce constat dans un article intitulé « Prairie Planning in the New Towns ». Au mois d'août, L. Brett lui répond en publiant « Failure of the New Towns? ». Et, dans un article de décembre de la même année, la revue publie des réponses à l'article de J.M. Richard. Une lettre de S. Taylor, membre de la *Harlow Development Corporation*, souligne la mauvaise compréhension que l'on se fait de la notion de densité, par ailleurs pleine d'ambiguïtés, et propose une série de définitions : l'« *overall town density* » est le nombre total de résidents divisé par la surface totale de développement de la ville, incluant les espaces verts et les parcs à l'intérieur de la ville ; la « *gross residential density* » inclut les bâtiments publics et les espaces publics mais exclut les ceintures vertes et les terrains agricoles ; la « *net residential density* » exclut les terrains non résidentiels et n'est applicable que sur les zones résidentielles individuelles. Avec ces nouvelles notions, l'auteur imagine de nouvelles densités. Les

²⁷⁶ Richards, J.M., « Failure of the new towns », *Architectural Review*, juin 1953, p28-32

éditeurs confrontent cet article à un texte de Ruth Glass, sociologue au département de *town planning* de UCL. Celle-ci présente la densité comme étant une notion subjective associée à la notion d'urbanité aussi bien par les tenants du pro-urbanisme que par ceux de l'anti-urbanisme alors même que les uns et les autres ont des compréhensions différentes de ces notions. Pour les seconds, la densité est synonyme de mauvaises conditions de vie et est porteuse de valeurs morales :

*The belief that there is an absolute morality in density, particularly in low density, has been held for so long that it cannot be easily discarded*²⁷⁷.

Après avoir montré qu'avec différents critères – comme le nombre de pièces par acre, le nombre de personnes par acre et l'indice de densité des pièces et des bâtiments – la densité pouvait paraître haute, moyenne, ou faible pour un même lieu, Glass conclut que la densité n'est pas une mesure scientifique. Elle lui préfère, pour définir l'urbanité des rues ou des squares, le rapport entre la « surface des planchers » (*space about building*) et l'« espace libre » (*gross floor area*), qu'elle associe à la relation public/privé. Elle milite donc pour une haute densité de construction qui réserve des squares ou des *terraces*. C'est aussi l'opinion des rédacteurs qui opposent à la critique associant urbanité et densité au mode de vie continental, les villes commerçantes comme la ville georgienne de King's Lynn :

King's Lynn admittance is not Continental, but neither has it anything remotely in common with the suburban of the new towns.

Si la densité est déjà un outil de projet pour le plan de Londres en 1943, à la suite de ce débat, les années 1960 seront marquées par la valorisation de la densité, qui devient un élément déterminant pour les projets étudiés, notamment parce qu'elle est associée à la notion d'urbanité. Le premier des principaux objectifs affichés du projet pour la ville nouvelle de Hook est en effet (à l'instar de Gibberd en 1947 pour Harlow) de construire l'*urbanity*.

*Urban character in terms of buildings, landscape and the relationship between them should be achieved, although the town would be predominantly horizontal in design and developed at a gross overall density probably comparable with the other English new towns.*²⁷⁸

²⁷⁷ Glass, Ruth, *Architectural Review*, décembre 1953

²⁷⁸ London County Council, *The Planning of a New Town, Data and design based on a study for a New Town of 100,000 at Hook, Hampshire*, London, London County Council, Alec Tiranti, 1961, p16

La complexité des relations sociales est mise en avant du point de vue conceptuel. Il s'agit de retrouver les caractéristiques de la vie urbaine – qualités oubliées par les cités-jardins. L'urbanité tient d'abord à une forte densité associée à la complexité des relations sociales qui crée une ville « compacte » et donne aux habitants une liberté de choix. Cette idée est illustrée par un schéma montrant le chevauchement de cercles correspondant à la distance de déplacement à pied d'un habitant. La « compacité », renvoyant à la proximité des bâtiments, permet aux habitants de choisir parmi plusieurs infrastructures et densifie les interactions.

Ce thème s'oppose, dans l'esprit des auteurs, au principe d'unité de voisinage, fondé sur l'optimisation locale des équipements. D'un autre point de vue, il en constitue, néanmoins, une application possible, puisqu'il repose sur la même vision d'une ville tissée de relations de proximité.

Selon les auteurs du *plan*, l'urbanité peut aussi être visuellement perçue sous deux aspects : la densité bâtie et l'animation (qui concerne aussi bien les volumes que les usagers). Les zones résidentielles forment une couronne qui augmente en densité et en hauteur à proximité du centre²⁷⁹. La rupture se fait surtout avec le principe de faible densité des cités-jardins. Dans son avant-propos, le directeur du LCC précise que le concept de cette ville nouvelle « compacte » s'oppose aux villes nouvelles existantes, qui trouvent leur fondement dans la cité-jardin. Les auteurs insistent : *“It is not so much a garden city as a city in a garden”*²⁸⁰. “ C'est un jeu de mots que Shankland reprendra lors du séminaire organisé par la AA.

Il s'agit d'allier l'urbanité et la qualité de grands espaces ouverts. Si Hook est conçue pour être très compacte, rendant les logements et les équipements plus proches les uns des autres, sa densité totale est en fait comparable avec les autres villes nouvelles, et elle respecte leurs standards en matière d'espaces libres, de jardins privés ou d'aires de jeux aux abords des écoles. Hook est contenue dans une couronne d'espaces ouverts, privés et publics, qui se prolongent vers les étendues du territoire rural sur lequel elle s'implante. Elle prend ainsi la forme d'une ville compacte et linéaire, ne mesurant qu'un mile de large, et dont les espaces libres principaux sont placés en périphérie. La ville doit s'élever distinctement de la campagne environnante, et en même temps s'y

²⁷⁹ 100 personnes par acre, 70 personnes par acre et 40 personnes par acre.

²⁸⁰ Ibid. p17.

intégrer complètement. L'objectif est de créer un contraste entre la construction du paysage urbain et le paysage des lacs, des étendues de jeux et des bois qui l'entourent. L'ouvrage fournit, d'ailleurs, une description très précise du lieu, en prenant en compte différents aspects du bâti et du paysage (celui des plateaux, des collines, des vallées, des rivières).

Le deuxième aspect visible de l'urbanité est l'animation. Ceci explique le choix d'une mixité d'usages pour le centre. C'est ainsi que la zone résidentielle au cœur de Hook fait partie intégrante du complexe de commerces, de bureaux et d'édifices publics qui forment la partie centrale. La densité d'enseignes commerciales, les nombreux occupants et la construction même des perspectives jouant sur des contrastes de plans, représentent le dynamisme du centre-ville. La variété des volumes, aussi bien dans le centre-ville que dans les zones résidentielles, est illustrée par des skylines découpés, des jeux de volumes fragmentés et des contrastes lumineux. Les perspectives rendent compte des usages des espaces en mettant en scène au travers du dessin des personnages des fragments d'une vie quotidienne. Ce sont des valeurs formelles qui président au dessin de la ville.

- Unité de voisinage

Malgré les critiques formulées à l'encontre des villes nouvelles de première génération, les préceptes fondateurs de la ville de Hook, restent ceux de l'unité de voisinage, en contradiction presque explicite avec certaines affirmations des auteurs du *plan*.

L'ensemble comprend un système de cheminements piétons, indépendants des voiries, qui mènent directement au centre. Depuis les voies périphériques, les véhicules accèdent quant à eux aux zones résidentielles par des voiries en cul-de-sac. De petits ensembles d'industries et de services sont situés le long de l'artère périphérique. C'est en fait la structure de la ville en quartiers séparés qui est remise en cause. Au schéma d'Harlow se substitue celui d'une ville compacte et linéaire.

Les concepteurs du projet pour la ville de Hook pensent la ville comme une seule entité. Les habitants doivent pouvoir atteindre à pied, en moins de dix minutes le centre principal et unique. Ce centre urbain doit être le point de focalisation de la vie sociale, intellectuelle et commerciale de la ville, et le foyer des sentiments communautaires. Cependant, outre la partie résidentielle de l'*outertown* qui est explicitement constituée de trois unités de voisinage proprement dites – c'est-à-dire de quartiers dotés de centres

secondaires - les zones résidentielles rassemblent autour de cheminements piétons : commerces de proximité, services, activités, aires de jeux pour les enfants et écoles primaires. Une école répond aux besoins de 4 000 à 5 000 habitants. Les enfants doivent pouvoir s'y rendre en parcourant au maximum un quart de mile à pied. Tous les établissements sont associés à des bibliothèques locales, des galeries d'art, des musées. En plus des écoles, le projet intègre des commerces, clubs et églises dans les zones de logements, de manière à former un noyau social et architectural. Outre le centre-ville accessible en dix minutes à pied, on retrouve donc des équipements de quartier, comme dans le modèle de Radburn. Dans les faits, le centre ville n'est donc pas le seul point de focalisation, comme les auteurs l'affirment. Ce n'est pas lui qui assume toutes les fonctions quotidiennes qu'ils lui attribuent, mais bien un ensemble de centres secondaires.

La référence essentielle des auteurs reste le projet de Radburn. Bien que Hook soit pensée comme une seule entité, les principes du dispositif de Radburn (le temps maximum de trajet à pied, l'accessibilité des services et la séparation des types de flux) demeurent le fondement de l'organisation de la ville. De même, comme à Radburn, l'unité résidentielle est conçue pour accueillir 4 000 à 5 000 personnes, et est donc déterminée par l'école. Chaque unité résidentielle comprend des fonctions sociales de proximité. Les unités résidentielles de Hook sont explicitement baptisées « *superblocks* », en référence à leurs devanciers. Les auteurs prennent le temps de décrire le dispositif de *superblocks* de Radburn afin de justifier leur propre dessin, tout en précisant que le dispositif de Radburn admet toutes densités et dimensions de bâtiments.

Les expressions « *neighbourhood unit* » ou « *precinct* », employées par les Anglais, sont ainsi remplacées par celui de « *superblock* ». Le dispositif est, lui, conservé, non pas comme le dessine Stein et Wright, mais bien tel que le pratique le LCC ou tel que le recommande le ministère. Le modèle ne comporte pas de grand parc central, mais compose avec de grands îlots et des voies en impasse, réinterprétant le dispositif de *mews*. Les auteurs notent que les vraies communautés de voisinage couvrent rarement plus qu'une rue ou forment un *precinct* de petites rues accueillant quelques centaines d'unités familiales. Après celles de la ville et de l'unité résidentielle, une troisième échelle est donc celle de l'impasse. Cette unité est composée de maisons compactes,

représentées dans l'ouvrage par des schémas et des perspectives de groupements, ainsi que des vues depuis les logements.

Ainsi, bien que les auteurs du *plan* de la ville de Hook n'utilisent pas la notion de *neighbourhood units* et préfèrent l'emploi d'autres expressions, le dispositif d'unité de voisinage reste un motif central et récurrent dans la planification des zones résidentielles par le LCC.

Au moment de la conception de la ville nouvelle de Hook, le LCC élabore une révision du *plan* de Londres, qui est publié en 1960 (pl.41). Une des premières questions évoquée est la protection des quartiers et des communautés de la circulation de transit. Le plan détaille l'état d'avancement des grandes opérations entreprises depuis 1943. Le dispositif de *comprehensive development* est présenté comme une véritable « avancée » en termes d'urbanisme : « *One of the most significant advances in town planning in London since the war has been in the comprehensive development of land.* »²⁸¹

La plupart des « zones de redéveloppement globale » sont des zones résidentielles de l'est ou du sud de Londres, auxquelles s'ajoutent les opérations du centre de Londres, comme St Paul Precinct, Tower of London, le Barbican Centre, Bunhill Fields, South Bank ou Elephant & Castle. Une carte des *comprehensive development areas* souligne l'importance des surfaces de Stepney-poplar, de celles situées le long de la Tamise à South Bank et de celles de la City. Les auteurs du plan pour Londres de 1960 justifient ces reconstructions globales par de nombreux arguments : l'importance des destructions pendant la guerre ; le besoin de meilleures conditions de vie en ville, de plus grandes écoles, d'espaces et de bâtiments publics, de logements ; l'amélioration du système viaire, qui requiert de repenser le schéma des voies secondaires ; la multiplication des bureaux et des développements commerciaux, pour lesquels l'habitude à présent de construire des îlots entier.

Ces grandes opérations sont liées soit au motif de l'unité de voisinage, soit à celui du *precinct*, selon qu'il s'agit d'une zone résidentielle ou non. Le *precinct* devient aussi un dispositif pour les secteurs protégés. Le quartier de Stepney-Poplar est divisé en douze unités de voisinage, chacune dotée d'une école, un ensemble de commerces, d'espaces

²⁸¹ London County Council, *Administrative County of London Development Plan. First Review 1960. County Planning Report*, Londres, LCC, 1960, p.157

publics et d'équipements sociaux. Les unités de voisinage sont regroupées en trois « communautés » (les « *traditional communities of Stepney, Polar and Bow and Bromley* ») qui comprennent chacune un centre commercial majeur, de grands parcs et des établissements secondaires. Le quartier de Stepney-Poplar est le plus large des CDA : « *It can be compared with building two new towns and will provide homes for 100 000 people.* »

Deux perspectives montrent les cheminements piétons de ces quartiers : « *Where ever possible new residential areas are kept free from motor traffic* ». Un plan d'une unité de voisinage de Landsbury présente la façon dont les voies sont reconfigurées, afin de limiter les accès à la zone et d'augmenter la taille des îlots. Seul le quartier de Landsbury, qui représentait la section architecture vivante de l'exposition du *Festival of Britain* avait pu être complété au début des années 1950, comprenant écoles, commerces, logements et espaces publics. La leçon tirée de cette première période de construction est qu'il faut construire simultanément logements, routes, écoles, parcs et boutiques. Mais, par rapport à la situation en 1952 les opérations ont avancées : « *A new environment can be appreciated here [...]* » donnant à voir « *a real glimpse of the 'new town' in the East End.* ».

L'usage de l'expression « *new town* » pour désigner des quartiers de Londres est révélatrice de la possibilité de traiter en s'appuyant sur les mêmes dispositifs un quartier résidentiel de grande ampleur reconstruit globalement et les quartiers d'une ville nouvelle, grâce aux principes de *neighbourhood planning* et *precintual planning*.

Le *plan* de 1960 dédie un chapitre à ces formes urbaines, qui s'ajoute aux longues descriptions des opérations elles-mêmes. Après avoir rappelé l'importance des notions associées au « *community and neighbourhood planning* » dans le *plan* de 1943, celui de 1960 affirme l'importance de ce dispositif dans le développement de la grande ville : « *Such a policy must, over the years, help to make the communities within a great city live, rather than be submerged in a continuous mass of bricks and mortar*²⁸² ».

²⁸² London County Council, *Administrative County of London Development Plan. First Review 1960. County Planning Report*, Londres, LCC, 1960, p.210

• *Precinct*

Quant au *precinct*, il est défini par les agents du LCC qui rédigent le *plan* de 1960 comme un périmètre d'exclusion de la circulation automobile de transit. Il correspond ainsi au dispositif de distribution des quartiers, sans considération pour les questions de fonction. Le *plan* distingue le *residential precinct*, dont le système de rues n'offre pas de raccourci, mais qui admet une circulation locale, du *shopping precinct* qui inclue l'idée de centre commercial pour les secteurs en dehors du centre de Londres. La référence majeure pour ce dispositif de *precinct* est l'étude de Sir Alker Tripp de 1942, tout comme c'était le cas déjà pour les auteurs du *plan* de Londres en 1943.

*There is nothing new in the concept of a 'Precinct' — but growth of motor traffic emphasizes its importance. The late Sir Alker Tripp drew attention to the need in cities for enclaves or precincts (wether residential or other) which should be free of through traffic. The County of London Plan developed this idea both for the centre and for outer areas*²⁸³.

L'équipe de Buchanan, qui cite lui aussi Tripp, n'emploie pas non plus le terme *precinct* dans le célèbre rapport sur l'automobile, mais elle y substitue l'expression « zone d'environnement », modifiant ainsi, comme en de nombreux endroits, le vocabulaire des urbanistes anglais, sans néanmoins s'éloigner réellement de la tradition urbanistique britannique. Les auteurs du rapport justifient ce choix terminologique à partir d'une définition stricte du terme *precinct* qui n'est ni celle du LCC, ni celle de Gibberd.

Le terme de “precinct” (connu depuis longtemps dans le vocabulaire de l'urbanisme) ne peut servir ici puisqu'il implique aujourd'hui la notion d'absence complète de trafic motorisé. On n'insistera jamais assez sur le fait que les zones d'environnement que nous envisageons peuvent être des quartiers actifs dans lesquels la circulation est abondante mais où ne passe aucun trafic étranger, où ne s'égare aucun véhicule n'ayant pas affaire dans la zone²⁸⁴.

Une zone d'environnement tout comme le *precinct* n'est pas définie par quelques fonctions spécifiques. Le rapport précise aussi que les zones d'environnement n'ont aucun lien avec l'unité de voisinage dont le concept a eu un effet considérable sur les collectivités locales et les urbanistes.

²⁸³ Ibid.

²⁸⁴ Groupe pilote du Ministre des transports de Grande-Bretagne, J. E. Leymarie, and Colin Buchanan. *L'automobile dans la ville: études des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines ; Rapports du groupe pilote et du groupe de travail créés par le ministère des transports de Grande-Bretagne*. Londres: H.M.S.O., 1963, p.45

[...] notre conception des zones d'environnement n'a aucune implication d'ordre sociologique. Il n'existe aucun lien, par exemple, entre nos zones et le concept "d'unité de voisinage"; nous ne proposons qu'une méthode de disposition des bâtiments en fonction de la circulation automobile. Ainsi, en fait, une unité de voisinage de 10000 personnes, c'est-à-dire celle que postule le plan d'urbanisme de Comté de Londres, exigerait certainement sa division en un certain nombre de zones d'environnement²⁸⁵.

La zone d'environnement ne présume donc pas d'un quelconque programme mais n'a pas non plus le souci de construire une communauté. Si le rapport Buchanan ne définit pas de dimension associée à ce dispositif, il affirme cependant que la zone ne fait pas la taille d'une unité de voisinage. Il associe la notion de zone d'environnement agréable à des « chambres urbaines » inséparables d'un système de voies hiérarchisées. Il s'agit de « créer ou recréer des villes dans lesquelles, au sens le plus large du terme, la vie vaille d'être vécue²⁸⁶ ». Tel qu'il est présenté dans le rapport, le principe exige la mise en place de *comprehensive developments* sur des zones d'une certaine importance. Il en résulte une « conception cellulaire », qui évoque le *precinctual planning*. Les auteurs du rapport Buchanan insistent sur une méthode d'urbanisme qui partirait de l'environnement, c'est-à-dire du centre vers l'extérieur et qui ne se concentrerait pas uniquement sur la circulation automobile. « Nous avons tout d'abord, écrivent-ils, fait porter notre attention sur l'environnement, sur la délimitation de zones où s'accomplissent les principales activités de l'existence. »

A une organisation du réseau de circulation en fonction des communautés, telle que le revendiquent les urbanistes d'après-guerre, se substitue une organisation selon des zones d'environnement. C'est bien de la notion de communauté de voisinage que le rapport souhaite se défaire. Il donne cependant en exemple, à propos des zones résidentielles, l'organisation préconisée par le modèle de Radburn et sa mise en application à Sheffield, qui en constitue une application fidèle, contrairement aux unités de voisinage londoniennes. Le rapport Buchanan explique les principes du *superblock* du dispositif de Radburn (à l'instar du *plan* pour la ville nouvelle de Hook) et celui de la séparation du trafic, mais il n'évoque pas ceux de la programmation. On note qu'il associe le principe de zone d'environnement à celui des « supers-îlots » (*superblocks*)

²⁸⁵ Ibid.

²⁸⁶ Ibid. p.32

de Radburn et décrit la « Création d'un 'super-îlot' (nous dirions une 'zone d'environnement') libre de tout trafic de transit. »²⁸⁷

Le rapport Buchanan s'appuie sur des études de cas pour illustrer les principes énoncés. Ces études s'appliquent à trois sites spécifiques : une petite ville, une grande ville et un quartier de Londres. Elles s'apparentent à des *plans* synthétiques des villes, illustrés par des cartes, des plans, des photos et des perspectives (pl.42-43). Elles abordent des questions variées : les circulations et les accès, la relation de la ville à sa région, l'utilisation des terrains, le nombre de moyens de transports par habitant, etc. Le processus de réalisation des zones d'environnement correspond aux pratiques du LCC. Il s'agit de fermer l'accès à certaines voies pour concentrer la circulation sur des distributeurs principaux.

D'un point de vue terminologique, Buchanan distingue les zones d'environnement des unités de voisinage. On constate pourtant que leur délimitation dans les zones résidentielles se fonde « sur l'étude de chalandise des boutiques et des ressorts des écoles primaires », c'est-à-dire sur des données programmatiques qui sont celles de l'unité de voisinage, mais qui ne se trouvent plus exprimées qu'en termes d'efficacité et de capacité, indépendamment de tout enjeu de communauté.

De façon générale, la lecture des *plans* et des rapports des années 1960 révèle un net fléchissement dans l'emploi de l'expression « *neighbourhood unit* ». Cette évolution est clairement lisible dans le graphe, généré par « Google ngrams », qui représente la fréquence d'occurrence de cette expression dans les ouvrages (numérisés) de langue anglaise entre 1940 et 1970 (pl.44). Cependant, il apparaît à l'analyse qu'une telle diminution dans l'usage de l'expression par les professionnels ne correspond pas à l'abandon du dispositif lui-même.

²⁸⁷ Ibid. p.47

B.2. Les outils graphiques : le plan, la figure et les hypothèses

Une évolution, intéressante à souligner, porte sur la notion de plan masse. Le *plan* de Londres de 1943, tout comme le *plan* d'Harlow, schématisent le plan masse pour donner à voir un concept. Cette pratique se trouve amplifiée par les auteurs des *plans* de Hook, Runcorn ou des rapports de Buchanan.

Dans le cas du projet de Hook, le plan masse de la ville, qui fait l'objet du quatrième chapitre de l'ouvrage, est présenté comme le résultat de l'application d'un concept de ville sur un site doté de contraintes spécifiques. Lors d'un séminaire organisé à la *Architectural Association* début 1962 autour de ce projet²⁸⁸, Shankland rend compte de cette démarche : tout d'abord l'équipe élabore un « concept » de ville, et dans un deuxième temps le concept se modifie dans le processus d'adaptation au site choisi. Le plan général de la ville émerge ainsi de la confrontation d'un plan théorique avec les contraintes d'un lieu. Les paramètres aboutissant à un premier schéma de disposition des fonctions principales sont : l'étude de la surface totale de la ville, l'examen de sa forme, et la relation entretenue entre les fonctions principales. Le schéma émerge ainsi d'un organigramme. Les besoins en surface de logement sont estimés à partir des densités souhaitées. Le concept de ville s'exprime au travers d'un schéma.

Fondé sur ce premier schéma, publié dans l'ouvrage, un plan un peu plus complexe apparaît, qui se veut le résultat de l'étude d'un ensemble d'éléments : la géographie, les villages existants et leur mode d'implantation, l'écologie dominante et d'autres caractéristiques permanentes du site. Les éléments de géographie naturelle ou artificielle (comme les rivières et les infrastructures) fabriquent les limites de la ville, tandis que les nouvelles voiries qui traversent la ville s'appuient sur le tracé des voiries existantes²⁸⁹. La première étape de la conception est par conséquent l'élaboration d'un diagramme en plan, qui se cristallise par la suite dans un plan-masse. Le plan masse représente les voies, les éléments de la géographie, localise les équipements, mais schématise les zones bâties, définies essentiellement par leur fonction et leur densité.

²⁸⁸ Ingersoll, Phyllis, « Seminar on the planning of the project for Hook New Town », *Architectural Association Journal*, mai 1962, pp.254-260

²⁸⁹ London County Council, *The Planning of a New Town, Data and design based on a study for a New Town of 100,000 at Hook, Hampshire*, London, London County Council, Alec Tiranti, 1961, p27

Dans le *plan* pour Hook, la prise en compte du phasage est un autre élément déterminant pour la forme de la ville. Le phasage s'appuie sur l'estimation de la population attendue et de son évolution. Chacune des étapes étant planifiée pour accueillir un ensemble de fonctions équilibrées et des densités appropriées à la population prévue. Au bout de cinq ans, le fragment construit doit être totalement représentatif du fonctionnement à terme. Il doit inclure un centre-ville, des commerces et les fonctions industrielles. Au terme des quinze ans, la ville doit être une entité complète, mais encore capable de croître et d'accueillir progressivement des fonctions spécifiques telles qu'un cinéma ou des bureaux. Le phasage dépend aussi de la temporalité liée à la construction de services comme les égouts, l'approvisionnement en eau, le détournement de la route principale, ou la construction des hébergements pour les ouvriers. Certaines de ces contraintes guident aussi la forme même de la ville.

Ainsi, aux premiers stades de la conception, la programmation, l'allocation spatiale des fonctions et le phasage temporel de l'opération se substituent au dessin de la forme de la ville. Il est impossible de savoir si des perspectives plus précises dans leur description de l'architecture auraient été incluses dans une étape ultérieure de la fabrication du *plan*. Les auteurs précisent à plusieurs reprises que le travail s'est arrêté avant le développement de la phase de détail. La répartition du travail entre les urbanistes, les architectes du LCC et les agences privées n'est pas mentionnée, ni le fait qu'il n'y ait qu'une seule équipe de maîtrise d'œuvre. Dans l'état d'avancement du *plan*, néanmoins, la profusion de croquis de la ville rend plus compte des ambiances urbaines que de la forme architecturale. Les coupes, délibérément dessinées à main levée et non situées, illustrent des relations spatiales souhaitées et les strates du complexe architectural, plus que la définition d'implantation du bâti.

Le LCC procède différemment dans l'élaboration du *plan* de Londres de 1960. Les illustrations sont uniformisées quel que soit l'état d'avancement du projet et qu'il s'agisse d'un projet conçu par un concepteur indépendant ou par le département d'architectes du LCC. Les plans représentent le dessin de l'espace public et l'implantation du bâti. Les perspectives sont des représentations réalistes des espaces dessinés. Des photos d'opérations réalisées ou de maquettes accompagnent la description de ces projets. C'est par une représentation réaliste et l'élaboration de plans en trois dimensions que le Council encadre le développement par ses prescriptions (« *to*

guide the development »). Le travail engagé par le LCC relève selon ses auteurs de la coordination des opérations entre elles, de l'amélioration des infrastructures publiques, de la sauvegarde des équipements et du respect du caractère de la zone.

Ces projets réalistes sont des tests pour explorer et illustrer les possibilités de développement ; ce sont des recommandations ou des « plans guides ». Ces documents appartiennent à un processus que les agents du LCC dénomment *civic design* ou *town design*, plus particulièrement appliqués aux *CDA*.

So far as architectural design is concerned, the Council, as planning authority, directs its attention primarily to town design. It looks for what is good of its kind and worthy to take its place in the chosen setting.

[...] the Council may prepare advisory three-dimensional plans for large areas, in order to explore possibilities offered by redevelopment and to assist developers and their architects to discover the most suitable development for their sites²⁹⁰.

Une seule option est présentée dans le *plan* pour Londres en 1960, mais elle n'est qu'une recommandation.

Le *plan* de Runcorn (1966), réalisé par Arthur Ling, explore au contraire plusieurs variantes d'un même plan schématisé (pl. 45). Ce travail est amplement illustré par des photos, des plans et des perspectives, comme la tradition des *plans*, mais le raisonnement repose sur l'utilisation d'un grand nombre de schémas. Tout comme pour le dessin de Hook (1960), le plan masse est développé à partir d'une figure théorique, celle d'un huit, qui fait l'objet d'un « *Theoretical Town Diagram* ». A partir de ce diagramme, Ling évoque plusieurs interprétations spatiales possibles. Il choisit l'une d'entre elles et réalise à partir de ce choix un plan masse très précis. Bien que plans et maquettes indiquent l'emplacement du bâti sur le territoire de façon très réaliste, ce plan-masse représente clairement une alternative parmi d'autres.

Various design interpretations of residential communities are possible and two of these are illustrated. The first has a building accent on the spinal pedestrian routes with covered ways integrated within the housing. This would be particularly suitable where a decked access approach to dwellings is adopted. The second has a spatial accent on the form of the Plan with residential groups on either side of the main pedestrian routes. A stronger form is also proposed at the edges of the communities²⁹¹.

²⁹⁰ London County Council, *Administrative County of London Development Plan. First Review 1960. County Planning Report*, Londres, LCC, 1960, p213

²⁹¹ Ling & associates, *Runcorn New Town. Master Plan prepared for the Runcorn Development Corporation*, 1967, p59

Procédant ainsi, Ling accompagne, de façon plus marquée encore qu'auparavant, le concepteur dans la réflexion conceptuelle et programmatique précédant le dessin. Son intention est d'exposer un raisonnement.

Arthur Ling affirme le choix de constructions d'unités de voisinage suivant le modèle d'Harlow pour le dessin de la ville de Runcorn en 1967. Il différencie néanmoins explicitement deux manières de composer, l'une à partir des circulations piétonnes, l'autre à partir de la forme du bâti : « *Spatial versus Spinal* ». Les deux modèles s'accompagnent de deux figures spatiales, le grand espace public axial ordonnateur vs la dalle.

Quant à l'usage de la maquette, de la définition d'une proposition en trois dimensions, Arthur Ling le justifie dans l'objectif de maintenir une vision d'ensemble partagée.

*The purpose of putting forward a three-dimensional design policy at this stage is to encourage amongst all those who make a partial contribution by way of a building or detailed layout of a larger group an awareness of the importance of their contribution to the whole of the town as well as its components and the three-dimensional plan is a reminder to all designers at all stages that the total composition of the town is of vital importance*²⁹².

Concepts et variantes sont des outils communs aux approches d'Arthur Ling et de l'équipe de Buchanan. Celle-ci travaille à partir d'hypothèses. Les études de cas présentées s'apparentent aux « expériences de pensées » des physiciens et des philosophes en ce qu'elles illustrent un raisonnement et peuvent servir de démonstration. Dans le cas de l'hypothèse d'une rénovation complète d'un quartier de central de Londres, l'étude de cas

[...] démontre qu'il est possible de créer un environnement compact, varié, intéressant, vivant et intensément urbain tout en conservant nombre des avantages offerts par l'automobile.²⁹³

La démonstration commence par l'évaluation d'hypothèses de systèmes de réseaux de circulation. Le module du réseau est un facteur pour l'étude d'insertion de la zone dans un réseau primaire et régional. Puis, les auteurs se donnent des objectifs de densité, du nombre de résidents et de logement, de surfaces pour les écoles et les espaces ouverts, de stationnement, etc, ainsi qu'une disposition théorique pour les artères de circulation,

²⁹² Ibid., p105

²⁹³ Colin Buchanan, *L'automobile dans la ville: études des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines. Rapports du groupe pilote et du groupe de travail créés par le ministère des transports de Grande-Bretagne*. Londres: H.M.S.O., 1963, p144

pour élaborer des variantes ou scénarios possibles sur les terrains choisis : des rénovations minimales, partielles ou complètes.

Le processus de raisonnement est toujours mis en avant dans les *plans* étudiés, mais il prend une place centrale dans ces deux derniers exemples. Dans le cas de Buchanan, cela tient à une spécificité de son approche, qu'illustrent son fameux rapport (qui n'est pas un *plan* en tant que tel) et l'étude réalisée par son équipe pour le South Hampshire en 1966. Ce dernier travail, qui aura un fort impact sur le travail des acteurs des villes nouvelles françaises, se structure en effet lui aussi autour du développement d'hypothèses et de l'exposé d'un raisonnement.

En 1964, à la suite de l'étude sur le sud est de l'Angleterre menée par le ministère du logement et du gouvernement local, Buchanan est sollicité pour l'une des études de faisabilité qui s'en suit. Il s'agit d'évaluer l'implantation possible de 250000 personnes sur ce large territoire. L'étude sur le South Hampshire, qui n'a pas vocation à être publiée, ne comporte en dehors du texte que des schémas et des plans schématiques (pl.46). Dans le texte, les auteurs raisonnent en clarifiant, en premier lieu, leur compréhension de la commande. Ils analysent notamment le terme de « *feasibility* » en livrant ainsi leur propre interprétation, qui leur inspire l'idée de travailler à partir d'hypothèses concurrentes.

A Study of Feasibility

1. Our terms of reference refer to the feasibility of accommodating an increase of population in South Hampshire. We have taken this as the key to our approach. We have thought of our Study as essentially an examination of the many complex criteria which might impose limits on the scale of expansion, and the ways in which it might be possible to create an efficient urban system with a sound economic base. Our work has convinced us that testing of feasibility is a vitally important stage in planning. The range of alternatives can be explored, the limits examined and established before time and money are spent on the details of a physical "master plan".²⁹⁴

Ou encore :

8. With the notion of testing feasibility strongly in mind, we have tried to avoid basing our approach on preconceived ideas of where development should go, or on "gimmick" ideas about urban form, or on a search for sites which offer interesting architectural opportunities but little else. We isolate problems and we propose a course of action in broad terms. But we have been at pains not to produce a "master plan", which would have been inconsistent with a feasibility study; in fact, our ideas are presented in diagrammatic form throughout²⁹⁵.

²⁹⁴ Buchanan and Partners in association with Economic Consultants Limited, *South Hampshire Study, Report on the Feasibility of Major Urban Growth*, Volume I, London, HMSO, 1966, p7-8

²⁹⁵ Ibid., p8

Les schémas prennent le pas sur le plan masse. Tous les raisonnements sont illustrés par des schémas et des graphes. A l'échelle d'un territoire aussi grand, il n'est en effet, pour les auteurs de l'étude, pas question de penser au travers des formes. Il s'agit plutôt de rechercher une structure de développement. L'étude procède à l'évaluation de trois systèmes de voiries : un développement hexagonal centripète, une trame carrée et une trame orientée, discutés au regard de leur capacité de croissance et de transformation. Elle y ajoute l'exposé des critères d'évaluations de ces systèmes.

*260. So we proceeded to "idealise" these three structures, and then to analyse them for their performance in conditions of growth and change. In idealising them we sought not only to make them function efficiently, but also, for purpose of comparison, we postulated strictly uniform hierarchies of sub-systems on related scales in all three structures.*²⁹⁶

Dans le volume 2 de l'étude sur le South Hampshire, la description du processus s'appuie sur des termes comme « *data* », « *feedback* », « *simulation* », appartenant au registre de la cybernétique ou, plus largement, des sciences de l'ingénieur.

*"Simulation" is a process whereby one postulates a situation and certain conditions, and then, by reasoning, follows through the implications of those conditions*²⁹⁷.

Ce processus de conception raisonnée aboutit au choix d'une trame viaire directionnelle. L'organisation de la ville, fondée sur cette trame d'ensemble, se caractérise par le développement linéaire des industries et des activités le long d'une grande artère et du chemin de fer. De part et d'autre de cette artère, on trouve des quartiers résidentiels de densité décroissante. Chacun des grands îlots de la trame sont des unités de voisinage séparées les unes des autres par des espaces ouverts, comme dans le *plan* pour la ville d'Harlow. Ces unités sont regroupées par huit, pour former des communautés dotées d'un centre secondaire, séparées les unes des autres grâce à de grands parcs linéaires. Deux centres principaux se développent perpendiculairement à l'artère centrale, l'un est un centre composé de commerces, l'autre d'équipements sociaux et universitaires. A l'exception de l'idée de trame, le schéma correspond ainsi à une organisation bien connue des urbanistes britanniques. En revanche, aucune des expressions propres au dispositif britannique n'est employée dans l'étude sur South Hampshire. Ses auteurs, qui choisissent de ne pas dessiner de plan masse, présentent cependant un plan schématisé pour l'un des secteurs résidentiels. Leur réticence à

²⁹⁶ Ibid., p96

²⁹⁷ Ibid., volume 2, p39

illustrer par un véritable plan masse une organisation spatiale est telle qu'ils se sentent obligés de se justifier de la réalisation du plan schématisé. Ils décrivent celui-ci comme une illustration parmi d'autres et une application « purement intuitive » de leur théorie, afin de neutraliser par avance toute lecture théorique du plan dessiné.

*These are not proposals for laying down a rigid inflexible grid over a large part of South Hampshire. However, recognising this risk that the plans could be completely misunderstood, we show a plan in which the theoretical structure has been applied in a purely intuitive way to a portion of the area*²⁹⁸.

The *Building Complex* : de l'unité de voisinage au bâtiment multifonctionnel

On constate, dans la littérature de la période, une généralisation complète de la séparation des flux, avec deux dispositifs : la séparation horizontale (qui s'apparente plus à l'unité de voisinage) et la séparation verticale (qui s'apparente aux bâtiments-infrastructures). La croyance, remarquablement ancrée, des architectes du LCC dans l'architecture et l'urbanisme modernistes les conduit à adopter dans l'ensemble des projets étudiés le principe de « fragments de ville à étages », qui trouvera, aux yeux de Percy Johnson-Marshall, une forme d'aboutissement dans le Barbican Centre. Ce principe, en conjonction avec celui de séparation des flux dans le modèle de Radburn, aboutit au dessin du *civic complex*, préconisé aussi bien par le LCC que par Sert et Tyrwhitt à Harvard. À la ségrégation verticale sont associées les valeurs de densité, de centralité et de compacité, déjà mises en avant lors du congrès que les CIAM avaient consacré au centre-ville en 1951.

L'alliance de la compacité, de la programmation multifonctionnelle des centres et des dispositifs de dalle ont pu faire apparaître certaines opérations en centralité comme des « mégastructures », au sens des architectes visionnaires. Mais mon analyse montre qu'il est plus pertinent de comprendre ces projets, non comme la concrétisation de projets visionnaires, mais dans une filiation directe avec les pratiques urbaines opérationnelles des deux décennies après-guerre.

²⁹⁸ Ibid, Volume I, p118

C.1 Hook et Cumbernauld au regard de la définition de la mégastructure

Si l'unité de voisinage n'est pas réellement remise en cause dans ces opérations de la première partie des années 1960, il y a des évolutions importantes par rapport aux modèles développés après-guerre. C'est par exemple le cas des formes que prennent les enclaves des centres-villes, plus compactes, alliant la mixité des usages et la ségrégation verticale des flux.

Le centre ville de Cumbernauld (pl.47)

Cumbernauld est la seule ville nouvelle britannique de deuxième génération à avoir été construite²⁹⁹. Son centre urbain fait ainsi partie des rares expérimentations d'une grande structure multifonctionnelle conforme à la définition du rapport de 1962³⁰⁰ :

Single comprehensive structure providing accomodation for shops, offices, entertainment and public buildings, hotel and some housing.

Cumbernauld est conçue comme un complexe à plusieurs étages séparant de la manière la plus étanche possible les voitures des piétons. Dans la partie centrale de Cumbernauld, les voitures et les services sont assignés au rez-de-chaussée, au-dessus duquel on trouve le centre commercial piéton ainsi que les équipements du centre-ville. La classification des étages correspond à peu près à une division par fonctions : la circulation et 5 000 places de parking, puis les commerces et les bureaux sur trois étages, puis les équipements (bibliothèque, centre de santé, restaurants, espaces publics et bâtiments administratifs, un hôtel et des lieux de loisirs), puis les logements, compris dans une longue double rangée surélevée au sommet de l'ensemble.

Le principe de « compacité » adopté pour la ville découle, tout comme pour la ville de Hook, d'une double volonté de ses concepteurs : rompre avec la faible densité des villes nouvelles et avec le principe d'unité de voisinage au profit d'une plus grande densité, gage d'urbanité. Une autre raison de cette densité élevée est l'étroitesse du site choisi

²⁹⁹ Pour comprendre les principes mis en place à Cumbernauld, je m'appuie sur les rapports préliminaires de 1956 et 1962, ainsi que sur un film promotionnel de Magnus Magnusson sorti en 1970, *Cumbernauld: Town for Tomorrow*, et sur un article de Gold publié dans la revue *Planning Perspectives* : Gold, John R. « The making of a megastructure: architectural modernism, town planning and Cumbernauld's Central Area, 1955-75 », *Planning Perspectives*, 21:2, 109 – 131. Ce texte retrace la genèse de Cumbernauld et donne un très bon aperçu du contexte de sa conception.

³⁰⁰ *Cumbernauld New Town Planning proposals -second revision. Second Addendum report to the Preliminary Planning Proposals*, janvier 1962

pour l'implantation de Cumbernauld. La ville nouvelle est prévue dès 1946 dans le plan régional de la Clyde Valley, élaboré par Abercrombie pour répondre aux besoins de logements de la ville de Glasgow. Mais ce n'est qu'en 1955 qu'un site lui est affecté. Ce terrain de 8 000 acres est moins favorable, mais c'est le seul qui reste après que des lobbys d'agriculteurs se furent opposés à une implantation de la ville nouvelle sur des terres de meilleure qualité. Le Scottish Office, qui ne veut pas retarder le projet, décide alors d'installer la ville nouvelle sur 4 150 acres de terres très pauvres³⁰¹. La ville, qui devait initialement accueillir 50 000 personnes en 1955, puis 70 000 en 1960, se développe en définitive sur un site de 930 acres, dominé par la colline de Cumbernauld.

The general conception remains ; namely that the town should be a compact urban centre containing the 50 000 population on the hilltop site with surrounding recreation areas. The neighborhood system of planning should not be adopted, all the inhabitants of the town begin within easy distance of the central area containing all the principal shopping, commercial and public building³⁰².

Indépendamment de ces raisons contextuelles, la conception de Cumbernauld répond à des thématiques caractéristiques des années 1960. En 1970, le film promotionnel de Magnus Magnusson, *Cumbernauld: Town for Tomorrow* résume à sa façon ces thématiques : les critiques et les peurs liées à la croissance et à l'encombrement des villes, la densité comme forme d'urbanité, la notion de *community living*, la mobilité et la ségrégation (horizontale et verticale) des types de circulation, ainsi que les aspirations avant-gardistes de l'époque.

Here in this unpromising moorland ridge, the planners set out to build a town for the future. A town that would draw people to it. Not only from Glasgow, but from all over Britain. Cumbernauld was new in more than one sense. Not just a new town, but a new concept of community living.

La ville nouvelle de Cumbernauld est dessinée par l'équipe d'urbanistes et d'architectes du département d'architecture de l'Agence écossaise (Scottish Office). Hugh Wilson est appelé en 1956 comme directeur de projet pour l'ensemble de la ville. Il quittera ses fonctions en 1962. La direction du petit groupe interdisciplinaire responsable du dessin du centre-ville est donnée à Geoffrey Copcutt en 1958 ; il restera jusqu'en 1963. Qualifié de jeune espoir de l'architecture anglaise dans le premier numéro de la revue *Zodiac*, comme le rappelle Gold, ce sont ses dispositions avant-gardistes qui ont

³⁰¹ Gold, John R. «The making of a megastructure: architectural modernism, town planning and Cumbernauld's Central Area, 1955-75 », *Planning Perspectives*, 21:2, 109 - 131

³⁰² Cumbernauld New Town, *Planning Proposals – first revision, An addendum Report to the Preliminary Planning Proposals*, may 1959

déterminé sa nomination. Elles correspondaient aux aspirations innovantes de la société de développement de la ville nouvelle.

Geoffrey Copcutt se représente le centre de Cumbernauld, structure unique réunissant de multiples fonctions au-dessus de voies de circulation, comme un pont entre l'urbanisme du XIX^e siècle et la ville future³⁰³. Le centre-ville de Cumbernauld regroupe ainsi les différentes fonctions d'un centre dans une structure unique que Copcutt nomme « fragment de ville surélevée³⁰⁴ » ou encore « une structure de type citadelle³⁰⁵ ». Linéaire, placée au-dessus d'un système de voies, cette structure aurait dû s'étendre sur 800 m de long, 180 m de large et comprendre jusqu'à 9 étages.

Selon Banham les concepteurs de Cumbernauld défendent un certain nombre d'idées : d'abord la concentration, qu'il rattache à l'ancien mode d'urbanisation, et la dispersion – « *this was a defiant gesture in favour of an older type of urbanism*³⁰⁶ », ensuite la monumentalisation du bâtiment dans un vaste espace ouvert, puis le symbolisme, l'image de l'ensemble symbolisant les niveaux et les types de performances qu'il ne peut délivrer comme l'« indétermination », et enfin une vision du trafic dans son ensemble, qui, en premier lieu, dissocie le projet des voies et celui du centre-ville.

Le symbolisme est clairement présenté par Copcutt comme étant « la poésie de la technique moderne³⁰⁷ ». Remarquons avec Banham que la ségrégation verticale, dans la version construite, est sans réelle fonction en dehors de celle d'un esthétisme futuriste pensé pour le simple plaisir des automobilistes. Le pont qui devait rejoindre un corps de bâtiment de l'autre côté des voies ne rejoint finalement rien.

Pourtant, Cumbernauld, en tant que bâtiment multifonctionnel compact, devient un exemple paradigmatique de ce qui sera apparenté par la suite à la mégastructure. La construction de la première phase, entre 1963 et 1967, suscite un intérêt mondial et de

³⁰³ « *I now see the built first-stage as a 19th-century portal to a future world which contained in a single tented form, wherein the contributing uses become aspects of a total town-function in which the pulse of contact really quickens.* » Copcutt, G., « The City as a Process », *Lotus* 7, 1970. voir également Gold, J. R. « The making of a megastructure: architectural modernism, town planning and Cumbernauld's Central Area, 1955–75 », *Planning Perspectives*, 21:2, avril 2006, pp. 109 - 131

³⁰⁴ Copcutt, Geoffrey, « Planning and Designing the Central Areas of Cumbernauld new Town », in Lewis, D., *Architects' year book n°11, The pedestrian in the city*, Elek books limited, London, 1965.

³⁰⁵ Copcutt, G., « The city as a process », *Lotus* 7, 1970.

³⁰⁶ Banham, R., *Megastructure*, op. cit, p168.

³⁰⁷ Copcutt, Geoffrey, « Planning and Designing the Central Areas of cumbernauld new Town », in Lewis, D., *Architects' year book n11, The pedestrian in the city*, Elek books limited, London, 1965, p240.

nombreuses publications. Le film promotionnel de 1970 rappelle ainsi que, en 1969, la ville nouvelle a accueilli 4 000 visiteurs officiels venus de 40 pays. L'*Institute of American Architects* lui décerne le *R. H. Reynolds Memorial Award for Community Architecture*, devant la ville nouvelle de Vällingby, alors même que celle-ci est pour beaucoup de centres urbains un modèle incontournable, comme les centres commerciaux régionaux américains.

- Le centre ville de Hook

Le centre-ville de Hook est conçu, quant à lui, comme un espace de rencontre construit au-dessus des stationnements et des zones de livraison – évitant, comme le souligne les concepteurs, les couronnes de parkings qui isolent les centres commerciaux contemporains. La partie centrale contient le centre commercial piétonnier, des logements, des services, un parking de 8 000 places et mesure 0,75 mile de long et 0,25 mile de large. La détermination de la longueur maximale et le choix d'une forme linéaire sont conditionnés par la capacité de chalandage et le principe de continuité des commerces. Le centre-ville est décrit comme un mécanisme dont la technicité repose sur la distribution et la gestion des flux. Pour les auteurs, la meilleure solution est la ségrégation complète du trafic, qui n'est possible qu'en plaçant les piétons sur une plate-forme. L'ouvrage ne précise pas si plusieurs architectes seront amenés à intervenir pour construire ce centre, dont la plate-forme serait l'élément fixe. Le système doit en revanche être suffisamment flexible pour attirer différents types de commerces et d'exploitants. Le centre est implanté au fond d'une vallée. L'image donnée est celle d'un couvercle au-dessus de cette vallée. Le centre piétonnier est ainsi de plain-pied ; il est placé au-dessus des stationnements, des aires de livraison et des bus, tout en évitant les excavations. Un diagramme en coupe comparatif oppose l'implantation en haut d'une colline à celle retenue pour le projet de Hook. Cette comparaison fait référence au projet de Cumbernauld, dont le centre a souvent été critiqué pour sa position en hauteur. Dans son article sur Cumbernauld, Gold cite à ce propos Oliver Cox :

Hugh Wilson called us "the boys" Graeme and me, at that time, because we were continually watching what he had been doing at Cumbernauld and were very much guided by that. The main difference was that we were in a valley ; Cumbernauld is on a hill. We thought that it was quite wrong to have a centre that was above the level of the ground³⁰⁸.

³⁰⁸ Interview entre Oliver Cox and Neil Bingham, 1 March 2000, Tape F15579 SideA, National Sound Archive

Les deux expérimentations de Cumbernauld et de Hook sont souvent associées au mouvement des mégastructures. Comme le souligne Reyner Banham dans son livre *Megastructure: Urban Futures of the Recent Past*³⁰⁹, alors que le dessin de Tange pour la baie de Tokyo – icône de la mégastructure – est imaginé en 1960, la ville nouvelle écossaise de Cumbernauld, dont le centre est un bâtiment complexe multifonctionnel, est commanditée dès 1955. Cependant, ce centre, dont le dessin a pris trois ans, ne prend sa forme définitive qu'en 1960 tandis que le rapport officiel de Buchanan, illustré par des projets de villes stratifiées, est publié en 1963. Banham voit dans ces deux projets les signes d'une institutionnalisation très précoce de l'idée de mégastructure :

*Something like megastructure was conceivable in the minds of established British government officials as early as it was conceivable in the minds of Japanese Metabolists. One needs, therefore, to be very wary of any uncritical acceptance of the idea that megastructure was a radical or ridiculously impractical concept*³¹⁰.

Si au début des années 1960, au moment de la conception du centre de Cumbernauld, il y avait une base conceptuelle qui permettait de penser un immense complexe multifonctionnel sur plusieurs niveaux, Cumbernauld doit moins, selon John R. Gold qui replace aussi le centre-ville dans une histoire des projets théoriques de villes à étages et autres projets visionnaires, à cet élan techno-utopique des années 1960 qu'à deux autres facteurs de l'urbanisme d'après-guerre : d'une part la logique commerciale des développements privés encourageant une maximisation des densités et la mixité des usages de manière à attirer un plus large type d'utilisateurs, d'autre part les réflexions urbaines des architectes modernistes qui, comme lors du CIAM 8, réfléchissent à la manière de créer des centres dynamiques et aux problèmes de la voiture en ville.

Néanmoins, la première définition de la mégastructure élaborée par Banham est pertinente pour décrire des projets comme celui de Cumbernauld ou de Hook :

*[...]it is more than just a very large building. However, one can point at one key intention, and one crucial consequence thereof. The intention is to resolve some large scale (about a quarter of mile long, at minimum), urban problem by means of architecture, and the consequence, urban problems being what they are, is that the result houses multiple functions at a very high density*³¹¹.

³⁰⁹ Banham, Reyner, *Megastructure: Urban Futures of the Recent Past*, Thames and Hudson, Londres, 1976

³¹⁰ Banham, Reyner, *Megastructure*, op. cit. p167

³¹¹ Banham, Reyner « The Glass of fashion », *New Society*, 9 september 1971

Par la suite, cette définition est abandonnée par Banham et les tenants du courant de la mégastructure au profit d'une acception plus technologique. Maki introduit en premier le terme « *megastructure* » en 1964 et Ralph Wilcoxon parle, lui, en 1968 d'un « très grand complexe urbain multifonctionnel contenant de plus petites unités éphémères adaptables à des besoins changeants³¹² ».

Les principes conceptuels de ces deux exemples britanniques découlent eux de réflexions programmatiques, plus que d'aspirations technologiques. La proximité des éléments d'un programme fournit la base conceptuelle de ces opérations, comme le montrent les plans schématisés du projet de la ville de Hook. L'intégration de plusieurs fonctions au sein d'un même édifice est un dispositif déjà convoqué et théorisé par Perry afin de former des micro-centralités autour des écoles pour les unités de voisinage. En quelque sorte, ce dispositif fait l'objet d'une réinterprétation à différentes échelles dans les projets de villes nouvelles de deuxième génération : l'école est un équipement intégré de quartier, tandis que le centre principal est un *civic complex*, sur le modèle des centres commerciaux.

C.2 L'édifice multifonctionnel en centre ville

Les projets d'édifices multifonctionnels alliés à la séparation verticale des flux offrent, à la suite à l'exemple du site du Barbican au tournant des années 1960, une réponse pertinente, aux yeux des professionnels britanniques, pour des opérations de centre ville. A ce dispositif de mixité fonctionnelle au sein d'un édifice s'ajoute la volonté, dans la continuité du principe d'intervention globale au moyen des CDA, d'intervenir dans la ville sur une grande échelle.

On a vu dans l'exemple du Barbican que la taille de l'opération permet non seulement la construction totale d'un « environnement », mais aussi relève d'objectifs de rentabilité des opérations de logements. Cette recherche de la rentabilité d'une opération fait partie intégrante du travail de l'urbanisme. Plus qu'une simple programmation d'équipements, le *town design* inclut des questionnements financiers,

³¹² Banham, Reyner, « Megastructure », *Architectural Design*, juillet 1975, pp. 400-401. Les définitions de l'expression sont discutées par Banham en introduction de son ouvrage. *Op. cit.* p9

comme le montrent les projets du Barbican, de Hook ou l'étude de Boston Manor menée en parallèle de leurs activités par les architectes de ces opérations, Chamberlin, Powell, Bon et Shankland.

*We decided to design one in order to test out the idea : a scheme that could demonstrate what life in this new kind of community would be like so that people could make up their own minds whether they wanted it or not.*³¹³

L'étude sur Boston Manor, que les architectes tiennent pour une véritable expérimentation, prend largement en compte le financement du projet qui comprend des logements, des espaces publics, un stade, des commerces, des bureaux et des équipements publics. Ainsi, l'un des deux articles qui présentent le projet de Boston Manor montre en plus du projet d'ensemble, le phasage et des hypothèses de financement. Deux économistes de la construction présentent même leurs calculs. Il s'agit pour les auteurs du projet de démontrer la capacité d'autofinancement de l'opération. Ce calcul dépend, comme pour le projet du Barbican Centre, indépendamment du caractère privé ou public de l'opérateur, de la pleine propriété du site de l'opération, du "*large scale freehold ownership on the land*", au même titre que les squares Georgiens, c'est-à-dire du principe des *comprehensive developments*.

Quelques années plus tard, en 1962, Shankland propose dans son étude sur Liverpool (pl. 48), afin de maintenir le centre en vie en dehors des horaires de travail, d'introduire des logements au centre ville au moyen d'opérations mixtes sur le modèle du Barbican.

*Modern ideas of multi-use planning allow, where suitable, the major part of the built-up portion of such central area sites to be regained at roof level and to provide a raised environment completely dedicated to the pedestrian and eminently suited to housing. This concept, it must be emphasised, is difficult to realise except on a large site and it demands the careful design of site layouts to ensure a generous provision of landscaped open space: but, provided these requirements can be guaranteed, high densities can be achieved. It might be necessary to make adjustments in the present education proposals serving the central area*³¹⁴.

Shankland emploie le terme de « *multi-use planning* » pour définir la démarche. Les édifices sont dénommés des « *building complexes* », expression qui fait référence au

³¹³ Chamberlin, Powell et Bon, Shankland, Jones (David Gregory), "Realisation of the living suburb", *Architecture and Building*, octobre 1958

³¹⁴ Shankland, Graeme, City and County Borough of Liverpool, *Planning Consultant's Report n°8. Central Area Redevelopment. Two New Centres*, mars 1963, pp.4-5. Voir aussi : Shankland, Graeme "The Central Area of Liverpool: Extracts from the Report on the Draft City Centre", *The Town Planning Review*, Vol. 35, No. 2 (Jul., 1964), pp. 105-132; David Lewis (ed. by), «The pedestrian in the city», *Architects' Year Book XI*, London, Elek Book, 1965; Tetlow, John, and Anthony Goss, *Homes, Towns, and Traffic*, New York: Praeger, 1968

principe de multi-fonctionnalités et à la compacité. Les logements ne sont pas rentables en eux-mêmes mais sont associés à des éléments de programme plus rentables comme les boutiques et les bureaux.

*In large central area schemes providing for mixed uses, it is becoming increasingly clear that compact planning brings major benefits in economy of land use and in convenience for the pedestrian and other users, and that such compactness can be of major assistance in the phasing of building operations*³¹⁵.

On retrouve dans cette proposition, comme dans les exemples précédents, la station de bus en rez-de-chaussée, les stationnements et le parc, puis dans les étages le centre commercial, les logements, un hôtel, des places ouvertes, un centre récréatif et des petites activités. Le deuxième édifice proposé est un *civic and social centre*. Il allie, cette fois, au-dessus d'une voie rapide, dans une géométrie horizontale de terrasses dont le dessin rappelle celles de l'opération de South Bank, des commerces, des restaurants et des hôtels aux équipements « civiques ».

Partant des principes de *comprehensive development* et de *pedestrian precinct*, ces deux propositions témoignent d'une évolution vers des opérations conçues, à l'instar du Barbican Centre, comme un seul et unique bâtiment. Alors que les premiers rapports de 1962 se fondaient sur la mise en place de *precincts* piétons dont il s'agissait pour l'urbaniste de dessiner les sols, les escaliers, les murs de soutènement, le mobilier, etc.³¹⁶, ces *precincts* deviennent de véritables architectures dans le dernier rapport.

*The scheme including the park is conceived as an architectural whole and although it can be phased, it must be executed by a single agency and as one continuous operation. The linear form of the main building complex would make it amenable to phased construction.*³¹⁷

Les auteurs du *plan* pour la ville de Hook requièrent ici l'intervention d'une seule agence, comme c'est le cas pour l'opération du Barbican ou pour le centre ville de Cumbernauld et s'opposent ainsi, comme *urban designer* à la méthode des prescriptions architecturales que le LCC a mis en place.

Percy Johnson-Marshall dans son ouvrage de 1966, développant un point de vue nourri de son expérience au sein du LCC, appelle lui aussi à une unité élémentaire plus grande

³¹⁵ Shankland, Graeme, City and County Borough of Liverpool, *Planning Consultant's Report n°8. Central Area Redevelopment. Two New Centres*, mars 1963, p8

³¹⁶ Shankland, Graeme, City and County Borough of Liverpool, *Planning Consultant's Report n°3. Central Area Redevelopment. Phase One*. Septembre 1962, p10

³¹⁷ Ibid. p12

et plus complexe que celle d'un bâtiment d'échelle ordinaire. Le *plan* de Londres de 1960 développe, en effet, ce principe pour le centre sous la forme d'opérations sur plusieurs niveaux (« *multi-level development* »), en l'illustrant par les projets du Barbican et de South Bank.

*In Central Area, large new buildings or groups of related buildings can provide various types of accommodation at different levels, and separate entrances from the surrounding streets can be kept to a minimum. Internal service roads and footways, car parks and loading backs can be provided, so that much of the activity within can proceed without interference with or by the surrounding street traffic. Provision can sometimes be made for different types of traffic at different levels.*³¹⁸

Le *plan* introduit le concept de *mixed uses* pour les bâtiments, c'est-à-dire la construction d'édifices multifonctionnels, aussi pour répondre à la demande de logements en centre ville. A partir de 1957, le LCC s'engage dans la décentralisation des bureaux, pour combattre la congestion, comme le recommande le rapport, « *A Plan to Combat Congestion in Central London* » (1957) auquel fait référence le *plan* de Londres de 1960. Il s'agit, est-il précisé en introduction du *plan* de Londres, de lutter contre la congestion du centre ville réduisant la surface de bureaux et en encourageant la construction de logement.

Le Council indique vouloir développer autant que possible le principe de *precinct* à plusieurs niveaux³¹⁹. Cependant la description du *plan* de 1960 insiste surtout sur la capacité du plan en trois dimensions à coordonner les opérateurs privés pour la mise en place d'un niveau de circulation pour les piétons, tel que cela a été imposé dans la City. Buchanan, quant à lui, défend ce dispositif, qu'il dénomme « *traffic architecture* », « architecture de la circulation » dont il donne une définition dans le glossaire à la fin de l'ouvrage :

Architecture de circulation : expression forgée au cours de la rédaction du rapport pour traduire l'idée que les immeubles et la voirie qui les dessert font l'objet d'un tout issu d'une conception d'ensemble. Lorsque la densité de construction est forte cette approche donne naissance à des formes architecturales comportant des voiries intégrées à plusieurs niveaux dans lesquelles la distinction traditionnelle entre routes et bâtiments disparaît³²⁰.

³¹⁸ Colin Buchanan, *L'automobile dans la ville: études des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines*; Rapports du groupe pilote et du groupe de travail créés par le ministère des transports de Grande-Bretagne. Londres: H.M.S.O., 1963, p211

³¹⁹ London County Council, *Administrative County of London Development Plan. First Review 1960*. County Planning Report, Londres, LCC, 1960, p.211

³²⁰ *Ibid.*, p223

Il y a comme un glissement de la revendication du *town design* à penser ensemble infrastructure, paysage et architecture vers la réalisation d'un seul et unique bâtiment. Mais aussi un glissement de la méthode de l'urbanisme en trois dimensions, qui signifie une projection en trois dimensions servant à percevoir l'espace urbain, vers la conception d'une ville à étages. Ce qui était, en fait, le premier sens donné à l'expression « *three-dimensional planning* » par Aline et William Tatton Brown, membres du groupe Mars, dans leur article influent commandé en 1941 par Cronin Hastings.

*It is not enough to control the space between buildings. We must envisage the possibility of controlling the space above and below them in order to create new levels, on which traffic of different kinds can operate.*³²¹

La définition de l'expression « Architecture de circulation » donnée par Buchanan pourrait être la description du projet du New Barbican Committee ou des propositions de Shankland pour Liverpool. Cependant, les études de cas pour les rénovations complètes, qui formulent les hypothèses les plus radicales du rapport, s'apparentent plus aux projets de Hook ou Cumbernauld, c'est-à-dire qu'elles décrivent un socle de parking sur lequel sont construits un ensemble mixte de logements, boutiques, équipements, dont un hôpital et des écoles.

[...] le centre d'une ville pourrait être rénové en situant la circulation au rez-de-chaussée mais sous un « pont » constitué par les bâtiments. Ce pont constituerait un nouveau rez-de-chaussée et c'est au-dessus de lui que s'élèveraient les bâtiments selon une disposition adaptée à la circulation mais non imposée par le trafic souterrain. Sur le pont il serait possible de recréer, et peut-être avec avantage, tout ce qui depuis des générations réjouit l'homme dans les villes – l'atmosphère composite, familière, fermée, les rues étroites contrastant avec les larges places, les effets de lumière et d'ombre, les fontaines et les sculptures. Le pont constituerait au sens littéral du mot un nouveau sol sur lequel des bâtiments pourraient être édifiés, détruits, reconstruits et qui pourrait être vendu ou loué selon les lois habituelles³²².

Les hypothèses de rénovation complète substituent au *precinct* piéton une dalle piétonne. Mais le dessin d'un environnement total n'est pas subordonné à ce dispositif.

³²¹ Tatton Brown, Aline et William, « Three-dimensional Town Planning. Part I », *Architectural Review*, septembre 1941, p84. Voir aussi et Tatton Brown, Aline et William, « Three-dimensional Town Planning. Part II », *Architectural Review*, January 1942

³²² Ibid. p46

C.3. Le *townscape* et la ségrégation verticale des flux

Les projets de Cumbernauld, de Hook ou les propositions de Buchanan ont pour objectif la gestion du flux automobile par un dispositif de séparation verticale. La dalle prévue pour le centre de la ville de Hook a un coût de 2,5 M £. L'estimation du coût sur cinquante ans est supérieure à celle de villes nouvelles qui choisissent de mettre en place une séparation horizontale des flux, sans faire appel au principe de dalle. Ce coût est de 1 560 £ par personne pour Hook et de 1 200 £ par personne pour Skelmersdale, par exemple³²³. Ce dispositif coûteux n'est pas développé à de seules fins fonctionnelles. L'efficacité de circulation n'est pas le seul objectif des auteurs pour développer un dispositif de ségrégation des flux. Un argument est de rendre compatible la vitesse et la densité urbaine qui est un gage d'urbanité, mais il est aussi apprécié pour des avantages d'ordre pittoresque³²⁴. Nombre des perspectives de l'ouvrage sur le projet de Hook montrent les différents niveaux de la partie centrale et les relations visuelles qui se créent entre ces niveaux. Les vues sont construites comme le préconisaient les tenants du *townscape* à la même époque, comme le recommandait aussi Gibberd, c'est-à-dire en mettant en avant le franchissement de seuils. Les superpositions de circulation sont recommandées par Gibberd pour les parcours piétons, faits avec tout l'art du paysage urbain comme à Harlow où une rue piétonne rectiligne est scandée de ponts habités :

En jetant des ponts au-dessus des rues, on relie les façades en vis-à-vis et les ensembles gagnent en homogénéité et en continuité. Ce moyen d'accentuer les lignes maîtresses d'un site urbain peut-être utilisé à des fins variées, mais toujours pour le plaisir des yeux, qu'il serve à raccourcir la perspective, ou à remodeler l'espace³²⁵.

J'ai mis en évidence, dans mon mémoire de DEA, que la ségrégation verticale contamine également les discours du *townscape* dont l'approche de la ville s'appuie plus particulièrement sur une analyse visuelle. Si les années 1950 ont été marquées par une polémique virulente entre les tenants du pittoresque, associés au mouvement du *townscape* et soutenus par *Architectural Review*, aux anti-pittoresques, représentés par

³²³ Ingersoll, Phyllis, *op. cit.*

³²⁴ Anne Portnoï, *Le bâtiment-infrastructure en Angleterre et la question de la Terrace, (1955-1975)*, Mémoire de Diplôme d'Études Approfondies – 'Le projet architectural et urbain', septembre 2004. Voir aussi : Portnoï, Anne, « Terrace revival. Le bâtiment-infrastructure en Grande-Bretagne 1955-1975. » dans *Marnes - Documents D'architecture*. Volume 1, Paris, Edition de la Villette, 2011

³²⁵ Gibberd, Frederick, *Composition Urbaine*, Paris, Dunod, 1972, p279

*Architectural Design*³²⁶, il serait faux d'opposer *townscape* à *planning*, ou encore partisans du pittoresque à ceux de la ségrégation verticale des flux. Le sol artificiel en Angleterre est soutenu indépendamment des tendances.

À partir de 1955, une série d'articles de Gordon Cullen et Ian Nairn dans *Architectural Review* recensent, certes, les dommages causés au paysage par les aménagements routiers, et Jane Jacobs opposera le *townscape* de Gordon Cullen à « l'hypocrite » souci du piéton qu'exprime la ségrégation verticale³²⁷. Cependant, les perspectives pour le projet de 1956 du Barbican Centre, qui montrent le réseau de passerelles surplombant des places minérales, des pelouses ou des bassins sur la dalle, sont justement dessinées par Gordon Cullen, et celles destinées au rapport Buchanan, par Kenneth Browne, son successeur à la *Review*³²⁸. Tout en justifiant sa proposition par le contexte, Ian Nairn lui-même se hasarde, au milieu des années 1960, à imaginer une ville compacte dans l'esprit de Cumbernauld City Centre³²⁹.

En mai 1960, l'article de Kenneth Browne « South Barbican », paru dans la série « Townscape », donne une description enthousiaste de la variété des situations et des vues offertes par le projet de ségrégation verticale à grande échelle.

En septembre 1960, K. Browne, dans un autre article de cette série, « *The Traffic Plan: Enemy or Ally?* », soutient le projet pour un chemin piéton surélevé qui menerait de Trafalgar Square à une grande place, à 7,6m au-dessus de la rue, en passant par St. Anne's, Soho. Ce second prix du concours de 1959 pour de nouvelles rues de Londres, projet d'un architecte « *planner* », est opposé au premier prix, celui d'un ingénieur qui propose un viaduc autoroutier : « *This is the kind of approach that must be adopted, controlling the traffic, not allowing the traffic to control us.* »

En mai 1961, K. Browne publie avec H. Blachnicki un long article qui recense les expériences de ségrégation : « *Over and Under. A survey of the problems of pedestrian/vehicle segregation* ». Le texte d'introduction commence par une déclaration bien connue : « *Segregation — that is to say the physical separation of pedestrian and vehicles — has now become essential. We have reached a stage when the existing kind*

³²⁶ Banham, Reyner., « Revenge of the Picturesque : English Architectural Polemics, 1945-65 », *Concerning Architecture. Essays on Architectural Writers and Writing Presented to Nikolaus Pevsner*, sous la direction de Summerson, J., Allen Lane The Penguin Press, Londres, 1968

³²⁷ Jacobs Janet, « Do not segregate pedestrian and automobiles », *Architect's Year Book n°11, The Pedestrian in the City*, sous la direction de Lewis, D., Elek Books Limited, Londres, 1965

³²⁸ Browne, Kenneth, écrit ses premiers articles de la série « Townscape » pour l'*Architectural Review* en juin 1952 et succédera à G. Cullen comme *Townscape editor*. Cf. Gosling, D., *Gordon Cullen*, Academy Editions, Londres, 1996.

³²⁹ Nairn, I., Reid, R., « Runcorn, a Town One Building Thick », série « Townscape », *Architectural Review*, septembre 1964

of road, little changed in form since Roman times, will no longer do the job ». Ainsi, la ségrégation est devenue incontournable. Les arguments avancés sont les encombrements, les accidents et la limite que forme cette « rivière de métal » (pl.49).

L'élargissement des rues, « la solution standard des ingénieurs », est aussi critiqué au profit de la séparation physique mais non visuelle des piétons et des voitures : « *eliminating the physical intersection of pedestrian and vehicle without eliminating the visual contact which is one of the essential parts of metropolitan life* ». La circulation symbolise toujours l'activité de la ville. La séparation ne devrait pas être visuelle car un piéton doté d'un espace à son échelle peut aimer regarder le flux des voitures : « *it is fun to watch from above — and sometimes from below — if the pedestrian has his own separate complex of spaces — angular, irregular, surprising, contrasting.* » La référence est Venise et l'analogie canal/route pour automobiles.

Sur quatorze pages, Browne et Blachnicki commentent des exemples de ségrégation et les rangent dans ces trois catégories : horizontale, verticale avec les voitures au-dessus et verticale avec les piétons au-dessus.³³⁰ Leur préférence va à la dalle piétonne, qui les enthousiasme lorsqu'elle est associée à des magasins, des restaurants et des pubs. Le « *deck* » procure des vues, de l'air, de la lumière, et permet de retrouver une forme de ville compacte : « *This system could be used to weld the town once more into the compact urban form it should have* ».

La ferveur des nombreux articles de Browne quant aux potentialités de la ségrégation verticale, montre que l'hostilité de Ian Nairn et Gordon Cullen dans les années 1950 vis-à-vis des aménagements routiers ne semble plus refléter la ligne générale d'*Architectural Review* à partir des années 1960. La dalle piétonne est retenue par la

³³⁰ Les exemples sont nombreux et internationaux, pourtant, on notera l'absence d'exemples plus fantastiques, d'icônes de la ville verticale. Les auteurs proposent sept exemples pour le type Radburn, six pour le *precinct*, deux pour la ségrégation verticale voiture/piéton introduisant des passages sous-terrains, un seul présentant une voie élevée, celui de Le Corbusier, et treize projets de ségrégation verticale piéton/voiture introduisant une dalle piétonne « *pedestrian deck* ». Pour le premier type de ségrégation horizontale : Radburn, Cumbernauld, une ville nouvelle de Cologne, la cité de Sabende en Guinée de Écochard, Lafayette Park à Detroit de Mies van der Rohe et de Hilberseimer, Baronbackarna en Suède, Fontenay-aux-Roses en France. Comme exemples de *precincts* : Northland à Detroit et Forth Worth de V. Gruen, le centre ville de Stevenage en Angleterre, Tusla aux États Unis, Coventry, le centre ville de Stockholm. Pour la ségrégation verticale laissant le piéton au niveau du sol naturel : Sergels Torg à Stockholm et un projet de Le Corbusier. Les exemples d'espace piéton élevé sont : un dessin de Leonardo, Fort Dearborn à Chicago et deux projets de S.O.M à San Francisco, un projet pour le Barbican à Londres de H. Blachnicki, le co-auteur, Cincinnati, un projet de ville des CIAM, et des projets pour le concours de Berlin de 58, celui des Smithson, de Tournon-Branly, de A. Korn et S. Rosenberg, le projet de 'Metro-linear aux Etats-Unis par un collaborateur de Hilberseimer, R. Malcolmson, le projet de Kahn pour Philadelphie, et, finalement, le projet de ville de I. Waldhör.

Review pour sa capacité à procurer des vues, de l'air, de la lumière, et à renouer avec une forme de ville compacte.

Pour le projet de Hook, comme pour celui du centre-ville de Berlin établi par les Smithson, projet emblématique de la séparation des flux, ou encore pour Kenneth Browne, aux raisons programmatiques de ce dispositif s'ajoutent celles de l'observation de la ville. Le piéton se distancie et observe de l'extérieur, sur un balcon urbain, une terrasse ou depuis des intérieurs vitrés, aussi bien un jardin que le flot mécanisé d'une ville aux perspectives à plusieurs points de fuite³³¹. Ces perspectives font de la ville technique un spectacle.

La proposition des Smithson en 1957 pour le centre-ville de Berlin, qui a marqué son époque, imagine une plateforme piétonne ajourée sur le toit d'une première strate de bâtiments. Cette plateforme ménage des places en contrebas ou permet d'admirer le trafic. Le niveau du toit et celui de la rue sont reliés par des escalators placés dans de larges trémies irrégulières qui laissent pleinement percevoir la superposition de deux mailles – un système de distribution que complète celui des bâtiments accessibles depuis les deux niveaux. Le plaisir d'observer le spectacle des flux, communément évoqué par les architectes, est du reste clairement mis en avant par les Smithson :

*So, in this Berlin plan we have: Car as spectacle: look down to roads, People as spectacle: look up to escalators and terraces*³³².

Les signes publicitaires et les sous-faces des dalles dans les perspectives du *plan* de la ville nouvelle de Hook forment un premier plan qui, dans la construction de l'image (perspectives diagonales et vues plongeantes), rend compte d'un dynamisme qui est espéré pour la ville. Une des nombreuses perspectives du projet représente l'artère centrale passant sous la dalle piétonne ajourée. Il est évident, au regard des similitudes du point de vue, que cette image sert de modèle à la fameuse perspective du rapport Buchanan dessinée par Kenneth Browne. Le rapport fait 224 pages ; il est, à l'instar des *plans*, amplement illustré de photos, perspectives, plans, schémas et graphiques. Il présente une bibliographie, essentiellement des ouvrages techniques, parmi lesquels se trouve celui du *plan* de la ville de Hook. Si l'argument principal de Buchanan pour promouvoir la superposition des flux n'est pas d'ordre esthétique, ce dernier aspect ne

³³¹ Portnoï, Anne, « Terrace revival. Le bâtiment-infrastructure en Grande-Bretagne 1955-1975. » dans *Marnes - Documents D'architecture*. Volume 1, Paris, Edition de la Villette, 2011. Portnoï, A. Mémoire de DEA, 2004

³³² Smithson, P.&A., « Mobility Road systems », *Architectural Design*, octobre 1958.

peut cependant pas être totalement écarté, y compris par Buchanan lui-même. Il écrit ainsi :

Des routes surélevées se prêtent à de très belles perspectives urbaines³³³.

Pour Buchanan, la ville contemporaine idéale est aussi compacte, variée, intéressante, vitale, intensément urbaine, mais adopte un dessin qui avantage la circulation automobile. La concentration urbaine fait référence à la ville ancienne :

*On the deck it would be possible to re-create, in an even better form, the things that have delighted man for generations in towns – the snug, close, varied atmosphere, the narrow alleys, the contrasting open squares, the effects of light and shade, the fountains and the sculpture*³³⁴.

La variation est dans les différences de niveaux, la vitalité se manifeste par des signes publicitaires, la signalétique et les enseignes privées, et non par l'architecture qui reste homogène dans l'ensemble. C'est intensément urbain, car très construit. Colin Buchanan a une vision plus dualiste de la ville que les Smithson : une rue comme Oxford Street, grande rue commerciale de Londres, sujet de la version radicale des études de cas proposées par Buchanan, ne devrait pas avoir deux caractéristiques : elle ne devrait pas être à la fois une « zone potentielle d'environnement » et jouer un rôle dans le transit. Mais, paradoxalement, les ouvertures amples que Buchanan propose dans la plate-forme n'offrent pas un même isolement visuel. Le désir, que partagent les projets anglais, de procurer au piéton des vues en surplomb sur la ville expliquerait ce paradoxe.

Conclusion

Au début des années 1960, les urbanistes anglais se livrent ainsi à une intense réflexion méthodologique et opèrent d'importants changements terminologiques et esthétiques. Malgré la remise en question du caractère normatif du *neighbourhood unit*, une analyse plus minutieuse de certains de leurs travaux les plus diffusés révèle que ce dispositif n'est pas réellement remis en cause comme concept opératoire. Les fondements conceptuels des modèles urbains établis durant l'après-guerre (communauté, voisinage, interactions...) ainsi que le rôle dévolu à la programmation restent pour l'essentiel les mêmes. Deux évolutions importantes sont d'ordre formel. La première porte sur la

³³³ Buchanan, C., *Traffic in Towns*, London, Penguin/H.M.S.O 1964, p331

³³⁴ Ibid., p68

figure du groupement organique hiérarchisé, constitutif de la vision de la ville des architectes de l'après-guerre. À cette organisation se substitue, dans les exemples étudiés, soit un édifice unique au nom de la compacité (un bâtiment infrastructure pourrait être lu comme une unité de voisinage compacte, à l'instar du Barbican Centre) soit une figure ou une trame ordonnatrice. La deuxième évolution porte sur les moyens mis en place pour maîtriser l'environnement protégé des unités résidentielles ou des *precincts*. On constate ainsi la généralisation, qui n'est pas propre à une vision technocratique, de la circulation sur deux niveaux pour isoler cet environnement.

Conclusion de la première partie

La première partie de ce travail s'est attachée à mettre en lumière l'histoire de la codification et de la transmission d'un savoir-faire urbain, des années 1940 à la fin des années 1960 au Royaume-Uni. Dans un premier temps, l'analyse d'un ensemble de documents issus de la pratique, tels que des manuels, des minutes et des *plans*, a montré la cohérence d'un ensemble de savoir-faire et de concepts opératoires partagés au sein d'un groupe de professionnels. Cette tradition, construite dans la pratique, a été progressivement théorisée pour les besoins de sa transmission. Je me suis attachée à détailler différents « canaux » par lesquels cette tradition a pu se transmettre, et à mettre notamment en avant le rôle des *plans*. Parmi différentes options, j'ai choisi le terme *town design*³³⁵ pour nommer cette tradition, qui défend une approche de la planification urbaine par le projet – projet spatial, économique et social. C'est également le choix fait par Gibberd, l'un des acteurs principaux de cette histoire, pour différencier cette tradition d'autres qui lui sont contemporaines, comme le *townscape* ou le *civic design*. Le deuxième chapitre de cette thèse étudie le cas du Barbican Centre, qui offre l'expérience d'une unité de voisinage en centre-ville, exceptionnelle tant par son ambition architecturale et urbaine que par son succès dans la durée. Cette opération est au cœur d'un grand débat urbain que j'ai retracé à travers l'analyse des minutes des réunions auxquelles cette opération a donné lieu. Ce débat a servi à clarifier, aux yeux de ses acteurs, les contours du *town design*.

³³⁵ L'usage du terme *town design* semble se développer après-guerre avec un pic dans les années 1970. L'emploi du terme *urban design* aurait été un peu anachronique, comme le montrent les graphes de l'application Ngram Viewer proposée par Google (pl.50).

Le dernier chapitre de cette partie suit l'évolution dans les années 1960 des modèles élaborés après-guerre. Tout comme pour le premier chapitre, mon analyse s'appuie sur des *plans* urbains élaborés par un milieu de professionnels impliqués dans le développement du *town design* après-guerre. Ce concept me permet d'expliquer des opérations que certains auraient pu classer dans la catégorie des mégastructures à partir des questionnements du *town design*.

En se fondant sur le travail de clarification et d'analyse effectué dans cette partie, il est possible de poser l'hypothèse d'une exportation du *town design* en France et d'étudier sa réception par les professionnels des villes nouvelles dans le contexte français.

Deuxième partie

La transmission des méthodes britanniques en France

Introduction

Les Français sont informés des projets de villes nouvelles britanniques dès le lendemain de la guerre. Tandis que les commentaires sur cette expérience dans le milieu des géographes, comme dans celui des urbanistes, sont très élogieux, l'approche des acteurs de la fabrication des villes nouvelles est plus ambiguë - à tel point que l'influence des expériences anglaises sur ce milieu français a pu paraître limitée aux yeux d'historiens comme Agnès Tachin³³⁶. Les différences entre les expériences françaises et britanniques tiennent autant aux objectifs qu'aux procédures. Les objectifs des Français sont en effet d'emblée plus modestes. Ils cherchent à restructurer une banlieue diffuse et sous-équipée, plutôt qu'à construire des villes autonomes. Les deux expériences diffèrent aussi dans leur structure administrative. Comme le soulignent les études de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (« IAURP »), le morcellement communal rend impossible la transposition des mécanismes administratifs et financiers tant vantés par Jean-Eude Roullié et Pierre Merlin. De plus, les missions des villes nouvelles sont très différentes des *Development Corporations*. Ces dernières bénéficient d'une grande indépendance et sont formées 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 des membres du district et de l'IAURP, mais aucun élu local ne siège dans ces instances. Ainsi, les missions entrent rapidement en conflit avec les élus locaux. Enfin, à la différence des Britanniques, les Français optent pour l'habitat collectif et non la maison individuelle.

³³⁶ Tachin, A., « L'image des villes nouvelles britanniques en France dans les années soixante : modèle ou anti-modèle ? » in Jean-Philippe Genet, François-Joseph Ruggiu (dir.), *Les idées passent-elles la Manche ? Savoirs, représentations, pratiques, France-Angleterre, X^e-XX^e siècles*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2007

Ce sont autant de différences qui placent les villes nouvelles françaises en rupture avec le modèle anglais.

Par ailleurs, le discours sur les villes nouvelles britanniques porté par les membres de l'équipe de Delouvrier peut apparaître hostile au modèle britannique qu'ils qualifient volontiers de « ville ennuyeuse ».

À l'étranger, nous avons visité les villes nouvelles anglaises, et nous avons fait un voyage en Scandinavie. La Grande-Bretagne était à l'époque très en avance sur les autres pays et n'avait pas attendu la fin de la guerre pour définir la charte des villes nouvelles. En 1965, celles-ci commençaient à prendre vie avec leur centre réservé aux piétons, les zones industrielles très proches, l'architecture sans prétention des maisons individuelles et les écoles très accueillantes au milieu de vastes pelouses. Les Anglais avaient adopté un système original pour réaliser ces villes, en mettant sur pied des établissements publics administrés par des personnalités désignées par le gouvernement, qui se substituaient pendant plusieurs années aux élus locaux et aux promoteurs. Ce pays aux longues traditions démocratiques avait ainsi choisi une structure autoritaire et dirigiste, qui s'est montrée à l'usage d'une remarquable efficacité. Ces villes nouvelles anglaises étaient de petite taille, puisque la plus grande n'atteignait pas cent mille habitants. C'étaient en fait des cités ouvrières bien conçues plutôt que de véritables villes : peu de distractions, pas de théâtre ou d'université, pas d'emplois de bureau. Je ne sais pour quelle raison il se dégageait un sentiment d'ennui et l'on quittait ces villes avec un léger malaise : on se reprochait soi-même une certaine déception, comme le maître qui accorde une note moyenne au devoir irréprochable mais terne d'un élève consciencieux³³⁷

Bernard Hirsch, qui dirige la Mission de Cergy-Pontoise, rend compte ici, du point de vue partagé par l'équipe de Delouvrier sur les villes nouvelles anglaises. Hirsch préfère les exemples suédois pour les services, la qualité des matériaux et la sensation de confort. L'exemple le plus réussi, à ses yeux, est Tapiola, en Finlande. Si la taille et la programmation des villes nouvelles anglaises de première génération ne sont effectivement pas convaincantes pour les Français, Hirsch apprécie en revanche, tout comme les autres membres de l'IAURP, le système et les structures mises en place pour les réaliser.

Dans les années 1960, les critiques récurrentes envers l'aménagement du territoire des Britanniques portent aussi sur les intentions urbaines établies à l'après-guerre. L'une des critiques les plus importantes tient au caractère radioconcentrique du plan d'Abercrombie de 1944, dont l'objectif était d'arrêter la croissance de Londres.

³³⁷ 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. p39. On retrouve ce point de vue dans différentes notes internes de la Mission de Cergy-Pontoise Cf. ADVO/1461W/294W/7-8/ Mission Pontoise-Cergy. Dossier Philosophie Opérationnelle - Notes sur les études d'Urbanisme du 2 décembre 1968 signée de Bernard Hirsch et « Élément de philosophie opérationnelle. Forme et Contenu », note du 25 juin 1968 signée de C.N. Douady et R. Lautenschlager

[...] le plan Abercrombie est un plan typiquement radioconcentrique qui dépend largement de la politique d'aménagement du territoire de l'époque dont le seul but était d'arrêter la croissance de Londres et non pas de promouvoir le développement des autres régions.³³⁸

Son objectif principal est d'assurer le desserrement de la population par la création de villes nouvelles de taille moyenne (50000 habitants environ) comparables aux *garden cities* pronées depuis le début du siècle par Ebenezer Howard et dont deux avaient déjà été partiellement construites, Letchworth et Welwyn Garden City.³³⁹

D'autres critiques sont l'insuffisance des emplois de bureau, le déséquilibre de l'emploi et la trop petite taille des villes nouvelles. Enfin, on reproche aux villes nouvelles britanniques leur trop grande distance par rapport à la capitale.

En fait, il pourrait probablement être démontré que les villes nouvelles anglaises sont issues de ces zones industrielles. Quoiqu'il en soit, les seuls employeurs qui pouvaient vraisemblablement y venir durant les premières années étaient des industriels. Les villes nouvelles sont donc de fait, en premier lieu, des cités industrielles.³⁴⁰

La ville nouvelle a donc été une réussite sur le plan de l'équilibre quantitatif emploi – population (sauf en Ecosse) mais un échec sur le plan de l'équilibre qualitatif des divers types d'activités.³⁴¹

Si sur le plan urbanistique elles constituent une réussite certaine, quelles que soient les réserves que chacun peut faire, elles ont échoué à assurer un équilibre des activités parce qu'elles n'ont pas pu – ou pas su – attirer les emplois de bureau en nombre suffisant. On peut se demander si leur faible taille et leur trop grande distance de Londres n'est pas largement responsable de cet échec.³⁴²

Derrière ces critiques se trouvaient certainement des raisons d'ordre tactique, comme le souligne A. Tachin : si le schéma directeur avait été défini sur un périmètre beaucoup plus large que l'Ile-de-France, le district de la région aurait perdu une partie de ses prérogatives au profit de la Datar. Et en effet les membres de l'IAURP n'ont cessé de répéter que les villes nouvelles anglaises sont trop loin de la capitale. Pourtant, dans un premier temps, Jean-Eude Roullier, au contraire, remarquait qu'alors que toutes les Z.U.P. de la grande banlieue parisienne sont à moins de 25km du centre de Paris, les villes nouvelles de la périphérie londonienne sont situées à une distance de 30 à 50 km de Charing Cross, ce qui avait permis d'acquérir les terrains à des prix modérés et de

³³⁸ CDU-42727-/ IA-1839 Les villes nouvelles en Grande-Bretagne p.2

³³⁹ IA-2179-Urbanisme dans la région de Londres-1966 p.10

³⁴⁰ Ibid. p.31

³⁴¹ CDU-42727-/ IA-1839 Les villes nouvelles en Grande Bretagne. Conclusion, p.11

³⁴² Ibid., p.16

construire sur des terrains vierges. Il notait aussi que la distance paraissait aujourd'hui trop courte aux responsables britanniques.

Aux yeux des acteurs des villes nouvelles, la réussite de ces projets est en revanche indiscutable en termes de mécanisme administratif et de mode de financement.

[...] le succès des villes nouvelles réside sur le plan de l'efficacité de la réalisation. Le système de l'organisme public qui est à la fois l'organe planificateur et le maître d'œuvre - sauf lorsqu'il se dessaisit de ce rôle - a prouvé son efficacité. Le mode de financement adopté - prêts à long terme à taux d'intérêt modéré et avec différé d'amortissement - a rendu la solution possible ; c'est à condition d'adopter des solutions comparables - simples et efficaces - sur ces deux points que la région parisienne réussira ses villes nouvelles. Sinon elles se réaliseront seules et en désordre.³⁴³

Ce rapport reflète le point de vue de l'IAURP sur les villes nouvelles anglaises, c'est-à-dire exprime la ligne à suivre pour l'équipe de Delouvrier. Il s'agit, de façon tactique, à la fois de marquer son hostilité pour le modèle des villes nouvelles de première génération, « ennuyeuses » parce que trop éloignées de la capitale, et de valoriser le dispositif administratif qu'ils souhaiteraient mettre en place en France.

Cependant, bien qu'une transposition directe du modèle anglais de ville nouvelle n'ait à l'évidence pas eu lieu, il est clair que les expériences britanniques ont fait l'objet d'une attention soutenue de la part des Français, qui les ont analysées et discutées en détails. Les Français ont été confrontés directement à la tradition de l'urbanisme britannique et ont ainsi pu s'approprier certaines dimensions de cette tradition, ce qui rend plausible l'hypothèse d'une transposition d'un savoir-faire au travers de l'expérience de la construction de villes nouvelles.

Même en supposant qu'il n'y ait pas eu de réelle transposition du modèle anglais, comme l'affirme A. Tachin, les Français connaissent à l'évidence le milieu des architectes urbanistes britanniques, analysent certains dispositifs et débats théoriques et s'intéressent explicitement aux outils mis en place dans la réalisation des projets, et pas seulement aux outils administratifs et financiers. On trouve en France des commentaires à propos des plans, de la documentation graphique, de la programmation et du phasage, ainsi que des processus de conception. Ces outils de planification servent même clairement de modèles pour certains.

³⁴³ Ibid., p.17

Les réflexions font régulièrement appel à des concepts et des dispositifs communs à l'urbanisme anglais et français. L'appropriation de ces concepts entraîne des adaptations qu'il est intéressant de discuter. Cette deuxième partie de la thèse interroge la transposition des concepts opératoires anglais, et plus particulièrement celui d'unité de voisinage, dans le contexte français. Comment sont compris ces concepts en France par comparaison avec le contexte anglo-saxon ? Les questions qui sont au cœur du discours produit par les Anglais : unité de voisinage en centre-ville, rôle de la programmation, *creative planning*, *problem solving*, ..., servent de clés de lecture dans l'analyse des exemples français. De façon générale, il s'agit de savoir quel groupe professionnel fait appel à ce savoir-faire anglais et dans quel contexte.

Malgré un discours peu flatteur envers les expériences britanniques, Hirsch est suffisamment intéressé par ces exemples pour chercher à connaître leur « fabrication » de façon approfondie. La Mission de Cergy ne se contente pas des études entreprises par l'IAURP et confiées à Pierre Merlin, elle s'adresse directement aux consultants britanniques Shankland et Cox. La transmission d'une tradition urbanistique britannique dans le cadre des études sur les villes nouvelles en France se fait ainsi, dans le cas de Cergy-Pontoise, directement au contact d'acteurs engagés dans ces expériences, ce que montre l'étude des premières années de conception de cette ville nouvelle. L'étude de ce cas permet de suivre la transmission et l'assimilation d'une approche qui, associée à un projet disciplinaire développé dès la fin des années 1940 par la division d'urbanisme du département d'architectes du LCC, fournit un exemple clair de transfert de savoir-faire entre deux institutions.

Chapitre 1. Le témoignage des textes

Je m'intéresse à la réception et à la transposition de la tradition du *town design* britannique par les acteurs des villes nouvelles françaises. Dans le premier chapitre de cette deuxième partie, il m'a paru intéressant d'évaluer la spécificité du propos des agents de l'IAURP en le mettant en relation avec le discours produit par deux revues de l'époque. Ce travail mené à partir des revues a deux autres objectifs. Il vise tout d'abord à mesurer la visibilité des pratiques urbanistiques britanniques chez les architectes et les urbanistes français. Les articles de revues rendent en effet compte de la circulation des modèles et permettent de saisir les motivations de ceux qui les promeuvent. Dans ce chapitre, je reviens donc à nouveau sur les composantes de cette tradition britannique, mais en m'intéressant cette fois à la perspective adoptée par les auteurs français des articles concernés. Le second objectif consiste à comprendre quels sont les éléments assimilés et à quelles déformations l'appropriation des méthodes anglaises donne lieu. J'étudierai particulièrement les notions véhiculées par ces revues et l'usage qu'elles en font, ainsi que celles utilisées dans les études de l'IAURP. Je m'intéresserai aussi aux méthodes qui retiennent l'attention des professionnels français.

Une large diffusion du savoir-faire britannique

Avant d'analyser les discours, il est intéressant de constater l'accumulation, toutes proportions gardées, des documents concernant le savoir-faire britannique, car cette accumulation constitue un mécanisme de transmission à part entière. La tradition que j'ai appelé *town design* est connue depuis les années 1950 en France et sa diffusion sert les objectifs d'un ensemble d'acteurs, comme le montrent le recensement des plans britanniques dans les bibliothèques françaises, la recherche d'études de l'IAURP sur le contexte anglais et l'inventaire des articles de *l'Architecture d'Aujourd'hui* et de *l'Urbanisme* sur les expériences britanniques.

A.1. Les ouvrages recensés dans les bibliothèques françaises et dans le fonds de l'IAURP

Qu'ils soient ou non publiés, les *plans*, présentés sous forme d'ouvrages reliés, ont une diffusion parfois très large, au delà du commanditaire. Pour obtenir une vue d'ensemble, j'ai réalisé un tableau synoptique (pl.51) recensant la présence des *plans* de reconstruction et de villes nouvelles anglais dans les bibliothèques françaises à partir des bases de données documentaires (Sudoc, Worldcat) et de la consultation des catalogues en ligne des différentes institutions. Cette recherche documentaire m'a aussi permis d'identifier la diffusion des ouvrages théoriques des auteurs des *plans*. Ces ouvrages ont pu servir de manuels d'urbanisme et ont eu un impact important grâce à une large diffusion, notamment au sein des bibliothèques : celles des écoles (ENSA, ENPC, ...), des universités, des instituts (INHA, Cité de l'architecture, CDU) et des acteurs professionnelles (IAURIF, EPA).

Dans le contexte du lancement des projets de villes nouvelles en France, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (IAURP) démarre une campagne de collecte d'information menée par Pierre Merlin sur les villes nouvelles européennes, et plus particulièrement anglaises. Cette campagne amène l'équipe de l'IAURP à voyager pour rencontrer les principaux acteurs européens. La construction des villes nouvelles en France dans la deuxième moitié des années 1960 a ainsi été l'occasion pour les Français de s'informer sur les pratiques urbanistiques anglaises. J'ai aussi recensé, dans le fond de l'IAURIF, des exemples des recherches produites par ces acteurs pendant quatre ans, entre 1964 et 1968.

- La diffusion des documents professionnels britanniques dans les bases de données documentaires

Les *plans* de villes qui trouvent en Angleterre une forte audience, souvent édités et publiés pour un large public, et parfois accompagnés d'une exposition, ne sont pas pour autant diffusés en France.

Thomas Sharp, le plus prolifique des auteurs de *plans* dans l'après guerre, auteur de onze *plans* de villes recensés par Larkham et Adams³⁴⁴, est méconnu en France. Ses

³⁴⁴ Peter J. Larkham et David Adams, « The post-war reconstruction planning of London... » *op. cit.*

plans, publiés par la maison d'édition *Architectural Press*, sont largement diffusés en Angleterre, mais sont pratiquement absents des bibliothèques françaises. Seuls deux exemplaires de ses *plans* sont recensés en France ; on ne trouve son ouvrage *Exeter Pheonix* que dans une bibliothèque universitaire, et celui pour la ville d'Oxford, *Oxford Replanned*, à la BnF uniquement.

Parmi les *plans* les plus publiés en Angleterre, le *plan* de la RAPC, par exemple, *London Replanned* de 1942, qui est cité dans vingt-deux articles de presse ne se trouve qu'à la Bibliothèque nationale et à l'INHA. Le *plan* de la City de Holford et Holden, lui aussi un des *plans* les plus commentés (dix articles), ne se trouve dans aucune bibliothèque en France, y compris dans sa version publiée par l'*Architetural Press* de 1951. En dehors des *plans* d'Abercrombie, les *plans* de reconstruction des villes de la fin des années 40 n'ont que peu d'audience en France.

Les travaux d'Abercrombie, le deuxième auteur de *plans* le plus productif, sont bien mieux connus en France, où l'on recense vingt-trois exemplaires de ses *plans*. Dans les fonds des écoles d'architecture se trouvent son *plan* de Kingston Upon Hull, le *plan* pour la ville d'Edimbourg et les *plans* de Londres de 1943 et 1944. Le plan de Londres, dans ses deux versions de 1943 et de 1944, est lui aussi largement diffusé (quinze exemplaires en tout) dans l'ensemble des bibliothèques, à l'exception de l'ENPC. Dans les bibliothèques publiques et universitaires, le *plan* de Londres de 1943 préparé avec Forshaw pour le LCC, est certainement le plus diffusé des deux : elles en contiennent dix exemplaires. Dans les fonds des bibliothèques professionnelles analysés, seul un exemplaire apparaît, un exemplaire du *plan* de Londres de 1944.

Les *plans* et les rapports des villes nouvelles sont beaucoup plus diffusés en France, mais il s'agit pour l'essentiel des *plans* et des rapports des villes nouvelles de deuxième et troisième génération. Pour la première génération, on trouve le *plan* de Stevenage (1944 et 1949) dans deux bibliothèques universitaires, la version de 1952 du *plan* d'Harlow, ainsi que sa version de 1969, dans une bibliothèque professionnelle.

Les ouvrages secondaires et les études sur la ville nouvelle de Cumbernauld sont nombreux ; en revanche, les rapports ne sont pas très diffusés. Ces rapports dactylographiés, peu illustrés, ne comportant aucune vue perspective et aucune photographie, n'ont pas vocation à être communiquées à un large public. Si les rapports de Cumbernauld de 1958 sont tout de même présents dans les bibliothèques

universitaires anglaises, on ne trouve qu'un seul exemplaire en France, dans une bibliothèque professionnelle (CDU et IAURIF).

Les *plans* et les rapports des villes nouvelles élaborés au milieu des années 60 sont eux beaucoup plus présents, mais essentiellement dans les fonds des organismes en charge de la construction des villes nouvelles. C'est l'actualité urbanistique qui explique la plus large diffusion en France des plans de développement des villes nouvelles de deuxième et troisième génération. Au moment où ils s'engagent eux-mêmes dans le développement de villes nouvelles, les Français éprouvent en effet le besoin de se référer à des opérations étrangères similaires pour nourrir de ces expériences leurs travaux de conception.

En dehors des fonds propres aux Epa/missions des villes nouvelles, les fonds du CDU et de l'IAURIF rassemblent déjà un échantillon assez conséquent de ces rapports professionnels, rapports qui ne sont pas publiés comme l'étaient les plans de l'après guerre : Runcorn 1967, Washington New Town de 1966 (présent aussi dans une bibliothèque universitaire), Milton Keynes 1968, 1970 et 1974, ainsi que le plan de Newbury, de l'agence de Llewelyn Davies (dont on trouve aussi un exemplaire dans une bibliothèque universitaire et un exemplaire dans une bibliothèque publique) ; les plans de Irvine de 1967 (dont les versions de 1967 et de 1971 sont présentes dans une bibliothèque universitaire), le plan de Peterborough de 1964 et 1967, le plan d'expansion de Northampton, de 1966. Dans les bibliothèques publiques et universitaires, on note la présence des plans de Runcorn, de Washington, de Newbury, d'Irvine, de Peterborough, de Warrington et de Central Lancashire. L'étude du ministère du logement et du gouvernement local de 1964 pour le développement régional du sud de Londres, *The South Study*, est exceptionnellement bien diffusée. On en recense huit exemplaires en France (cinq dans des bibliothèques universitaires, deux dans des bibliothèques professionnelles et un dans une bibliothèque publique). Le plan de Buchanan de 1966, qui fait suite à cette étude, *South Hampshire Study*, est lui aussi bien connu des français (six exemplaires en tout).

On note que les écoles d'architecture et d'ingénieurs n'utilisent pas les mêmes références. Dans les écoles d'architecture, on trouve seulement les plans de développement d'Abercrombie, mais aucun plan de ville nouvelle n'y est présent, à l'exception de celui de Hook New Town. Dans la bibliothèque de l'ENPC, se trouvent

ce dernier plan, ainsi que les plans de Runcorn, de Basildon et de Milton Keynes, ainsi que l'étude de Buchanan pour South Hampshire.

De manière générale, les plans les plus représentés sont associés à de grands noms d'architecte. On trouve en France cinq des neuf plans élaborés par Abercrombie, trois plans de Llewelyn-Davies, cinq études de développement de ville de Buchanan rédigées entre 1965 et 1971. Mais le statut du *plan* ou du rapport joue aussi un rôle dans sa diffusion. Le plan de ville le plus présent dans les bibliothèques françaises est celui de la ville nouvelle, pourtant jamais construite, du LCC, *Hook New Town*. Cet ouvrage se trouve dans tous les types de bibliothèques : ENSA, ENPC, universitaire, publique et professionnelle. Le rapport Buchanan, *L'automobile dans la ville* de 1963 offre un autre exemple d'ouvrage issu du monde professionnel ayant une large diffusion (seize exemplaires) et une présence assurée dans tous les types de bibliothèques. Ces deux ouvrages, bien qu'issus de la commande professionnelle, ont le statut de manuels ou d'ouvrages théoriques, ce qui peut en grande partie expliquer cette diffusion.

De façon révélatrice, il est clair qu'en France, les plans eux-mêmes, documents issus de la pratique, ont une diffusion moins importante que les manuels ou les ouvrages théoriques élaborés par les professionnels qui sont auteurs de ces plans. Par exemple, les plans de Sharp, le plus prolifique des auteurs de plans en Grande-Bretagne à cette période, sont pratiquement absents du contexte français. En revanche, il est un peu mieux connu pour ses ouvrages théoriques. Son livre *Town and Townscape* de 1968 se retrouve en six exemplaires en France. Et on compte quatre exemplaires de son ouvrage *Design in Town and Village* de 1953 dans les écoles d'architecture. On compte aussi au total douze exemplaires de l'ouvrage théorique d'Abercrombie, *Town and country planning*, dans les bibliothèques en France, dont un exemplaire dans un fond professionnel et aucun dans les écoles d'architecture. On remarque également que Gibberd, à l'instar de Thomas Sharp, est beaucoup mieux connu par ses ouvrages théoriques, qui sont exceptionnellement bien diffusés. Si le plan d'Harlow réalisé par Gibberd est introuvable, l'exemplaire de l'IAURIF ayant disparu, ses ouvrages théoriques sont en revanche parmi les plus diffusés, dans tous les types de bibliothèques. *A Short Text Book of Lidwifery* de 1943, *The Architecture of England*, *The Modern Flat* sont présents dans plusieurs bibliothèques en France. Mais surtout,

quarante-six exemplaires de son ouvrage *Town design* sont répertoriés dans les bases de données documentaires en France (dont cinq dans les écoles d'architecture et deux dans les écoles d'ingénieurs), treize dans sa version anglaise (cinq fois rééditée entre 1953 et 1970) et trente-et-une dans sa traduction française de 1972. Il est, de loin, l'ouvrage issu de la tradition urbanistique anglaise le plus diffusé en France, devant l'étude de Buchanan que l'on trouve en vingt-et-un exemplaires, le plan de la ville nouvelle de Hook (douze exemplaires) et celui de Londres de 1944 (dix exemplaires).

En résumé, il semble ainsi que la diffusion des plans des années 50 s'effectue plus particulièrement au sein des bibliothèques universitaires alors que celle des plans des villes nouvelles de la deuxième moitié des années soixante passe par les bibliothèques professionnelles. La renommée des auteurs des plans joue un rôle important dans l'attention accordée à ceux-ci. Les ouvrages théoriques de praticiens sont mieux reçus que leurs ouvrages pratiques (rapports et *plans*), à l'exception de ceux qui, comme le rapport Buchanan et *Hook New Town*, ont acquis le statut de manuels.

De façon générale, au moment de la construction des villes nouvelles françaises, les *plans* les plus connus en France sont les plans d'Abercrombie pour Londres (pris en contre-exemple par l'équipe de Delouvrier), *Hook New Town* et *South Hampshire* de Buchanan. Le cas de *Hook New Town* est intéressant car, bien que les acteurs des villes nouvelles n'y fassent que brièvement allusion dans leurs études, ils invitent ses auteurs à venir travailler avec eux en tant que consultants. Pourtant, les deux derniers projets sont aujourd'hui largement oubliés. Le plan réalisé par Buchanan, par exemple, était à l'époque aussi reconnu que son célèbre Rapport sur l'automobile dans la ville, mais ce n'est plus du tout le cas aujourd'hui (probablement parce que le plan est resté à l'état d'un document dactylographié très peu illustré).

- Le fond de l'IAURP sur l'Angleterre

Dans le contexte du lancement des projets de villes nouvelles en France, l'institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (IAURP) démarre une campagne de collecte d'information menée par Pierre Merlin sur les villes nouvelles européennes, et plus particulièrement anglaises, qui amène l'équipe de l'IAURP à voyager pour rencontrer les principaux acteurs européens. Lorsque le schéma directeur

en 1965 propose la construction de huit villes nouvelles - ou centres urbains - en France, les anglais ont déjà mis en place un programme de villes nouvelles depuis vingt ans. Quinze villes nouvelles sont achevées et dix autres sont en cours de réalisation. Les membres de l'IAURP, au moment du lancement du programme de villes nouvelles, avaient, comme l'explique rétrospectivement Pierre Merlin, le sentiment d'avoir tout un savoir faire à construire.

On a donc lancé l'expérience des villes nouvelles sans très bien savoir où on allait et avec un manque sidérant de culture urbanistique. Mais c'est parce que Paul Delouvrier était conscient de ce vide qu'il a eu l'idée de bon sens de réunir un maximum d'informations sur les expériences étrangères. En menant ces études, j'ai réuni un maximum de documents en français, mais aussi et surtout dans le pays concerné, d'abord par correspondance, puis au cours d'un séjour sur place au cours duquel les visites sur les sites étaient complétées par des rencontres avec les principaux responsables de la conception et de la réalisation des villes nouvelles, avec les responsables ministériels, avec les spécialistes (urbanistes, universitaire, observateurs, etc.). Je crois qu'il vaut mieux parler de transferts de références que d'influences. La référence principale reste les New Towns britanniques.³⁴⁵

Dès 1966, Pierre Merlin affirme le lien entre ces expériences étrangères et les villes nouvelles françaises.

Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne propose la création de huit centres urbains nouveaux importants. Bien que leur conception soit quelque peu différente de celles des villes nouvelles qui se sont construites dans divers pays d'Europe – en Grande-Bretagne, en Scandinavie, etc. - elle s'inspire néanmoins largement de ces expériences.³⁴⁶

Pour les français, il s'agit de profiter de l'expérience acquise à l'étranger, en Grande Bretagne ou en Scandinavie. Les villes nouvelles nordiques, suédoises et finlandaises³⁴⁷ sont de grandes références positives, mais Pierre Merlin insiste, dans l'introduction du huitième volume des cahiers de l'IAURP consacrés aux villes nouvelles, sur la place des villes britanniques comme références principales.

La construction des villes nouvelles en France dans la deuxième moitié des années 60 a ainsi été l'occasion pour les Français de s'informer sur les pratiques urbanistiques anglaises. Voici quelques exemples des recherches produites par ces acteurs pendant quatre ans, entre 1964 et 1968 :

³⁴⁵ Merlin, P. « Egohistoire au service des villes nouvelles. », in Loïc Vadelorge (dir.), *Éléments pour une histoire des villes nouvelles*. Actes du séminaire Temporalités et Représentations des villes nouvelles, Programme d'histoire et d'Évaluation des Villes nouvelles, Paris, Éditions Le Manuscrit, 2005, p.43.

³⁴⁶ CDU-42727/ IA-1839/ Merlin P., Guertin, P., *Les villes nouvelles en Grande-Bretagne*, IAURP, avril 1966, en Introduction.

³⁴⁷ Celles-ci font l'objet du volume 10 des cahiers de l'IAURP.

- A la suite d'une mission effectuée à Londres du 6 au 11 janvier 1964, Jean-Eude Roullier rédige un premier rapport sur les méthodes employées dans la réalisation des villes nouvelles anglaises³⁴⁸. Il analyse les procédures administratives, les moyens financiers et le rôle respectif de l'état, des corporations et des collectivités locales dans le déroulement de l'opération des villes nouvelles. Il examine la constitution des corporations, l'étendue de ses pouvoirs, ses moyens financiers et ses tâches. Un deuxième rapport analyse l'évolution du rôle des collectivités locales en Angleterre³⁴⁹. Une partie de ce rapport traite de la réorganisation du Grand Londres et de ses attributions.

- Se trouvent aussi dans les archives de l'IAURP les notes d'un voyage datant de 1965 au cours duquel vingt experts et représentants de l'Etat du Nord Pas de Calais se sont rendus en Grande Bretagne³⁵⁰. Cette mission d'étude porte sur l'aménagement des régions minières touchées par la diminution de la production et de l'emploi. Dans le cadre de cette mission, ils rencontrent « Monsieur Cox », un représentant du *Ministry of housing & Local Government* (sans doute l'Oliver Cox qui rejoint un an plus tard Shankland pour former l'agence Shankland & Cox), Hugh Wilson – présenté comme l'architecte de la ville nouvelle de Skelmersdale, mais aussi premier urbaniste en chef de la ville de Cumbernauld, ainsi que des membres du bureau de planification du comté de Newcastle. Ils visitent trois villes nouvelles : Glenrothes New Town, Paterlee New Town et la ville nouvelle de Cumbernauld dont ils détaillent les concepts fondateurs.

- En 1966, Pierre Merlin et Pierre Guertin remettent deux études sur le contexte anglais. Ces recherches sont effectuées sous la direction de Serge Goldberg, directeur des études générales à l'IAURP de 1960 à 1967, et Jacques Michel, directeur des études d'aménagement et d'urbanisme. Le premier rapport s'intéresse aux villes nouvelles britanniques dans leur ensemble. La deuxième étude porte plus particulièrement sur l'aménagement de la région de Londres. Ces deux études sont publiées telles quelles

³⁴⁸ IA/2132/Roullier, J.E., *Les méthodes employées dans la réalisation des « villes nouvelles » en Angleterre*, Délégation Générale au District de la Région Parisienne, Février 1964

³⁴⁹ IA/2133/Roullier, J.E., *L'évolution du rôle et des circonscriptions des collectivités locales en Angleterre*, Délégation Générale au District de la Région Parisienne, Mars 1964

³⁵⁰ CDU/AN065/ *Mission d'étude en Grande-Bretagne sur les problèmes d'aménagement régional et des villes nouvelles*, 25-29 janvier 1965

dans la collection des cahiers de l'IAURP (volume 8), à l'exception de quelques corrections syntaxiques (pl.52).

Les deux études de l'IAURP, publiées et bien diffusées, mènent une comparaison systématique de plusieurs villes nouvelles, qui permet au public professionnel français de comprendre les dispositifs et les notions de la tradition urbanistique anglaise. Dans les deux rapports de l'IAURP, le plan de Londres proposé par Abercrombie est longuement discuté ; ses hypothèses et ses principales dispositions territoriales sous la forme de quatre anneaux concentriques sont décrites en détail. Les plans les plus étudiés, comparés en détail dans les deux études, sont ceux de Crawley, Harlow, Cumbernauld, South East, South Hampshire et Ipswich. Mais d'autres plans de villes nouvelles sont aussi invoqués pour traiter certaines questions, notamment ceux d'Hemel Hemstead, Welwyn, Stevenage, Basildon, Cwmbran, Bracknell, East Kilbride et Glenrothes.

Très au fait du contexte anglais, ces deux études de l'IAURP différencient clairement les trois générations des villes nouvelles, en distinguant précisément leurs questions théoriques et leurs dispositifs pratiques. Les villes de la première génération « correspondaient surtout à la volonté de desserrer la population des grandes villes », celles de la seconde, « correspondaient plutôt à une politique d'aménagement du territoire plus positive : favoriser le développement des régions » et enfin, celles de la troisième, « correspondraient au désir d'un aménagement total du territoire, dépassant la notion classique de périmètres ruraux et urbains ». Ils portent un jugement critique sur les intentions des premières villes nouvelles. En conclusion des deux rapports, les auteurs reviennent sur les défauts de ces villes nouvelles que révèle l'analyse de ce plan : l'insuffisance des emplois de bureau, le déséquilibre de l'emploi, la trop petite taille des villes nouvelles et leur trop grande distance de Londres. En revanche, les rédacteurs des études se déclarent en phase avec les générations qui suivent, contemporaines de leurs questionnements. La *South East Study* est particulièrement admirée pour ses ambitions d'aménagement total du territoire.

Ce ne serait pas un échec des villes nouvelles qui aurait conduit à une modification de la politique d'urbanisation mais peut-être une conception plus globale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire : création de villes nouvelles et développement de cités de base préexistantes ne seraient que deux actions complémentaires dans une politique de l'aménagement total.³⁵¹

³⁵¹ Ibid. p.87.

Le travail effectué sur ce corpus de plans fait connaître ou reconnaître un certain nombre d'acteurs de la tradition anglaise : Abercrombie pour son plan de Londres, Buchanan pour son étude de South Hampton, Llewelyn-Davies pour Milton Keynes et Washington, Gibberd pour Harlow, Shankland et Cox pour leur étude d'Ipswich, Peter Hall pour son étude sur Londres. Howard et Unwin apparaissent comme figures historiques en lien avec le modèle des cités jardins. Arthur Ling est cité en tant que directeur du Département d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Nottingham sans que soient donnée la source de ses propos (il semble qu'il ait été directement interrogé par les auteurs).

- Guertin, soutient sa thèse sur la ville nouvelle de Cumbernauld qu'il mène sous la direction de Robert Auzelle en 1967. Il est invité à présenter ses résultats au Séminaire UPAUN en mai 1968.

- En décembre 1967, un voyage IAURP est organisé en Grande Bretagne. Parmi les documentations de la mission du Vaudreuil, se trouve le compte-rendu de la visite à Buchanan & Partner et un exposé sur l'aménagement du South-Hampshire, dont la rédaction est assurée par Lecureuil de la section « Etudes Générales ». Des notes de lectures de la South Hampshire Study de 1966 font office de traduction de cette étude diffusée aux missions par l'IAURP.

Outre les visites et les études engagées par l'IAURP, l'institut réunit un certain nombre de rapports édités par les villes nouvelles anglaises. Au sein des bibliothèques des missions, on retrouve également une documentation sur les villes nouvelles anglaises, ainsi que les études entreprises par l'IAURP et les comptes-rendus de voyages.

- Dans le catalogue de l'IAURIF se trouvent notamment : le plan de Londres de 1944 réalisé par Abercrombie, les rapports (aujourd'hui disparus) de la ville nouvelle d'Harlow, celui rédigé par Frederick Gibberd en 1952 ainsi que celui de 1969, le rapport sur la ville nouvelle de Cumbernauld de 1958, le rapport sur Welwyn Garden City New Town, daté de 1965, celui sur la ville nouvelle de Runcorn par Arthur Ling en 1967, les rapports sur la ville de Peterborough (1964 et 1967), le rapport sur Hook New Town dans sa version anglaise ainsi que française (respectivement 1961 et 1966), les rapports de Llewelyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker & Bor pour les villes nouvelles de Washington (1966), Milton Keynes (1968 et 1970) et Newbury, les

rapports de Wilson, Hugh, Womersley et Lewis pour les villes nouvelles de Irvine (1967) et sur l'Expansion of Northampton (1966), l'étude pour la région du Sud de Londres par le ministère (*The South East study*, 1964), auxquels s'ajoutent de nombreux rapports de l'agence Buchanan & Partner : *Traffic in Towns* dans ses versions anglaise et française (1963 et 1965), le rapport pour la ville de Bath (1965), l'étude pour la région de South Hampshire (1966), le rapport sur la ville d'Ashford (1967), sur Llantrisant (1970) et sur la voie de Londres (1971). Les rapports traduits en français concernent la ville nouvelle de Hook, la ville nouvelle de Milton Keynes, le rapport Buchanan et son étude pour la région du South Hampshire.

- A titre d'exemple, j'ai consulté le fond de l'EPA du Vaudreuil auquel j'ai eu libre accès et qui a fait l'objet d'un inventaire³⁵². Au Vaudreuil, la bibliothèque comprend, outre un certain nombre d'ouvrages issus de la culture urbaine britannique³⁵³, des cahiers des charges de villes nouvelles anglaises au milieu des années 60. On trouve l'*Interim Report* sur Milton Keynes de Llewelyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker & Bor, daté de décembre 1968, qui est aussi traduit par la mission. La bibliothèque comprend aussi le rapport sur la ville nouvelle d'Ashford de 1967 rédigé par l'agence de Colin Buchanan, ainsi que la traduction de son rapport pour South Hampshire, le rapport préparé par Hugh Wilson et Lewis Womersley pour la ville nouvelle de Redditch, en décembre 1966, un rapport sur la séparation du trafic dans la composition des logements, publié par la corporation de Stevenage, et deux documents de Shankland & Cox : un rapport en Anglais d'Aout 1967 sur un grand ensemble de Liverpool (*Social Survey, Childwall Valley Estate, Liverpool*) ainsi qu'un rapport en français effectué pour la villes nouvelle de Cergy-Pontoise en mai 1971, *La vie dans un grand ensemble. Etude de l'habitat au Puits-la-Marlière en banlieue nord de Paris*.

On trouve aussi dans les archives de la mission un compte-rendu d'une conférence donnée par Shankland et Searle à la direction de l'Aménagement Foncier et de

³⁵² Heullant, Vanina, *Inventaire des archives de l'Etablissement public chargé de l'aménagement de la ville nouvelle du Vaudreuil*, DESS Histoire et Métiers de Archives, Juillet 1998.

³⁵³ Richards, Brian. *New Movement in Cities*. London: Studio Vista, 1966 ; Crosby, Theo. *Architecture: City Sense*. London: Studio Vista, 1965; Chermayeff, Serge, and Christopher Alexander. *Community and Privacy; Toward a New Architecture of Humanism*. Garden City, N.Y.: Anchor Books, 1965; Lynch, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge, Mass: MIT Press, 1960; Mumford, Lewis. *New-York et l'urbanisme*. Paris: Seghers, 1965; Chaline, Claude. *Londres*. Paris: PUF, 1968; Howard, Ebenezer. *Les cites-jardins de demain*. Paris: Dunod, 1969; Gutkind, E. A., and Gérard Monfort. *Le Crépuscule des villes [The Twilight of cities]*. Paris: Stock, 1966. Hall, Peter. *London 2000*. New York: Praeger, 1969.

l'Urbanisme, ainsi que des notes sur l'étude de Buchanan sur la ville nouvelle de Llantrisant. Cette étude est remise par Thomson, l'associé de Buchanan en charge de l'étude sur le sud de Londres, lors d'une visite à la mission, en mars 1970³⁵⁴. Buchanan est un acteur connu des français pour son étude sur l'automobile dans la ville (étude publiée en Anglais en 1963 et traduite en français en 1965), ce n'est pas celle-ci mais son étude sur le Sud Hampshire qui, dans le cadre des réflexions sur les villes nouvelles, semble avoir le plus retenu l'attention. L'intérêt pour cette étude explique la visite d'une délégation de membres de l'IAURP et la publication d'un résumé en français par l'IAURP, résumé qui se trouve diffusé dans les différentes missions (Lacaze, par exemple, en possède un exemplaire dans le fond de la mission du Vaudreuil). Cette étude est aussi traduite par la Société d'étude et de réalisation d'exploitations thermiques et électriques (« SERETES »), l'un des bureaux d'études conseils auxquels font appel les missions.

Le bulletin publié par l'IAURP pendant deux ans, à partir de 1968, démontre aussi que les membres de l'IAURP sont très au fait, tant des publications que des travaux de professionnels et des articles de journaux portant sur l'actualité de la tradition urbanistique anglo-saxonne. Dans le premier numéro, un article de Pierre Merlin analyse le rapport du ministère du logement sur le développement du Sud d'Est de l'Angleterre (1964) et le plan de Coventry de 1967 est présenté. Le second numéro contient un article sur la ville nouvelle de Runcorn et le troisième numéro, datant du premier trimestre 1969, un article de Merlin et Guertin sur la politique d'urbanisme et des villes nouvelles anglaises. La revue se compose de trois parties : la première est constituée d'un ensemble d'articles, la seconde contient une analyse bibliographique, et la troisième fait un recensement bibliographique. Dans les quatrième et cinquième numéros, on trouve dans la section d'analyse bibliographique la référence de deux numéros des Cahiers de la SERETES autour d'un colloque à l'occasion du rapprochement de ce bureau d'étude, auquel font appel les missions des villes nouvelles, avec l'agence anglaise Buchanan & Partners. Quatre études de Buchanan y sont présentées : South Hampshire, Ashford, Cardiff et Bath. Dans le sixième numéro, on trouve, outre un article de Pierre Merlin sur l'ouvrage de Howard Ebenezer, *Les*

³⁵⁴ IFA-ATM1537 / Rapport sur Llantrisant remis à la MEVN le 10 mars 1970.

cités jardins de demain à l'occasion de sa traduction française de 1969, le recensement d'articles d'Anthony Goss et de Richard Llewelyn-Davies sur les villes nouvelles. Enfin, le septième numéro contient une analyse par Pierre Merlin du projet de Buchanan pour la ville de Llantrisant. Y sont recensés le rapport *Skelmersdale Development Corporation* de 1969, le rapport intermédiaire de 1968 de Llewelyn-Davies sur la ville nouvelle de Milton Keynes (1968) ainsi que son étude pour Bletchley.

Il ressort avec clarté de cette analyse que les Français en charge des villes nouvelles ont accès aux documents élaborés par le milieu professionnel anglais. Ils visitent les réalisations anglaises, rencontrent leurs acteurs et étudient leurs documents de travail.

A.2. L'expérience urbanistique britannique selon *L'Architecture d'aujourd'hui* et la revue *Urbanisme*

J'ai collecté les articles qui présentent les travaux des Anglais dans les revues *L'Architecture d'aujourd'hui* et *Urbanisme*. *L'Architecture d'aujourd'hui* reflète spécifiquement le regard des architectes. Elle publie en 1946, 1952 et 1966 des articles sur le contexte britannique, sous la forme de dossiers comprenant plusieurs articles³⁵⁵. Le numéro de février 1952 est entièrement consacré à la Grande-Bretagne. La revue sollicite des professionnels britanniques de premier plan, tels Gordon Stephenson, Patrick Abercrombie, Walter Bor et Ernő Goldfinger, qui signent les articles ou sont interviewés.

J'ai d'autre part effectué le dépouillement de la revue *Urbanisme* sur une période de trente ans, allant de 1938 à 1969, afin d'évaluer la compréhension de la tradition urbanistique britannique que peuvent avoir les professionnels de l'urbanisme français qui ne sont pas architectes.

³⁵⁵ « L'urbanisme en Grande-Bretagne. Interview de Monsieur Gordon Stevenson par Pierre Vago », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n°7-8, 1946; E. Goldfinger, « Londres », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 39, Février 1952 ; « L'urbanisme Grande-Bretagne », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 39, 1952, pp.68-73 : contributions d'Abercrombie, textes de présentation de Coventry par Gibson et de la ville nouvelle d'Harlow par Frédérick Gibberd ; Goldfinger, Ernő, « Analyse critique de certains termes propres aux urbanistes britanniques. », *L'Architecture d'aujourd'hui* n°118, décembre/ février 1966, et Bor, Walter, « Développement de l'urbanisme en Angleterre », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 118, 1966.

Pour Hélène Jannièr³⁵⁶, *Urbanisme* reflète le discours officiel et les directives du ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. La revue accorde effectivement une place importante au discours des agents de l'État, ce qui est moins le cas pour *L'Architecture d'aujourd'hui*. Le directeur de l'Aménagement du territoire et celui de l'aménagement foncier et de l'urbanisme, au ministère de la Construction – ainsi que plusieurs chargés de mission au Commissariat général du Plan – prennent position dans la revue *Urbanisme*, au côté de professionnels reconnus enseignant à l'Institut d'urbanisme ou de membres de la Société française des urbanistes. Plusieurs numéros de la publication rendent compte de l'évolution de la législation en matière d'urbanisme, et ce, sur plusieurs décennies. Les directeurs des Missions des différentes villes nouvelles sont invités, à la fin des années 1960, à présenter le processus de conception des opérations en cours. À la même période, *L'Architecture d'aujourd'hui* propose un dossier sur les villes nouvelles – mais ce ne sont pas les directeurs des Missions qui signent les articles.

Sur la période étudiée, *Urbanisme* publie huit articles dédiés au contexte urbain britannique : trois articles entre 1950 et 1953, trois entre 1956 et 1958 (deux sur l'enseignement de l'urbanisme en Angleterre et un dans une section traitant de la politique d'aménagement régional). Deux autres articles sont publiés dans le courant des années 1960 : en 1963, un texte est dédié à l'art urbain, et en 1968, Pierre Guertin écrit un long article sur la ville nouvelle de Cumbernauld, qui fait l'objet de sa thèse.

Ce travail sur les revues permet de repérer trois moments où les traditions urbanistiques britanniques attirent l'attention dans l'Hexagone. Après-guerre, les Français s'intéressent tout d'abord aux plans de reconstruction des Britanniques (les premiers plans de reconstruction en Angleterre datent de 1942). Dès 1951, le Festival of Britain donne ensuite de la visibilité au travail du LCC, notamment pour ce qui est du quartier de South Bank et des expérimentations urbaines grande nature. Le troisième pic d'attention se situe au milieu des années 1960, au moment de la conception du schéma

³⁵⁶ Jannièr, Hélène, « Planifier le quotidien. Voisinage et unité de voisinage dans la conception des quartiers d'habitation en France (1945-1965) », *Strates* [En ligne], 14 | 2008

directeur pour la construction de huit villes nouvelles (sachant qu'en 1965, quinze villes nouvelles anglaises étaient achevées et dix autres en cours de réalisation).

L'Architecture d'aujourd'hui

En 1946, *L'Architecture d'aujourd'hui* consacre un numéro à l'urbanisme. L'une de ses sections présente l'urbanisme à l'étranger. La section Grande-Bretagne est la plus longue : elle compte 11 pages alors que les autres n'en comportent que 3 ou 4. Elle débute par l'interview de Gordon Stephenson par Pierre Vago³⁵⁷. Stephenson est un urbaniste qui a participé à l'élaboration du plan de Londres de 1943 avec Patrick Abercrombie. À l'époque de l'interview, il fait partie du groupe de travail établi au sein du ministère qui publie en 1947 le *Handbook on the Redevelopment of General Areas*. Patrick Abercrombie attribue à Stephenson un rôle important pour la diffusion du concept d'unité de voisinage³⁵⁸. Pierre Vago, qui critique dans l'éditorial la qualité des études d'urbanisme en France, s'intéresse aux conditions d'élaboration des plans de ville en Grande-Bretagne. Il interroge Gordon Stephenson sur les lois de l'urbanisme, le fonctionnement du ministère de l'Urbanisme, la fabrication des plans d'urbanisme et leur financement, la mise en application du plan, et enfin la présence de plans d'ensemble à l'échelle nationale. Pierre Vago juge les plans d'urbanisme « remarquables par leur sérieux », les études préparatoires considérables et vante le soin apporté à la mise au point de ces plans ainsi qu'à leur présentation. Par comparaison avec les conditions de travail des Anglais, « les contrats de hâte et de misère des urbanistes français, un tel travail est inconcevable³⁵⁹ ».

En Grande-Bretagne, les plans sont préparés par les autorités locales et réglés sur leur propre budget, explique Gordon Stephenson. La collectivité s'adjoint parfois les services d'un urbaniste-conseil (agréé par le ministère) et met à sa disposition un service d'urbanisme, les locaux, les documents, les dessinateurs..., dont la personne a besoin. Gordon Stephenson associe la législation de 1944 habilitant les autorités locales

³⁵⁷ «L'urbanisme en Grande-Bretagne. Interview de Monsieur Gordon Stephenson par Pierre Vago », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 7-8, septembre - octobre 1946, pp.112-115

³⁵⁸ Abercrombie, Patrick, « L'urbanisme Grande-Bretagne », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 39, 1952, pp.68-73

³⁵⁹ «L'urbanisme en Grande-Bretagne... », op.cit.

à prendre possession des zones détruites et les obligeant, pour ce faire, à soumettre un projet d'aménagement au ministère, au développement d'un « urbanisme actif par comparaison avec l'urbanisme restrictif ». En conclusion, Stephenson évoque une loi qui permettra, dans un futur proche, la création de villes « entièrement neuves », ainsi que les objectifs pour la construction de celles-ci.

Le plan de Londres fait l'objet d'un long article d'Ernö Goldfinger, un architecte moderniste de la scène britannique qui a gardé des liens étroits avec la France, où il a commencé sa carrière d'architecte. *L'Architecture d'aujourd'hui* donne, beaucoup plus qu'*Urbanisme*, la parole à une vision moderniste. Ernő Goldfinger a été formé à l'école des Beaux-Arts de Paris ; il s'emploie donc à mettre l'accent sur les spécificités britanniques par rapport à un contexte français qu'il connaît bien. Son texte prend d'autre part fortement parti pour des méthodes urbanistiques qui relèvent d'une doctrine. Il répond ainsi à la ligne éditoriale impulsée par Pierre Vago, qui critique les plans français pour leur manque de doctrine. Plus qu'à un simple exposé du plan de Londres, Goldfinger se livre à une prise de position sur l'urbanisme au travers de son exposé sur la pratique britannique :

Les Anglais abordent les problèmes d'urbanisme en allant du particulier au général, de l'individu à la famille, et de celle-ci à la communauté. Les plans qui ont été conçus au cours des dernières années en font preuve. Ce ne sont pas des tracés de perspectives grandioses ou de bâtiments élégamment disposés, mais des plans des lieux où des êtres humains habitent, travaillent et se distraient³⁶⁰.

Goldfinger décrit les qualités qu'il attend d'un plan d'urbanisme, faisant écho aux objectifs que peut formuler Robert Auzelle dans les pages d'*Urbanisme*. Il s'agit de concevoir des plans à la fois souples et précis. Goldfinger distingue deux dimensions dans ces plans : la définition de « l'emplacement » et de la « forme » de la ville. Il emploie le terme de « plan directeur », adopté par la suite en France, et précise qu'il est élaboré « à la suite d'enquêtes ». L'article oppose, comme cela deviendra courant dix ans plus tard en France, un urbanisme de tracés à celui d'une pensée par quartier qui prend en compte la composition de la population et leurs besoins. La première spécificité de ces plans est l'organisation en communautés :

Le trait le plus saillant de ces nouveaux plans d'urbanisme est justement la réorganisation de ces groupements locaux. Il n'est évidemment pas question d'un retour à la vie rurale

³⁶⁰ Goldfinger, Ernő « Londres », *L'Architecture d'aujourd'hui*, Sept-oct 46, N° 7-8 p117-122

d'autrefois. L'idée est de créer une vie de communauté autour des noyaux historiques qui se subdivisent eux-mêmes en unités plus petites et s'ajoutent, formant des groupements urbains plus importants³⁶¹.

La présentation que fait Goldfinger du plan élaboré par le LCC pour la communauté d'Eltham est accompagnée d'un commentaire sur l'unité de voisinage :

Voilà l'analyse d'une « communauté » de Londres. Elle se compose de neuf « voisinages », de mille à cinq mille habitants avec écoles, boutiques locales et centre commerciaux.³⁶²

Au travers de la présentation des fondements de l'urbanisme britannique, Goldfinger expose ainsi l'emboîtement des échelles d'unités urbaines – une représentation à l'origine conceptuelle du plan. En urbanisme, explique-t-il, la plus petite unité est le logement. Puis vient l'unité résidentielle, qui abrite 100 familles et comporte des magasins, garages, crèches, squares, rues... Ensuite vient l'unité de voisinage : formée par plusieurs unités résidentielles, elle rassemble 5 000 à 10 000 personnes. « Ce groupe doit être assez important pour pouvoir entretenir des services communs » (cinéma, pubs, jardins d'enfants, une ou deux école(s), un centre commercial). Plusieurs unités de voisinage forment une communauté, ce qui représente environ 20 000 personnes. Le centre-ville comprend des bâtiments administratifs, des services de santé, une école secondaire, un hall d'exposition... Le groupe formant une communauté est illustré par une carte issue du plan du comté de Londres. Pour ce qui est des logements, Goldfinger explique que les urbanistes anglais préconisent des développements mixtes de maisons et d'immeubles d'appartements. À propos de la circulation, l'auteur présente le principe de contournement de ces communautés par les principales artères de la ville, et la séparation des circulations locales, « un trait que l'on retrouve dans tous les plans ». Il introduit ainsi la notion de *precinct* :

Une des solutions les plus intéressantes au problème de la circulation est celui des « Precincts ». Cette ancienne conception de lieux tranquilles au milieu du bruit de la ville est celle des alentours des cathédrales anglaises, cela étant d'origine monastique (non pas civique comme ceux de France sont d'habitude entourés de verdure, de divers bâtiments monastiques, d'un cloître, etc., et à part de la ville. Cette idée est également celle des collèges des cités universitaires, telles que Cambridge ou Oxford, et aussi des Inns of Court anglaises, où les palais de justice et les bureaux des avocats forment une cité à part dans la ville.³⁶³

³⁶¹ Ibid.

³⁶² Ibid.

³⁶³ Ibid.

Après avoir présenté ces principes, Goldfinger détaille l'objet de deux plans préparés pour la capitale britannique : celui de la City et celui du comté de Londres. C'est l'occasion, pour les lecteurs français, de découvrir leurs auteurs : William Holford pour le plan de la City ; Forshaw et Patrick Abercrombie pour celui du comté de Londres.

Selon Goldfinger, l'urbanisme britannique a donc pour caractéristiques, premièrement de ne pas s'appuyer sur des tracés mais sur une construction par groupements : l'auteur fait d'ailleurs référence à un « organisme vivant » ; le *precinct* et l'unité de voisinage sont deux figures de base de cette organisation. D'autre part, la pratique de l'urbanisme britannique s'appuie sur de « nouveaux plans », que Goldfinger nomme « plans directeurs de zoning et des voies de communication ». On note aussi qu'en tant que moderniste, l'auteur choisit de présenter une production tout à fait officielle pour illustrer le développement d'une nouvelle doctrine.

À l'occasion du Festival de Grande-Bretagne de 1951, *L'Architecture d'aujourd'hui* consacre un numéro à la Grande-Bretagne³⁶⁴. Un article en anglais de Patrick Abercrombie y présente l'urbanisme³⁶⁵ britannique. Il fait référence à quelques-uns des grands plans de villes élaborés récemment : les siens pour la vallée de la Clyde et Édimbourg ; ceux de Thomas Sharp pour les villes d'Oxford et Durham (ce qui permet de montrer les belles illustrations réalisées à cette occasion) ; il cite aussi Charles Holden et présente le plan de Cambridge élaboré par William Holford. Abercrombie expose brièvement au lecteur français la controverse qui eut lieu autour du plan de la City : le rejet du premier plan élaboré par la City Corporation, les critiques adressées au plan de la Royal Academy pour son travail sur le beau (de « *superb decorative draperies* »), qu'elle a entrepris au lieu de réfléchir au trafic, au logement, à l'industrie, aux commerces, à l'éducation et aux distractions. Abercrombie évoque aussi le plan du RIBA, un peu trop rigide dans son approche de la ville par communautés de taille équivalente. Enfin, à cette liste de grands plans il associe celui du groupe Mars élaboré en 1938 – bien que théorique et très sérieux, comme il le précise. Pour résumer les principes de la pratique britannique, « *practice of science of urbanism* », l'auteur énumère les concepts-clés suivants :

³⁶⁴ « Grande-Bretagne », *L'Architecture d'aujourd'hui*, N° 39, 1952

³⁶⁵ Sir Patrick Abercrombie, « Town and Regional Planning in Great-Britain », *L'Architecture d'aujourd'hui*, N° 39, 1952. On note l'emploi de l'expression « *Town Planning* ».

- la *population* : il convient de limiter la taille d'une communauté ;
- la *décentralisation* de la population et des industries par le biais de villes nouvelles ;
- la *green belt*, qui définit la limite de l'expansion urbaine continue ;
- le *community grouping*, à la base du plan de Londres :

[...]this principle was perhaps over emphasised in the London Plans, as compared with the rest of the British Towns : London resembles New York rather than Paris in consisting of the fusion of ancient distinct communities (e.g. the City, Westminster, Kensington, Stepney, Polplar, etc.). The Plan sought to re-affirm this community structure.

- et enfin, le *neighbourhood unit planning*, dont Abercrombie reconnaît l'inspiration américaine, plus particulièrement celle de Clarence Stein³⁶⁶. Depuis le plan du Grand Londres, ce dispositif, précise l'auteur, a trouvé une reconnaissance officielle au travers du *Dudley Housing Report*. À ce dispositif, Abercrombie associe celui du *precinct*, « *the English method of zoning* ».

À la suite de ce texte, Gibson présente les plans de la ville de Coventry, et Frederick Gibberd le projet pour la ville nouvelle de Harlow. Ce projet introduit le principe « d'unités compactes séparées par des espaces verts ». Il est illustré par quatre échelles de plan : celui de la ville dans sa totalité ; un zoom sur une unité de voisinage en cours de construction ; un ensemble de logements construits au sein de cette unité de voisinage, représentative d'un *mixed development*, comportant une petite tour de logements et des habitations en bande ; et enfin les plans des étages courants de ces deux types de bâtiments. En plus de ces plans, on trouve le schéma de phasage du développement de la ville et un plan d'une zone industrielle. Selon Gibberd, l'un des objectifs de l'urbanisme contemporain est de mener, parallèlement à la conception des bâtiments, des études sur les espaces libres. Ce nouvel aspect de la pratique britannique n'était pas évoqué par Abercrombie et Goldfinger. Gibberd mentionne donc l'importance du plan masse, en insistant sur l'accord à trouver entre le paysage et les nouvelles formes de la ville :

Pour Harlow, l'étude du plan masse a été très poussée, paysage, le volume et la disposition des bâtiments sont les fruits d'une même conception³⁶⁷.

Le troisième exemple qui illustre la tradition urbanistique britannique est l'unité de voisinage de Lansbury, l'une des expérimentations urbaines grandeur nature du Festival

³⁶⁶ L'équipe en charge de la ville nouvelle de Stevenage a fait appel aux conseils de ce dernier, précise-t-il.

³⁶⁷ Gibberd, Frederick, « Harlow, Ville Nouvelle », *L'Architecture d'aujourd'hui*, N° 39, 1952, p 79

of Britain, conçue par le département d'urbanisme du LCC sous la direction d'Arthur Ling et de Robert Matthew. À travers cet exemple, l'article présente une mise en pratique des recommandations du plan du Grand Londres – c'est-à-dire les interventions nécessaires à la transformation d'un ancien quartier de l'est de Londres, Poplar, en unité de voisinage. Regrouper les industries sur la voie principale, réduire le nombre de voies secondaires, détourner du quartier le trafic de transit, réserver des sols pour de vastes espaces libres : autant d'interventions qui doivent à la fois protéger le quartier de la circulation et faciliter les flux. Tout comme dans la description de Harlow, l'article discute des détails des logements, de la gestion des déchets, de même que de la conception d'ensemble. L'unité de voisinage est divisée en cinq terrains, où des bâtiments se groupent « autour des petites places et d'espaces ouverts de dimensions différentes ». Ces terrains correspondent à l'unité d'intervention d'un architecte : l'un est confié au bureau de l'architecte chargé de l'habitation au LCC, les quatre autres à des architectes privés. Le texte explique la répartition des tâches entre l'architecte et l'urbaniste chargé du projet, de la conception du plan masse, mais aussi du dessin des espaces publics.

Au cours des deux années suivantes, le lecteur de *L'Architecture d'aujourd'hui* réentendra parler du contexte britannique : d'abord au travers d'un article de 1954 sur les habitations collectives, qui rend compte de la construction d'ensembles d'habitations à Londres, puis dans le numéro de décembre 1955³⁶⁸, qui traite de la reconstruction des centres urbains. Au côté de ceux du Havre, de Rotterdam, de Vällingby..., le plan de Coventry modifié par Ling et celui de Harlow élaboré par Gibberd sont brièvement présentés. E. Goldfinger y écrit aussi un bref article sur Londres dans lequel il relève certaines incohérences des entités administratives et de la mise en œuvre des plans. Il mentionne notamment le cas du quartier du Barbican, longtemps laissé à l'abandon, pour lequel trois plans différents ont été proposés. Mais il faudra attendre dix ans pour qu'un numéro s'attarde de nouveau sur les réalisations britanniques.

³⁶⁸ *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 63, décembre 1955

Un premier article³⁶⁹ de Jean-Pierre Vouga mène une analyse comparative des méthodes d'urbanisme. Dans cette étude, les réalisations britanniques (dont le plan de Londres de 1944, la ville nouvelle de Cumbernauld ou celle de Harlow) occupent une place de choix. Cumbernauld et Harlow sont critiquées, tout comme le discours de l'IAURP, pour leur manque d'urbanité et de vie :

Les urbanistes anglais ont étendu, en fait, la structure des villages à des cités entières. Les surfaces libres sont largement mesurées mais infiniment fractionnées. La ville couvre tout l'espace habité d'un réseau de maisons basses où alternent les maisons familiales en rangées et les petits habitats collectifs. À celui qui les découvre ces quartiers réservent des surprises charmantes et des perspectives sans cesse renouvelées car des artistes ont aménagé les sites.

Mais rien ne s'y passe. Les espaces sont sans animation, les parcours interminables ; le centre de la cité s'efforce de jouer son rôle de pôle d'attraction mais, à l'état embryonnaire, il n'est pas en mesure de déployer tous ses effets ; passée l'heure des achats, il se vide à son tour. Harlow, Cumbernauld sont à côté de la réussite pour avoir eu peur d'être citadines³⁷⁰.

L'auteur note la difficulté de créer une communauté de toutes pièces. Selon lui, même si on appelle les quartiers « unité de voisinage », et si on les dote d'écoles et de boutiques, la population reste « déracinée » et « solitaire ». Vouga reconnaît cependant l'art dont font preuve les Anglais pour créer un esprit communautaire :

Par leur participation à l'achèvement de la cité selon le plan prévu, les habitants contribuent ainsi à la création de cet esprit communautaire qui a gravement fait défaut ailleurs³⁷¹.

À la suite de Vouga, Ernő Goldfinger explicite les principes urbanistiques britanniques en s'appuyant sur l'explication de certaines de ses expressions³⁷². Les sept termes choisis acquièrent une valeur de notions plutôt que de simples dispositifs spatiaux. Le premier terme est celui de *ville nouvelle* ; Goldfinger dresse son historique et présente un tableau de données sur ces villes. La deuxième expression est celle *d'unité de voisinage*, qu'il associe à « une conception sociologique, une idée » plutôt qu'à une simple « unité administrative ». Il précise qu'elle est à la base du plan de Patrick Abercrombie pour Londres et les New Towns, et note un rejet actuel de « ce concept »,

³⁶⁹ J.P. Vouga «Analyse comparative et critique des methodes d'urbanisme dans divers pays», *L'Architecture d'aujourd'hui*, n°118, décembre/ février 1966

³⁷⁰ Ibid.

³⁷¹ Ibid.

³⁷² Goldfinger, Ernő, « Analyse critique de certains termes propres aux urbanistes britanniques. », *L'Architecture d'aujourd'hui* n°118, décembre/ février 1966

notamment à cause de « leur faible densité et leur dispersion, qui est à l'origine de nouveaux problèmes sociaux ». Le troisième terme est celui d'*environment*, que Goldfinger traduit par « milieu urbain ». Ce terme n'est pas souvent relevé dans le contexte français. Goldfinger note qu'il est en revanche d'usage courant en Angleterre depuis la publication du rapport Buchanan de 1963. La définition qu'il en donne est la suivante :

un endroit de confort général, de commodité et d'une qualité esthétique. Ce peut être un lieu de travail ou de résidence. Il doit être accessible à pied et en voiture (par des voies de distribution) mais il ne doit pas y avoir de circulation de transit. Sa superficie est limitée pour que la circulation engendrée ne dépasse pas un certain niveau et ne devienne pas du transit pour une partie du milieu, ce qui le détruirait. La possibilité de circuler à pied sans obstacles est aussi d'une importance fondamentale. Le milieu n'est pas une conception sociologique, comme le voisinage, mais la définition d'un lieu de vie « civilisé ». ³⁷³

Ce terme remplace dans sa liste celui de *precinct*, qu'il ne considère pas ici mais qui est évoqué dans son article de 1946 et dans celui d'Abercrombie en 1952. L'*environment* se différencie par les qualités spatiales et d'usage qui lui sont attribuées, alors que le *precinct* désigne un simple dispositif de circulation.

Goldfinger s'attache ensuite à la notion de *zoning*, un concept qu'il ne considère plus adapté à la ville contemporaine, au regard du temps de déplacement urbain. Il différencie aussi *density* et *plot ratio*. La *densité* est un outil de dimensionnement et de prescription des quartiers d'habitation. Le *plot ratio* est quant à lui une mesure pour les quartiers qui ne sont pas dédiés à l'habitation. Il semble être exclusivement un outil et non un concept, contrairement aux six autres – alors que la densité est traditionnellement liée à une valeur sociale lorsqu'elle est faible, ce que Goldfinger remet en cause. La dernière notion est celle de *ceinture verte* et d'*espaces verts* : il s'agit, selon l'auteur, d'un des principes fondamentaux de l'urbanisme britannique, comme moyen de limiter la croissance et de « mettre à la disposition des citoyens les avantages de la proximité de la campagne ».

Des plans de villes nouvelles, classés chronologiquement, illustrent l'article. On y trouve celui de Hook. Dans le corpus dépouillé, c'est l'unique article, qui, avec celui de Walter Bor dans le même numéro, présente la ville nouvelle du LCC. Le dessin de ce projet est associé à un encart écrit par un commentateur français. Celui-ci trouve la forme d'urbanisme et d'architecture des villes nouvelles britanniques trop

³⁷³ Ibid.

traditionnelle, et se montre plein d'optimisme face aux projets de Hook et de Cumbernauld :

Par contre, les dernières études, issues des premières expériences, laissent apparaître des solutions originales et séduisantes, tant par les méthodes de travail mises en œuvre que par les propositions présentées : volumes, circulations, caractère du centre urbain compact, apparition de notions de fonctions nouvelles, développement du tertiaire en priorité (Hook, Cumbernauld)³⁷⁴.

Un long article de Walter Bor³⁷⁵, alors urbaniste en chef de Liverpool, clôt la section sur l'urbanisme britannique. Bor centre son propos sur le concept de *traffic architecture*. Il distingue trois périodes dans l'évolution de l'urbanisme en Grande-Bretagne depuis 1943. À la première (de 1943 à 1945), il associe la naissance de l'urbanisme britannique. C'est une période aux projets ambitieux, marquée par la création d'un nouveau ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire. Celui-ci instaure un groupe de réflexion, qui met en place les bases de la nouvelle législation de 1946 :

L'urbanisme britannique était né, novateur à plus d'un titre³⁷⁶.

Bor qualifie la deuxième période (de 1947 à 1956) de période de désillusion, alors que la troisième période (de 1957 à 1962) correspond à ses yeux à la renaissance de l'urbanisme. La conception qu'il se fait des trois événements marquants de cette dernière période reflète certainement celle de l'agent du London County Council qu'il a été. Selon lui, les trois projets-clés de cette renaissance sont : le début de la création de la ville nouvelle de Cumbernauld, qui « rompt délibérément avec la conception traditionnelle des unités de voisinage » ; le projet du Barbican, qui « introduit l'idée de la séparation verticale entre piétons et véhicules sur une grande superficie » dans les centres urbains ; et enfin le rapport Buchanan, « qui influence profondément les méthodes de l'urbanisme en Grande-Bretagne. C'est la première étude rationnelle des relations qui unissent la circulation au milieu urbain ». Au travers de cette brève discussion apparaissent de grandes figures de l'urbanisme britannique : Holford, Abercrombie, Shephard, Hugh Wilson, Chamberlin Powell et Bon, et Buchanan. Le

³⁷⁴ CC. « Grande Bretagne. Villes nouvelles. », *L'Architecture d'aujourd'hui* n°118, Décembre/ Février 1966, p59

³⁷⁵ Walter Bor, « Développement de l'urbanisme en Grande-Bretagne », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n°118, décembre/ février 1966, pp.60-67

³⁷⁶ L'expression (town planning, town design, etc.) qu'aurait employé Bor dans sa langue est traduite par le terme « urbanisme ».

rapport Buchanan, qui a fortement influencé le projet de restructuration du centre-ville de Liverpool, prend une place singulière dans la description enthousiaste de Bor :

Il ressort de cette étude des idées fondamentales, notamment que la circulation est au départ un problème de conception où l'utilisation du sol et les tracés de voies forment un tout indivisible avec l'ensemble des bâtiments. Ce principe d'urbanisme intégré pourrait s'appeler « trafic architecture », ce qui exprime la synthèse entre les volumes construits et le réseau de circulation, et nécessite l'étroite collaboration d'une équipe interprofessionnelle, telle que le groupe de travail de Colin Buchanan. Le développement de ce concept implique le besoin de nouvelles formes urbaines, et même d'un nouveau principe de ville si l'on veut vivre en paix avec l'automobile³⁷⁷.

Le terme *traffic architecture* n'est pas cité par Goldfinger, qui lui préfère la notion d'*environment* ; il apparaît toutefois essentiel aux yeux de Walter Bor :

Traffic architecture : cette expression se rapporte à l'unité de conception d'un ensemble de bâtiments auquel est intégré le système de circulation qui les dessert. Dans les cas de forte densité, cette synthèse donne naissance à des formes architecturales comprenant, outre les bâtiments, des circulations à plusieurs niveaux d'où est exclue la notion de routes, qui implique une séparation qui n'existe plus³⁷⁸.

Suit la présentation de certaines opérations qui rendent compte d'une conception de la séparation des véhicules et des piétons. Elles sont illustrées avec des photos de maquettes et des plans. À commencer par ceux de villes nouvelles qui peuvent servir d'exemples de projets à multiples niveaux : Basildon, Corby, Hook et Cumbernauld. Walter Bor fait une critique du dispositif d'unité de voisinage tel qu'il était pensé par les concepteurs de la première génération des villes nouvelles, ainsi que du principe de séparation horizontale des véhicules :

Les premières villes nouvelles d'après-guerre, tout en étant des réalisations remarquables par bien des aspects, présentent toutefois certaines erreurs. Les plans masses de toutes ces villes étaient basés sur le principe d'« unités de voisinage » disposant chacune de son propre centre. Or les centres locaux ont été construits bien avant la réalisation du centre principal, rendant plus difficile le développement commercial de ce dernier (exemple Corby)³⁷⁹.

Toujours du point de vue de la séparation des types des flux – et plus encore de l'application des principes du rapport Buchanan –, Bor décrit ensuite des projets de développement de villes existantes (l'extension d'Andover et de Basingstoke) ou de

³⁷⁷ Ibid. p61

³⁷⁸ Ibid.

³⁷⁹ Ibid. p62

rénovation de centres urbains (Glasgow, Liverpool, Manchester, Salford, Newcastle, Leicester, Doncaster). Ces projets sont tous illustrés par des photos de maquettes.

En 1966, à la lecture de ces deux articles, le rapport Buchanan publié trois ans auparavant apparaît ainsi comme un document essentiel de l'urbanisme britannique. Walter Bor donne une explication en se plaçant plutôt du point de vue d'un dispositif infrastructurel, alors qu'Ernő Goldfinger tient à le replacer dans un cadre conceptuel. Bien que ce rapport soit, comme on le verra, bien connu en France, l'IAURP prête beaucoup d'attention à l'étude que mène Buchanan pour le Sud-Est de l'Angleterre, et dont la revue ne fait pas mention.

La revue *Urbanisme*

Il faut attendre le début des années 1950 pour voir paraître dans *Urbanisme* des articles sur la pratique anglaise. On trouve certes en 1938 un article sur l'enseignement de l'urbanisme en Angleterre, dans lequel Francis Bruhl présente le programme de la *Town Planning Summer School* créée en 1933, dans laquelle se forment les urbanistes des administrations des comtés³⁸⁰. Mais c'est le seul article de ce type pour la décennie qui suit. *Urbanisme* ne présente par exemple pas les opérations britanniques dans son compte-rendu de la section étrangère de l'Exposition internationale de l'urbanisme et de l'habitation de 1947. Les travaux des Britanniques, ainsi que les notions urbaines auxquelles ils font appel, sont présentés pour la première fois en 1950, dans un long article d'Antoinette Suquet-Bonnaud, « Quartier de résidence en Angleterre³⁸¹ ». La même année, Myriam Mery analyse le concept des « villes-jardins d'Ebenezer Howard³⁸² ». Trois ans plus tard, en 1953, un deuxième article d'Antoinette Suquet-Bonnaud propose une présentation des villes nouvelles britanniques.

L'article à propos des villes-jardins d'Ebenezer Howard est un texte court, militant, qui appelle à la mise en place du dispositif de ville-jardin dans le cadre d'un « plan national de dispersion et de mise en valeur des ressources naturelles ». L'auteure l'oppose aux

³⁸⁰ Francis Bruhl, « une forme originale de l'enseignement de l'urbanisme en Angleterre » *Urbanisme*, n°64, juin 1938, p206

³⁸¹ Antoinette Suquet-Bonnaud, « L'aménagement des quartiers de résidence en Angleterre. », *Urbanisme*, n°1-2, 1950

³⁸² Myriam Mery, « Les villes-jardins d'Ebenezer Howard », *Urbanisme*, n°5-6, 1950

cités-jardins, aux cités ouvrières ou aux banlieues résidentielles. Parmi les huit principes fondamentaux de la ville-jardin, on trouve le dispositif d'unité de voisinage :

6. Unités de « voisinage » : la Ville sera divisée en quartiers, chacun constituant jusqu'à un certain point une entité sociale susceptible d'un développement autonome³⁸³ ;

Le terme est un peu anachronique pour décrire les travaux d'Howard, mais cet article est avant tout un texte partisan qui appelle à la planification en France de villes-jardins, du même type que les deux références construites, Letchworth et Welwyn.

Les deux articles d'Antoinette Suquet-Bonnaud sont de longs textes, qui présentent des opérations remarquables ainsi que leurs méthodes, leurs moyens, leurs outils et leur doctrine urbaine³⁸⁴.

Son premier article a pour sources des manuels britanniques officiels et le service d'information de l'ambassade. Si l'auteure est bien documentée, il n'est pas certain qu'elle ait réellement eu accès aux *master plans* des opérations. Alors que le plan d'Harlow est par exemple publié en 1947, l'auteure utilise comme source une photo de maquette issue du service d'information de l'ambassade. Son deuxième article est, en revanche, le résultat d'un voyage et de la rencontre d'acteurs britanniques.

Dans son premier texte, Antoinette Suquet-Bonnaud fait référence à deux publications officielles sur l'urbanisme : *The Redevelopment of Central Areas*, l'ouvrage conçu et publié par le ministère de l'Aménagement urbain et rural, et le *Housing Manual*, édité par le ministère de la Santé. Elle rend compte du travail de la section Études du ministère de l'Aménagement, ainsi que de la loi de 1947 qui oblige les autorités locales à prévoir des zones résidentielles. Bien illustré, cet article est accompagné d'exemples contemporains. L'auteure fait ainsi référence au plan de Londres de 1944, à la ville nouvelle de Harlow, aux travaux du LCC sur des quartiers de résidences aménagés dans le Sud et l'Est de Londres, ainsi qu'au plan de Manchester. La première illustration est celle d'une « Maquette pour l'aménagement d'une ville » par Thomas Sharp, qu'elle ne cite pourtant pas dans son texte. Il n'est pas certain qu'elle connaisse réellement la notoriété de ce dernier. Elle cite en revanche Patrick Abercrombie, Ebenezer Howard,

³⁸³ Ibid.

³⁸⁴ Suquet-Bonnaud, Antoinette, « L'aménagement des quartiers de résidence en Angleterre », *Urbanisme*, n°1-2, 1950, pp.35-49 et Antoinette Suquet-Bonnaud, « Villes nouvelles. Pour une meilleure répartition de la population et des industries. Grande-Bretagne », Numéro spécial Villes Nouvelles, *Urbanisme*, n° 25-26, 1953, pp44-58

et Frederick Gibberd (dont elle orthographie mal le nom), qu'elle présente comme « l'un des urbanistes anglais les plus éminents ».

D'autres illustrations sont tirées du *Journal of Town Planning Institute* ainsi que des deux manuels évoqués, *Redevelopment of Central Areas* et *Housing Manual* (qui fournit par exemple le « plan-type pour une nouvelle unité de voisinage »).

Le processus de normalisation des pratiques ressort clairement de cet exposé, qui prête une attention particulière au discours officiel. La standardisation du dispositif d'unité de voisinage comme outil d'intervention, aussi bien pour les quartiers centraux que pour ceux de la périphérie, apparaît aussi clairement à la lecture de l'article. Dans une première partie, l'auteure décrit des outils normalisés *via* les deux manuels officiels élaborés par les ministères à l'attention des services des collectivités locales. Dans un deuxième temps, Antoinette Suquet-Bonnaud illustre la mise en pratique de ces outils à l'aide de trois plans commentés : celui d'une unité de voisinage établi par le LCC (Ocean Street à Stepney) ; le plan-type, conçu par le ministère de la Santé et issu de l'édition de 1949 du *Housing Manual*, pour une unité de voisinage d'un quartier destiné à 3 500 personnes dans une ville nouvelle, associé à quatre détails de maquettes ; et enfin, le projet pour la ville nouvelle de Harlow, qui est longuement discuté.

L'article introduit rapidement les présupposés à l'unité de voisinage (la formation de communautés « vivantes » et socialement équilibrées au sein de la métropole) avant de décrire les dispositifs techniques et les outils qui lui sont associés. L'unité de voisinage est présentée comme la « cellule de base » d'un quartier, ces unités étant séparées les unes des autres mais devant « former un tout ». Le premier point de l'exposé est la dimension programmatique du dispositif. L'article présente les programmes (le centre civique – *community centre* –, les écoles, les boutiques et magasins, l'industrie) ainsi que le tableau établi par la section Études du ministère de l'Aménagement, qui, à titre d'exemple, définit le nombre et l'emplacement des équipements pour une unité de voisinage de 10 000 habitants. La programmation d'équipements est ainsi associée à un calcul de densité, effectué en termes de densité de population puisqu'il est défini un rapport entre le nombre d'habitants et le nombre d'équipements. L'article est long car l'auteure, dans chacune des rubriques, tient à fournir des éléments chiffrés au sujet des choix programmatiques des Anglais.

Du point de vue de l'organisation spatiale, si l'on retrouve dans le texte les recommandations du ministère concernant le tracé des rues et leur largeur, ainsi que la notion de *precinct* associé aux magasins (« sorte d'aire indépendante, avec des emplacements spéciaux, à l'arrière des magasins, pour les accès de service »), l'auteure s'attarde surtout sur le principe de *mixed development*, traduit par « un aménagement mixte » – « l'un des caractères les plus marquants de l'urbanisme en Angleterre ». À cette organisation se trouve associé le principe de « plan ouvert », qu'Antoine Suquet-Bonnaud illustre par le plan de l'unité de voisinage du LCC et par la série de photographies de maquettes issues de l'ouvrage *Redevelopment of Central Areas*, qui illustrent l'évolution des principes d'aménagement des îlots. De nouveau, l'auteure précise les directives définies par le *Housing Manual* concernant, cette fois, les différents principes de plantation pour les unités de voisinage, ainsi que le rapport demandé entre la surface des espaces libres et le nombre d'habitations en fonction de la situation des quartiers dans la ville.

La notion d'unité de base renvoie également à une division du travail de l'architecte. Antoinette Suquet-Bonnaud note aussi que « la variété n'est pas recherchée entre une maison et une autre, mais entre des groupes, des rues, des quartiers ». La construction d'une unité de voisinage est ainsi confiée à un même architecte ; et dans le cas d'une division de l'unité en petits groupes, ces derniers sont confiés à différents confrères. Ceux-ci travailleraient sous le contrôle de l'architecte chargé de l'ensemble. Les termes relatifs au groupement reviennent régulièrement ; l'auteur ne décrit d'ailleurs pas un « ordonnancement » mais un « groupement » :

Les habitations devront être groupées de manière à former des ensembles, à s'inscrire harmonieusement dans le paysage³⁸⁵.

Ces termes, tout comme l'emploi de l'expression « cellule de base » pour définir l'unité de voisinage, ou l'idée de « replacer l'homme dans un milieu physique et social à son échelle » pour résumer l'objectif de cette organisation, s'apparentent à une vision organique de la ville, que l'auteure développe plus clairement dans son article sur les villes nouvelles. Dans ce deuxième article, le concept d'unité de voisinage est là aussi au centre du propos, et cette fois explicitement associé à une structure organique :

³⁸⁵ Suquet-Bonnaud, Antoinette, « L'aménagement des quartiers de résidence en Angleterre », *Urbanisme*, n°1-2, 1950, p47

La Ville Nouvelle n'est donc pas un ensemble dont toutes les parties sont de même nature mais plutôt une juxtaposition de cellules dont certaines sont de structure comparable, mais dont toutes ont leur rôle particulier, tels les organes d'un être vivant³⁸⁶.

Enfin, l'auteure ne cache pas son admiration devant l'échelle des opérations et les moyens d'action exemplaires des Britanniques et conclut en invitant ses lecteurs français à suivre les réalisations britanniques contemporaines :

Et enfin rendons-nous compte qu'il ne s'agit absolument pas, dans tout ce que nous avons exposé, d'études théoriques, de rêveries bonnes à alimenter des conférences, à faire l'objet d'ouvrages sans portées pratiques. [...] C'est pourquoi nous pensons que tous ceux qui, en France, s'intéressent à la question de l'aménagement rationnel – ou du réaménagement – de quartiers de résidence, auront intérêt à suivre attentivement le développement de nouvelles villes telles que Harlow, ou des quartiers de résidence du Conseil de Comté de Londres, ou de tant d'autres « unités de voisinage » [...] ³⁸⁷.

En février 1953, un numéro d'*Urbanisme* est consacré aux expériences de villes nouvelles dans le monde. Antoinette Suquet-Bonnaud y présente les réalisations britanniques dans un long article de quatorze pages. Au moment de la parution de l'article, quinze villes nouvelles sont programmées, dont huit autour de Londres. L'ensemble des villes nouvelles sont discutées dans ce texte, mais Crawley et Harlow sont les deux exemples principaux de l'article. L'auteure a effectué un voyage en Angleterre et ses sources sont issues de rencontres avec certains acteurs britanniques : Howard Roberts, secrétaire général du LCC, Frederic James Osborn, M.P. Howardth, ou encore Eric Adams, directeur de Harlow Development Corporation.

La première partie de l'article fait référence à deux précédents (les villes de Letchworth et Welwyn, bâties selon les principes de Ebenezer Howard), puis l'auteure rappelle les législations britanniques de l'après-guerre, du rapport Barlow à la loi de 1946 sur les villes nouvelles et à celle de 1947. Antoinette Suquet-Bonnaud détaille le processus de développement des villes nouvelles, de la décision de création au choix de l'emplacement et à l'achat des terrains, ainsi que leur financement. Elle décrit les organismes chargés de la création de chacune des villes, les Development Corporations (qu'elle traduit par « Conseils d'Aménagement »), ainsi que l'organisation du personnel au sein de ces conseils, et leurs tâches, le rôle des autorités locales et la relation de celles-ci avec les conseils d'aménagement. Enfin, elle s'étend sur les caractéristiques des villes nouvelles : le nombre d'habitants, l'autonomie des villes nouvelles, les

³⁸⁶ Ibid.

³⁸⁷ Suquet-Bonnaud, Antoinette, « Villes nouvelles. Pour une meilleure répartition de la population et des industries. Grande-Bretagne », Numéro spécial Villes Nouvelles, *Urbanisme*, n° 25-26, 1953, p48

notions de *self-contained*, de diversité de la population et de communauté. Autour de la thématique de l'aménagement, l'auteure explique les principes de la circulation, des centres principaux et secondaires, des zones industrielles, des zones résidentielles et des espaces libres. Elle présente aussi le phasage des travaux. Comme les agents de l'IAURP, elle note la synchronisation de la construction des services publics, des usines, des maisons, des bâtiments collectifs. Enfin, elle souligne l'effort de diffusion de l'information autour des villes nouvelles :

Le Gouvernement, qui sent à quel point cette compréhension du public est une aide pour lui, tient régulièrement le pays au courant de la progression des Nouvelles Villes. Les Conseils d'Aménagement de chacune des Villes Nouvelles, dont le zèle est renforcé par l'émulation qui règne entre eux, font également connaître au moyen de brochures, d'expositions, leurs projets, leurs réalisations³⁸⁸.

Une seule critique est formulée, à l'encontre de la médiocrité de l'architecture. Elle paraît bien anodine comparativement à l'enthousiasme qu'Antoinette Suquet-Bonnaud manifeste vis-à-vis de ces expériences dans sa conclusion. Plus qu'une « expérience en matière de civilisation » (l'auteure reprend ici explicitement les termes du rapport Reith), c'est, selon elle, la démonstration de la puissance d'une discipline, l'urbanisme :

L'intérêt de la magnifique et courageuse entreprise que constitue le programme anglais de Villes Nouvelles nous paraît incontestable. C'est bien là, sans aucun doute, une véritable *expérience en matière de civilisation*, expérience dont l'instrument est l'*Urbanisme*, cet ensemble de principes et de disciplines qui permet de matérialiser, en vue de l'épanouissement humain le plus complet, l'idéal d'un pays à une époque donnée et sa saine réaction contre des errements anciens³⁸⁹.

Au vu de ces trois articles, il est clair que le lecteur d'*Urbanisme* est, dès le début des années 1950, informé des dispositifs et des notions auxquels recourent les urbanistes britanniques. La revue porte un regard très positif sur ces expériences : elle rend hommage à leur exemplarité et les recommande aux praticiens français.

Quinze ans plus tard, les agents de l'IAURP se repenchant sur ces exemples. La revue, qui rend compte des débats institutionnels sur l'urbanisme, présente de nouveau des cas britanniques. Un numéro consacré à la thématique des centres urbains – un sujet qui est au centre des réflexions des acteurs des villes nouvelles et qui fera l'objet d'un colloque en 1969 – s'appuie ainsi sur quelques-uns des projets contemporains de centres urbains.

³⁸⁸ Ibid.

³⁸⁹ Ibid.

L'incontournable plan de Philadelphie côtoie certaines réalisations britanniques³⁹⁰ : Pittsburgh, Inner Leicester et Cumbernauld. Une planche comparative de centres urbains mis à la même échelle présente les plans du Barbican, ainsi que du centre de Basildon, de Coventry, de Liverpool et de Hemel Hempstead. Cumbernauld apparaît dans un deuxième article, au côté des centres de Boston et de Cleveland³⁹¹. Pierre Guertin, auteur avec Pierre Merlin des études menées par l'IAURP sur le contexte britannique, écrit un long article de seize pages sur la ville nouvelle de Cumbernauld³⁹² – le sujet de sa thèse, qu'il vient d'achever sous la direction de Robert Auzelle. Tout comme Antoinette Suquet-Bonnaud, Guertin rappelle au lecteur le contexte législatif britannique : le rapport Barlow de 1940, le plan de Londres de 1944, le rapport Reith, et enfin le *New Towns Act* de 1946. L'auteur présente les principes des trois générations de villes nouvelles anglaises. Il détaille lui aussi le rôle des Corporations, le financement des opérations, la politique en matière de loyers, la conception du plan directeur, les principes de circulation et d'espaces libres qui suivent ceux de Radburn. Le texte de Guertin appartient à une série d'articles qui font, en 1968 et 1969, écho aux questionnements des acteurs des villes nouvelles. Les directeurs des Missions des villes nouvelles présentent, par ailleurs, les concepts et l'avancée de leur conception³⁹³.

Le dépouillement d'*Urbanisme* fait ainsi ressortir deux pics d'attention à l'égard du contexte urbanistique britannique : l'un au début des années 1950, l'autre à la fin des années 1960. Dans les deux cas, de longs articles de fond présentent de façon très détaillée le contexte de réalisations phares.

De manière générale, les articles de *L'Architecture d'aujourd'hui*, en quête d'un renouveau doctrinaire, mettent l'accent sur l'aspect conceptuel et précurseur des pratiques britanniques. Ils s'appuient cependant sur la présentation d'opérations issues d'une conception officielle et produites par des architectes et urbanistes de grande

³⁹⁰ Charles Delfante, « Etat des connaissances en France et à l'Étranger », *Urbanisme*, 36e année, n°104, 1967

³⁹¹ Mayer, René « Schémas de structure et centres urbains », *Urbanisme*, 36e année, n°104, 1967

³⁹² Guertin, Pierre, « La ville nouvelle de Cumbernauld », *Urbanisme*, n°106, 1968, par pp58-74

³⁹³ Bernard Hirsch pour la ville de Cergy-Pontoise, Jean-Paul Lacaze pour Le Vaudreuil, *Urbanisme*, n° 105, 1968 et dans un numéro consacré aux villes nouvelles françaises, en plus de ces deux premières villes présentées encore une fois par ces derniers, Pierre Carle introduit les principes de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, Serge Goldberg de Trappes, André Lalande d'Évry, Jean-Claude Ralite de Lille-Est, tandis que Jean-Eudes Roullier détaille leur organisation administrative et financière, dans le n° 114 de 1969

renommée, afin de démontrer l'inventivité des démarches britanniques. Les opérations présentées dans *L'Architecture d'aujourd'hui* sont les mêmes que celles que fait connaître à ses lecteurs la revue *Urbanisme*. Le rapport Buchanan prend cependant une place plus importante dans *L'Architecture d'aujourd'hui*. Les questions méthodologiques importent aussi moins que pour *Urbanisme*, qui voit là une préoccupation prioritaire. *Urbanisme* rentre beaucoup plus dans les détails opérationnels. De même, si le dispositif d'unité de voisinage est introduit dans *L'Architecture d'aujourd'hui*, il prend une place moins prépondérante que dans *Urbanisme*. La notion de programme, sans être complétement absente du discours de *L'Architecture d'aujourd'hui*, ne prend pas non plus la place majeure que lui attribue *Urbanisme*. L'affirmation d'une doctrine urbaine, le dessin d'un plan masse aux espaces publics détaillés et la conception intégrée des infrastructures à l'architecture sont, *a contrario*, trois aspects de la pratique contemporaine qu'*Urbanisme* passe presque sous silence. Les deux revues, qui présentent les pratiques britanniques comme novatrices, ne mettent pas l'accent sur les mêmes éléments de cette pratique. Et pour cause : deux outils tels que le programme et l'unité de voisinage deviennent, pour les tenants de « l'urbanisme de recherche », les instruments d'une lutte corporatiste, par opposition à ceux de la composition urbaine.

L'abandon du plan masse

L'intérêt pour le *neighbourhood planning* ne se limite pas au monde anglo-saxon. La lecture de ces deux revues, ainsi que les études de l'IAURP, rend compte de transferts dans le contexte français. Il m'importe ici de montrer les raisons pour lesquelles les urbanistes français s'emparent de ce modèle. A la recherche d'outils d'innovation par rapport à ceux de la reconstruction, les rédacteurs de la revue *Urbanisme* s'intéressent au *neighbourhood planning*, codifié par les anglais dans les années 1940, parce qu'elle constitue une approche *par la programmation* des questions urbaines impliquant le logement. La pratique de Buchanan, qui systématise le recours aux hypothèses qu'avait initié la division urbaniste du LCC, attire aussi l'attention de des agents de l'IAURP.

B.1. Dans les revues : l'organisation de la ville en unités de voisinage et les controverses sur les outils de l'urbaniste

Dans les pages d'*Urbanisme*, la notion d'unité de voisinage, qui est parfaitement décrite à propos de l'urbanisme anglais, apparaît aussi au sein de nombreux articles traitant plus généralement de la pratique de l'urbanisme. En France, comme l'explique Hélène Jannièr³⁹⁴, l'unité de voisinage est convoquée dans une politique d'amélioration des grands ensembles. Voici par exemple ce que l'on peut lire en 1962 à propos des nouveaux grands ensembles des ZUP :

À l'exemple des pays voisins tels que l'Angleterre et la Hollande, ces grands ensembles sont conçus comme des réalisations de grande envergure – atteignant souvent plusieurs milliers de logements – formant des unités équilibrées et complètes, c'est-à-dire comportant des centres d'activité de commerces, d'administrations, de protection sociale, de loisirs et de culture pour leurs habitants, conjuguées avec des zones industrielles assurant l'emploi nécessaire³⁹⁵.

Le dispositif d'unité de voisinage est connu dès 1945 *via* la publication des villes nouvelles britanniques – mais à l'exception de la « théorie des échelons communautaires » de Bardet, l'application de ce dispositif, selon Hélène Jannièr, sera associée à une vision fonctionnaliste dans la conception des grands ensembles dans les années 1950. En 1958, à la suite des critiques des grands ensembles, Gérard Dupont (conseiller de Pierre Sudreau, qui est devenu ministre en 1958) met ainsi en place une grille qui répartit les différents équipements selon l'importance de l'unité urbaine : l'unité résidentielle, le voisinage et le quartier. Selon l'historienne, « l'unité de voisinage tend à devenir un instrument de découpage quantitatif du grand ensemble », reprenant le dispositif des échelons de Gaston Bardet sans prendre en compte les objectifs de sociabilité, qui est basée sur la notion de communauté. De la double acception du terme « unité de voisinage », à la fois technique et sociale, seule la première est considérée dans les prescriptions du ministère de la Construction.

Le dispositif d'unité de voisinage n'est toutefois pas sollicité seulement dans les débats autour des grands ensembles. Un argumentaire en sa faveur est en effet développé dans la revue *Urbanisme* bien avant la loi de 1958. En plus de figurer au sein de l'article qu'Antoinette Suquet-Bonnaud consacre, dans le numéro de 1950, à l'aménagement des

³⁹⁴ Jannièr, Hélène, « Planifier le quotidien... » *op.cit.*

³⁹⁵ « Evolution de la construction et de l'urbanisme depuis 1950 », *Urbanisme*, 32^e année N° 80, 1963

quartiers de résidence, la notion d'unité de voisinage est convoquée à propos d'un débat du Congrès international de l'urbanisme de Zurich dès 1948. Le dispositif plus souvent évoqué en rapport aux travaux des Britanniques, fait néanmoins, en 1953, l'objet d'un article qui présente le contexte urbanistique américain. Jean Hébrard, un urbaniste français professeur aux États-Unis, présente les expériences de Radburn, Greenbelt, Maryland, Fresh Meadow et Forest Park, dans l'article intitulé «Amérique du Nord»³⁹⁶. Jean Hébrard cite Clarence Stein et Henry Wright, auteurs de Radburn et théoriciens de l'unité de voisinage, mais il ne fait pas référence à Clarence Perry.³⁹⁷

L'exemple de Radburn, qu'Hébrard associe avant tout à une réflexion sur la circulation automobile, permet d'introduire le terme de *superblock* et de décrire l'organisation en « cul-de-sac » ainsi que le principe d'une ceinture continue de parcs :

L'unité territoriale d'aménagement est le « Superblock », îlot de grandes dimensions qui se substitue au traditionnel rectangle du plan en damier.

Les trois autres exemples donnent à Hébrard l'occasion d'aborder les notions d'unité de voisinage et de communauté. Greenbelt est le produit d'une initiative publique alors que les deux autres sont le fruit d'une action privée, menant à la construction de « communautés résidentielles réservées à la classe aisée » :

[Greenbelt] fut, en outre, la première mise en application d'une organisation sociale de la communauté, préconisée par les sociologues américains, pour laquelle le nom de « Neighborhood Unit » (Unité de voisinage) fut adopté. On peut dire de cette dernière qu'il s'agit de l'organisation d'un territoire bien délimité et pourvu de toutes les facilités nécessaires pour l'éducation de la jeunesse, l'entretien de bonnes relations de voisinage, et une active participation de la population adulte aux diverses activités de la communauté. L'acceptation du bien-fondé de cette organisation se manifeste par le fait qu'elle est à la base de l'aménagement des quartiers résidentiels dans la presque totalité des plans de rénovation des villes existantes qui ont été préparés, aux États-Unis, au cours des quinze dernières années.

Toujours dans le numéro qu'*Urbanisme* consacre aux villes nouvelles en 1953, plusieurs architectes de renom, dont Marcel Lods, donnent leur point de vue sur le développement de villes nouvelles, ou plutôt sur la ville future. Le concept d'unité de voisinage revient régulièrement dans ces visions. À l'évidence, cette forme urbaine appartient aussi à l'imaginaire moderniste. L'image que se fait Lods d'une ville idéale repose aussi sur les dispositifs d'unité de voisinage (dont le concept est explicitement nommé), de zoning et de séparation verticale des circulations :

³⁹⁶ Hébrard, Jean, « Amérique du Nord », *Urbanisme*, n°25-26, 1953, pp.30-34

³⁹⁷ Sur la période dépouillée, on ne trouve dans *Urbanisme* qu'une seule référence à ce dernier, au sein d'un article de 1965: 34^e année, N°90/91 dossier sur l'équipement pour l'homme, 1965

Vous imaginez une ville dans laquelle les habitations conçues uniquement en unités de voisinage, groupes d'immeubles hauts noyés dans les arbres, vont constituer pour chacun des groupes en question une zone de repos, de silence, de sécurité, dans laquelle la circulation mécanique n'entrera pas [...]. Tout ce qui est l'habitation et les fonctions de l'habitation se fera à l'intérieur de l'unité de voisinage. Sans en sortir, l'enfant ira à l'école, la mère de famille trouvera dans le centre d'approvisionnement tout ce qui est nécessaire à la vie quotidienne [...]³⁹⁸.

Dans le même numéro, la description d'une des capitales nouvelles, Chandigarh, convoque aussi l'unité de voisinage. La ville est composée de secteurs d'habitations « relativement complets » de 1 km sur 1,25 km, et dont la vie sociale est « facilitée par le groupement des habitations en unités de voisinage ». Selon l'article, la structure de la ville de Chandigarh repose cependant aussi sur une « avenue » en tant que grand tracé ordonnateur, comme l'a par exemple fait Henri Prost à Casablanca :

Donnant accès à ce centre, se trouvera l'avenue principale de la ville qui en sera, en quelque sorte, l'épine dorsale [...]. En la parcourant, on aura constamment devant les yeux, dans toute leur majesté, les principaux édifices du centre³⁹⁹.

C'est là une spécificité de la ville. Les commentateurs de l'unité de voisinage, y compris Marcel Lods, ne présentent les voies principales que du point de vue de la circulation. Le plan de Chandigarh n'oppose pas les modes d'organisation de la ville, le tracé et le regroupement d'unités de voisinage, alors que cette opposition commence à apparaître dans les articles de la revue *Urbanisme*.

L'unité de voisinage, associée à une pensée des relations de voisinage qui se forment dans un quartier, serait issue d'un urbanisme d'enquête, et le tracé, d'un urbanisme de plan masse. Plus qu'une simple forme urbaine, ou qu'un outil de découpage quantitatif, comme le souligne Hélène Jannièrre, le dispositif d'unité de voisinage est ainsi un instrument souvent opposé aux modes opératoires de la reconstruction. Les discours, qui, au début des années 1950, présentent l'unité de voisinage de son point de vue social, comme le défend Bardet en France, évoluent, au nom d'une vision organiciste de la ville, vers une controverse autour des méthodes de l'urbaniste et de ses compétences. De fait, un lien est à établir entre les outils recommandés et les formes urbaines

³⁹⁸ Lods, Marcel, « La vie nouvelle exige des villes nouvelles », *Urbanisme*, n°25-26, 1953, pp.21-23

³⁹⁹ « Capitales Nouvelles : Chandigarh », *Urbanisme*, n°25-26, 1953, p.28

préconisées par ces derniers – dont l'unité de voisinage et l'implication des différents corps de métier dans la pratique de l'urbanisme.

De la fin des années 1940 au milieu des années 1960, de nombreux articles d'*Urbanisme* discutent des méthodes et doctrines sollicitées dans la pratique de l'urbanisme, montrant une évolution des moyens d'intervention valorisés par les auteurs des textes. À la fin des années 1960, l'unité de voisinage, en tant que dispositif et concept urbain, apparaît comme un véritable mot d'ordre dans les pages de la revue *Urbanisme*. Du dispositif de remembrement souvent décrit comme outil de la reconstruction (par exemple par Jean Royer en 1947 dans un article sur les « méthodes urbaines⁴⁰⁰ »), le discours d'*Urbanisme* évolue vers la promotion du principe de secteur ou *precinct* équipé. Dans un premier temps, c'est la notion de quartier, à laquelle est associée celle d'unité de voisinage, qui prend une place centrale dans le discours tenu par la revue. Pierre Randet, ingénieur des Eaux et Forêts formé à l'École polytechnique, qui sera directeur de l'Aménagement du territoire au ministère de la Construction, le constate dans un article de synthèse en 1962 :

Sera-t-elle une fédération de quartiers, du type anglo-saxon ? ou la ville linéaire de Le Corbusier ? ou une série d'unités de voisinage greffées sur un axe de circulation ultra rapide, en sorte que l'on irait d'une unité à l'autre beaucoup plus rapidement que l'on ne va aujourd'hui de la Concorde à Passy ? Nous n'en savons rien.

La seule constante de toutes les idées qui ont été développées sur le modelage des villes de demain est sans doute la notion de quartier.

Robert Auzelle plus que tout autre a imposé le quartier comme élément de base des plans. Il invite l'urbaniste à réduire le quartier à l'essentiel, à effacer dans une première approche le tracé des rues et les emprises diverses pour ne conserver que le schéma fonctionnel. Enfin, il a lancé le procédé des « escalopes » qu'il taille dans la chair vivante de la cité et qu'ensuite l'architecte pourra « cuisiner » à sa façon⁴⁰¹.

Urbanisme publie effectivement des textes en faveur d'une organisation de la ville en fédérations de quartiers. S'ils ne sont pas toujours nommés « unités de voisinage », ils en ont toutes les caractéristiques. Par exemple, Robert Auzelle, qui est certainement, comme le note Pierre Randet, un partisan d'un dispositif qui s'apparente à celui de l'unité de voisinage, n'emploie pas l'expression. En 1952, Robert Auzelle⁴⁰² fait appel à la notion d'échelons et d'enquête pour défendre des méthodes d'urbanisme dans la lignée de celles présentées par Bardet dans la revue en 1943. Ce dernier n'est pas cité

⁴⁰⁰ Royer, Jean « Méthodes urbaines », *Urbanisme*, n° 116 juin 1947

⁴⁰¹ Randet, Pierre, « L'évolution de la doctrine », *Urbanisme*, 1962, n° 77, p. 8-9

⁴⁰² Auzelle, Robert, « Pour l'évolution des méthodes d'aménagement des agglomérations », *Urbanisme*, n° 1-2, 1952

car le modèle de la communauté villageoise sur lequel se fondent ses théories, apparaît, selon Hélène Jannièr, anachronique aux yeux de Robert Auzelle. L'article illustre ses recommandations par des plans élaborés en 1947 pour la ville de Quimper. Ces documents comprennent notamment une analyse des grandes propriétés foncières, des voiries et des servitudes, des hauteurs d'immeubles, de l'évolution historique de la ville, ainsi qu'un plan intitulé « topographie sociale » (un terme emprunté au vocabulaire de Bardet⁴⁰³), qui correspond aux fonctions de la ville. S'ajoute à cela les plans du relief, des réseaux de distribution d'eau, d'électricité, de gaz, ainsi qu'un plan des « échelons ». Ce dernier rend compte d'un a priori conceptuel clairement énoncé dans son intitulé :

L'enquête de topographie sociale a permis de déceler l'existence dans l'agglomération quimpéroise de 8 échelons communautaires principaux ou quartiers (comprenant ensemble 44 sous-quartiers) et de 7 petits échelons indépendants. Ces échelons ont été déterminés après une étude sérieuse du plan de topographie sociale et un examen attentif des habitudes de vie de la population. Leurs limites ont été tracées à partir des points d'attraction (monuments publics, centres commerciaux...) et en tenant compte de tous les obstacles qui viennent briser le développement normal des activités quotidiennes des habitants (accidents géographiques : rivières, pentes... – grandes installations sociales ou économiques : cimetières, prisons, voies ferrées, établissements industriels, vastes terrains libres...) ⁴⁰⁴.

Cette analyse de la ville – dont l'enquête de « topographie sociale » – mène à l'élaboration d'un plan intitulé « Quartiers et secteurs d'habitations ». À la manière de celui de Londres, ce plan définit des quartiers à l'aide de bulles dont les limites s'articulent avec la topographie, et il fait référence aux « unités sociales de base ». Des objectifs programmatiques et de densité de population sont indiqués pour chacune de ces bulles. De fait, si l'unité de voisinage comme dispositif technique n'est pas mentionnée, c'est bien la notion de quartier basée sur le concept d'échelon communautaire qui sert de base à la conception du plan directeur.

Le deuxième cheval de bataille de Robert Auzelle, qu'il présente dans son article de 1950, concerne les documents de l'urbaniste. Auzelle distingue l'élaboration d'un plan directeur d'aménagement de celui du plan de quartier ou de détail. Le plan directeur délimite des quartiers mais ne présente pas leur tracé. C'est le plan communal d'aménagement des quartiers qui fixe le détail de l'organisation des terrains : il « est instruit lorsque "l'essentiel des tracés" sont fixés par les études de plans-masse ». Au

⁴⁰³ Bardet, Gaston, « La connaissance des villes », *Urbanisme*, n°92/93, juillet-août 1943

⁴⁰⁴ Auzelle, Robert « Pour l'évolution des méthodes d'aménagement des agglomérations », *op. cit.* p19

cours des années 1950 et jusqu'à ce que cette méthode (baptisée « procédé des "escalopes" » par Pierre Randet) soit codifiée dans un décret de 1958, plusieurs articles reviendront sur cette distinction entre les documents. Cette distinction est souvent liée à la critique des plans de reconstruction basés sur un tracé ordonnateur. Une vision de l'organisation de la ville est fortement liée à cette revendication sur les documents d'urbanisme.

Les discussions au sein de la revue portent essentiellement sur trois points : la codification d'instruments de planification, les nouveaux outils que sont l'enquête, le phasage, la programmation, les hypothèses, etc., et enfin, la place que doit prendre chacune des corporations dans la pratique de l'urbanisme. En 1956, un article (non signé) qui fait le bilan des réalisations de la reconstruction oppose le tracé monumental à un urbanisme d'enquêtes garant de bons rapports de voisinage :

Renouant avec une tradition française qui a laissé des exemples si remarquables, particulièrement aux XVII^e et XVIII^e siècles, urbanistes et architectes coordinateurs ont eu le souci de modeler en volume les quartiers à reconstruire, accompagnant les tracés en plan par les prescriptions fixant non seulement la hauteur des édifices mais aussi leurs silhouettes, leur implantation, leur densité, leurs matériaux, en un mot recherchant une harmonie générale, parfois imposant des disciplines, voire des ordonnances architecturales très précises. [...] Si des réussites indéniables ont été obtenues [...], il est certainement regrettable que des préoccupations monumentales trop académiques aient parfois prévalu au détriment de recherches tendant à une adaptation plus stricte des fonctions, à des rapports de voisinage mieux étudiés, à une meilleure organisation des quartiers. La reconstruction s'est accomplie dans bien des cas sans programmes sociaux préalables, en ne pensant qu'au capital immobilier à reconstituer, en tenant compte bien plus du « contenant » que du « contenu » [...]. Leçon précieuse à ne pas perdre de vue maintenant que l'Aménagement du Territoire s'attaque au fond du problème, et qui montre combien un urbanisme véritable demande d'enquêtes approfondies, requiert une coordination et une collaboration constante entre techniciens de toutes disciplines [...]. Urbanistes et sociologues auront à faire entendre leurs voix et leurs préoccupations doivent prendre un peu plus le pas⁴⁰⁵.

L'opposition qui apparaît ici devient par la suite beaucoup plus virulente. S'opposent un urbanisme des sciences sociales, défini par ses défenseurs comme un urbanisme de recherche, et un urbanisme du plan masse. Le plan masse, associé à la composition urbaine, valorisé dans sa capacité à harmoniser, ne devrait venir qu'une fois établi le plan directeur, issu des recherches socio-économiques et géographiques. Cette vision est celle qui sera adoptée par le décret de 1958.

⁴⁰⁵ « A travers les réalisations de la reconstruction. Les gains de l'urbanisme », *Urbanisme*, n° 45-48, 1956, p.174

En 1961, dans le numéro intitulé « *Code pratique de l'urbanisme* »⁴⁰⁶, *Urbanisme* rend compte des différents décrets portant sur l'urbanisme depuis 1943. Ces textes permettent de comprendre la position du ministère de la Construction.

Le décret de décembre 1958 fait la distinction entre les plans d'urbanisme directeurs et les plans d'urbanisme de détail, qui portent sur certains secteurs ou quartiers. Le décret fixe ce que doit comporter chacun de ces plans.

L'instruction d'avril 1959 définit de façon plus précise l'échelle du plan directeur (le 10 000^e) et complète la liste des contenus programmatiques du plan de détail, qui inclut dorénavant la densité de population, l'emplacement des centres commerciaux et des stationnements, ainsi qu'un schéma de circulation et de répartition des équipements scolaires, sportifs et culturels. L'objectif de cette distinction entre les plans directeur et de détail reflète des considérations liées aux échelles d'étude, à la longue durée de la fabrication de la ville et à l'intégration d'évolutions possibles, mais aussi aux outils d'intervention urbaine : sciences sociales et composition urbaine. Cette distinction est clairement énoncée par Pierre Randet dans son article de 1962. Son point de vue, en tant que directeur de l'Aménagement du territoire au ministère de la Construction, éclaire certainement la position du ministère :

Les plans directeurs tracent les structures durables ; les plans de détail modèlent les formes, les ajustent au gré des circonstances, précisent les étapes successives de l'urbanisation. Les premiers font la part belle aux économistes et sociologues ; les seconds sont l'apanage des architectes⁴⁰⁷.

Aux yeux de Randet, il est donc clair que les deux documents correspondent aux compétences de différents corps de métiers.

L'instruction générale sur les plans d'urbanisme d'avril 1960, signée par le ministre de la Construction Pierre Sudreau, est beaucoup plus expansive que le décret de 1958. Ses ambitions sont clairement énoncées. Elle revendique en premier lieu une posture tournée vers l'avenir :

L'homme travaille et se déplace avec les outils et les appareils les plus modernes dans des villes dont le dessin, à la dimension près des rues et des bâtisses, évoque le plus lointain passé. L'objet des plans d'urbanisme est d'effacer cette contradiction et d'adapter nos villes aux conditions techniques, économiques et sociales du monde moderne, tout en les façonnant à la mesure de l'homme et pour sa satisfaction⁴⁰⁸.

⁴⁰⁶ « Code pratique de l'urbanisme », *Urbanisme*, 30^e année, n° 69-70

⁴⁰⁷ Randet, Pierre, « L'évolution de la doctrine », *Urbanisme*, n°77, 1962, pp.6-10

⁴⁰⁸ « Instruction des plans d'urbanisme », *Urbanisme* n°69-70, 1961

À l'instar de l'image que se fait Marcel Lods de la ville future, celle du ministère y associe une organisation de la ville en unités résidentielles équipées. La notion de « communauté urbaine élémentaire » devient un élément intégré à la législation, ainsi que le principe de *precinct*, sans que le terme ne soit formulé :

Si de larges voies ouvertes à l'automobile sont nécessaires pour la circulation générale, celle-ci ne doit pas pénétrer dans les quartiers d'habitation où les citadins doivent retrouver, avec la possibilité de se mouvoir à pied, de flâner, de se rencontrer, ce qui faisait le prix de la vie urbaine avant l'irruption de l'automobile. Centré sur l'école, le bâtiment municipal, le lieu du culte, la maison du loisir et de la culture, pourvu des commerces de détail essentiels, encadré par des garages collectifs et de larges places de stationnement, le quartier sera le siège de la communauté urbaine élémentaire, que des voies rapides relieront à ses voisins, au centre d'affaires et aux zones industrielles⁴⁰⁹.

Tout comme le faisaient les Anglais, cette instruction générale revendique un « urbanisme d'action » : « L'urbanisme qu'exige notre époque doit être un instrument d'action », peut-on par exemple lire. Il s'agit, en fait, d'opposer à un urbanisme réglementaire la réalisation d'un « programme d'équipements urbains ». L'urbanisme d'action n'est pas celui de la composition, mais celui de la programmation d'équipements :

Il s'éloigne en cela de la conception impliquée par la loi de 1943, celle d'un urbanisme de sauvegarde qui a pour objet [...] d'ordonner le développement urbain laissé à l'initiative des individus, de ménager l'avenir plutôt que de préparer des réalisations positives et volontaires. [...] Les plans directeurs doivent en outre être le support des *programmes d'équipement urbain* qui ont pour objet d'assurer une exécution échelonnée et cohérente des bâtiments ou ouvrages nécessaires au fonctionnement des différents services publics [...]. Mais le plan d'urbanisme directeur doit fournir la trame de ces équipements, après des études générales sur les perspectives d'emploi et de peuplement ; il détermine la dimension approximative des équipements nécessaires avant de dessiner les tracés essentiels et les emplacements affectés aux principaux services⁴¹⁰.

C'est une évolution importante que souligne Pierre Randet, promu en quelque sorte commentateur officiel des dispositions ministérielles, dans son article sur l'évolution des doctrines urbaines :

Les programmes d'équipement urbain [...] sont l'auxiliaire désigné de l'urbanisme opérationnel. C'est un fait important, du point de vue doctrinal, que, parallèlement à l'établissement des plans d'urbanisme, les équipes du Commissariat au Plan se soient employées à dresser ces programmes d'équipements publics assortis d'un échéancier, car, en définitive, cette perspective très concrète des besoins de l'équipement devient une donnée de l'élaboration des plans⁴¹¹.

⁴⁰⁹ Ibid. p. 38

⁴¹⁰ Ibid., p.39

⁴¹¹ Randet, Pierre op. cit.

Pourtant, comme le note Randet, le plan masse n'est pas remis en cause. C'est le rôle de cet outil dans la planification de la ville qui se trouve modifié. Dans la vision d'une ville composée d'un ensemble de secteurs ou quartiers « équilibrés » et équipés, le plan masse est l'instrument de composition de territoires bien définis (« des grands plans-masses des grands ensembles »), pas celui de la ville dans son ensemble.

Une fois établie la nécessité de commencer par la programmation d'équipements, le deuxième sujet de l'instruction ministérielle rencontre celui du débat sur les acteurs de l'urbanisme. Le texte affirme le « besoin d'une base scientifique sérieuse ». L'établissement des plans est donc précédé d'un diagnostic fondé sur un inventaire :

Cet inventaire aboutit à poser clairement les problèmes d'aménagement : à ces problèmes, il n'y a pas de solution unique, dictée par le génie d'un homme, mais plusieurs solutions dont il faut chiffrer le coût et les conséquences, afin de faire un choix laissant la moindre place à l'arbitraire.

En bref, si l'urbanisme est un art qui fait une large part à l'intuition lorsqu'il s'agit de composer le plan, c'est aussi, dans son approche des problèmes et dans la comparaison des solutions possibles, une discipline scientifique qui doit emprunter les méthodes perfectionnées dont sont dotées aujourd'hui les sciences économiques et sociales⁴¹².

Ce texte rend ainsi compte du débat de l'époque sur le partage corporatif de l'urbanisme. Pierre Randet note :

L'introduction de sciences économiques et sociales dans l'antichambre des plans d'urbanisme a transformé peu à peu le métier d'aménageur. L'urbaniste ne peut plus faire seul ses plans ; il doit participer à une équipe où, cependant, la part de l'architecte qui a été le pionnier de l'urbanisme, reste importante puisque c'est lui qui, en définitive, est responsable de la mise en forme⁴¹³.

C'est l'aménageur qui joue le rôle de « patron », explique Randet, sans préciser qui est l'aménageur. C'est lui qui dirige la « recherche scientifique préliminaire » ainsi que la synthèse finale. L'architecte a été le pionnier, mais il n'est plus le patron. Il s'agit bien là d'une lutte corporatiste pour la maîtrise de la discipline.

Il est clair, comme le montre aussi Jean-Claude Frédenucci⁴¹⁴, que le début des années 1960 est, en France, un moment-clé pour l'évolution doctrinale de la planification, introduite par le Commissariat général du Plan. Cette évolution remonte cependant au minimum à la fin des années 1930, comme en Angleterre. Dès 1938, Jean

⁴¹² « Instruction des plans d'urbanisme », *Urbanisme* n°69-70, 1961

⁴¹³ Randet, Pierre op. cit. p.10

⁴¹⁴ Frédenucci, Jean-Charles « L'impératif de la méthode de l'actualisation de l'urbanisme », Valdelorge, Loïc (sous la direction de), *Elements pour une histoire des villes nouvelles. Programme d'Histoire et d'Evaluation des villes nouvelles*, Manuscrit Université, Paris, 2005

Royer, directeur d'*Urbanisme*, rend par exemple compte d'un débat opposant architectes, ingénieurs et géomètres ; il a eu lieu lors du congrès de la revue à Marseille⁴¹⁵ et portait sur la profession d'urbaniste et la maîtrise de l'urbanisme. Royer note que ces discussions ne sont pas de simples débats doctrinaires, mais qu'ils sont liés à des intérêts professionnels. Son travail n'étant pas rémunérateur, l'urbaniste (qu'il soit architecte, ingénieur ou géomètre) attend de recevoir *via* ses études un complément d'honoraires.

La qualification de l'urbaniste est le sujet d'un numéro de la revue en 1964. La publication propose un dossier sur les urbanistes⁴¹⁶, qui rassemble plusieurs textes d'opinion sur la profession et ses méthodes de travail. La ligne éditoriale d'*Urbanisme* suit le discours officiel. La revue publie donc une majorité d'articles en faveur d'un urbanisme de recherche.

Ce dossier présente notamment un compte-rendu des interventions au colloque des urbanistes. Pierre George, géographe, auteur avec Pierre Randet d'un ouvrage sur la région parisienne, oppose pour ce qui le concerne le rôle social de l'urbaniste à l'ordonnement de quartier :

On ne demande plus à l'urbaniste la réalisation de majestueux détails, la mise dans un cadre harmonieux d'une minorité privilégiée : il a pour charge d'assurer la vie quotidienne de tous les citoyens. On ne lui demande plus de réaliser l'ordonnement d'un quartier, on lui pose les problèmes en termes de ville, agglomération, aménagement régional. Il travaille désormais pour tous, pour la recherche du mieux-être de tous les citoyens, dans une société où les différences sociales s'atténuent dans la manière d'habiter⁴¹⁷.

Cette grande tâche des urbanistes est l'œuvre d'une équipe et elle s'inscrit dans la longue durée. Elle demande de puiser aux sources de toutes les sciences humaines, dont les protagonistes sont intégrés dans des équipes en prise avec l'action :

Un travail d'équipe, certes, mais pas d'équipe de salon ou d'école : des équipes d'atelier, de reconnaissance de terrain ; des équipes de chantier.

L'urbaniste Gérard Perpère⁴¹⁸ défend quant à lui une démarche problématisée, qu'il oppose à celle de l'intuition ou à l'imagination :

⁴¹⁵ Royer, Jean, « Leçon d'un débat imprévu. Un urbaniste doit-il être...un architecte, un ingénieur, un géomètre. » *Urbanisme*, n°64, juin 1938, p175

⁴¹⁶ *Urbanisme* 33^e année, n°82-83, 1964

⁴¹⁷ George, Pierre, « L'urbanisme carrefour culturel », *Urbanisme* 33^e année, n°82-83, 1964, p33

⁴¹⁸ Perpère, Gérard, « L'exercice du métier », *Urbanisme* 33^e année, n°82-83, 1964, p49

Si le développement d'un quartier, d'une ville ou d'une région pose des problèmes d'urbanisation, il est évident que la première démarche est de poser ces problèmes. Car il est toujours hasardeux de définir dès l'origine le contenant d'une mission dont le contenu est imparfaitement identifié.

L'architecte Eugène Beaudouin, président de la Société française des urbanistes, tient pour sa part à défendre « l'inspiration » comme « démarche intellectuelle » dans le travail de l'urbaniste. Elle serait garante du « sentiment d'harmonie, éveillé par de justes rapports perceptibles entre les divers aspects d'un complexe social ». Beaudouin admet la distinction entre « l'urbaniste-compositeur » et « l'urbaniste-coordonnateur ayant une formation complète », pour conclure sur la nécessité de différencier leurs missions, de ne pas confondre le programme et le projet. La mission de l'urbaniste-coordonnateur est celle « d'une consultation préalable particulière, d'une nature différente de celle que comportent les recherches de composition » :

[...] dans l'actuelle conjoncture, nombreux sont les cas où des situations difficiles seraient résolues par une telle distinction et disjonction des missions, la confusion entre « programme et « projet » étant une source de graves malentendus.⁴¹⁹

Au contraire, en employant le terme « équipes de chantier », Pierre George défend l'idée que ces équipes ne se limitent pas à une phase d'analyse préalable.

La distinction entre « programme » et « étude d'urbanisme » est peu claire dans le texte de Roger Macé, directeur de l'aménagement foncier et de l'urbanisme au ministère de la Construction. De l'affirmation selon laquelle « l'homme de l'art » ne peut pas faire « l'homme-orchestre » (personnage qui, en plus de ses compétences techniques, tiendrait « les partitions » de l'économiste, de l'ingénieur et du sociologue pour « définir le programme »), Macé conclut qu'il est communément admis que « l'étude d'urbanisme » doit être le travail d'une équipe pluridisciplinaire⁴²⁰. La définition du programme est ainsi apparentée à l'étude d'urbanisme. L'auteur précise cependant que le rôle de l'architecte est décisif pour « la mise en forme de l'organisation spatiale ». Il distingue donc deux plans : le plan d'urbanisme et le schéma de structure. L'indépendance du schéma de structure permettrait de « retrouver une audace raisonnée », qu'il nomme aussi « imagination ».

⁴¹⁹ Baudouin, Eugène, « Lettre du président de la S.F.U », *Urbanisme* 33^e année, n°82-83, 1964, p40-41

⁴²⁰ Macé, Roger, « L'administration et les urbanistes », *Urbanisme* 33^e année, n°82-83, 1964, pp 37-39

L'un des rares textes qui, comme celui d'Eugène Beaudouin, défende le rôle des architectes, est écrit par S.J. Van Embden, président du Comité permanent des urbanistes professionnels. S'il ne s'oppose pas à la constitution du programme par d'autres groupes disciplinaires que l'architecte, en renvoyant les architectes à la seule mission de finaliser le plan d'urbanisme, cela limite son rôle à celui de décorateur.

Constatons d'abord qu'en urbanisme la constitution du programme est une affaire qui devient de plus en plus complexe et extensive, demandant un grand effort coordonné. Ce travail exige tant d'intelligence et d'esprit créatif (en science appliquée et en organisation) que les auteurs – et avec eux le magistrat – sont tentés de croire le gros œuvre terminé avec ce cahier des charges. Surtout si le programme est accompagné de quelques schémas dessinés, on a facilement l'illusion qu'il ne reste plus qu'à appeler quelque esthéticien – « architecte » ou « architecte-urbaniste » – pour le *finishing touch*, afin de transformer ces schémas en « plan d'urbanisme ». Cela veut dire qu'on remplace la composition par la décoration, ce qui ferait reculer en plein XIX^e siècle⁴²¹.

Membre de la Société française des urbanistes, anciennement associé d'Henri Prost, Maurice Rotival,⁴²² qui pratique et enseigne aux États-Unis, fait la distinction entre « planificateur », auquel il s'identifie, et « urbaniste », terme qu'il trouve trop vaste. Selon Rotival, le premier devrait évaluer « les “univers” qui vont influencer sur l'économie du secteur étudié » ; le second, lui, « porte ses efforts sur les structures et les formes précises qu'il faut donner à l'enveloppe de la vie ». L'auteur n'associe cependant pas l'architecte à l'urbaniste. L'urbanisme n'est, selon lui, qu'un moyen pour les architectes d'accéder à la commande, tout comme le constatait Jean Royer en 1943. On note chez Rotival, comme chez d'autres auteurs, le lien entre une vision organiciste de la ville et la complexité de la tâche de l'urbaniste :

L'urbaniste-planificateur doit être un expert en anatomie des structures, des groupements organiques créés par l'homme. Ses connaissances ou celles de son équipe sont donc particulièrement vastes, allant du démographique à l'économie et au comportement social pour ne citer que les titres.

Quelques mois auparavant, Maurice Rotival exposait déjà dans la revue⁴²³ une démarche issue de son expérience en Amérique, qui implique des hypothèses soumises au choix du public, à la suite de quoi il est établi un « plan concept ». Rotival ne personnifie alors pas l'urbaniste : le travail se fait au sein d'une équipe de quinze à

⁴²¹ Van Embden, S.J., « Position de l'urbanisme », *Urbanisme* 33^e année, n°82-83, 1964, p56. S.J. Van Embden est président du comité permanent des Urbanistes Professionnels.

⁴²² Rotival, Maurice, « Planification et urbanisme », *Urbanisme* 33^e année, pp42-45. Pour comprendre le travail de Maurice Rotival : Hein, Carola, « Maurice Rotival : French planning on a world-scale (part I & II), *Planning Perspective*, vol 17, n°3, july 2002

⁴²³ Rotival, Maurice E.H., « Une nouvelle méthode de planification », *Urbanisme*, 32^e année n°78, 1963

vingt personnes composée d'économistes, d'ingénieurs, d'architectes, de sociologues, de juristes et d'un biologiste.

C'est ce que défend Michel Steinebach⁴²⁴, urbaniste, représentant d'une certaine pluridisciplinarité au sein de l'agence AUA, qui voit « l'organisation des groupes humains » comme une « pratique sociale totale ». Steinebach s'oppose au principe de dispersion des contrats pour défendre la vision d'un travail continu au sein d'une équipe intégrée. Dans son discours apparaît cependant la nécessité pour l'urbaniste de poursuivre sa mission au-delà du programme, dans une assistance à la collectivité. L'urbaniste est alors, dans son rôle d'assistance technique, une personne charismatique, un homme d'action qui porte le plan :

L'homme du plan, au sens du dessin, devient l'homme du plan au sens planification-réalisation.

Dans ce même numéro, Maurice-François Rouge, enseignant à l'IFU et fonctionnaire à la direction de l'Urbanisme et de la Construction immobilière de la DGEN, affirme lui aussi que les outils de l'organisation de l'espace relèvent d'une nouvelle science, distincte et de la géographie et de l'urbanisme :

L'urbanisme, en effet, avait été conçu, à l'origine, davantage comme une composition que comme une planification, comme relevant plus d'un art des tracés que d'une science des structures⁴²⁵.

Maurice-François Rouge défend en 1957, dans un article engagé, une organisation en fédérations de cités. Son programme s'apparente à un urbanisme organique fondé sur le système d'unités de voisinage, à l'instar d'Antoinette Suquet-Bonnaud dans son deuxième article :

[...] créer des unités urbaines assez nombreuses pour atteindre le but voulu, et assez voisines pour former une constellation organique⁴²⁶.

Dans cet article, Maurice-François Rouge fait cette fois le lien entre la construction « d'unités urbaines bien équilibrées » et une méthode de travail. En 1964, il ne s'agit plus de défendre le concept d'unité de voisinage, qui est communément partagé, mais de définir les moyens d'y parvenir. On voit donc que l'unité de voisinage est un acquis,

⁴²⁴ Steinebach, Michel, « Unité et continuité », *Urbanisme*, 33^e année, N°82-83, 1964, pp46-48

⁴²⁵ Rouge, Maurice-François, « Une discipline de synthèse », *Urbanisme*, 33^e année, N°82-83, 1964, p58

⁴²⁶ Rouge, Maurice-François, « Les unités urbaines. Cités organiques à l'échelle humaine. », *Urbanisme*, N°54, 1957, p73

tout comme l'idée que ce n'est pas le travail de plan masse qui est ordonnateur, mais la programmation. La question qui se pose est celle du rôle des disciplines.

[...] tout ce qui avait constitué jusque-là l'élément principal, le côté tracés, composition, architecture, s'est révélé aussitôt comme étant insuffisant. Les préoccupations concernant l'apparence formelle sous laquelle doivent finalement se présenter les établissements humains conservent bien entendu toute leur valeur ; mais c'est à la condition de traduire les réalités profondes qui, au travers de l'économie et de la sociologie, fournissent la raison d'être des localisations.

Tout comme le ministère et Maurice Rotival, Maurice-François Rouge appelle à considérer un « éventail de solutions et d'actions possibles », qu'il s'agit de choisir dans un deuxième temps par des moyens rationnels.

C'est ce que défend aussi, dans ce même numéro, André Laure, ingénieur en chef des Ponts et chaussées, chargé de mission au Commissariat général du Plan :

[...] présenter aux commissions locales, non pas la solution, mais plusieurs solutions, en chiffrant, bien entendu, pour chacune d'elles, les avantages et les inconvénients⁴²⁷.

L'article de Laure est un bilan de l'apport du programme d'équipement. Là encore, l'auteur pointe les progrès de la démarche d'urbanisme en termes de rationalité :

En introduisant dans la planification urbaine deux facteurs essentiels – le facteur « temps » et le facteur « coût » –, la programmation urbaine a remédié à ce que pourraient avoir parfois d'abstrait et de gratuit les plans d'urbanisme.

C'est en tant que porte-parole du Commissariat du Plan qu'il esquisse les rôles des différentes disciplines dans les études urbaines. Il préconise lui aussi l'intégration des architectes au sein d'équipes pluridisciplinaires :

L'architecte ne doit pas, dans l'urbanisme, limiter son rôle à celui d'un simple fournisseur d'esthétique ou de composition architecturale. Son imagination, son intuition, seront des plus utiles pour introduire, au sein d'une équipe, les éléments stimulants indispensables à son « rendement » intellectuel.

À la lecture d'*Urbanisme*, quatre éléments d'analyse me paraissent notables :

- la bonne compréhension des méthodes et des choix urbanistiques britanniques ;
- l'adhésion de la revue au dispositif d'unité de voisinage : très correctement expliqué au travers des articles sur les exemples anglais, ce dispositif est aussi complètement accepté par de nombreux auteurs de textes portant sur la pratique de l'urbanisme ;

⁴²⁷ André Laure, « L'apport des programmes de modernisation et d'équipement à la planification urbaine. », *Urbanisme*, 33^e année, N°82-83, 1964

- le processus de codification des documents d'urbanisme au cours de la deuxième moitié des années 1950 et au début des années 1960 apparaît similaire à la loi britannique de 1947 ;
- enfin, la prise de position de la revue pour un « urbanisme de recherche » porté par les disciplines des sciences sociales, face à un « urbanisme de plan masse » associé à la pratique des architectes.

Ces prises de position sont aussi celles des agents de l'IAURP à la fin des années 1960. Contrairement au discours rétrospectif de Pierre Merlin, les propos des acteurs des villes nouvelles s'ancrent bien dans une tradition de l'urbanisme institutionnel français. C'est forts de ces préconceptions qu'ils entament leurs recherches sur les villes nouvelles étrangères.

Ce n'est évidemment pas surprenant que le point de vue de la revue *Architecture d'Aujourd'hui* diffère de celui de la revue *Urbanisme*. Bien que l'urbanisme ne soit pas le sujet principal d'*Architecture d'Aujourd'hui*, il reste aussi un sujet de questionnement, auquel par exemple le numéro de septembre-octobre 1946 est consacré. L'éditorial de Pierre Vago, alors directeur de la revue, donne une première définition de l'urbanisme. Il commence par expliquer ce qu'il n'est pas.

Il va de soi que lorsque nous parlons d'Urbanisme, nous n'entendons pas désigner par cette expression malheureuse des élargissement de rues, des aménagements de places, le tracé de la voirie d'hypothétiques quartiers « d'extension », la mise en valeur « pittoresque » d'un monument historique.

Bien que l'expression de « plan masse » n'apparaisse pas dans ce texte, le sujet est bien celui-là. Vago oppose au dessin du cadre bâti, qui relève de l'approche par plan masse, ce qui constitue à ses yeux les véritables tâches de l'urbanisme, à savoir la gestion des ressources du territoire, l'organisation de ses équipements et de ses infrastructures, et l'établissement de programmes à long terme. Il s'aligne sur une représentation de la ville faite de groupement d'unités.

L'Urbanisme, c'est encore l'étude des agglomérations humaines, l'orientation de leur évolution, l'organisation harmonieuse des unités qui les composent. C'est déterminer la structure du cadre permettant à ces unités, à ces groupes d'unités de vivre et de s'épanouir dans les meilleures conditions : les doter d'un équipement social digne de notre temps ; c'est créer les conditions les plus favorables au plein épanouissement de la personne humaine.

Vago est critique vis-à-vis de la production urbanistique contemporaine qui manque, à ses yeux, à la fois de doctrines, d'études et de souplesse dans l'application.

Bâti sur des hypothèses généralement arbitraires, ils traduisent en formes trop rigides, trop précises, des études bâclées résultant d'analyses insuffisantes.

Il appelle à élaborer des « doctrines » et à mettre en place une campagne d'éducation de l'opinion publique à l'urbanisme. C'est ainsi que les textes de ce numéro sur l'urbanisme ont en commun d'afficher des revendications doctrinales.

Seul le texte d'André Prothin, alors Directeur de l'Urbanisme, de l'Habitation et de la Construction, au Ministère de la Reconstruction et du Logement, fait exception par sa revendication de pragmatisme. Prothin affirme l'urgence des travaux de reconstruction et souligne le nombre important de communes qui ont élaboré un plan.

Tous ces plans ne sont pas parfaits certes, mais malgré ce que l'on a pu dire jusqu'ici ils constitueront tous pour le développement des cités à reconstruire un guide assurant aux collectivités et aux particuliers un minimum de garantie dans le développement des agglomérations.

Prothin insiste ainsi sur l'opérationnalité de ces plans. Ces derniers ne permettent pas « d'opérations spectaculaires », mais leur objectif est de combattre les temps de transports trop long, « l'ambiance inhumaine », le zonage social.

Par opposition à ce pragmatisme affiché, Pierre Vago interroge dans ce numéro de *l'Architecture d'Aujourd'hui* un certain nombre d'architectes sur les « doctrines » urbaines. Aussi, les articles s'appliquent-ils à exposer un point de vue théorique. Contrairement à la revue *Urbanisme*, les considérations méthodologiques sont peu représentées en comparaison des grandes idées, qui ressemblent parfois à des programmes politiques. Un texte dont le sujet est l'organisation de l'urbanisme rappelle le principe de « groupement d'urbanisme » et le rôle des services centraux et extérieurs. Deux articles présentent la méthode du remembrement. Pour le reste, il s'agit surtout de débat d'idées.

Une doctrine contemporaine émerge de trois textes, qui font écho à la présentation de l'urbanisme britannique par E. Goldfinger et à l'avant-propos de Vago. C'est une pensée qui conçoit la ville comme constituée de « groupements ».

Le premier texte présente des extraits de la charte d'Athènes, retranscrits par Wogensky. La conclusion de ce dernier est qu'« une doctrine existe » dont il s'agit de poursuivre la mise en application. On voit apparaître, parmi les extraits choisis, la revendication de l'urbanisme comme une science basée sur un travail d'analyses

menées par « des spécialistes », la notion d'emboîtement d'échelles au sein de groupes (l'unité de base étant la « cellule d'habitation », le premier groupe étant « l'unité d'habitation »), un intérêt particulier pour le système de hiérarchie des circulations. Fait remarquable, parmi les extraits sélectionnés se trouve justement l'article dont les agents du LCC ont voulu mettre en application l'idée centrale : l'urbanisme dit « à trois dimensions ».

L'urbanisme est une science à trois dimensions et non pas à deux dimensions. C'est en faisant intervenir l'élément de hauteur que la solution sera donnée aux circulations modernes ainsi qu'aux loisirs, par l'exploitation des espaces libres ainsi créés.

Le deuxième texte est une présentation des théories de G. Bardet par R. Le Caisne, qui insiste sur la notion de quartier.

Une idée essentielle : l'équipement par Quartier, le Quartier répondant à un état démographique stable, à un groupement homogène et constant d'individus dont on peut mesurer l'ordre et la grandeur, et saisir la complexité des rapports humains. » Plusieurs échelons, sur le plan régional, urbain et la plus petite le quartier ; « Chacun de ces échelons exprime un nouveau mode de rapports humains autant administratifs et économiques.

L'auteur, très admiratif des études de Bardet, accompagne cependant la présentation du projet pour la ville de Clermont-Ferrand d'une critique concernant le plan. Il correspond plus, à ses yeux, à un programme qu'à un plan prenant en compte les questions morphologiques : « Les groupes humains, tout sociaux qu'ils soient, possèdent une forme. »

Le troisième texte, dans le sillage des idées de Bardet, épousant une vision de la ville comme fédération de quartiers, expose la théorie de Lebreton, qui fait appel à la notion de « cellules villages » comme échelon de base.

La vision d'une ville constituée de groupements est une vision que la revue *Architecture d'Aujourd'hui* partage après guerre avec l'*Urbanisme*. Elle est cependant bien moins militante que le sera cette dernière. Cette vision n'est plus réellement exprimée comme telle dans les deux décennies qui suivent.

L'expression « unité de voisinage » n'est que très rarement employée, contrairement à la revue *Urbanisme*. En dehors du texte de E. Goldfinger sur l'urbanisme britannique, ainsi qu'un article concernant l'urbanisme en Argentine⁴²⁸, cette expression n'est étonnamment pas mentionnée. Le terme « communauté » apparaît à propos de

⁴²⁸ *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 7-8, septembre-octobre 1946, p101

l'urbanisme américain qui est très brièvement décrit dans ce numéro de 1946, mais pas l'expression « unité de voisinage ». En 1955, lorsqu'il s'agit de décrire l'organisation urbaine de Vallingby structurée selon ce principe, l'article ne mentionne pas non plus cette expression.

Le numéro de septembre-octobre 1946 de la revue *Architecture d'Aujourd'hui* présente une deuxième orientation doctrinale, qui est le projet de l'élaboration d'un plan général d'équipement de la France, pour lequel Marcel Lods⁴²⁹ s'enthousiasme. Quant il s'agit d'imaginer sa réalisation, Lods se représente l'urbaniste en grand patron sur le modèle de la structure des agences d'architectes.

La direction générale d'un tel travail doit être confiée à un maître urbaniste, internationalement connu, titulaire de références devant lesquelles chacun s'incline, d'une valeur morale et technique incontestable. [...]. Ce grand patron sera unique. Il ne recevra d'ordres que du Gouvernement et sera en dehors de celui-ci, totalement libre et indépendant. Il sera stable et investi de pouvoirs les plus étendus vis-à-vis de tous ses collaborateurs et de tous les organismes appelés à travailler sous ses ordres.

Les débats corporatistes concernant la maîtrise de l'urbanisme sont peu présents dans la revue. Seul un très court texte de Jean Meyer-Heine s'y inscrit clairement. S'il apprécie la création du Ministère de l'Urbanisme en 1944 et la création d'un corps de fonctionnaires spécialisés, les Inspecteurs d'Urbanisme depuis 1942, Meyer-Heine semble s'inquiéter de la mainmise du corps des ingénieurs sur cette discipline. Son texte semble faire écho au débat sur les compétences de l'urbaniste, bien connu des lecteurs de la revue *Urbanisme*, mais beaucoup moins de ceux d'*Architecture d'Aujourd'hui*.

Maintenir aux urbanistes la foi et l'élan qui emmènent les masses. Pour cela, éviter de les scléroser dans un fonctionnarisme étroit. Leur garder précieusement leur caractère : celui d'intuitifs qui sont en même temps des hommes de synthèse. Leur faire confiance et pour cela leur laisser l'indépendance indispensable. Pour reprendre une formule classique, l'urbaniste doit être un compositeur et le chef d'orchestre. En faire un simple exécutant, à quelque échelon que ce soit, serait une absurdité. Ces conditions réalisées, le pays aura les résultats que sa politique commandera, puisqu'aussi bien l'urbanisme n'est que l'application d'une politique.⁴³⁰

En 1955⁴³¹, Ecochard commente le manque de moyens dédiés à la conception du plan de la région Parisienne, ou « plan Lafay », ainsi que les compétences des agents en

⁴²⁹ Lods, Marcel, « Un plan général d'équipement de la France », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 7-8, septembre-octobre 1946, p101

⁴³⁰ *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 7-8, septembre-octobre 1946, p.33

⁴³¹ *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 63, décembre 1955

charges des études. C'est bien, selon lui, à un architecte urbaniste que devrait revenir la tâche de coordonner une équipe.

Je pense que pour Paris il faudrait créer, sous l'égide d'un technicien unique, urbaniste et architecte (l'urbanisme est à trois dimension) une équipe attachée entièrement au service de l'Etat.

Rotival écrit à plusieurs reprises dans les pages de la revue *L'Architecture d'Aujourd'hui*⁴³², mais ses textes ne questionnent pas le rôle de l'urbaniste et ses compétences, comme il le fait dans celles de *l'Urbanisme*. Alors que la question de la mainmise sur la discipline est au cœur des débats de la revue *Urbanisme*, elle n'apparaît qu'en filigrane dans la revue *Architecture d'Aujourd'hui*.

La question des outils de l'urbaniste n'est pas non plus abordée dans les pages de la revue. On trouve cependant en 1954 un texte de Candilis intitulé « l'esprit du plan masse de l'habitat », qui différencie le plan d'urbanisme du plan masse.

Le point de contact entre l'urbanisme et l'architecte, le point où s'arrête l'urbaniste et où l'architecte commence... toujours en pleine coordination de disciplines ... c'est le plan de masse. Le plan de masse est un ensemble architectural intégré de façon organique dans le plan d'urbanisme. Quelles que soient son importance et son échelle, c'est l'œuvre d'un architecte qui exprime la solution adoptée⁴³³

Le plan d'urbanisme est lié, à ses yeux, à la notion de « permanence », alors que le plan masse est une réponse du « moment », le plan de l' « immédiat ». Il oppose le plan masse aux opérations de reconstruction qui suivent l'ordonnement urbanistique du passé ou l'ordonnance des rues. Le plan masse est associé tout d'abord à la notion d'espace libre et actif, puis à un « jeu harmonique entre plein et vide » sous la forme de trames auquel il associe le travail de Sert et Wiener en Amérique Latine, et celui d'Ecochard au Maroc. Il est clair que le plan masse reste un outil de recherche plastique porteur de valeur contemporaine. Bien loin des critiques qui lui seront adressées dans la revue *Urbanisme*, l'objet de l'article est d'affirmer le potentiel évolutif de l'outil. Candilis accepte cependant comme un état de fait le découpage « en escalopes » du territoire, le plan masse n'ayant pas la tâche d'organiser l'ensemble de la ville.

⁴³² Rotival intervient dans le numéro de *L'Architecture d'Aujourd'hui* de mai-juin 1945, et deux articles dans le n°63 de décembre 1955

⁴³³ *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 63, décembre 1955

B.2. L'unité de voisinage dans les rapports de l'IAURP : du concept à la programmation

Les Français, au moment du lancement du programme de villes nouvelles, ont, selon les propos de Pierre Merlin, « un manque sidérant de culture urbanistique » et tout un savoir-faire à construire. C'est ainsi que dans le contexte du lancement des projets de villes nouvelles en France, l'institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (IAURP) démarre une campagne de collecte d'information menée par Pierre Merlin sur les villes nouvelles européennes, et plus particulièrement anglaises, qui amène l'équipe de l'IAURP à voyager pour rencontrer les principaux acteurs européens. Comme l'affirme Bernard Hirsch, directeur de la Mission de Cergy-Pontoise, « Pourquoi recommencer les tâtonnements et les erreurs qu'ont connus tous les pionniers des villes nouvelles? Essayons de profiter de l'expérience des Anglais qui ont dix ans d'avance sur nous. » Et plus loin : « Les urbanistes français, formés par l'Ecole 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. ⁴³⁴» .

Contrairement à ce qu'affirme Pierre Merlin, selon lequel les concepteurs des villes nouvelles sont peu au fait des savoirs urbanistiques, ces propos de Bernard Hirsch témoignent d'une culture urbanistique partagée avec celle des auteurs de la revue *Urbanisme*. Le point de vue porté par la revue est aussi celui des deux études sur le contexte britannique de Pierre Merlin et de Pierre Guertin, qui, rappelons-le, était un doctorant de Robert Auzelle. Ces deux études posent aussi la question de la définition de l'urbanisme. Ce sujet, qui est particulièrement présent dans les pages d'*Urbanisme*, apparaît en filigrane dans ces études. Leur analyse permet d'identifier les éléments qui ont attirés l'attention des professionnels français.

Au milieu des années 60, le concept d'unité de voisinage est bien connu des urbanistes français, les acteurs des villes nouvelles prennent néanmoins aussi connaissance du concept d'unité de voisinage au travers des études entreprises par l'IAURP. Les villes

⁴³⁴ 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, pp111-114

nouvelles anglaises sont connues, dans le milieu des urbanistes, comme des expériences pionnières pour la mise en application du concept d'*unité de voisinage*. Aussi, les rapports de l'IAURP décrivent et commentent à plusieurs reprises ce dispositif appliqué dans le cadre des villes nouvelles anglaises, sans pour autant évoquer la pertinence de sa transposition en France.

La notion d'unité de voisinage (*neighbourhood unit*) remonte à une quarantaine d'années. Une monographie sur la question apparut pour la première fois dans le Plan Régional de New York (1929). L'idée fut reprise en Russie en 1931 et fut incorporée dans une approche scientifique en vue de la construction de villes nouvelles. A la même époque on se servait de cette notion pour restructurer certains quartiers urbains insalubres des villes américaines.

La plupart des villes nouvelles ont été basées sur ce concept. La ville est structurée à partir de groupements de personnes dont le nombre peut varier entre 5000 et 12000 personnes, et possédant : école primaire, boutiques et centre communautaire. Ces groupes (unités de voisinage) sont réunis autour du centre principal.

Le rapport Reith introduit l'idée d'unité de voisinage non comme une notion a priori mais comme résultant d'une disposition nécessaire des voies principales, d'une disposition naturelle de certains éléments topographiques qui ont tendance à grouper les aires résidentielles d'une façon plus ou moins définie. D'autre part, la localisation rationnelle de certains équipements (école primaire, boutique, église, etc.) a aussi le même effet.

L'unité de voisinage est donc, selon eux, une entité « naturelle et pratique ». La Commission met en garde contre une conception trop étroite de cette entité : on ne doit pas concevoir l'unité de voisinage comme une cellule fermée dont les habitants seraient plus conscients que de la ville prise dans sa totalité. En raison de la population nécessaire à la vitalité d'un petit centre d'achat et en raison du nombre d'élèves que doit accepter une école primaire, on suggère des unités de voisinage de 10000 personnes tout en concédant qu'il peut y avoir une grande marge de variation.⁴³⁵

Les Français remarquent que la façon dont le rapport Reith caractérise l'unité de voisinage est d'abord comme une « notion » qui, bien qu'immédiatement utile (« ...on se servait de cette notion... »), reste une représentation mentale avant d'être une technique. Ils relèvent aussi que le rapport Reith ne le présente pas comme une « notion *a priori* », une entité théorique. L'usage du concept par les Anglais provient de l'observation de la réalité urbaine. L'unité de voisinage correspond à une « tendance », à une disposition « naturelle » (au sens de spontanée) : c'est donc une « entité naturelle et pratique », dont la conception résulte d'une observation attentive de la réalité urbaine. Pour les urbanistes français, au milieu des années 1960, cette démarche britannique teintée de pragmatisme est synonyme d'un renouveau de la pratique. C'est ce qui fait dire à Auzelle que la Grande-Bretagne est à l'origine de l'urbanisme contemporain :

⁴³⁵ CDU-42727-/IA-1839 *Les villes nouvelles en Grande-Bretagne* p51 et *Cahier de l'IAURP*, Vol. 8, p25-26

Ce qu'exige l'urbanisme, c'est une connaissance du réel, alliée à un certain pragmatisme. Rien d'étonnant à ce que la Grande-Bretagne ait été le berceau de l'urbanisme dans son acception contemporaine.⁴³⁶

Quoiqu'elle puisse paraître surprenante dans le contexte français actuel, l'affirmation par Auzelle selon laquelle l'urbanisme contemporain vient de Grande-Bretagne correspond à une réalité de l'époque.

Un peu plus loin dans le texte, les auteurs opposent à cette interprétation « empiriste » de l'unité de voisinage l'idée selon laquelle elle a surtout l'utilité d'un *instrument de composition*. Plus que comme reflet de la constitution des groupes sociaux dans la ville, l'unité de voisinage, insistent les français, est avant tout intéressante d'un point de vue instrumental :

D'après le rapport Reith, l'unité de voisinage serait une entité sociale naturelle. Elle l'est peut-être dans les villes anciennes où elle est le résultat d'une évolution relativement longue ; l'unité de voisinage bien que très pratique comme instrument de composition n'est peut-être pas aussi naturelle dans les villes nouvelles.⁴³⁷

L'unité de voisinage est donc clairement pour les Français une entité théorique et un instrument. Or « instrument de composition » et « entité sociale naturelle » sont les deux versants du concept d'unité de voisinage décrit par Mumford, dans son article traduit en 1956⁴³⁸. On retrouve, d'une façon implicite, cette double caractérisation dans les rapports de l'IAURP, bien que ceux-ci s'opposent explicitement à l'interprétation strictement empiriste du concept d'unité de voisinage, qui devient un instrument servant à hiérarchiser et à décomposer la ville en unités d'intervention. En effet les termes employés dans ces rapports pour définir ces unités sont ambigus : ils sont parfois clairement fonctionnalistes – lorsque les auteurs parlent d'« *unités fonctionnelles* » – et ils font parfois référence à une théorie organiciste de la ville – lorsque les auteurs emploient le mot « *échelons* », terme théorique emprunté à Gaston Bardet et Robert Auzelle :

⁴³⁶ Citation de Robert Auzelle dans Chaline, Claude, *L'urbanisme en Grande Bretagne*, Armand colin, 1972, épigraphe du deuxième chapitre.

⁴³⁷ CDU-42727-/ IA-1839 *Les villes nouvelles en Grande Bretagne* p.53 et *Cahier de l'IAURP*, Vol.8, p.26

⁴³⁸ Mumford, L., *Le déclin des villes. Ou la recherche d'un nouvel urbanisme*, Paris, éd. France-empire, 1970, première édition 1956

Les villes nouvelles eurent chacune un plan directeur qui présente, à un niveau de détail assez poussé, l'organisation spatiale des différentes unités fonctionnelles et la localisation des équipements.⁴³⁹

Dans la plupart des cas, la zone résidentielle a été composée en fonction d'une certaine hiérarchie spatiale qui avait peut-être comme but ultime un désir d'organisation spatiale selon des échelons bien marqués.⁴⁴⁰

Le terme d'*échelon* est issu de la théorie de Bardet et est aussi employé par Auzelle. Ce terme n'est une traduction littérale d'aucun des termes anglais associés au concept d'unité de voisinage. Bardet oppose aux unités « formelles », « officielles » – îlot, secteur et zone – l'échelon, qui constitue une unité organique⁴⁴¹.

Les secteurs sont des abstractions commodes, des classifications légales ; les échelons sont des réalités vivantes différenciées et complexes. [...] Chaque échelon important pourra comporter plusieurs secteurs, un ou des alignements commerciaux, enfin un *centre social*, à sa mesure, afin de constituer ainsi une unité organique.

La même distinction est faite par le directeur d'étude de Guertin, Robert Auzelle, qui emploie lui-aussi le terme *échelon*, mais qui, contrairement à Bardet, ne fait pas référence aux expériences anglo-saxonnes. En des termes très similaires à ceux de Bardet, Auzelle oppose au « zoning » la notion de vie communautaire. C'est pour favoriser l'essor d'une vie communautaire, c'est-à-dire d'« *une forte intensité de vie collective et individuelle* », qu'Auzelle définit une unité d'intervention ou « d'opération » :

Il nous semble que le but sera plus facilement atteint si l'on opère à un échelon réduit où les habitants participeront plus spontanément à une vie collective élémentaire : le quartier.

Ou encore :

Si l'on entend « politique » dans son sens étymologique et antique de participation des citoyens à la vie de la cité, quel échelon social, intermédiaire entre la famille et la ville, est plus propre que le quartier à remplir cet office ?

À partir de ces remarques, la question qui se pose est la *dimension* de ce quartier. Auzelle, encore une fois, ne cite ni Stein ni Perry, mais précise que l'« on » tend à prendre l'école primaire comme unité de grandeur et comme repère de distance maximum, correspondant à dix à vingt minutes de marche entre l'habitat et l'équipement. C'est là, analyse Mumford, l'apport essentiel de Perry pour la ville moderne :

⁴³⁹ CDU-42727-/ IA-1839 *Les villes nouvelles en Grande-Bretagne*, op. cit. p4-5

⁴⁴⁰ CDU-42727-/ IA-1839 *Les villes nouvelles en Grande-Bretagne*, op. cit. p54

⁴⁴¹ Bardet, Gaston, *L'urbanisme*, Paris PUF, 1959, p44

En déterminant la distance correcte séparant la demeure privée la plus reculée du terrain de sport, du parc et de l'école, en proposant que les routes à grande circulation fassent le tour du quartier, en réservant au moins dix pour cent du terrain à des parcs de stationnement auto et à des espaces ouverts, Perry a contribué à la réorganisation de la cité moderne⁴⁴².

Auzelle associe à la notion d'une « *population optimum* » (dont le nombre est pour lui compris entre 3 000 et 8 000 personnes par unité) celle de « *géographie* », qui définit des limites topographiques voire économiques. Il discute aussi le rôle des administrations pour l'organisation des quartiers, et conclut que

[...] l'urbaniste d'aujourd'hui s'efforcera de traiter ces quartiers comme de petites cités fédérées dans le cadre d'une plus grande.

Bardet, quant à lui, fait référence à des échanges internationaux sur les missions des villes et des régions, qui permettent d'affirmer, sans risque d'erreur, qu'il est possible de porter ses efforts sur l'élément constitutif des cités en grappes : le quartier, que Bardet nomme « échelon paroissial » alors que les Anglais l'appellent « unité de voisinage ». Le nouvel urbanisme correspond à un urbanisme fédératif, c'est-à-dire composé d'unités supérieures (qui sont des fédérations d'unités primaires).

Dans sa construction théorique, Bardet distingue trois échelles de groupement, qu'il nomme « échelons » : l'échelon *patriarcal* (qui correspondrait à 5 à 15 familles), l'échelon *domestique* (50 à 150 familles) et l'échelon *paroissial* (500 à 1 500 familles).

Les dernières dispositions législatives ont compris que la maison n'est pas l'unité élémentaire de la ville, pas plus que l'individu n'est celui de la société. Ces dispositions tendent à donner une personnalité à l'*îlot*, lequel sera régi par une association syndicale des propriétaires de l'*îlot*⁴⁴³.

Le premier échelon – l'échelon patriarcal – est celui de la société familiale. Le deuxième – l'échelon domestique – est celui de la société économique.

L'*échelon domestique* n'est plus un groupe élémentaire de personnes. C'est un groupe élémentaire de foyers, de *domus*, suffisamment nombreux pour pouvoir vivre en économie urbaine. [...] Si c'est toujours la proximité, le voisinage, qui fait naître l'échelon domestique, c'est la topographie, tant sociale que naturelle, qui le délimite et lui permet croissance ou condensation⁴⁴⁴.

Enfin, l'échelon paroissial – l'échelon supérieur, associé au quartier – est celui de la

⁴⁴² Mumford, Lewis, *Le Déclin des villes. Ou la recherche d'un nouvel urbanisme*, op. cit. p100

⁴⁴³ Bardet Gaston, « Les échelons communautaires dans les agglomérations urbaines », 1948, in Bardet G., *Pierre sur pierre. Construction du Nouvel Urbanisme*, Paris, LCB éditions, 1945 p246

⁴⁴⁴ Bardet Gaston, *Pierre sur pierre. Construction du Nouvel Urbanisme*, Paris, LCB éditions, 1945 p. 238

société politique, d'une vie spirituelle de quartier, que Bardet compare à l'échelle de l'unité de voisinage de Radburn, ou à celle des « unités résidentielles », telles qu'il les a nommées dans son ouvrage de 1941⁴⁴⁵. L'échelle des *superblocks*, les vastes îlots de Radburn, est quant à elle associée à l'échelon domestique.

Un schéma illustre son principe, développé pour une « métropole de production ». Proche du plan de Londres en 1943, il est constitué d'un agglomérat de cercles et d'un entre-deux continu, sans doute des espaces verts. Le centre de cet agglomérat est en revanche occupé par un centre principal isolé.

La métropole est composée de véritables cités autonomes formées d'unités résidentielles. Les organes de la vie de relation entre toutes ces cités s'insèrent dans les espaces verts, qui jouent ainsi à la fois le rôle de limite et de lien.

La structure sociale de l'agglomération est lue par Bardet comme une fédération de communautés plutôt que comme une organisation centrée dotée de couronnes périphériques, semblable au diagramme d'une cible. Tout comme le LCC, pour mettre en application le plan pour le Grand Londres, Bardet préconise des enquêtes afin de déterminer les limites des communautés existantes.

C'est à l'échelon lui-même – après qu'on l'ait aidé à reconnaître qu'il constitue une communauté, un corps – à prendre une conscience exacte et précise de son propre corps. Cela nous conduit à demander, pour l'analyse des villes, une enquête essentielle que nous appelons *l'enquête par corps*. La ville étant reconnue comme une fédération de corps, cet examen consiste, une fois la première délimitation effectuée, à demander aux intéressés circonscrits s'ils se reconnaissent comme une communauté, si certaines rues ou certains bâtiments doivent leur être ajoutés ou supprimés, si des tentacules doivent être posés dans un sens ou dans un autre⁴⁴⁶.

Cette vision d'une entité formée par la vie communautaire, qu'il s'agit de révéler par l'observation et l'enquête, correspond à l'approche « empiriste » de la ville plébiscitée dans le rapport Reith, et non à une conception a priori.

L'adoption du modèle d'unité de voisinage par les urbanistes anglais est liée, pour les auteurs, à la dimension pragmatique du dispositif. Aussi, les rapports de l'IAURP, ainsi que la thèse de Guertin, remettent en cause la conception de l'unité de voisinage comme groupement humain naturel pour insister sur sa dimension programmatique. Guertin, de façon très explicite, oppose à la vision naturaliste et organiciste une vision économique.

⁴⁴⁵ Bardet, Gaston, *Problèmes d'urbanisme: par Gaston Bardet*, Paris, Dunod, 1941

⁴⁴⁶ Bardet Gaston, Pierre sur pierre. Construction du Nouvel Urbanisme, Paris, LCB éditions, 1945 p. 227

En outre, les auteurs du rapport ont eux-mêmes mentionné que le nombre d'habitants dans les unités de voisinage a été en partie déterminé par la clientèle nécessaire à la rentabilité d'un petit centre d'achat et par le nombre d'élèves que groupent les écoles primaires. On voit donc que l'on s'éloigne sensiblement d'une notion naturelle pour une autre notion d'ordre pratique.⁴⁴⁷

Comme je l'ai montré dans la première partie de ce travail de recherche lorsque j'ai étudié les projets urbanistiques du LCC, les objectifs économiques sont au centre de l'attention des urbanistes anglais, qui appellent non seulement à la rationalisation mais aussi à la rentabilité des investissements et de l'emploi des équipements.

De façon générale, le dispositif d'unité de voisinage est associé à celui de la programmation d'équipements. Guertin, travaillant sur le projet de Cumbernauld en même temps que pour les rapports de l'IAURP, met en avant les préoccupations de rentabilité des équipements. Bardet, lui, y voit les fondements d'un urbanisme « actif », comme le fait Gordon Stephenson, c'est-à-dire l'équipement d'une agglomération par des lieux de réunion, des espaces libres et des services publics, qu'il distingue de l'urbanisme « passif », qui « discipline l'initiative privée ».

La notion de « communauté » est une entité à la fois spatiale et sociale, *et en cela intrinsèquement programmatique*. Le rôle central de la programmation découle en effet directement d'une vision d'emblée « socialisée » de l'espace (qui inclut des considérations économiques).

Pour les Français comme pour les Anglais, la principale différence entre les villes nouvelles (qui s'appuient sur l'unité de voisinage) et les grands ensembles, c'est la programmation des équipements.

Une des caractéristiques principales des villes nouvelles, selon leurs promoteurs, est de permettre la constitution d'une véritable communauté urbaine par opposition aux ensembles-dortoirs qui sont exclusivement des zones de résidence sans activité diurne, ni équipements, sans vie sociale.⁴⁴⁸

Ces « nouvelles communautés » doivent être autonomes et équilibrées afin de rendre possible une véritable vie sociale et d'éviter les déplacements pendulaires vers la capitale.

En outre, toujours selon les recommandations d'Abercrombie, les villes nouvelles écossaises ne devaient pas être conçues comme des cités dortoirs, mais, plutôt comme des villes autonomes et indépendantes possédant d'une part, des emplois assez nombreux et

⁴⁴⁷ Guertin, P., *Cumbernauld New Town : Analyse critique de la conception et de la réalisation d'un nouvel environnement urbain*. Thèse présentée pour l'obtention du diplôme de l'Institut d'urbanisme de l'université de Paris, Préparée sous la direction de Monsieur Robert Auzelle., décembre 1967, p163

⁴⁴⁸ CDU-42727-/ IA-1839 / *Les villes nouvelles en Grande Bretagne*, op. cit., p119

variés pour retenir sur place la population, et d'autre part des équipements socio-culturels nécessaires à la formation d'une communauté équilibrée.⁴⁴⁹

Les rapports détaillent l'ensemble des équipements publics et privés, pubs, clubs et associations qui servent à la construction de cette vie sociale, tout en évoquant certaines difficultés, liées selon eux à des caractéristiques de la modernité (télévision et faible motorisation) et à la structure de la population (enfants en bas âge), qui détournent les Anglais d'une vie collective, auxquelles s'ajoute, dans les villes nouvelles, le « manque du vernis de l'histoire ».

Mais l'équilibre et l'autonomie de ces communautés se justifient surtout selon les Français par la volonté d'assurer une viabilité aux équipements commerciaux qui s'y installent. Au cœur des réflexions programmatique se trouve en effet le questionnement sur la rentabilité d'équipements commerciaux et l'efficacité d'usage des équipements publics. Ces études sur l'approche urbanistique des villes anglaises détaillent donc particulièrement les questions liées aux équipements. Les auteurs des rapports présentent ainsi l'ensemble des types d'équipements, publics ou privés, à l'aune de leur rentabilité. Le centre commercial apparaît, dans ce contexte, comme un équipement essentiel de la ville.

Bien qu'ils puissent faire figure d'équipements de nature essentiellement économique, les commerces jouent un rôle primordial dans cette création d'une vie communautaire. C'est en effet un des lieux de rencontre les plus importants. Le centre commercial d'une ville est l'endroit qui crée toujours la plus forte impression de foule, de concentration, bref de vie urbaine.⁴⁵⁰

Mais de toute façon, dans les villes nouvelles, il semble que la prépondérance ait été donnée au centre commercial. Celui-ci est en effet l'élément principal de la ville nouvelle et son importance est d'autant plus grande que la fonction commerciale est en général la principale du centre des villes nouvelles. [...]

Les rapport associent directement à la description de l'implantation de ces équipements commerciaux les notions de « taux d'évasion commerciale » et de « fréquentation commerciale ». Ces notions impliquent une réflexion sur le *phasage* de l'opération, phasage qui se trouve ainsi discuté à plusieurs reprises, pour l'ensemble des équipements urbains. L'un des principaux problèmes que pose la création d'une « vie communautaire » dans les villes nouvelles est en effet celui de l'échéancier.

⁴⁴⁹ Guertin, P., *Cumbernauld New Town : Analyse critique de la conception et de la réalisation d'un nouvel environnement urbain*, op. cit., p9

⁴⁵⁰ CDU-42727-/ IA-1839 / *Les villes nouvelles en Grande Bretagne*, op. cit., p120

La nécessité de prévoir les équipements, transports, loisirs éducation, le plus tôt possible.
La nécessité d'une incitation à la création d'une vie communautaire. Eviter de créer des quartiers au niveau social trop uniforme.⁴⁵¹

En tirant les enseignements de l'expérience des villes nouvelles, Merlin et Guertin insistent sur la nécessité d'ouvrir des écoles et des boutiques en même temps que les logements, et ils relèvent l'importance de construire dans chaque unité de voisinage un lieu de réunion provisoire, en attendant un bâtiment définitif construit par la suite par les collectivités locales. Jean Eude Roullier note la remarquable réussite de la coordination des équipements liés au logement (électricité, gaz, téléphone, voirie, assainissement, eau, écoles, dispensaires). En revanche, il constate qu'il subsiste des problématiques de phasage pour les équipement collectifs privés (pubs, cinémas, dancings, bowlings, magasins importants) et publics (mairie, piscine, théâtre, salles de réunion) qui viennent plus tard, lorsque leur rentabilité est assurée ou lorsque les recettes des collectivités locales le permettent. Selon son estimation, il faudrait environ dix ans pour que le centre de la ville joue son rôle.

Merlin et Guertin évoquent le rôle essentiel des pubs, l'animation liés aux nombreux clubs, associations et regroupements, ainsi que le rôle des « corporations » dans le phasage de l'implantation de ces équipements, qui permet aussi de respecter les choix d'habitations.

Il semble que la politique des corporations, qu'elle ait reposé sur des évaluations empiriques ou sur des études de marché, ait toujours eu pour but de faire suivre à l'équipement commercial une marche parallèle à l'évolution de la population. Les commerces de voisinage sont ouverts lorsque la moitié de la population est installée. Le centre commercial est construit en plusieurs étapes, la première lorsque le tiers de la ville environ est construite. Là où on s'est écarté de ces règles (à Cumbernauld par exemple où on a limité les commerces de quartier), un déséquilibre s'est aussitôt fait sentir⁴⁵².

[...] les urbanistes ont établi l'ordre spatial dans lequel devait progresser la construction des différentes Aires de la ville. Cet ordre fût déterminé d'une part, de façon à donner une certaine liberté de choix aux nouveaux habitants en leur offrant des logements situés dans des secteurs différents et d'autre part, de façon à éviter la formation de groupes d'habitants résidant au même endroit et travaillant dans la même usine.

L'échec de Cumbernauld serait par exemple essentiellement dû à un mauvais phasage de l'opération.

On a voulu concentrer l'effort sur le centre commercial dont la première section ne sera ouverte que cette année et on a négligé volontairement les commerces de quartier et les commerces diffus. Il en résulte une évacuation des achats considérable d'autant plus que les rares commerces de ville nouvelle (commerces diffus et commerces du centre provisoire)

⁴⁵¹ CDU-42727-/ IA-1839 / *Les villes nouvelles en Grande Bretagne*, op. cit., p134

⁴⁵² Ibid., p 123

et des anciens villages cherchent à compenser cette perte de recettes par une augmentation de leurs prix ce qui détourne a fortiori la clientèle, etc.⁴⁵³

La lecture des Français met aussi en avant l'organisation d'une structure hiérarchisée de la ville : écoles, équipements commerciaux, terrains de jeux, espaces verts et voies sont hiérarchisés. C'est la programmation d'une telle *hiérarchie d'équipements*, dont les fonctions s'adressent au quartier ou à la ville, qui rend tout à la fois interdépendants les quartiers et qui unifie la ville. Cette hiérarchie, insistent les auteurs des rapports, repose directement sur une utilisation maximale des éléments de topographie.

La structure complexe mais hautement intelligible du plan qui en résulte correspond ainsi à deux réalités bien concrètes, l'une fonctionnelle, l'autre topographique.⁴⁵⁴

Il est important de comprendre que l'unité de voisinage relève d'une vision dans laquelle la ville se forme par groupements ou regroupements. Outre la constitution de communautés, l'objectif du dispositif est l'organisation de ces groupements.

Cette conception aussi a évolué. Les premières 'Garden-Cities' n'avaient pas été construites dans l'optique d'une conception sociale. Il n'existait pas pour ainsi dire de groupements définissables, le tissu urbain étant presque uniforme et lâche. C'est seulement avec la construction de villes nouvelles de la première génération qu'apparut la mise en application du principe d'unité de voisinage. Le tissu de la ville était caractérisé par des groupements d'habitation bien délimités, séparés par des voies secondaires et des espaces verts.⁴⁵⁵

Les tensions essentielles, dans l'organisation de ces groupements, tiennent au maintien d'un équilibre entre la fragmentation des groupements et l'unité d'ensemble de la ville. Ce constat est présenté par les Français comme étant à la source de la deuxième génération des villes nouvelles anglaises.

Les inconvénients de la répartition hiérarchique des fonctions basée sur l'unité de voisinage l'ont emporté sur ses avantages.

Un de ces avantages était de favoriser les rapports sociaux en constituant des aires relativement homogènes. Or, selon l'avis des urbanistes de Cumbernauld, les unités de voisinages devenaient trop isolées spécialement du fait de la position des éléments supérieurs du schéma routier les encerclant et du fait du besoin d'isoler ces voies rapides par des bandes de verdure.

Ainsi, le développement des relations sociales que l'on prétendait favoriser à l'échelon des unités de voisinages risquaient fort de ne pas avoir lieu à l'échelon de la ville toute entière. On a même constaté que les habitants avaient tendance à fréquenter les centres de commerce des unités de voisinage au détriment du centre principal.⁴⁵⁶

⁴⁵³ Ibid. p.121

⁴⁵⁴ Ibid. p.161

⁴⁵⁵ Ibid. p.226

⁴⁵⁶ Guertin, P., *Cumbernauld New Town : Analyse critique de la conception et de la réalisation d'un nouvel environnement urbain*, op. cit., p9

Le travail de programmation vise à créer les conditions d'un équilibre entre les groupements et l'unité de la ville. C'est pour cela qu'il se déploie dans deux dimensions : d'une part, la disposition sur le territoire d'équipements et leur dimensionnement, la définition du nombre de logements et la densité à l'hectare qui caractérise chaque quartier, et, d'autre part, le phasage de l'opération, appelé « programme » par les Anglais, qui a pour objectif d'assurer l'équilibre pendant les premières années de construction de la ville nouvelle.

La programmation des équipements a ainsi pour rôle, dans une composition qui se fonde sur le regroupement, non seulement de répondre aux besoins d'une communauté mais aussi d'assurer l'unité à l'échelle de la ville entière. Les tracés n'ont pas l'ambition d'unifier la ville, bien au contraire, ils divisent en unités plus petites l'entité ville. L'urbanisme par quartier est ainsi opposé par Mumford, dans son article traduit en français en 1956, à une vision de la cité comme entité unifiée par le développement des voies qui la desservent. La voie facilite le mouvement plutôt que l'installation ; aussi Mumford lie-t-il le développement de la voie à grande circulation à la destruction de l'attachement local.

L'unité urbaine repose plus sur la programmation et le système de hiérarchie des voies que sur le dessin d'un plan masse et les tracés.

Puisque la structure de la ville ne dépend pas de la composition spatiale d'un tracé, et que les considérations spatiales de composition s'appliquent essentiellement à l'échelle d'une unité de voisinage, l'unité d'ensemble n'est pas liée au plan masse. Le tracé spatial ne faisant pas l'unité urbaine, le plan masse, ou « l'urbanisme de plan », n'est donc pas le fondement de ces villes.

Le principe de composition radio-concentrique de presque toutes les villes nouvelles, associé avec des tracés apparemment très libres mais qui, en fait, correspondaient à une recherche dont le but était d'intégrer ces tracés et les aires qu'ils déterminaient aux éléments du paysage (relief, végétation) pouvait permettre des modifications de tracés relativement importantes sans provoquer pour autant des modifications sur la hiérarchie du réseau ou sur la forme générale du plan ; et puisque la ville se construisait par unités de voisinage successives, certains effets des changements dans les tracés pouvaient être minimisés.⁴⁵⁷

Cette caractéristique de l'urbanisme britannique, dans le contexte des débats français au milieu des années 1960, où géographes, sociologues, économistes et ingénieurs remettent en cause « l'urbanisme de plan » et donc le rôle central de l'architecte dans la

⁴⁵⁷ CDU-42727-/IA-1839/ *Les villes nouvelles en Grande Bretagne*, op.cit., p83

conception des villes, ne peut qu'intéresser les agents de l'IAURP. Dans l'article où il présente ces débats, Jean-Charles Frédénucci ⁴⁵⁸ souligne que l'hégémonie des architectes dans l'urbanisme est remise en cause après qu'aient été retirées en 1963 au Ministère de la construction les compétences en matière d'aménagement du territoire, ce qui abouti en 1969 à la primauté de la programmation économique dans l'élaboration des schémas directeurs d'aménagement urbain (SDAU).

Comme on l'a vu, le dispositif de l'unité de voisinage, introduit et commenté dans ces années-charnières, est explicitement associé par les Français alors en charge de la conception des villes nouvelles à une gamme d'outils de planification différents du plan masse : la densité, la programmation et le phasage. Le dispositif de l'unité de voisinage peut ainsi être mobilisé dans le débat, aux enjeux plus politiques que théoriques, lié à l'opposition entre tracé et programmation et qui oppose, selon les termes du géographe Pierre George, les défenseurs d'un « urbanisme de plan » aux partisans d'un « urbanisme de recherche » ⁴⁵⁹.

Sans doute Bardet souhaite-t-il prendre parti dans ce débat lorsqu'il précise, pour l'application du plan, qu'il faut partir du « fait », non du « plan », et laisser le fait suggérer un assouplissement ou une rectification du programme, le plan devenant avant tout « un instrument d'éducation pour l'initiative privée, les organismes publics et semi-publics, et [...] les agents d'exécution du Bureau permanent d'urbanisme qui devront les mettre en œuvre⁴⁶⁰. »

Ainsi, le concept d'unité de voisinage issu de l'urbanisme anglo-saxon est, on pourrait dire, instrumentalisé dans un débat corporatiste. Cet *enjeu de pouvoir*, qui dépasse certainement celui de la simple transmission des savoirs urbains, explique donc en grande partie l'insistance remarquable des trois rapports de l'IAURP, celui de Jean-Eude Roullier tout comme ceux élaborés par Pierre Merlin et Pierre Guertin, sur les documents de travail et les méthodes, c'est-à-dire sur les savoir-faire urbains, des Britanniques.

⁴⁵⁸ Frédénucci, Jean Charles, « L'impératif de la méthode de l'actualisation de l'urbanisme », dans Valdelorge, Loïc (sous la direction de), *Elements pour une histoire des villes nouvelles. Programme d'Histoire et d'Evaluation des villes nouvelles*, Manuscrit Université, Paris, 2005

⁴⁵⁹ Ibid.

⁴⁶⁰ Bardet, G., *L'urbanisme*, Paris PUF, 1959, p59

B.3. Les méthodes de Buchanan reprises par les agents de l'IAURP

En introduction du rapport sur les villes nouvelles britanniques, Pierre Merlin, tout comme le fait Robert Auzelle, différencie le rôle du « plan directeur » par rapport à celui du plan masse. Le plan directeur organise et localise sur le long terme, le plan masse et les plans de détail se préparent au jour le jour.

Les villes nouvelles eurent chacune un plan directeur qui présente, à un niveau de détail assez poussé, l'organisation spatiale des différentes unités fonctionnelles et la localisation des équipements. L'expérience allait montrer que la réalisation bien qu'échelonnée sur près de 20 ans allait suivre de près ces plans directeurs. Les plans masses et les plans de détail sont au contraire préparés au jour le jour par l'organisme chargé de construire la ville nouvelle, alors que le plan directeur avait été établi par des consultants.⁴⁶¹

Ces plans, qui déterminent d'une part les volumes, les espaces, les dessertes et les densités (plan masse) et d'autre part les constructions elles-mêmes dans leurs détails (plan de détail) ne doivent jamais être préparés trop longtemps à l'avance afin de pouvoir être adaptés à un genre de vie et à une conception architecturale évolutive.⁴⁶²

La notion de flexibilité revient régulièrement pour justifier la distinction entre ces plans. Le plan masse, associé à une rigidité de développement, n'est ainsi établi qu'au dernier moment. « La commission Reith établit une distinction entre le plan directeur et le plan de détail. Elle se sert de cette distinction pour introduire la notion de flexibilité.⁴⁶³ »

La flexibilité du plan est, à l'instar des moyens administratifs et financiers mis en place par les Anglais pour la construction des villes nouvelles, l'un des grands enseignements de l'expérience anglaise. La compréhension des villes nouvelles britanniques permet donc aux Français d'intégrer l'idée d'un usage du plan directeur comme plan de composition, à la place du plan masse, le plan directeur étant le plan de la composition globale de la ville et le plan masse celui des unités.

La différence entre ces deux plans est liée à l'échelle d'intervention, mais aussi à la hiérarchie des éléments de la ville. Réseaux primaires et secondaire, voies ferrées, eau et assainissement, topographie, emplacements, relèvent du plan directeur, tandis que la desserte locale relève du plan masse.

[Le plan directeur] doit être préparé en tenant compte des routes, des voies ferrées et des voies d'eau préexistantes et aussi en fonction du drainage naturel du terrain. Ce plan doit spécifier l'emplacement relatif des différentes zones fonctionnelles (commerciales, scolaires, etc.) et, compte tenu de leurs relations respectives, la localisation des voies primaires et secondaires (c'est-à-dire à l'exception des voies de desserte locale et immédiate qui relèvent du plan de masse), celle de la station de chemin de fer, et les principaux éléments des réseaux d'eau et d'assainissement.⁴⁶⁴

⁴⁶¹ CDU-42727-/ IA-1839/ *Les villes nouvelles en Grande Bretagne*, op.cit., pp. 4-5

⁴⁶² Ibid. p35

⁴⁶³ Ibid. p32

⁴⁶⁴ Ibid. p33.

Il est cependant clair, dans l'esprit des auteurs des rapports, que le plan directeur reste un plan de *composition* et non simplement un plan d'orientation à long terme. C'est un document intermédiaire entre le plan de structure tel que celui de la région île de France et les plans masse. La définition spatiale globale de la ville revient à ce plan et non à un plan masse.

Disons, pour simplifier, que schéma de structure et plan directeur appartiennent en réalité à deux échelons différents dans la hiérarchie des plans : plan national, plan régional, schéma de structure, plan directeur, plan de masse, plan de détail. Ces différentes positions dans la hiérarchie déterminent en outre des termes et des buts différents : le schéma de structure est un plan d'orientation à long terme destiné essentiellement à coordonner l'action des ministères tandis que le plan directeur fixe la composition et l'échéancier à court terme.

De plus, alors que le schéma de structure est exécuté indifféremment en zone construite, en zone à construire (ville nouvelle) et en zone à ne pas affecter à la construction ; qu'il est accompagné d'une note explicative relativement sommaire ; et qu'il ne prévoit que les grands équipements d'ordre régional, le plan directeur des villes nouvelles anglaises est dessiné sur un terrain relativement vierge, est accompagné d'un ordre de réalisation assez précis (par exemple, à Harlow) et prévoit les équipements locaux de toutes nature et leur emplacement.

En outre, et par conséquent, ce serait dans le niveau de détail des indications que ces plans différencieraient le plus, dans leur expression graphique comme dans le rapport qui les accompagne.⁴⁶⁵

Le plan directeur et le plan masse sont préparés en deux temps, par différents acteurs. Les corporations font appel à un consultant extérieur (un « urbaniste », est-il précisé) pour l'établissement du plan directeur, alors qu'elles élaborent elles-mêmes les plans masse et les plans de détails. La corporation peut solliciter des architectes privés pour l'élaboration des plans de détail pour trois raisons : d'une part, le personnel peut manquer au sein de l'organisation ; d'autre part, afin d'obtenir une variété de composition des logements ; enfin, les architectes privés sont considérés plus aptes à produire une « conception architecturale de l'heure ». L'urbaniste responsable du plan directeur devient, après l'acceptation du plan, un conseiller.

La préparation des plans directeurs ne se fait pas sous forme de concours, chaque Development Corporation choisissant son propre urbaniste dont les services sont retenus, après l'acceptation du plan directeur, en tant que conseiller.

La corporation entreprend elle-même, dans ses bureaux et à l'aide de son propre personnel, l'élaboration des plans de masse et de détail. La composition se fait au fur et à mesure que se développe la ville nouvelle.⁴⁶⁶

⁴⁶⁵ Ibid. pp.33-35

⁴⁶⁶ Ibid. p.35-36

Le rôle de l'architecte « conseiller » est aussi de garantir une certaine cohérence de bâti, à travers le contrôle des constructions. Le principe n'est pas qu'un architecte soit maître d'œuvre de l'ensemble, mais de permettre une certaine variété dans le cadre d'une unité architecturale.

Quoique les urbanistes des villes des trois villes nouvelles étudiées en détails (Crawley, Harlow et Cumbernauld) soient tous architectes de formation et « jouissaient d'une renommée particulière sur le plan professionnel.⁴⁶⁷ », on notera que pour ce qui concerne les travaux des Britanniques contemporains à leur étude, les auteurs insistent sur la pluridisciplinarité des équipes et manifestent une véritable fascination pour l'ingénieur-urbaniste Colin Buchanan. Ces travaux britanniques ne sont plus l'œuvre d'un architecte mais de bureaux d'étude privés. Ce type de regroupements de compétences correspond aussi à l'organisation du LCC pour la ville nouvelle de Hook, mais cette ville nouvelle n'est que rarement mentionnée dans ces études. Elle apparaît simplement comme un exemple relié à celui de la ville de Cumbernauld.

L'étude de l'IAURP sur l'aménagement de la région de Londres réalisée par Pierre Merlin et Pierre Guerin en 1966 présente des projets qui appartiennent à la troisième génération de villes nouvelles. Elle rend donc compte de pratiques urbanistiques contemporaines à la démarche des Français. Ces pratiques diffèrent de celles des années 1950, c'est-à-dire celles des premières générations de villes nouvelles. L'enjeu de la flexibilité des plans est au cœur des problématiques conceptuelles. La flexibilité n'est plus gérée par la sectorisation des unités de voisinage, car la troisième génération de villes nouvelles associe unité de voisinage et rigidité de plan.

Il n'est plus question non plus, dans cette deuxième étude de l'IAURP, de plan masse *versus* plan directeur, mais de documents pour une politique d'aménagement total du territoire, une pensée globale. Le géographe Claude Chaline, dont le terrain d'étude à la fin des années 1960 est la Grande-Bretagne, tout comme Pierre Merlin et Pierre Guerin, explique cette évolution en opposant la pensée « par le plan masse » des premières villes nouvelles à un *environmental planning* qui prendrait en compte « l'incapacité de prévoir ».

⁴⁶⁷ Ibid. p37 et *Cahiers de l'IAURP*, volume 8, p18

A une phase de « Master planning », il est de bon ton de substituer un « Permissive planning » et un « Environmental planning ».

D'une part, on insiste sur la nécessité d'une réadaptation permanente, d'un aménagement continu, en fonction d'une conjoncture riche en innovations et cadrant mal avec la périodicité des plans d'urbanisme quinquennaux. D'autre part, au cadre physique trop parfaitement achevé des réalisations urbaines antérieures à 1960, on s'efforce de substituer une organisation spatiale assez souple pour permettre les réajustements nécessaires à une évolution que l'on est dans l'incapacité de prévoir.⁴⁶⁸

Au centre de la discussion de cette deuxième livraison de l'IAURP consacrée au contexte britannique, se trouve la *South East Study* publiée par le ministère du logement. Cette étude de 1964 considère le développement de Londres dans une vision plus générale, en relation avec la région du Sud Est de l'Angleterre. La création de villes nouvelles appartient à un dispositif d'aménagement qui prévoit aussi l'extension de villes existantes d'une certaine importance.

Le ministère, à la suite de cette étude, consulte plusieurs bureaux d'études privés afin d'évaluer les possibilités d'extension ou de création de villes. Il met ainsi en place la pratique d'un nouveau type d'étude : « l'étude de faisabilité ». La difficulté qu'ont les Français à traduire ce terme laisse penser qu'il n'y avait pas en France une pratique des études de faisabilité. Le terme est traduit par une périphrase : « Les études de la possibilité des opérations d'urbanisme envisagées », associée à une note en bas de page : « Etudes dites de « feasibility ». Dans la suite du texte, soit le terme « faisabilité » est mis entre guillemets soit le terme anglais est utilisé (et mis en italique). Le traducteur pour l'IAURP de l'étude de Buchanan pour le Sud Hampshire note par exemple :

Avant toute étude de schéma de structure ou de plan directeur, l'étape préalable de la « feasibility » [sic] paraît déterminante aux aménageurs anglais :

- examen des critères complexes qui peuvent imposer et définir des limites à l'ampleur de l'urbanisation
- test des diverses hypothèses d'urbanisation possibles.

L'étude de faisabilité semble aussi une donnée nouvelle pour les Anglais, selon M. Thomson, un associé de Colin Buchanan en charge de l'étude du South Hampshire. Alors que la pratique de l'urbanisme au sein du LCC passe par des tests de capacité qui s'apparenteraient à des études de faisabilité, il affirme que ces études n'existaient pas non plus en Angleterre.

⁴⁶⁸ Claude Chaline, *L'urbanisme en Grande-Bretagne*, Armand Colin, 1972, p.53

L'exemple du Hampshire du Sud est ce que nous appelons une étude des possibilités de réalisation. Or on n'avait jamais entrepris une étude de ce genre dans notre pays auparavant, et nous avons passé une grosse partie des 18 mois qui nous étaient accordés, à essayer de découvrir précisément ce qu'était une étude de possibilité de réalisation, de « faisibility » [sic]⁴⁶⁹.

Les attentes liées à cette commande ne semblent pas complètement établies par le ministère. Une marge d'interprétation est laissée à chacune des équipes en charge de ces études de faisabilité. Dans le cadre de cette commande, chacune des équipes met ainsi au point une démarche propre pour évaluer plusieurs options de développements. Une partie de leur rapport explicite cette démarche. Les questions méthodologiques sont ainsi présentées comme un résultat de leur travail, ce qui intéresse particulièrement les acteurs de la planification des villes nouvelles françaises, très réceptifs aux enjeux de méthode. A propos de la première étude d'Ipswich, rédigée par l'agence L.G. Vincent et R. Gorbing, on peut lire :

Le bureau d'architecture et d'urbanisme chargé des études de *feasibility* pour cette ville a publié un rapport à l'aide duquel on peut facilement retracer la démarche qui a été suivie pour l'élaboration des propositions. L'équipe du bureau de MM L.G. Vincent et R. Gorbing a d'abord analysé l'agriculture, paysages, géologie et communications au niveau de la région d'Ipswich ; ensuite population, industrie, emploi et services publics. Cette première phase s'est terminée par l'étude du centre de la ville et l'analyse de ses activités. Compte tenu du résultat de cette première phase d'enquête, l'analyse des zones possibles d'extension immédiate a suivi : le résultat de cette analyse démontre qu'il y a quatre directions ou emplacements possibles pour le développement éventuel de la ville. [...] Chaque emplacement est représenté sous forme de zonage qui, dans l'esprit des planificateurs, ne semble pas être un emplacement définitif et immuable mais plutôt être une direction possible du développement (l'emploi de flèches dans la représentation des zones semble très indicatif de ce désir). Avant de passer à l'élaboration des propositions d'aménagement proprement dites, le bureau d'étude a d'abord analysé les besoins éventuels et les solutions à prévoir dans le domaine des services publics, des communications du logement et de l'emploi et, enfin, des équipements sociaux et culturels.⁴⁷⁰

La phase d'enquête est mise en valeur ainsi que la démarche d'évaluation des possibles. Le résultat de l'enquête mène à plusieurs schémas possibles d'expansions qui sont comparés et discutés.

La suite de l'étude de faisabilité s'ouvre sur un plan d'urbanisme qui est confié à un autre bureau d'études, celui de Shankland et Cox, « un des plus importants bureaux

⁴⁶⁹ Colin Buchanan, in « Conférence prononcée par Colin Buchanan, Mr Thomson [sic] Mr. A. Mc Culloch. Colloque organisé par Seretes à l'occasion de son rapprochement avec Colin Buchanan and Partner de Londres, le 25 mars 1968 au Château de la Jonchère à Paris. », in *Cahier SERETES*, Juin 1968 n°1, p.7

⁴⁷⁰ Merlin, P., Guertin, P., *L'urbanisme dans la région de Londres et l'aménagement du territoire*, IAURP, Direction des Etudes et Recherches, Direction des Etudes d'Aménagement et d'Urbanisme, 1966, p71

privés d'urbanisme en Grande Bretagne » est-il précisé. Shankland et Cox évaluent eux aussi différentes possibilités de schémas d'expansion sur la base d'une analyse géographique et économique. Mais les deux études aboutissent à des conclusions différentes.

On notera cependant que cette étude conduit à des conclusions fondamentalement différentes de celles de l'étude de « feasibility » qui l'a précédée bien qu'elle utilise des méthodes analogues. On peut dès lors douter de l'utilité de deux études successives.

En revanche, alors que le bureau en charge de l'étude de faisabilité ne semble pas privilégier une solution particulière, Shankland & Cox argumentent, eux, en faveur de l'une des solutions disponibles, qui envisage une croissance linéaire par opposition au schéma radio-concentrique. Le développement linéaire reçoit effectivement un fort soutien au milieu des années 1960. Les Français apprécient particulièrement la discussion sur les différents schémas théoriques de développement.

La deuxième étude présentée est celle du bureau de Colin Buchanan, pour une ville nouvelle entre Portsmouth et Southampton. Le rapport sur l'automobile tout juste publié, Buchanan prépare une étude pour le ministère du logement, la « *South Hampshire Study* » (commanditée en 1964 et publiée en 1966), qui porte sur l'implantation de villes nouvelles dans le Sud de l'Angleterre. L'équipe, est-il précisé, est composée de différents corps de métiers.

A cet effet fut mise en place pendant dix-huit mois une équipe d'urbanistes composée de 6 architectes, un géographe, deux planificateurs, 3 ingénieurs, un mathématicien qui travaille en collaboration avec une agence d'économistes conseils et divers autres consultants.⁴⁷¹

L'étude de Buchanan pour cette ville nouvelle associe à l'enquête de terrain et à l'analyse comparative de possibles développements, qui font parties du dispositif des deux autres bureaux d'études cités, une discussion sur des schémas théoriques de développement. Buchanan interprète donc la commande, celle d'une étude de faisabilité, comme l'évaluation de « modèles », c'est-à-dire de variantes théoriques de structures urbaines. Leurs performances au regard d'évolutions possibles sont d'abord testées abstraitement puis elles sont mises à l'épreuve en situation, c'est-à-dire appliquées à un territoire précis. C'est là une méthode « originale » qui intéresse particulièrement les Français.

⁴⁷¹ Ibid. p82 et *Cahiers de l'IAURP*, Volume 8, p27

La méthode travail elle-même fut originale : un tiers de la période d'étude fut consacrée à l'étude de la situation actuelle et des possibilités qu'elle présente ; un tiers à l'étude de schémas théoriques de développement urbain ; un tiers seulement à l'application du schéma considéré comme le meilleur à l'extension projetée qui était apparue, lors de la première étape, comme possible. Le volumineux rapport qui fut le point de ces recherches est passionnant tant par les méthodes utilisées que par les propositions qu'il contient. Une minutieuse analyse géographique, économique et démographique décrit dans les moindres détails non seulement le « corridor » où est prévu le développement mais une zone d'étude plus vaste. Cet examen n'est pas fait pour la seule satisfaction d'effectuer une description aussi complète que possible d'un état qu'on se propose de modifier, mais aussi pour examiner comment la croissance projetée peut être supportée sans inconvénients majeurs. [...]. La partie la plus originale du rapport est certainement l'analyse de quelques schémas théoriques de développement urbain, effectué en vue de la sélection du meilleur de ces schémas.⁴⁷²

L'étude de l'équipe du professeur Buchanan et de ses collègues (qui a travaillé sous la direction de P. William Thomson) a réalisé une des plus intéressantes études urbanistiques publiées à ce jour. Il y a beaucoup à en retenir. La méthode d'abord qui consiste à n'aborder la « planification physique » de la zone étudiée qu'en dernière phase de l'étude, longtemps après le début des études générales (auxquelles participent les architectes) et des études de structure urbaine théorique (qui associent géographes, économistes, démographes et sociologues), l'apport des études urbanistique théoriques à un problème concret de planification régionale également.⁴⁷³

Les Français mettent, d'une part, en évidence la démarche spécifique de l'étude de faisabilité : l'évaluation d'hypothèses basées sur une analyse de l'existant, des besoins et des potentiels d'une situation, ainsi que la comparaison de ces hypothèses. D'autre part, ils sont particulièrement intéressés par la discussion de modèles théoriques de développement, avant leur application à une situation territoriale.

Il est frappant de constater que l'intérêt des Français se porte plus encore sur la méthode de conception elle-même que sur le concept de « ville véhiculée ». L'étude de Buchanan initie pourtant le troisième type de villes nouvelles. Elle définit un modèle de ville qui met en avant le processus de développement et l'immersion dans un territoire. Buchanan précise que la structure de la ville schématisée se plie à la topographie et aux éléments naturels, de façon à tendre vers la disparition lorsqu'elle est vue du ciel.

*It may be argued that what we have proposed is nothing more nor less than a 'sprawl' or a 'suburbia'. We would reject these terms in as much as they contain various innuendoes, but there is no doubt we are suggesting a dispersed, but structured and landscaped city with a new kind of urban texture.*⁴⁷⁴

Voici la transposition en français de ce passage par l'IAURP :

⁴⁷² Ibid. p80 et *Cahiers de l'IAURP*, Volume 8, p27

⁴⁷³ Merlin, P., Guertin, P., *L'urbanisme dans la région de Londres et l'aménagement du territoire*, op. cit. p85

⁴⁷⁴ Buchanan, « South Hampshire Study », *Ekistics*, vol 23, n°139, june 1967, p 323

Quand la structure est appliquée au site, le modèle et la grille n'apparaît plus aussi rigide. On n'a aucunement cherché à dessiner un plan. Toutefois, on a suivi certains principes :

- rompre avec la notion d'urbanisation de densité serrée sur l'ensemble du terrain.
- diversifier les densités, etc.
- permettre l'évolution de la demande croissante pour une plus faible densité.

A la critique, qui serait objectée de ne faire ni plus ni moins qu'une banlieue, nous répondrons que nous suggérons une urbanisation dispersée mais structurée et « paysagée » avec un type nouveau de morphologie urbaine.⁴⁷⁵

Il est intéressant de comparer les termes employés par l'IAURP avec ceux de la traduction de la SERETES :

On prétendrait à tort que ce que nous proposons n'est qu'une « suburbanisation » ou un « saupoudrage », car s'il n'est pas douteux que nous suggérons une cité apparemment dispersée, nous y apportons une structure, un paysage et une nouvelle sorte de tissu urbain.⁴⁷⁶

En décembre 1967, des membres de l'IAURP rendent visite à Buchanan & Partners⁴⁷⁷. Le compte-rendu de leur visite porte essentiellement sur le projet de South Hampshire. Il est noté que dix-neuf hypothèses d'accroissement démographique ont été envisagées et qu'une telle démarche d'analyse nécessite l'utilisation d'ordinateurs. Certains termes du compte-rendu appartiennent au registre de l'informatique et des disciplines apparentées, par exemple celui d'« études de simulation ». Trois types de structures urbaines (radioconcentrique, linéaire et en grille) sont possibles « d'après les mathématiciens ». Sont discutés les « test de fonctionnement ». Le critère d'étude retenu est la flexibilité.

La description faite par Pierre Merlin de la méthode de Buchanan dans le cadre de son étude sur la ville nouvelle de Llantrisant dans le bulletin 7 de l'IAURP⁴⁷⁸ relève aussi d'une approche en termes de traitement de l'information.

L'étude effectuée approche la perfection, comme beaucoup de ces études dans lesquelles se sont spécialisées quelques agences britanniques d'urbanisme, Colin Buchanan and Partners entre autres. On en soulignera seulement un aspect : six schémas ont été établis, trois de forme linéaire, trois de forme plus concentrée. Pour les tester, une méthode assez simple dans son principe a été retenue: six objectifs d'importance variable, ont été identifiés et plusieurs critères de notations imaginés pour chacun. La comparaison des notes globales pour chaque objectif permet, sans recours à une méthodologie complexe, de faire apparaître aisément le schéma le plus favorable. Celui-ci fait ensuite l'objet d'une analyse détaillée, y compris sur le plan financier et sur celui de l'échéancier.

⁴⁷⁵ Cahiers de l'IAURP, Volume 8, p 11

⁴⁷⁶ Cahiers Seretes n°2, novembre 1968, p4

⁴⁷⁷ Le compte-rendu de cette visite se trouve notamment dans le fond de la Mission du Vaudreuil.

⁴⁷⁸ Bulletin de l'IAURP, n°7, 1 trim 70, p25

Les notes prises par les membres de la mission du Vaudreuil sur le rapport de l'agence de Buchanan pour la ville de Llantrisant mettent aussi l'accent sur la démarche de conception de celui-ci⁴⁷⁹. Seule la partie du rapport qui décrit les critères et la procédure de jugement d'alternatives de formes urbaines est une traduction littérale de l'anglais. En revanche, c'est par un résumé sur quatre pages que sont exposés les grands principes du plan.

En 1968, la SERETES, qui produit de nombreuses études urbaines sur les villes nouvelles, organise un colloque avec l'équipe de Buchanan. L'intervention de Buchanan lui-même concerne en premier lieu la méthode de travail et ses collaborateurs décrivent différentes études du point de vue de la méthodologie. Buchanan distingue *six phases de conceptions* : 1. Définition du « problème » ; 2. Définition puis collecte des données ; 3. Projections statistiques ; 4. Examen du projet à la lumière des chiffres obtenus ; 5. Mise au point de diverses variantes ; 6. Comparaison des variantes et développement de la meilleure variante.

La dimension « intuitive » de la démarche de conception semble gommée et peu considérée, pourtant Buchanan l'introduit dans son raisonnement. Lorsque Buchanan explique ce qu'il entend par « simulation », il note que celle-ci peut être utilisée de façon « intuitive » et rester féconde, mais le rôle de « l'intuition » est ici différent de son rôle ordinaire dans la conception, car il est réservé à la validation des scénarios urbanistiques :

La « simulation » est une méthode par laquelle on postule une situation et certaines hypothèses et par le raisonnement on déduit les conséquences logiques de ces hypothèses. Dans la croissance urbaine d'une sous-région, la simulation peut-être utilisée pour tester le type de développement. Dans cette partie de l'étude nous étudions, par une simulation purement intuitive, les effets de différentes politiques⁴⁸⁰.

De manière générale, Buchanan met en valeur le caractère théorique, abstrait et conceptuel de son approche, par contraste avec des méthodologies plus fondées sur l'observation.

L'importance de la dimension théorique est aussi soulignée à plusieurs reprises dans la retranscription faite par les agents de l'IAURP de leur visite dans l'agence de Buchanan. Il est noté à propos de la « grille directionnelle », qui est le schéma choisi

⁴⁷⁹ IFA-ATM1537/ Rapport sur Llantrisant remis à la MEVN le 10 mars 1970

⁴⁸⁰ « Colloque organisé par Seretes à l'occasion de son rapprochement avec Colin Buchanan and Partner de Londres » *Cahiers Seretes* n°1, juin 1968, p40

dans le cadre de cette étude : « Actuellement Buchanan remet un peu en cause cette théorie ». Le terme « théorie » revient un peu plus loin : « Autre théorie de Buchanan sur la circulation : existence d'une relation mathématique reliant les trois variables : l'accessibilité, l'environnement, le coût. » Pourtant, encore plus loin, à propos du schéma d'aménagement, on lit :

Le schéma n'est pas né d'une idée théorique (ce qui se produit fréquemment) mais c'est le fruit à la fois d'une analyse poussée des tendances naturelles du développement des 2 villes et de l'application au niveau du tissu urbain des principes précédents [...]. Le schéma sera réadapté au fur et à mesure que des tendances se feront jour. – Tests de changement de trame de base suivant variations économiques ou politiques, ont été réalisés, dans différentes hypothèses de simulations.

On pourrait se demander de quelle « théorie » il s'agit. Un schéma est-il une « théorie » ou un plan d'aménagement ? A quoi s'oppose ici la théorie, à la pratique ou à l'observation ? La représentation de la ville qui est sous-jacente à l'étude de Buchanan n'est explicitée en détails ni dans le compte-rendu de la visite de l'IAURP ni dans l'étude de Merlin et Guertin. Ce qui est mis en avant, c'est l'objectivation de l'analyse de données et une méthodologie prenant en compte des variables. L'approche de Buchanan est fondée sur l'évaluation de scénarios et mesure la capacité des différentes solutions envisagées à résoudre le problème posé. Par contraste avec un jugement fondé sur la subjectivité assumée (« le goût ») et l'autorité reconnue du concepteur, Buchanan utilise la vocabulaire de l'évaluation objective et rationnelle, qui laisse peu de place pour des « intentions » et des « choix ». Il résume lui-même son travail de *planner* à cette seule démarche.

A la suite de nos travaux des dernières années, nous sommes de plus en plus trappés [sic] par la grande complexité de la planification urbaine et régionale. Aucun problème ne peut être résolu simplement avec un plan préconçu tel qu'on semblait encore le croire il y a quelque quinze ans au Royaume-Uni. La planification aujourd'hui consiste à analyser une série de systèmes extrêmement complexes, système de transports, des logements, des commerces de détail, système industriel, système de l'emploi... qui dans certains cas, par exemple aux Etats-Unis, sont rendus plus complexes encore en raison de phénomènes chargés de signification émotionnelles, comme la race, la couleur ou l'origine. Ces systèmes agissent et réagissent les uns sur les autres et constituent un tissu extrêmement complexe. Si l'on tire un fil, les autres sont également déplacés et l'ensemble même du réseau est déformé. C'est là le genre de matière que nous traitons⁴⁸¹.

Le choix d'une variante peut revenir à l'élus :

En effet devant plusieurs variantes si nous ne pouvons pas nous-mêmes dire qu'il y en a une ou deux qui sont préférables aux autres, nous devons l'exposer au client et en fin de

⁴⁸¹ « Colloque organisé par Seretes à l'occasion de son rapprochement avec Colin Buchanan and Partner de Londres » *Cahiers Seretes* n°1, juin 1968, pp.3-4

compte on s'aperçoit assez rapidement que le choix d'une variante est un problème politique qu'il appartient donc à des représentants élus de le résoudre⁴⁸².

Buchanan souligne la « contradiction » entre l'exercice de l'étude de faisabilité et l'approche du plan masse. Il s'agit uniquement de tester des « faisabilités » : une diversité d'alternatives doivent être explorées avant de dépenser du temps et de l'argent à préciser le détail d'un « *physical 'master plan'* »⁴⁸³. Il s'efforce donc de ne pas produire de plan masse :

*With the notion of testing feasibility strongly in mind, we have tried to avoid basing our approach on preconceived ideas of where development should go, or on « gimmick » ideas about urban form, or on a search for sites which offers interesting architectural opportunities but little else. We isolate problems, we investigate alternative possibilities depending on circumstances, and we propose a course of action in broad terms. But we have been at pains not to produce a « master plan », which would have been inconsistent with a feasibility study; in fact our ideas are presented in diagrammatic form throughout.*⁴⁸⁴

Le rédacteur du bref compte-rendu de la visite de l'IAURP chez Buchanan note à propos de cette question de représentation : « Pour éviter que les gens considèrent les données du Schéma directeur comme précises, ils ont montré en même temps les plans d'aménagement de détail du tissu. »

Selon Chaline, le *Town and Country Planning Act* de 1968 intégrera ce dispositif, en introduisant

le concept de Structure Plan, c'est-à-dire l'ensemble de données dynamiques sur lesquelles un contrôle et des options peuvent être pris et devant servir de trame générale à des plans plus précis pour chaque cas particulier.

Il rend compte de la démarche urbanistique que développe Buchanan dans son rapport sur la *South Hampshire Study* :

L'urbanisme est de moins en moins matière de décisions précises à appliquer obligatoirement et de plus en plus une affaire d'idées associées à une politique soumise à constante révision, dans laquelle de temps en temps la réalisation d'un projet s'impose, où semble simplement souhaitable, pour autant que l'esprit humain puisse en juger.⁴⁸⁵

De cet examen des articles de revues françaises et des rapports des agents de l'IAURP, il ressort ainsi que leurs auteurs s'emparent de la tradition urbanistique britannique d'après-guerre, dans l'objectif de renouveler les doctrines urbaines (*Architecture*

⁴⁸² Ibid., p4.

⁴⁸³ Buchanan and Partners in association with Economic Consultants Limited, *South Hampshire Study, Report on the Feasibility of Major Urban Growth*, Volume I, London, HMSO, 1966, p8

⁴⁸⁴ Ibid.

⁴⁸⁵ Cité dans Chaline, Claude, *L'urbanisme en Grande Bretagne*, Armand Colin, 1972, p74

d'Aujourd'hui) ou une pratique de l'urbanisme et ses méthodes (*Urbanisme* et IAURP). Leurs auteurs sont, en particulier, sensibles au type d'argumentation qu'ils y trouvent. On peut lire dans ces textes, en lien avec la distinction de Pierre George entre urbanisme de recherche et urbanisme de plan, l'intérêt profond des concepteurs français de villes nouvelles pour la programmation et l'exigence rationnelle qui caractérisent l'approche britannique. Le travail sur des hypothèses qu'il s'agit de classer et d'analyser change en profondeur le statut et la démarche du concepteur, qui se met ainsi à distance de sa production pour l'évaluer.

Conclusion

Le recensement des ouvrages dans les bibliothèques et le fonds IAURP a montré que les productions théoriques des professionnels britanniques étaient largement diffusées en France. Même si les *plans* élaborés par le milieu professionnel anglais sont moins connus, les agents de l'IAURP y ont accès à travers leurs fonds. Ils visitent aussi les réalisations anglaises, rencontrent leurs acteurs et étudient avec attention leurs méthodes de travail.

La lecture des revues *Urbanisme* et *L'Architecture d'aujourd'hui* sur une quinzaine d'années met en lumière la bonne connaissance qu'ont les Français de la tradition du *town design*, de ses acteurs, de ses concepts ainsi que de ses méthodes. En revanche, la distinction fine entre les différents courants, reflétée par les différences de vocabulaire qui expriment des variantes, n'apparaît pas dans le contexte français. Cette tradition urbaine n'est désignée en français que sous le terme « urbanisme ».

Il ressort de mon analyse que l'intérêt des Français pour la tradition britannique relève surtout d'une volonté de rupture avec des savoir-faire urbains mis en pratique depuis l'après-guerre. Plus d'une décennie de débats sur le renouvellement des pratiques urbaines peut ainsi expliquer qu'au moment du lancement du programme des villes nouvelles, les membres de l'IAURP aient eu le sentiment d'avoir un nouveau savoir-faire à construire. À la fin des années 1960, les acteurs des villes nouvelles veulent rompre avec *l'urbanisme de plan*. Cette volonté n'est pas originale : elle est un héritage du discours de l'urbanisme officiel français déployé dans la revue *Urbanisme* depuis le début des années 1950.

Chapitre 2. Une mise en pratique exemplaire : Shankland et Cox à Cergy-Pontoise

Les grandes enquêtes menées par les agents de l'IAURP ont contribué à la diffusion de certains modèles étrangers en France. En plus des études sur les villes nouvelles menées par Pierre Merlin, de vastes enquêtes portent sur de nouveaux types urbains : équipements socioculturels⁴⁸⁶ 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 universités nouvelles et *community colleges* britanniques. À ces enquêtes s'ajoute l'intervention de bureaux d'études étrangers sollicités par l'IAURP durant la période de conception des villes nouvelles de la fin des années 1960. Le modèle du centre commercial de Northland, construit en 1954 par Victor Gruen et Larry Smith dans la banlieue de Chicago, fait ainsi partie des modèles les plus régulièrement évoqués dans les études de l'IAURP. En 1967, Victor Gruen sera sollicité par Jean Millier pour participer à l'élaboration des programmes des villes nouvelles⁴⁸⁷. Victor Gruen et l'économiste Larry Smith, qui ont formé une agence pluridisciplinaire⁴⁸⁸, interviennent ainsi dans l'aménagement, la localisation et 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. Le bureau d'études de Colin Buchanan, qui construit un partenariat avec la SERETES en 1968, est lui aussi sollicité, par exemple, par le groupe d'étude et de programmation du Pas-de-Calais dans le cadre de diverses études urbaines, dont l'élaboration du SDAU d'Arras en 1970⁴⁸⁹. Bernard Hirsch, directeur de la Mission de Cergy-Pontoise, sollicite quant à lui dès 1967 l'agence d'architecture de Shankland et

⁴⁸⁶ Korganow, A., Meehan, T., Orillard, C., *L'interaction Ville-équipement en ville nouvelle...*, op. cit.

⁴⁸⁷ Son point de vue (de juillet 1967) sur la création de centre urbain est retranscrit dans le volume 10 des cahiers de l'IAURP, p.25. « C'est pourquoi les nouveaux centres urbains doivent s'efforcer de créer un « Centre » intégré qui rassemble toutes les fonctions et permette des liaisons piétonnières entre les différents immeubles. ».

⁴⁸⁸ Korganow et alii, *op. cit.*, p94

⁴⁸⁹ Poulain, Bernadette, "Participation et Urbanisme : l'exemple de l'élaboration du S.D.A.U. d'Arras", Curapp, <https://www.u-picardie.fr/curapp-revues/root/5/poulain.pdf>; Colin Buchanan and Partners, *Arras, pour une politique d'expansion et d'Aménagement*, juin 1970.

Cox (S&C), pour assister les agents de la Mission dans la conception de la ville nouvelle.

La présence de Shankland et Cox à Cergy accompagne une volonté de rupture avec des savoirs faire urbains pratiqués depuis l'après guerre. 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 agents à la direction des études et recherches, auteurs des *Cahiers de l'IAURP*, le besoin de rompre avec les pratiques urbanistiques des architectes. 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 projets⁴⁹⁰. À cet élan s'ajoute un conflit entre professionnels⁴⁹¹, comme cela a été décrit dans le chapitre précédent. La pratique de l'aménagement dans le cadre des villes nouvelles s'oppose à celle d'une pratique associée au savoir-faire des architectes. C'est 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 quand il propose de profiter de l'expérience des Anglais afin de ne pas recommencer les tâtonnements et les erreurs des pionniers des villes nouvelles, et qu'il oppose les urbanistes français aux urbanistes britanniques.

Les urbanistes français, formés par l'Ecole 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.

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, MM. Douady et Lautenschlager, bien que tous deux architectes, s'approprient les critiques adressées par les géographes aux urbanistes-architectes, et

⁴⁹⁰ Vadelorge, Loïc, «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.

⁴⁹¹ Claude, Viviane, et Fredenucci, Jean-Charles, *Expériences professionnelles et effets de génération en villes nouvelles (1965-2002)*, op. cit.

dénoncent une position d'auteur, qu'ils qualifient de « démiurge autoritaire et génial », dans le cas notamment du projet 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. Ils illustrent ce type de plan à l'aide des schémas de Colin Buchanan issus de son étude sur le développement du Sud de l'Angleterre.

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 ». L'*architecte-aménageur* est un concepteur dont l'action n'est ni exclusivement réglementaire, ni celle d'un auteur.

Enfin, l'intérêt pour l'expérience britannique s'explique par les instructions très claires du Ministère, qui exigent de laisser aux sociétés privées une plus grande part d'initiative dans le développement de la ville nouvelle. Un enjeu pour le directeur de la Mission (Bernard Hirsch) est donc d'inciter des acteurs privés à investir à Cergy.

Dans ce contexte, l'agence Shankland et Cox est perçue comme un partenaire idéal. Leur démarche inclut un dispositif de réunions publiques, 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 estime 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.

L'expérience de Cergy-Pontoise n'est pas un cas isolé, mais un exemple parmi d'autres du transfert d'une pratique étrangère par l'intermédiaire d'acteurs privés. Ce cas est toutefois exemplaire car il s'agit de la transmission directe d'une pratique urbanistique britannique. Si S&C est un bureau d'études privé, ses deux acteurs ont acquis un savoir-faire au sein de grandes structures publiques. Tous deux y ont participé à la construction d'une nouvelle pratique de l'urbanisme. A travers la collaboration avec l'agence S&C, ce sont, en fait, les méthodes de travail de l'agence publique d'architecture du London County Council (le LCC), qui sont transmises aux acteurs des villes nouvelles. Au

début des années 1950, comme je l'ai expliqué précédemment, le département d'urbanisme du LCC cherche à codifier ses méthodes de travail afin qu'elles puissent être transmises en interne. On trouve dans les archives de Percy Johnson-Marshall, parmi de nombreux documents relatifs à l'organisation interne de la division urbanisme du département, des notes de synthèse sur les méthodes de travail mises en place au sein de la division. Deux sont de la main de Shankland lui-même. Elles préfigurent directement ses études sur Cergy-pontoise. Shankland joue clairement le rôle d'un agent de transfert entre les deux institutions.

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. Si l'intervention de Victor Gruen porte sur le développement d'un nouveau type architectural (le centre commercial), celle des deux Anglais implique une démarche urbanistique. Pendant les quatre ans de leur collaboration avec les agents de la Mission, l'agence de Shankland et Cox produit des rapports, mais elle assiste aussi les Français dans l'élaboration de directives d'aménagement. Shankland et un certain nombre de ses collaborateurs rencontrent périodiquement les agents de la Mission. Les échanges entre la Mission et l'équipe de Shankland et Cox montrent l'enthousiasme avec lequel les Français accueillent ses 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 la mission de 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.

Le cas de Cergy-Pontoise permet aussi d'évaluer la mise en application des réflexions développées par les agents au sein du bureau de la recherche de l'IAURP. Les acteurs impliqués dans la réalisation des villes nouvelles en banlieue parisienne sont également des agents de l'IAURP. C'est ce qu'exprime clairement le rédacteur principal du compte-rendu de la visite de l'IAURP à l'agence de Buchanan, M. "Lécureuil, Jacques", interviewé par Korganow en 2005 :

Moi ma théorie, non pas sur la notion d'équipement intégré mais sur l'apparition de la notion de programme architectural, c'est que celle-ci vient de l'IAURP, où a été en premier lieu définie et appliquée de façon très rigoureuse la programmation urbaine. Le schéma directeur, contrairement à ce qui se passait avant avec les schémas d'urbanisme, a fait l'objet d'études très poussées avant même de faire des plans. Il y avait cette direction des Études générales et des Recherches qui faisait **non seulement** les études de contenu, de cohérence entre l'emploi et la population, toutes les études en matière de transport, de migrations, toutes les études de définition des fonctions urbaines. Les cahiers de l'Institut donnent le résultat de toutes ces études principalement de contenu. 70 % sont des études de programmation et beaucoup moins d'aménagement urbain proprement dit. Moi mon idée, c'est que cette démarche qui a été instaurée par l'IAURP en termes de programmation urbaine a imprégné les gens qui par la suite dans les villes nouvelles ont fait de la programmation architecturale. Il y a déjà le fait que les programmistes, avant de travailler dans les villes nouvelles, ont travaillé à l'IAURP, donc ont été confrontés à cette démarche mentale consistant à définir le contenu, les fonctions urbaines, avant de définir les plans d'aménagement. Dans la mesure où les missions opérationnelles des villes nouvelles ont été de construire aussi des bâtiments, les équipements publics, pour le compte des collectivités, ces méthodes de programmation urbaine se sont étendues à la programmation architecturale.

Dans le chapitre précédent ont été identifiés trois objets de réflexion des Français dans leur analyse de l'expérience urbanistique britannique : une forme urbaine (l'unité de voisinage), la programmation et la démarche de conception.

L'histoire du développement de la programmation au sein des villes nouvelles a fait l'objet d'une étude détaillée menée par Alexis Korganow, Tricia Meehan et Clément Orillard, dans le cadre du programme interministériel de 2005 sur l'histoire et l'évaluation des villes nouvelles françaises. Les réflexions de l'IAURP sur la programmation prennent une dimension opérationnelle lorsque se forment des équipes de programmeurs au sein des Missions⁴⁹². Ces équipes sont le plus souvent constituées d'agents formés aux sciences humaines (géographes, sociologues ou diplômés en sciences politiques). André Darmagnac, géographe de l'équipe de programmation à Évry entre 1967 et 1976, confirme le rôle de l'expertise de l'IAURP acquise au travers de ses études à l'étranger :

Pour programmer les équipements, je ne connaissais pas grand-chose ; on travaillait beaucoup avec l'IAURP, qui avait à l'époque fait des études, qui était allé voir un peu partout en province et à l'étranger ce qui se faisait comme équipements⁴⁹³.

L'unité de voisinage comme forme d'organisation de la ville semble être un acquis. Les discussions portent sur la mise au point de la programmation de ces unités et sur leurs

⁴⁹² Korganow et alii, *op. cit.*

⁴⁹³ "Entretien avec André Darmagnac le 16 janvier 2004", Korganow et alii, *op. cit.* Annexe 2, p33

dimensions, comme le décrit Geneviève Machu, de l'équipe de programmation de l'EPA Marne :

Il y avait aussi toute une réflexion sur la centralité, la déclinaison entre des équipements centraux, des équipements relais. Il y avait eu un grand débat, qui avait eu lieu au groupe central entre Jean-Claude Ménighetti et Bertrand Ousset pour savoir si l'équipement de quartier se situait au niveau d'une unité de 1 500 ou de 600 habitants. On se posait des problèmes théoriques !

Ainsi sur les dossiers de ZAC de l'époque, tout le quartier du Lizard et son environnement ont été conçus comme ça : on avait un équipement central et dans la périphérie des unités de voisinage de 600 logements. Les unités de voisinage avaient toutes une école, une petite PMI, une halte-garderie, une petite maison de quartier, et quelques commerces. Quelques quartiers ont été faits comme ça : la Ferme du Buisson, l'allée des Bois. Ils avaient une petite maison de quartier, une halte-garderie et une petite PMI aux environs de l'école. L'organisation spatiale est également très cohérente. Ces quartiers sont très identifiés par le système de voirie. Ils ont une place centrale avec les équipements, entourée de grands collectifs puis d'habitat individuel. Cergy, dans ses premiers quartiers, me semble organisé un petit peu comme ça mais ce n'est pas la même taille de quartier. D'où les débats sur la taille idéale des unités de voisinage !⁴⁹⁴

La notion d'unité de voisinage (*neighbourhood unit*) n'appartient pas au vocabulaire usuel de Shankland et Cox, qui se sont opposés à ce dispositif pour leur projet de ville nouvelle à Hook. Mais ils utilisent néanmoins dans leurs recommandations l'ensemble des éléments caractéristiques du *neighbourhood planning* tel qu'il a été développé au sein du LCC pour le Grand Londres et présentée dans le Festival of Britain de 1951. A cette occasion, en effet, le LCC fait la promotion, comme je l'ai expliqué précédemment, de son savoir-faire à travers une exposition urbaine grandeur nature composée par le quartier de South Bank, sur lequel a travaillé Shankland, et l'unité de voisinage de Lansbury. Les principes du LCC se retrouvent dans les modèles de quartiers choisis par S&C pour illustrer le besoin d'une mixité des types de logement et d'un système de distribution en impasse pour les véhicules. Mais surtout le *neighbourhood planning*, codifié par les anglais dans les années 1940, est une approche *par la programmation* des questions urbaines impliquant le logement. S&C insistent ainsi sur la constitution de données pour établir les objectifs de population et sur la programmation. Mais plus généralement, la collaboration de l'équipe de la Mission de Cergy-Pontoise avec l'agence S&C relève de la mise en application du troisième point, c'est-à-dire l'expérimentation de nouvelles méthodes de conception.

⁴⁹⁴ "Entretien avec Geneviève Machu le 11 décembre 2003", Korganow et alii, *op. cit.* Annexe 2, p56

Du bon usage des directives d'aménagement

Bernard Hirsch sollicite les deux architectes en charge du dessin de la ville nouvelle de Hook, Graeme Shankland et Oliver Cox, pour formuler des recommandations dans le processus de construction de la ville nouvelle. Jean Coignet, architecte urbaniste de l'IAURP, était responsable du secteur nord de la région parisienne avant d'intégrer la Mission de Cergy-Pontoise. Il connaissait personnellement⁴⁹⁵ Shankland et Cox et les introduisit auprès de Bernard Hirsch. Forts de leur expérience au sein du LCC, Shankland et Cox sont, dans le cadre de leur collaboration avec les agents de la Mission, amenés à expliciter des méthodes de conception partagées par les professionnels britanniques. Ces méthodes et ces concepts, quoique communément utilisés par un groupe de professionnels, ne sont pas formalisés comme tel. Cet ensemble d'idées (*set of ideas*) n'est pas issu d'une théorie, selon Michael Welbank, le collaborateur de Shankland et Cox impliqué dans l'opération de Cergy-Pontoise. Il est partagé et appliqué « 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 work⁴⁹⁶.

J'ai montré dans le premier chapitre que l'« ensemble d'idées » qui forme la tradition urbanistique britannique se diffuse par d'autres canaux que les revues ou les ouvrages théoriques, et notamment par des *plans* de villes et des études urbaines (confondus sous le terme anglais *plans*). C'est une tradition d'ordre méthodologique, conceptuel et formel, que l'agence Shankland et Cox transmet au sein de la Mission de Cergy-Pontoise. Viviane Claude et Jean-Charles Frédénucci ont pointé la spécificité de cette méthode de travail, mise au point à l'occasion de la création de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Viviane Claude fait ainsi référence à l'implication des deux Anglais dans le processus de conception de la ville. Cependant, les questions qu'abordent Viviane Claude et Jean-Charles Frédénucci portent plus spécifiquement sur les métiers et les acteurs dans le contexte français. S'ils discutent les échanges de courriers de

⁴⁹⁵ Tout comme Bernard Hirsch, Bertrand Warnier, confirme que Jean Coignet avait « des liens très étroits avec les concepteurs de la ville nouvelle de Hook, qui était un nouveau modèle, jamais réalisé », Vincent, Jean-Michel, *L'Invention de la maîtrise d'œuvre urbaine, de la ville nouvelle aux ateliers*, Paris, l'Harmattan, 2012

⁴⁹⁶ Welbank, Michael, « Ideas for Export », *RIBA Journal*, septembre 1968

Welbank avec la Mission, aucune référence n'est faite aux rapports produits par Shankland et Cox, ni à la pratique de ces derniers en Angleterre. Mon objectif est donc ici un peu différent : il s'agit de décrire et d'évaluer la réception dans le contexte français de la tradition britannique du *town design*.

A.1. La tâche de l'architecte aménageur

La recherche de nouveaux modèles urbanistiques amène ainsi les acteurs impliqués dans la réalisation de la ville nouvelle de Cergy à se tourner vers des acteurs britanniques. Cergy devient un terrain d'expérimentation pour la mise en pratique de nouvelles méthodes issues de l'expérience urbanistique des Anglais après la guerre. La Mission de Cergy-Pontoise, qui s'adresse à des bureaux d'études spécialisés sur des questions précises, telles que l'équipement commercial du quartier de la préfecture ou les besoins en logements, fait aussi appel au savoir-faire de Shankland et Cox de 1967 à 1971. Cette commande donne aux Britanniques l'occasion d'explicitier leurs méthodes au travers de huit rapports établis durant ces quatre années⁴⁹⁷. Michael Welbank travaille au côté d'architectes de la Mission lors de séjours prolongés et de visites régulières. Plusieurs autres collaborateurs, ainsi que Shankland, rencontrent périodiquement les agents de la Mission au cours de ces années. Les échanges entre la Mission et l'équipe de Shankland et Cox montrent l'intérêt avec lequel les Français accueillent les recommandations des Anglais. Ils intègrent à leur pratique les méthodes et le vocabulaire des Britanniques. Durant les premiers mois de cette collaboration, les termes anglais sont adoptés tels quels dans les échanges au sein de la Mission. Par la suite, la traduction française des termes techniques est utilisée au quotidien par les agents.

Le récit de cette collaboration par Bernard Hirsch, dans son ouvrage *Oublier Cergy*, mérite d'être retranscrit ici :

Pourquoi recommencer les tâtonnements et les erreurs qu'ont connus tous les pionniers des villes nouvelles ? Essayons de profiter de l'expérience des Anglais, qui ont dix ans

⁴⁹⁷ Shankland Cox & Associates, *Town Planners and Architects, Ville nouvelle de Pontoise-Cergy, rapport 1-*, juin 1967- Aout 1970. A ces huit rapports s'ajoutent deux rapports qui ne sont pas étudiés dans le cadre de cette étude. Ces rapports 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. ».

d'avance sur nous. Et c'est ainsi que chaque mois les deux urbanistes-conseils viennent passer une journée à Cergy, et, à cette occasion, tous les problèmes sont évoqués sans arrière-pensées. Chacun s'exprime dans sa langue, car il est plus facile de comprendre que de parler une langue étrangère. Les séances de travail régulières ne dissipent pas tous les malentendus, et nous nous apercevons que les modes de pensée et les méthodes de travail sont très différentes de part et d'autre de la Manche. Pour aller au-delà d'un simple échange d'idées, un architecte du cabinet Shankland, Michael Welbank, s'installe pour un an à Cergy et travaille à plein temps dans l'équipe, à la même table que Mathieu. Cette expérience aura des résultats très féconds, mais dans un sens différent de nos idées d'origine. Nous pensions arriver à transposer les villes nouvelles anglaises dans le contexte français, et là, nous n'avons abouti qu'à des échecs, même lorsque nous avons construit une maison témoin, directement copiée sur un des modèles anglais. Aucun des plans de masse consciencieusement dessinés par M. Welbank n'a pu être réalisé, mais nous avons appris une méthode de travail qui est encore utilisée à Cergy et qui a été largement diffusée dans les autres villes nouvelles.

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.

“Qui habitera les logements, quels seront les revenus des familles, le nombre d'enfants, où travailleront-ils ?” : telles sont les questions que nous posent Shankland et Cox et nous sommes bien embarrassés pour y répondre. Une étude théorique est entreprise, qui montre que la nature des logements que nous construirons aura une influence sur la composition des familles qui viendront s'installer à Cergy. Mais inversement, il faut tenir compte de la demande solvable si nous ne voulons pas qu'un grand nombre de logements restent vides. Shankland et Cox font une étude complète des logements du quartier de Cergy, à partir de normes anglaises sur la taille des familles et sur l'éventail des revenus. Il nous faudra ensuite persuader les promoteurs d'appliquer ces résultats. Ce n'est pas un des moindres problèmes dans la construction des villes nouvelles, en France tout au moins, que d'essayer de faire partager ses idées et de transmettre sa volonté à ceux qui, en définitive, ont la responsabilité financière de la construction : promoteurs, commerçants, industriels.

[...]

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. Celle-ci doit être définie par des règlements ou des cahiers des charges mêlant interdictions et obligations : ne pas dépasser telle hauteur, la pente des toits aura tant de degrés, etc. Ces règles sont, ou bien trop vagues et permettent toutes les interprétations, ou bien trop strictes et interdisent toute initiative, engendrant ainsi la médiocrité et l'uniformité.

Shankland et Cox nous ont appris à rédiger ce que les Anglais appellent des *planning briefs* et que nous traduisons par “directives d'aménagement”. Les prescriptions sont limitées au strict nécessaire : le programme, la densité d'occupation du sol, etc., mais, parallèlement, la partie indicative est très détaillée, portant aussi bien sur les dispositions d'ensemble que sur des aménagements de détail qui jouent un rôle essentiel dans la perception d'un quartier. Des croquis suggèrent l'ambiance que les urbanistes souhaitent retrouver : le respect d'un vallonnement naturel, le dégagement d'un point de vue, les abords d'un cheminement pour piétons, le passage d'un bâtiment au-dessus d'une rue, le dessin d'une placette, l'enseigne des boutiques. Il s'agit non pas d'imposer un plan, mais de suggérer une atmosphère que l'architecte d'opération pourra retrouver en utilisant un vocabulaire très différent. Sa liberté de conception reste entière.

L'urbaniste, qui rédige les directives d'aménagement, les complète par un plan de masse destiné à montrer qu'il existe bien une solution au problème posé, qui tienne compte de l'ensemble des suggestions exprimées. L'architecte du promoteur est libre d'en présenter une autre, mieux adaptée à son tempérament. Un cahier de directives sera d'autant meilleur

qu'il permettra un plus grand nombre de solutions différentes.
En même temps que se perfectionne la méthode et que les urbanistes de la Mission de Cergy-Pontoise apprennent à rédiger les directives, l'étude de l'ensemble du quartier se met peu à peu au point.⁴⁹⁸

Les propos de Hirsch sont très clairs. Selon lui, c'est avant tout une « méthode » que leur ont enseignée Shankland et Cox. En réalité, plutôt que d'une « méthode » au sens strict, il s'agit là d'une « pratique », parce qu'on a affaire autant à des outils qu'à une approche de l'aménagement urbain.

Cette pratique répond aux positions de l'IAURP à l'égard du plan-masse comme outil de l'aménagement urbain. Hirsch oppose le dessin d'un plan-masse, issu de l'enseignement des Beaux-Arts, à une pensée du problème, qui cherche à en comprendre les données et illustre, au lieu de l'imposer, une solution à la question posée. Le plan-masse, pour lequel le savoir-faire est liée à un savoir d'architecte, est ici opposé à l'élaboration de cahiers des charges. Ce n'est plus un plan, mais un ensemble de documents qui permet à l'urbaniste de partager et de transmettre une « atmosphère » souhaitée à un architecte d'opération. Les prescriptions sont limitées au programme et à la densité, et le dessin détaillé quant à lui n'est pas contractuel. « Atmosphère » est un mot qui ne renvoie pas au dessin précis d'un plan. Le terme est lié à une perception de la ville depuis l'espace public ; le mot est orienté vers la description de points de vue. Il est suffisamment vague⁴⁹⁹ pour permettre un grand nombre de solutions et laisser de la liberté aux promoteurs. 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. Il s'agit donc, pour l'aménageur, d'élaborer des directives d'aménagement destinées aux différents maîtres d'œuvre, et non d'imposer un plan.

Hirsch et la Mission ont, d'autre part, traduit *planning brief* par « directives d'aménagement ». Les rapports produits par la Mission à la suite de sa collaboration

⁴⁹⁸ 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

⁴⁹⁹ 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

avec S&C s'intitulent par exemple : « *Directives générales d'aménagement du Quartier de la Préfecture* » ou « *Quartier de la Préfecture, Directives d'aménagement du Secteur Sud* ». Le remplacement du plan-masse par des directives d'aménagement est clairement lié à l'idée d'une diversification des projets et à celle d'une collaboration avec les acteurs privés dans la construction de la ville. Alors que Bernard Hirsch a pour instructions de laisser aux sociétés privées une plus grande part d'initiative dans le développement de la ville nouvelle⁵⁰⁰, cette méthode a pour spécificité le développement de l'organisation des échanges avec les promoteurs par le biais des directives d'aménagement.

L'une des spécificités de la tradition urbanistique britannique de l'après-guerre, dont l'expérience du Barbican Centre est certainement la plus belle démonstration, 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 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 plan⁵⁰¹.

C'est aussi une critique qu'ils feront aux agents de la Mission du Vaudreuil lors de leur visite en 1970. A leurs yeux, deux sujets fondamentaux pour entreprendre une ville nouvelle ne sont pas étudiés : les coûts et les transports en commun. Le rédacteur du compte-rendu de la visite de Shankland et Cox reconnaît cette lacune dans un commentaire personnel :

Ce sont là les deux questions le plus souvent posées par les visiteurs de la M.E.V et auxquelles nous ne pouvons jamais vraiment répondre.

En effet, ces « réticences à parler finance et économie » sont aussi reprochés à Jean-Paul Lacaze par le sous-préfet en charge d'encadrer le projet du Vaudreuil⁵⁰². Il semble

⁵⁰⁰ ADVO/1461W/294W/7-8/ Administration- comité de coordination 1968-1972, note du 5 mai 1969 « Directives du Ministre »

⁵⁰¹ ADVO/Shankland Cox & Associates, *Town Planners and Architects, Ville nouvelle de Pontoise-Cergy, rapport I-juin 1967*, p23

⁵⁰² Vadelorge, Loïc, *Retour sur les villes nouvelles une histoire urbaine au XXe siècle*, Paris, Créaphis, 2014, p292

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 D.A.J. Searle, géomètre expert de son agence, aussi impliqué dans le projet *Living Suburb*, 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. 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 ⁵⁰³ ». La tâche de l'urbaniste appelle les outils d'un dialogue que le plan-masse ne peut assumer. Les directives d'aménagement sont ainsi à l'image de l'aménageur public – fort et flexible, tel que le recommandent les Anglais.

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 lui⁵⁰⁴.

Dans cette approche, les questions majeures concernent la pensée stratégique, la prise en compte du développement temporel de l'opération et les questions de programmation. La pensée programmatique s'ouvre vers celle des directives d'aménagement. Ces dernières permettent, selon Bernard Hirsch, de rester ouvert aux évolutions, d'improviser tout en respectant une trame générale de développement. Voici comment Hirsch présente ce nouvel outil en 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.

⁵⁰³ 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.

⁵⁰⁴ Ibid.

Cette méthode a été maintenant expérimentée à plusieurs reprises à la satisfaction des promoteurs comme de la Mission, comme l'indiquent les exemples ci-après⁵⁰⁵.

Il est clair que l'usage de directives d'aménagement a pour dessein, aux yeux de Hirsch, la satisfaction des deux parties, public et privé. Il y a un lien entre le développement d'une méthode de conception et l'objectif que se donne la Mission : collaborer avec les acteurs privés. Un des objectifs du directeur de la Mission est d'inciter les promoteurs privés à investir à Cergy-Pontoise. Dans ce contexte, le plan-masse est vécu comme un obstacle à l'engagement d'acteurs privés, alors que la flexibilité sert cette dynamique. Voici l'un des exemples donnés par Hirsch :

Le contrôle qui s'exerce sur l'ensemble de la ville permet une souplesse d'intervention qui est la condition de la réussite. Grâce à un tableau de bord très complet, les corrections de trajectoire s'effectuent sans heurt : c'est ainsi que lorsque nous avons été amenés, pour satisfaire certains clients, à transformer en zones d'emploi des secteurs prévus pour l'habitat, et inversement, ou à proposer des implantations pour un parc d'attraction ou une exposition permanente de la construction, il a suffi de quelques heures pour analyser les répercussions de ces modifications sur la circulation, sur l'urbanisme et sur l'équilibre financier. Ainsi nous avons pu donner très rapidement des réponses positives à nos interlocuteurs.

Ainsi, sans plan de masse, avec une collaboration très souple adaptée à chaque cas particulier, il est possible de donner satisfaction aux acteurs publics et privés tous en respectant l'esprit général de la ville nouvelle. Il est important de noter qu'aucun client n'a été découragé ni par les directives d'aménagement ni par les surcharges foncières.

Inversement, le respect des directives d'aménagement par les promoteurs à l'échelle locale est un enjeu pour le directeur de la Mission. Dans le cadre de la consultation pour le centre commercial régional, il se réjouit que « parmi les offres reçues, deux d'entre elles respectent intégralement non seulement les directives mais aussi les clauses juridiques administratives et financières figurant dans le dossier ». Dans son exposé au colloque de 1969 sur les Centres urbains, il précise que l'un des trois clients potentiels, bien que sérieux, dynamique et compétent, est éliminé pour avoir refusé « le parti de la Mission » alors qu'il avait précisé un peu plus tôt dans son exposé que « seul l'esprit du plan de la Mission était impératif ». La conception du centre commercial est un exemple de collaboration entre l'aménageur et le secteur privé, comme le recommandent les Anglais. Mais contrairement à ce qu'affirme le discours du directeur de la Mission, ce n'est pas réellement un exemple de bon usage des directives d'aménagement puisque la

⁵⁰⁵ ADVO/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

Mission a le rôle de maître d'œuvre. A partir de septembre 1968, la SERETE-Aménagement (filiale de la SERETE, société spécialisée dans l'engineering, et de la SERETES, spécialisée dans les études économiques et urbanistiques) fera partie du groupement de promoteurs en charge de la première tranche du centre commercial régional. Confrontée aux directives d'aménagement, la SERETE sollicite Claude Vasconi, architecte de la Mission⁵⁰⁶, comme architecte concepteur du centre commercial jusqu'à l'obtention du permis de construire. La stratégie est payante puisque la SERETE obtient cette commande⁵⁰⁷.

La proposition faite par la SERETE-Aménagement a été un des arguments retenus pour confier à ce promoteur le centre commercial régional. Elle donne en effet à la Mission la garantie que le projet respectera les directives d'aménagement et s'intégrera au centre urbain de la Ville Nouvelle. En outre, pour la Mission comme pour M. Vasconi, la demande présentée par la SERETE est la preuve que le travail exécuté donne satisfaction à ceux qui seront les premiers investisseurs dans la Ville Nouvelle⁵⁰⁸.

Le contrat passé avec la SERETE-Aménagement prend la forme de prestations de service avec l'IAURP⁵⁰⁹. Vasconi reste un agent de l'IAURP. C'est ainsi une situation dans laquelle la mission d'architecte-aménageur se prolonge vers celle de l'architecte maître d'œuvre. C'est une mission « totale » où les directives d'aménagement n'ont pas grand sens.

La SERETES collabore avec la Mission dès 1965 sur l'étude de centres secondaires. Depuis l'épisode de la construction du centre commercial, elle entretient des liens étroits avec la Mission et l'IAURP. Les colloques organisés par la société, ainsi que les cahiers qu'elle édite, trouvent sans doute une audience parmi les agents de l'IAURP, s'ils ne sont en partie consacrés à ces derniers. En juin 1968 par exemple, peu après le colloque organisé à l'occasion du rapprochement de la SERETES avec Colin Buchanan, deux agents de la Mission de Cergy, MM. Douady et Lautenschlager, tentent de clarifier les éléments d'une méthode d'intervention en faisant appel à l'étude de Buchanan pour le Sud de l'Angleterre. Bien que tous deux architectes, Douady⁵¹⁰ et Lautenschlager se

⁵⁰⁶ Vasconi, qui a une formation d'architecte-ingénieur, avait travaillé dans l'agence de Frei Otto avant d'intégrer la Mission.

⁵⁰⁷ La société se développera par la suite grâce à cette stratégie de collaboration avec les aménageurs pour la réalisation d'opérations complexes comme les centres commerciaux. Cf. Korganow et alii, *op. cit.*

⁵⁰⁸ ADV0/1461W/294W/7-8/ Administration Mission (Interne) 1968-1970, note du 10 septembre 1969

⁵⁰⁹ Il propose aussi une augmentation de salaire de Vasconi de 500F par mois et une rémunération de l'IAURP fixée à 15000F par mois.

⁵¹⁰ Clément-Noël Douady est urbaniste ancien élève IUUP et STG 1962-63, Architecte DPLG -1966

démarquent par rapport à une pratique que le Britannique dénomme « conception d'architectes ». En phase avec les critiques adressées par les géographes aux urbanistes-architectes, ils dénoncent une position d'auteur « démiurge autoritaire et génial », à l'image de celle adoptée par les aménageurs de la zone A de la Défense.

Cette conception s'est traduite par un projet P avec plans, coupes et maquettes, figurant l'aménagement à un instant t, dit fin de l'opération, et fournissant un luxe de détails sur des éléments qui n'étaient précisés que globalement dans le programme, le plus souvent sans qu'ait été vérifiée l'aptitude de ces éléments à prendre une telle forme [...]. Tout laisse à penser que la valeur primordiale, dans cette étude, a été attribuée à la forme : la méthode d'étude, le rôle prédominant des architectes, le type de documents produits, la forme d'action poursuivie⁵¹¹.

À la prévalence de la forme, qui sera pourtant aussi critiquée par Michael Welbank, s'ajoute une conception inflexible, sans possibilité de phasage. À cette « attitude classique », les deux agents de la Mission opposent la flexibilité d'un plan ouvert qu'illustrent les schémas de Colin Buchanan pour le South East Study.

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 nouvelles⁵¹².

Douady et Lautenschlager ne semblent, quant à eux, pas particulièrement intéressés par le dialogue avec les acteurs privés. Ils paraissent surtout concernés par le renouvellement d'une pratique et l'invention de nouveaux modèles. Se pose à eux la question du rôle du dessin pour un aménageur qui doit rester ouvert aux évolutions possibles et dont la tâche est de faire faire plutôt que de faire. Les deux architectes de la Mission reprennent cette fois à leur compte les recommandations de Shankland et Cox. Le dessin sert à chiffrer le bilan financier, à tester les solutions possibles, à illustrer les possibles et à communiquer une image ou une « idée d'architecture ».

Il s'agit d'accepter cette évidence qu'il est impossible, en 1968, de prévoir exactement ce que sera le premier centre urbain de Pontoise-Cergy en 1980, et d'assumer néanmoins nos responsabilités en donnant, parmi d'autres documents, une illustration de ce qu'il pourrait être. [...] Pour renseigner les architectes d'opération et leurs clients sur le contexte qui leur est proposé : les infrastructures prévues, les formes que pourront prendre les programmes voisins, ainsi que la nature, les dimensions et le caractère des espaces non bâtis pour lesquels l'étude devra être poussée par nous avec un soin particulier et jusqu'à l'exécution. Il faudra aussi, l'expérience l'a prouvé, exprimer une idée d'architecture, des thèmes de recherches plastiques permettant d'orienter et surtout d'enrichir l'imagination des

⁵¹¹ ADVO/1461W/294W/7-8/ Administration-comité de coordination 1968-1972, Elements de Philosophie Opérationnelle. Forme et contenu, 25 juin 1968, p4

⁵¹² Ibid. p9

constructeurs qui semblent, hélas, en avoir parfois besoin. Mais notre responsabilité ne s'arrête pas là : il s'agit de prévoir, si possible, les diverses surprises qui nous attendent, et d'accepter par avance toutes les modifications au projet P qui pourront se faire en accord avec nos objectifs⁵¹³.

Ce texte illustre la volonté qu'ont les deux jeunes architectes de la Mission de clarifier l'attitude que doit avoir un architecte-aménageur. C'est un concepteur dont l'action n'est ni exclusivement réglementaire, ni celle d'un auteur. Les méthodes introduites par les deux Anglais sont justement issues de réflexions au sein du LCC sur le rôle que l'architecte doit tenir dans la conception urbaine. Le concept de *creative planning* permet aux agents du LCC, sous l'impulsion d'Arthur Ling, de clarifier leur position dans ce domaine. Comme le montre ci-dessous l'interview d'un des architectes de la Mission par Viviane Claude et Jean-Charles Frédénucci, il est évident que ces méthodes, pour les agents, répondent aux mêmes questions.

*C'est là où on a imaginé ces directives d'aménagement pour dire : « On est aussi dans le champ de la conception. Voilà, on est du côté de l'aménageur, du maître d'ouvrage, mais on est aussi dans le champ de la conception. Et c'est pas parce qu'on est dans le champ de l'aménageur que l'on doit produire que du réglementaire. » On s'est dit : « On essaie de hiérarchiser ce qu'on a à dire. Les contraintes : il y a une partie des choses qui peuvent faire partie du réglementaire, de l'imposé, les dessins précis. Il y a autre chose qui est la directive d'aménagement dont une partie n'a pas de valeur juridique mais une valeur incitative. » On disait : « On va expliquer aux gens comment on conçoit la ville, comment on veut faire la ville. Et ils vont adhérer et ça va être magnifique parce qu'ils vont travailler dans le même esprit que nous. »*⁵¹⁴

Bien que les expressions *creative planning*, *town design* ou *problem solving* n'apparaissent pas dans les rapports de Shankland et Cox, ces deux aspects de la méthode anglaise sont au centre de leurs recommandations. Les deux Britanniques 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 ». On reconnaît là les prescriptions de la loi de 1947 en Grande-Bretagne. Ils insistent aussi sur la constitution de données pour établir les objectifs de population. Une fois ces données établies, les architectes établissent des « alternatives » à l'aide de maquettes et

⁵¹³ Ibid. p6

⁵¹⁴ « Entretien avec Marcel Bajard », Claude, Viviane, Jean-Charles Frédénucci, *Expériences professionnelles ...*, op. cit.

de photographies. 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. On est bien en présence d'un processus de *problem solving*. Mon étude des archives des Percy Johnson-Marshall montre que ce sont là aussi très précisément les méthodes du LCC.

Il s'agit ensuite de préparer des « directives d'aménagement » (*planning briefs*) à l'intention des maîtres d'œuvre. Ces directives, qui précisent les exigences et les conditions du plan d'ensemble, doivent néanmoins être suffisamment souples pour admettre des modifications par rapport aux principes établis si elles aboutissent à une meilleure solution architecturale que celle envisagée en premier lieu. C'est l'établissement de directives urbaines qui est donc, aux yeux de Shankland et Cox, la clef de la qualité de la conception architecturale et d'un ensemble urbain. Le dessin et l'élaboration des directives s'apparentent à la démarche de planification en trois dimensions qui est au fondement du *creative planning*.

A.2. Les huit rapports de l'agence Shankland & Cox

Pour clarifier la compréhension qu'ont les agents de la Mission de la pratique des Anglais, il me semble utile de détailler ici le discours que Shankland et Cox tiennent aux Français. Leur intervention pour la ville de Cergy-Pontoise débute en juin 1967. En quatre ans, ils fourniront huit rapports.

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.

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*, une troisième pour dessiner la circulation dans les zones de logement.

Le troisième rapport, daté du 14 novembre 1967, répond à une demande des Français. Il 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. 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 rapport 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, se place dans la continuité du troisième et quatrième rapport. Il synthétise ces deux documents et donne des instructions sur l'aménagement des espaces extérieurs, « *residential environment* ».

Le dernier rapport, daté d'août 1970, est quant à lui dédié à la question des zones industrielles. À partir de 11 cas anglais, Shankland et Cox résument l'expérience anglaise en matière de zones industrielles.

Ces rapports sont rédigés en anglais, à l'exception du premier et du sixième, qui sont en français.

Le premier point d'analyse du projet de la Mission porte non pas sur sa pratique, mais sur ses conditions de production et de décision, son organisation et ses responsabilités. C'est avant tout l'organisation chargée de la production de la ville, de la commande, qui doit se doter des moyens nécessaires pour porter une opération complexe. Il importe tout d'abord qu'il y ait une continuité des agents impliqués, de la planification à la

réalisation, afin que le projet reste cohérent. Pour ce faire, il faut que tous ces agents soient étroitement intégrés à la Mission.

Les décisions prises en tout stade quelconque du processus doivent être soutenues par le travail des stades suivants, et non pas inversées par eux. Les décisions doivent être couramment soutenues pour assurer l'exécution dans l'esprit du plan et, à cet effet, les représentants de tous les stades doivent contribuer au travail et partager la responsabilité des décisions. Ici, le but recherché n'est pas simplement de trouver la meilleure solution à chaque stade par rapport à une gamme limitée de critères le plus immédiatement applicables, mais de chercher et de mettre au point une solution qui aura l'appui total de tous d'un bout à l'autre⁵¹⁵.

L'acceptation unanime de la solution est une préoccupation abordée également pour ce qui concerne les villages et peuplements existants. Pour s'assurer de leur soutien, Shankland et Cox préconisent tout d'abord de mener une étude d'environnement ou de « *paysage urbain* », et de faire une proposition de planification pour rattacher ces villages existants à la future situation de peuplement dans la nouvelle ville. Le tout, en mettant en place une politique capable de réaliser la proposition, d'assurer « *l'acceptation de la proposition par la communauté* » et d'« *établir les plus étroits contacts avec le peuplement dont il est chargé*⁵¹⁶ ». Les auteurs proposent des « *réunion publique* ».

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'utilisation du terrain, la position des chaussées, le dimensionnement, les normes, sont autant de « *décisions importantes pour établir l'environnement* ». 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.

⁵¹⁵ ADVO/Shankland Cox & Associates, *Town Planners and Architects, Ville nouvelle de Pontoise-Cergy, rapport I-juin 1967*, p4

⁵¹⁶ Ibid., p31

L'usage du terme « *environnement* » définit une échelle d'intervention qui dépasse celle de l'objet architectural, et qui justifie le partage du travail de conception entre différentes professions.

Il ne s'agit pas simplement d'une question de dessin abstrait de bâtiments, mais plutôt de la disposition de l'environnement pour y vivre⁵¹⁷.

Ce discours fait écho aux débats autour des opérations de types « *comprehensive development* ». Rappelons que selon Peter Chamberlin, le Barbican Centre, envisagé à une grande échelle, permet précisément de créer un « *environnement* »⁵¹⁸ qui assure une demande permanente pour les logements. La notion de « zone d'environnement », en substitution des termes « *precinct* » et « unité de voisinage », est aussi une des notions principales du rapport Buchanan.

Si le terme est communément employé en Angleterre à la fin des années 1960, ce n'est pas nécessairement le cas en France. Selon Jacques Theys, qui consacre un article à la définition de trois conceptions du terme⁵¹⁹, au contraire des pays anglo-saxons, la France des années 1960 emploie peu le terme “environnement” et lui préfère le “milieu”, sauf dans une acception architecturale. L'auteur observe par ailleurs que si le concept d'environnement apparaît en France à la fin des années 1960, c'est en tant qu'import des pays anglo-saxons. Ce n'est, selon Theys, qu'au milieu des années 1960 que « le terme s'est “naturalisé” ». Les pays anglo-saxons adoptent trois approches différentes dans son usage : aux États-Unis, il serait lié au thème de la pollution et à la conservation de la nature ; en Grande-Bretagne, il relève du cadre de vie ; et au Canada, il fait référence à la gestion des ressources naturelles. Cependant, dans un article de Greyroom, « *Environment c. 1973* »⁵²⁰, Reynold Martin, qui lui aussi mène une réflexion sur l'émergence du concept d'environnement, souligne qu'à la fin des années 1960, le cadre et la nature de l'environnement deviennent si larges et abstraits qu'ils empêchent l'architecture de modeler le concept. Martin associe très joliment l'environnement à un type de sublime postmoderne.

⁵¹⁷ Ibid.

⁵¹⁸ Pour une compréhension de l'émergence des concepts de milieu, d'environnement et d'organisation, et sur leur acception à la fin des années 1960, Martin, Reynold, *The Organizational Complex*, Cambridge/Londres, MIT Press, 2003

⁵¹⁹ Theys, Jacques, « Trois conceptions irréductibles de l'environnement », in Coutard, Olivier, Lévy, Jean-Pierre, *Ecologies urbaines*, Paris, Economica, 2010

⁵²⁰ L'article est repris dans son ouvrage *Utopia's Ghost*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2010

La notion d'environnement chez les deux architectes anglais auteurs de la ville nouvelle de Hook, laisse planer une ambiguïté. Des trois conceptions présentées par Theys, la dimension « cadre de vie » est certes dominante, mais les différents champs restent présents. Elle relève à la fois d'« une conception *subjective et anthropocentrique* » et « une conception *technocentrique* », comme les définit Theys. Dans l'exemple de Hook, l'implantation de la ville est également liée à un intérêt pour les écosystèmes et la géographie locale, et déterminée par une analyse des paysages, des fonctions du sol et des villages, qu'il s'agit d'intégrer pour obtenir un environnement unifié et cohérent.

En revanche, le terme renvoie certainement, dans ce premier rapport de S&C, à la notion d'« *environnement total* » qui mène à une nouvelle pratique du projet accompli par une équipe pluridisciplinaire. A la fin des années 1960, c'est une question d'actualité. Cette notion d'« *environnement total* » est véhiculée par de grandes figures de l'urbanisme dans le monde anglo-saxon, tels que Constantinos Doxiadis, à l'origine du groupe Ekistics, ou Victor Gruen, grand spécialiste américain des centres commerciaux, sollicités dès 1967, avec l'économiste Larry Smith⁵²¹, par l'IAURP pour participer à l'élaboration des programmes des villes nouvelles⁵²².

Ekistics est un groupe animé dans sa démarche théorique par des ambitions en faveur de la construction d'une « *science de l'établissement humain* ». Doxiadis, le chef de file du groupe Ekistics, accorde le statut de science à la pratique de l'urbanisme, postulant ainsi le caractère épistémologique de l'urbanisme. Cette science « coordonne les sciences économique et sociale, politique et administrative, la technologie et l'esthétique, en un tout cohérent et conduit à la création d'un nouveau genre d'habitat humain⁵²³ ». Doxiadis dédie à cette question son ouvrage *Architecture en transition*, publié en français en 1967. C'est un ouvrage relativement bien diffusé, puisqu'on le trouve dans 14 bibliothèques, ainsi que dans le fond de l'IAURIF et du CDU. L'architecte acquiert la responsabilité de coordonner des savoirs ; il trouve un rôle de consultant, investit la recherche et les industries, tandis que sa pratique pose la question de

⁵²¹ Victor Gruen et Larry Smith collabore régulièrement, ils ont co-écrits un ouvrage sur les centres commerciaux au états unis : Gruen, Victor, Smith, Larry, *Shopping Towns USA; The Planning of Shopping Centers*. New York: Reinhold Pub. Corp, 1960.

⁵²² Son point de vue sur la création de centres urbains est retranscrit dans le volume 10 des *cahiers de l'IAURP*. Gruen juillet 1967 : « C'est pourquoi les nouveaux centres urbains doivent s'efforcer de créer un "Centre" intégré qui rassemble toutes les fonctions et permette des liaisons piétonnières entre les différents immeubles. », p. 25

⁵²³ Doxiadis, *L'Architecture en transition*, Paris, Dunod, 1967, p89

l'organisation de l'agence qui tient à assumer ses responsabilités sociales. L'objectif est de travailler en vue d'une architecture totale et d'un changement de l'échelle de création⁵²⁴. L'architecture n'est pas une discipline destinée à établir des maisons, immeubles ou monuments : elle a pour but de construire l'habitat humain.

C'est également la démarche de Gruen, pour qui le rôle de l'architecture dans un monde complexe n'est plus de construire un style, mais des environnements complets. Ceci demande de multiples compétences. Aussi Gruen décrit-il sa structure de production comme une organisation pluridisciplinaire⁵²⁵.

Les propos de Doxiadis et de Gruen diffèrent cependant un peu du discours de Shankland et Cox. L'idée que défendent ces derniers devant la Mission est essentiellement que l'environnement n'est pas simplement l'apanage de l'architecte⁵²⁶.

Nul concepteur ne peut se débarrasser ici de sa responsabilité en disant que l'environnement matériel est uniquement le domaine de l'architecte⁵²⁷.

Encore plus importante à leurs yeux est l'autonomie de la structure de planification – à l'image des *corporations*, ces structures publiques d'aménagement des villes nouvelles britanniques qu'ils citent en exemple et auxquelles Hirsch fait référence. Comme l'explique ce dernier, la Mission n'a pas le pouvoir de gérer la ville nouvelle. Or, il est nécessaire, soulignent Shankland et Cox, que la Mission soit « officiellement chargée de la création de la nouvelle ville de Pontoise-Cergy ; c'est le devoir de planification, de conception, d'exécution et de gestion » .

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* ». Les études détaillées doivent clarifier les concepts.

⁵²⁴ Doxiadis, op.cit., p129

⁵²⁵ Gruen, Victor, « Environmental Architecture », *Journal of Architectural Education* (1947-1974), Vol. 17, no. 3, « The Architect and the City. The 1962 AIA-ACSA Seminar Papers Presented at the Cranbrook Academy of Art. » Part II(Dec., 1962), pp. 96-97

⁵²⁶ ADVO/Shankland Cox & Associates, *Town Planners and Architects, Ville nouvelle de Pontoise-Cergy, rapport I- juin1967*, p36

⁵²⁷ *ibid.*, P9

Une ville bien planifiée ne peut être réalisée en considérant uniquement le concept urbain total à grande échelle. Ces concepts à grande échelle sont essentiels pour donner une orientation générale au travail de conception, mais cela ne détermine pas, à lui seul, l'environnement détaillé en divers secteurs de la ville et en ses diverses parties fonctionnelles.

Qui plus est, un plan général efficace devrait être lui-même influencé par le caractère de ces divers secteurs et éléments fonctionnels. Il est donc nécessaire d'avoir une pensée conceptuelle à deux échelons au moins - l'un intéresse la forme générale de la ville, et l'autre les parties de la ville et ses diverses fonctions. Par exemple la nature de diverses zones d'habitation, la nature des rues et autres chaussées et la hiérarchie des espaces découverts sont tous des éléments qui méritent et exigent une telle considération⁵²⁸.

Chaque zone d'utilisation du terrain dans une ville peut se définir et se concevoir en termes de sa fonction, quantité, emplacement et qualité. Pourtant, de plus, le mélange des édifices qui en résultent et des structures et espaces découverts qui en découlent, produit un environnement qui, à son tour, exige sa propre considération et conception⁵²⁹.

Ces études à plus petite échelle permettent de considérer les « *implications d'environnement d'un plan* », les objectifs, et de transmettre ces derniers. La différence entre les échelles d'intervention dont il est question ici n'est pas celle qui opposerait le plan directeur au plan-masse. La distinction est celle du « concept urbain total » et de « l'environnement détaillé ». Ce dernier ne se définit pas par un plan mais par un ensemble de documents qui fournissent l'image de la ville et qui servent de test, assurant ainsi une forme de faisabilité.

« Sans avoir entrepris de telles études, on ne pourra donner des instructions claires aux équipes de réalisation. »

« 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. La méthode de travail, c'est d'examiner conjointement la proposition actuelle en faisant appel à toutes les habiletés professionnelles d'une même partie de la ville et d'apporter de concert des modifications, définissant ensemble les buts d'environnement. Ces buts pourront alors être incorporés aux résumés de conception pour les chaussées, les espaces découverts et les bâtiments alentour⁵³⁰. »

« Cette étude devrait exposer les lignes-guides pour la conception de la ville dans son ensemble et c'est un dessin qu'il faut continuellement revoir et réviser, à mesure que les parties de la ville passent de l'état de projet à celui de bâtiments achevés. C'est une série de dessins qui fourniront l'image complète de la ville, qui devrait informer et éclairer tout le travail de conception ultérieur⁵³¹. »

⁵²⁸ *ibid.*, p.8

⁵²⁹ *ibid.*, p.9

⁵³⁰ *Ibid.*, p.10

⁵³¹ *Ibid.*, p.14

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, estime le duo, réfléchir à la politique totale du paysage, en termes de projection et de « pressions exercées sur la campagne ».

Enfin, le phasage de l'opération est un élément important. Shankland et Cox différencient programme de planification et programme d'action. Il s'agit tout d'abord d'établir un programme de planification, à définir annuellement pour les cinq premières, puis sous forme de quinquennats. Ce programme est établi par un concepteur et un économiste. Sur cette base, un programme d'action doit ensuite être établi. Ce travail est couplé à des prévisions de croissance sur toute la période du plan.

Une grande partie du deuxième rapport est dédiée à la construction de directives d'aménagement. Shankland et Cox décrivent consciencieusement un savoir-faire – le déroulement de la conception à l'échelle urbaine –, méthode de travail qu'ils ont pu mettre en place au sein du LCC, mais qui n'est pas au centre de leur pratique dans les cas du projet pour la ville nouvelle de Hook et l'étude pour le développement du centre ville de Liverpool. Si l'on en croit les propos de Hirsch, 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 publiques⁵³².

Le premier objectif, expliquent Shankland et Cox, est d'attirer dès le départ une population mêlant de manière équilibrée les différents groupes sociaux (c'est-à-dire les types de familles). En fonction de ces objectifs de population, il faudra répondre aux besoins de logements. Les grandes directives sont en partie liées au stationnement, aux flux automobiles et piétons. L'un des principes de base consiste à permettre de rallier à pied les centres locaux, commerces et écoles.

Concernant les logements, Shankland et Cox réfléchissent aux besoins selon le type de foyer. Ils définissent les pourcentages des différentes sortes de logements. Une grande partie de leur démonstration traite de la densité. En s'appuyant sur le diagramme des

⁵³² Au travers de ses articles et, par exemple, par sa participation au Colloque « Centre urbain », 2-4 juillet 1969

centralités rapprochées issu de *The Planning of a New Town*, consacré à la ville nouvelle de Hook, ils insistent sur le potentiel d'une densité importante pour la vie sociale, la plus grande densité devant être atteinte près des centres.

*The possibility of increase of choice is an extension of freedom and this comes with higher densities where several similar facilities can be within easy reach of any one dwelling*⁵³³.

Cette recommandation montre sans doute la méconnaissance du milieu français, puisqu'au contraire, l'intervention des anglais aura, par la suite, pour résultat une plus faible densité des ensembles de logements que ce que les Français auraient établis.

Shankland et Cox classent 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, 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. Ces recommandations 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 (pl.53-54).

Le premier groupe de logements décrit correspond à une densité de 12 logements/ha : le schéma d'implantation des maisons correspond ici à celui d'une cité-jardin, avec des maisons non mitoyennes situées en retrait par rapport à la voie.

La deuxième catégorie présente une densité de 30 à 50 logements/ha : elle est pensée en *clusters*, c'est-à-dire en regroupements de maisons autour d'un espace libre qui

⁵³³ ADVO/ Shankland, Cox & Associates, *Ville nouvelle de Pontoise Cergy. Rapport II*, 12 septembre 1967

comprend une petite série de garages. Le groupement en *cluster* est ici une forme d'organisation par grands îlots comportant une place en leur centre. Shankland et Cox présentent le plan d'un ensemble de *clusters* qui correspond au principe d'organisation d'un fragment d'unité de voisinage.

La troisième catégorie est le fruit d'un développement en hauteur définissant des « *sub-centres associés* » à un principe de socle qui apparaît sur le schéma en perspective. La question des stationnements pour les développements en hauteur dense est longuement traitée. Ces stationnements prenant beaucoup de place, il devient nécessaire de les couvrir, expliquent les auteurs. La couverture d'une place de stationnement coûte, selon eux, 6 500 francs par place ; en sous-sol, elle pourrait coûter 1 200 francs par place. Cela renchérit les logements. Il est donc, 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 (*maisonnettes*) : 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.

Pour une densité supérieure à 100 logements/ha, les deux Britanniques proposent de placer des commerces sur la dalle et prônent une organisation sous forme de grandes tours : un rez-de-chaussée avec des commerces et un centre commercial, qui forment un socle, une terrasse au-dessus de laquelle commencent les tours, plus deux niveaux de stationnement en sous-sol. Ce modèle était celui de Boston Manor ou du centre de Vällingby. Il aide à définir le centre par la concentration de population, expliquent Shankland et Cox.

De manière générale, ce type de stationnement, lié à une grande densité, affecte le coût des appartements. D'après l'expérience des villes nouvelles anglaises, au-delà de 100 logements/ha le problème du stationnement devient difficile à résoudre si l'on prend comme norme l'utilisation d'1,5 à 2 voitures par logement. La contrainte des stationnements est une contrainte pour augmenter la densité.

Les auteurs concluent donc par une répartition idéale des densités de logements : 5 % de logements à 12 logements/ha ; 45 % à 40 logements/ha en moyenne ; et 50 % à 85 logements/ha en moyenne – avec une moyenne générale de 60 logements/ha.

Une fois ces données établies, il s'agit de préparer des directives d'aménagement (*planning briefs*) à l'intention des maîtres d'œuvre. Ces directives décrivent les *planning policies* (la politique générale d'aménagement), les *urban design objectives* (les objectifs de formes urbaines), aussi bien que le relevé des éléments déterminés par la topographie, les bâtiments existants ou encore les constructions en cours. L'interprétation de ces éléments en vue d'une formalisation architecturale revient au maître d'œuvre.

Les directives d'aménagement doivent communiquer au maître d'œuvre des bâtiments ou d'un site la politique générale, les exigences et les conditions du plan d'ensemble. Ces directives doivent néanmoins être suffisamment souples pour admettre des modifications par rapport aux principes établis si elles aboutissent à une meilleure solution architecturale que celle envisagée en premier lieu. C'est l'établissement de directives urbaines qui est donc, aux yeux de Shankland et Cox, la clef de la qualité de la conception architecturale et d'un ensemble urbain. Quel est le degré de définition de ces directives ? Les auteurs indiquent que plus la définition des objectifs est complète et précise, plus la conception architecturale des bâtiments aura de chances d'être de meilleure qualité et en harmonie avec le plan.

Le dessin et l'élaboration des directives se font dans un processus continu, pour lequel les directives (*briefs*) prennent la forme d'une liste d'objectifs, tandis que le dessin sert à illustrer des solutions possibles. Le dessin ne doit jamais être un carcan rigide pour les autres concepteurs, précisent les auteurs. Au départ, le travail de dessin est mené par un concepteur (*conceptual designer*) au sein de l'équipe d'urbanistes. Puis cette tâche est transférée à l'architecte des bâtiments concernés. À ce stade, précisent Shankland et Cox, les idées produites par le maître d'œuvre (*executive architect*) peuvent être intégrées aux directives urbaines, celles-ci pouvant être révisées si nécessaire. C'est le rôle de l'urbaniste pendant la phase d'exécution, et c'est en ce sens que le maître d'œuvre est impliqué dans le développement du programme urbain. Le maître d'œuvre aura aussi la tâche de développer un programme pour le bâtiment – en commun avec le client, de manière à définir les besoins du client et des usagers, ainsi que les objectifs financiers. La tâche du maître d'œuvre est de satisfaire à la fois au programme du bâtiment et au programme urbain. Pour les deux Britanniques, le maître d'œuvre ne

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

Le cahier de directive urbaine comprend :

une partie écrite qui définit les règlements (*policies*) 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*).

La maquette est un outil de communication commun à tous.

A planner can be said to work from the outside inwards and the architect from the inside outwards.

La maquette permet aux architectes et aux urbanistes de se concerter sur une même chose tout en la regardant de différents points de vue, notent Shankland et Cox. Mais la maquette et la photographie de maquette sont aussi, pour eux, la solution la plus rapide quand on veut examiner de larges zones de construction. Ils 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* ». Cette méthode est certainement celle de la division planning du LCC. Les archives des

CDA comprennent d'ailleurs de nombreux clichés de maquettes rendant compte de variantes d'implantation des bâtiments. 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.

La conception du quartier de la préfecture

En parallèle de la production de rapports, l'agence de Shankland et Cox assiste les Français dans l'élaboration de directives d'aménagement. Tout comme la mission de Victor Gruen qui est sollicité sur la question des centres commerciaux⁵³⁴, S&C ont un statut ambiguë, entre consultants, assistants à la maîtrise d'ouvrage et concepteurs. Les échanges entre Michael Welbank et la Mission autour de la conception du quartier de la préfecture montrent plus particulièrement l'usage que font les Français des recommandations de S&C.

B.1. Les corrections méthodologiques de Welbank

La demande des Français amène Shankland et Cox à expliciter leur démarche de façon didactique. Ils tiennent un discours assez direct, qui semble refléter la relation qu'ils ont engagée avec la Mission. Dans une lettre, Michael Welbank souligne, comme le fait Hirsch, la qualité d'une telle relation :

[...] Graeme et moi avons remarqué une transformation très nette dans l'ambiance de la Mission. Elle nous est apparue plus directe, plus confiante et plus détendue. Tout ceci me semble aussi important que l'avancement actuel du travail. Quand un tel esprit se crée, le travail peut avancer rapidement et correctement.

Cette collaboration permet aux agents de la Mission d'assimiler leurs recommandations, comme le montre la chronologie des échanges sur trois ans. De juin 1967 à février 1968,

⁵³⁴ Korganow et alii, *op. cit.*, p98

Shankland et Cox produisent les quatre premiers rapports. En avril 1968, la Mission s'engage dans la production du *planning brief* et du *developer's brief*⁵³⁵. 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.

Dans la rédaction d'un tel programme pourrait déjà se traduire une nouvelle attitude : à l'énumération sèche des mètres carrés de plancher et des places de parking doivent s'ajouter la date d'arrivée de chaque équipement, la description de son fonctionnement et de son ambiance, peut-être même de l'idée de son rôle symbolique, ainsi que les relations souhaitables des équipements entre eux ou avec les zones d'accessibilité, d'animation, de calme, etc. et bien entendu leur ordre probable d'arrivée. Ceci signifie sans doute que des architectes peuvent s'associer aux économistes dès la rédaction du programme⁵³⁶.

Fin juin, Douady et Lautenschlager transcrivent les intentions méthodologiques issues tout à la fois des recommandations de Buchanan et de celles de Shankland et Cox. Ils posent le principe du dialogue avec les maîtres d'œuvre des opérations au travers de l'illustration des possibles, sans pour autant utiliser les termes de directives.

Début 1968, la Mission travaille sur le centre de la Préfecture. À la mi-mai, elle construit des maquettes afin d'étudier deux options pour le centre, et évalue dans une notice sommaire les intentions prioritaires pour le centre. Il est clair que le travail se fait au regard des surfaces de parking, des traversées du site et des niveaux des accès (la séparation verticale étant une donnée de base qui ne fait pas l'objet de discussions), et surtout en fonction de l'organisation des volumes, « la relation plastique » entre les volumes ou « l'harmonisation des volumes bâtis »⁵³⁷.

La juxtaposition de maquettes d'études au 1/500 a permis de confronter les études architecturales en cours et de définir les modifications nécessaires à l'harmonisation des volumes bâtis. Au cours de la réunion, l'ensemble de la zone intéressée a été examiné sous divers angles : circulation automobile, stationnement, circulation des piétons, mouvement du sol, volumes architecturaux.

La volumétrie est le sujet de la modélisation alors que le programme n'est pas encore tout à fait défini, comme en témoignent quelques-unes des descriptions du projet : un

⁵³⁵ ADVO/1461W/294W/7-8/ Administration-comité de coordination 1968-1972, Comité de coordination du 16 avril 1968

⁵³⁶ ADVO/1461W/294W/7-8/ Administration-comité de coordination 1968-1972, Elements de Philosophie Opérationnelle. Forme et contenu, 25 juin 1968, p7

⁵³⁷ ADVO/1461W/294W/7-8/ « Centre de la Préfecture, Coordination architecturales », Compte rendu de réunion du 13 Mai 1968

« bâtiment continu abritant des programmes », ou bien « Les parties du bâtiment situées au niveau des piétons devront être affectées à des activités “ouvertes” », ou encore « Au cas où un tel bâtiment devrait être occupé par des programmes liés à “l’animation interne” de la Préfecture » et « Une rue piétonne [...] traverse le programme, reliant la place à l’Atelier d’Urbanisme »... Ce n’est qu’en décembre 1970 qu’un géographe (Jean-Claude Menighetti), chargé de la programmation des équipements, se joint à l’équipe de la Mission.

Deux photos montrent l’évolution du projet en termes volumétriques. Le titre de l’une est « Juxtapositions initiales des maquettes », tandis que l’autre s’intitule « Harmonisation des volumes bâtis ». Les différences que l’on peut observer entre les deux photographies se résument au retournement du sens de la tour EDF, à une nouvelle tour pour la Caisse des allocations familiales afin de fabriquer un groupement de tours, et à l’ouverture de la cour du bâtiment de l’Essec. Il s’agit donc de variations sur le même projet, et non d’une évaluation des possibles comme le font les Anglais. Ce point fait justement l’objet d’un courrier de Michael Welbank (pl.55). Deux mois plus tard, une note de la Mission datée de juillet 1968⁵³⁸ rend compte d’une évolution du regard des Français sur la méthode des alternatives :

Dans cet esprit, les schémas d’analyse ci-après tendent à être des instruments pour une réflexion systématique procédant par inventaire du donné, du possible et des choix à faire et tendant à réduire à un minimum la part de l’implicite et de l’omission.

Il est évident que le discours de l’agence de Shankland et Cox est entendu et assimilé au fil du temps. En dehors de la méthode des directives, les Français se servent des outils proposés par l’agence anglaise. Ils s’appuient sur leurs tableaux, reprennent schémas et codification. Le tableau « *Housing need related to household type and size* » présenté dans le quatrième rapport 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 logements⁵³⁹ » Les programmes détaillés qui seront produits par la suite sont organisés par phases sur dix ans et comprennent, entre autres,

⁵³⁸ ADVO/1461W/294W/7-8/ Administration-comité de coordination 1968-1972, réflexions sur la méthode de travail, 23 juillet 1968

⁵³⁹ ADVO/1461W/294W/7-8/ Administration-comité de coordination 1968-1972, notice sommaire du centre de la préfecture de mai 1968

des hypothèses d'emploi, comme le recommandent les Anglais⁵⁴⁰. Les agents de la Mission suivent aussi consciencieusement les critères proposés par Welbank pour évaluer les hypothèses de projet.

Fin juin 1968, Michael Welbank propose dix critères de jugement pour évaluer le projet de centre⁵⁴¹. Il s'agit avant tout de questions programmatiques : les mètres carrés, la complémentarité des fonctions, l'implantation des commerces, les types de parking, les accès et les parcours piétons, la séparation des flux, les coûts, le phasage, et enfin le climat. L'implantation des commerces est liée à des considérations spatiales telles que la continuité des façades, l'intimité et l'atmosphère. Deux points traitent de la forme en tant que telle, mais ouvrent sur des questions plus larges que la simple relation plastique entre les volumes. Le premier point traite de la question des éléments principaux comme objet dans l'espace en y associant la notion de *creators of outdoor space*, qui inclut la relation au voisinage et au paysage. Le deuxième point est lié à la notion de *clarity of architecture*, qui renvoie à l'unité de l'ensemble et à la richesse des détails. Le modèle de ville qui transparait au travers des dix critères de Welbank comprend la séparation des flux, le centre commercial, la valeur de l'intimité et le contraste entre la ville et la nature, dont les objets servent de points de focalisation dans un paysage.

Les Français, s'ils prennent en compte les accès et l'articulation des bâtiments avec leur environnement, ont, pour leur part, une vision de sculpteurs, que critique l'agence de Shankland et Cox. Suite à la visite de Shankland en juillet 1968, Michael Welbank rédige un compte-rendu sur les méthodes de travail de la Mission. Contrairement aux objectifs énoncés par Douady et Lautenschlager, Welbank constate que la démarche de la Mission relève avant tout de la conception formelle :

Ce qui me trouble un peu, c'est de désir apparent à l'intérieur de la Mission de choisir et de décider qu'un projet est meilleur que l'autre en termes d'architecture et que, en conclusion, il doit être choisi comme projet de centre. Ceci ne me semble pas être une réelle approche d'urbanistes qui devraient plutôt s'efforcer de sélectionner un projet qui répond le mieux possible à tous les impératifs. Je comprends que le projet de juin 1968 va être testé mais je pense que vous devez encore progresser avant de commencer cette phase.

Lorsqu'on examine les deux projets [celui de septembre 1967 et celui de juin 1968], il est intéressant de voir à quel point ils sont semblables. Ils ont le même contenu, la même disposition des routes et des parkings, les mêmes contraintes et en gros la même répartition

⁵⁴⁰ ADVO/1461W/294W/7-8/ Administration-comité de coordination 1968-1972, programme pour le centre Aout 1968

⁵⁴¹ ADVO/1461W/294W/7-8/ Centre du quartier de la préfecture - étude programmation 1968-72 - Lettre de Michael Welbank du 26 Juin 1968

des fonctions ; en termes de projet, ils sont l'un et l'autre un assemblage de tours et d'espaces piétonniers avec des volumes plus bas⁵⁴².

Le collaborateur de Shankland et Cox reste sceptique devant l'imbrication des programmes proposés par la Mission. Imbrication pourtant simple, puisqu'il ne s'agit que de placer des logements au-dessus de magasins. Au contraire, Victor Gruen dans ses échanges lors de réunion de travail sur à Evry en 1967, semble partisan d'une mixité programmatique, stratifiée verticalement, de parkings, entrepôts, commerces, services administratifs et logements⁵⁴³. Il est aussi, semble-t-il, acteur, dans le cas du centre commercial de Cergy-Pontoise, dans cet élan mégastructurel menée par les jeunes architectes de la Mission, contrairement aux aspirations de son directeur (pl.56-57).

Dans les autres domaines, au contraire, on constate un « dérapage » des conceptions initiales : le programme s'est accru, le parti d'aménagement est devenu plus complexe et plus imbriqué, les parkings se sont superposés. Ceci conduit vraisemblablement à des dépenses plus élevées et à des délais d'exécution plus longs. Ceci entraîne également des conséquences qui m'apparaissent assez graves : l'amélioration du standing du centre ne permet plus de recevoir n'importe quel « client ». Un tri devra s'effectuer en fonction de la qualité des investissements à réaliser. D'autre part, les notions de ville sans chantier s'estompent devant le désir de réaliser un centre de qualité. Enfin, l'équilibre entre les deux centres risque d'être rompu, le centre de la Préfecture se haussant à un niveau tel qu'il peut concurrencer le centre principal et même empêcher la création de celui-ci. L'évolution du centre commercial est à cet égard caractéristique : il devient peu à peu l'équipement commercial majeur de l'ensemble de Ville Nouvelle, avec grands magasins et plusieurs niveaux de vente donnant sur un mall climatisé. On risque donc d'arriver à une solution boîteuse avec un centre commercial d'une puissance telle que sa réalisation sera lente et difficile, et que son attraction créera des courants de trafic en contradiction avec le schéma de structure, tout en étant insuffisant pour répondre à la totalité des besoins de la Ville Nouvelle.⁵⁴⁴

[...] L'évolution s'est faite d'ailleurs d'une façon très progressive et tous ceux qui ont travaillé sur le centre de la Préfecture – architectes, ingénieurs, économistes – ont eu tendance à chercher une perfection et une puissance chaque jour plus grandes. L'intervention de M. Gruen est allée dans le même sens. Aux deux moments qui ont marqué des étapes dans l'étude du projet, en juillet au cours de la visite de M. Delouvrier, en novembre au cours de la réunion avec M. Millier, j'ai cherché à faire prévaloir la conception d'un centre type « deux chevaux ». Je n'ai pas réussi à convaincre⁵⁴⁵.

Assez étonnamment, l'intervention de S&C va plutôt dans le sens de Hirsch. Alors que le projet pour la ville nouvelle de Hook s'est fortement inspiré du projet de

⁵⁴² ADVO/1461W/294W/7-8/ Centre du quartier de la préfecture - étude programmation 1968-72 - Lettre de Michael Welbank du 15 juillet 1968

⁵⁴³ Korganow, et alii, *L'interaction Ville-équipement en ville nouvelle. Réception et adaptation de la formule de l'équipement socio-culturel intégré*, op. cit. p98. Remarques formulées par M. V. Gruen lors d'une réunion de travail à Evry, le 28 juin 1967 » in Dossier Victor Gruen, 1523/W553, p. 1

⁵⁴⁴ ADVO/ 1461W/294W/7-8/Administration Mission (Interne) 1968-1970, Dossier Philosophie Opérationnelle.

«Note sur les études d'urbanisme», 2 décembre 1968, p2

⁵⁴⁵ Ibid.

Cumbernauld, Welbank argumente à partir de l'expérience anglaise et en se servant de la ville nouvelle écossaise comme contre-exemple :

En Angleterre, un promoteur commercial refuserait de construire pour d'autres usagers au-dessus de ses magasins. Si cela était fait, ce serait probablement réalisé par un autre promoteur avec une quantité de problèmes compliqués. L'idée d'ajouter des appartements au-dessus des magasins n'est pas acceptable. Qui va se charger du préfinancement pour rendre possible une telle solution ? [...] La complication conduit à un contrôle excessif et restrictif (voyez Cumbernauld – horrible)⁵⁴⁶.

La ville nouvelle de Cumbernauld, qui fait l'objet de la thèse de Pierre Guertin et est longuement discutée dans le *Cahier de l'IAURP* de 1967 dédié aux villes nouvelles en Grande-Bretagne, est souvent prise comme contre-exemple pour son phasage et sa programmation. Les agents en charge de la réalisation des villes nouvelles ne sont néanmoins pas aussi réticents à la conception des édifices multifonctionnels proposés par ce modèle. Le centre urbain de la ville nouvelle de Cumbernauld, seule ville nouvelle britannique de deuxième génération réalisée, fait partie des rares expérimentations de structures multifonctionnelles construites – alors que ce concept fascinait la critique architecturale et les professionnels depuis la fin des années 1950. Cumbernauld devient donc un exemple pour ce concept. Aussi la construction de la première phase, entre 1963 et 1967, suscite-t-elle un intérêt mondial et de nombreuses publications à l'étranger comme en France⁵⁴⁷. Les Français citent même très régulièrement en exemple l'opération de Cumbernauld pour justifier l'emboîtement vertical de programmes, comme c'est le cas à Noisy-le-Grand. Une première étude pour le centre urbain de Noisy-le-Grand, datée de 1968, fait ainsi explicitement référence à Cumbernauld, tout en émettant des réserves sur la question du financement :

La plupart des études actuelles tant en France qu'à l'étranger s'orientent, pour l'organisation de centres régionaux, vers une structure complexe intégrant la quasi-totalité des éléments du programme tels que bureaux, commerces, centres culturels, habitat, etc. Citons, en Angleterre Cumbernauld et, pour une moindre mesure, Portsmouth, en Italie le centre directionnel de Turin, en Israël Bat Yam. Si cette nouvelle direction semble présenter des avantages nombreux sur le plan de l'urbanisme, les possibilités de réalisation se heurtent à des problèmes financiers résultant des charges foncières particulièrement lourdes. Il serait donc intéressant de connaître quelles ont été les solutions apportées aux USA à ces problèmes financiers lors de la réalisation ou, tout au moins lors d'études en cours, de centres équivalents à celui projeté à Noisy-le-Grand⁵⁴⁸.

⁵⁴⁶ ADVO/1461W/294W/7-8/ Centre du quartier de la préfecture - étude programmation 1968-72 - Courier de Michael Welbank du 15 juillet 1968

⁵⁴⁷ Anon, « Une importante expérience anglaise: la nouvelle ville de Cumbernauld », *Architecture d'Aujourd'hui* Janvier-février 1963

⁵⁴⁸ EPAMARNE/27/VM/11 : *Le centre urbain de Noisy-le-Grand*, Direction des études d'aménagement et d'urbanisme/Atelier Ville Nouvelle de l'Est, avril 1968, p11

À l'organisation complexe d'un édifice multifonctionnel, Welbank oppose, quant à lui, la flexibilité d'usage nécessaire au développement spontané d'activités qui ne peuvent pas supporter les charges foncières d'un tel projet. Une architecture trop complexe est comprise comme une contrainte, sans compter la complexité économique due à la superposition de programmes financés par différents promoteurs.

La richesse des centres des villes est le résultat d'un désordre contrôlé. [...] La flexibilité est une nécessité vitale du centre-ville. Flexibilité du programme et flexibilité de l'architecture. Il est essentiel d'avoir des emplacements pour des usages auxquels vous n'avez pas pensé ou qui peut-être n'existent pas encore. La richesse d'un caractère de ville qui découle du brassage d'usagers différents ne se produira pas dans un carcan architectural trop élaboré. Il doit y avoir par endroits des franges un peu sordides où des services ou activités très importantes mais payant de très faibles loyers peuvent s'implanter. Où peuvent aller les bouquinistes, les naturalistes, le magasin de papillons, le studio du professeur de musique, le magasin philanthropique, la personne qui fait des cuillères en bois, le dessinateur de lettres, le marchand de pommes et de caramels, le réparateur de trombones, la clinique alcoolique, la librairie pornographique, le marchand de haschich. C'est tout ça qui fait qu'une ville est une ville, au moins autant que cette maudite architecture⁵⁴⁹.

En aucun cas, pourtant, 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 niveaux⁵⁵⁰. L'architecture complexe, c'est le bâtiment, ce n'est pas la dalle. Deux ans plus tard, Michael Welbank et Adrian Cave, de l'agence de Shankland et Cox, soutiennent d'ailleurs ce dispositif auprès de la Mission du Vaudreuil. À l'occasion d'une visite, ils donnent leur point de vue sur le projet de ville nouvelle. 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 dalle⁵⁵¹.

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. Le dispositif de dalle est un acquis peu discuté, tout comme l'organisation des secteurs en unités de voisinage.

⁵⁴⁹ ADVO/1461W/294W/7-8/ Centre du quartier de la préfecture - étude programmation 1968-72 - Courrier de Michael Welbank du 15 juillet 1968

⁵⁵⁰ ADVO/1461W/294W/7-8/ Centre du quartier de la préfecture - étude programmation 1968-72 - Lettre du 2 février 1968, adressée à Pierre Richard

⁵⁵¹ IFA-ATM1537-2- Shankland et Cox/ Visite au Vaudreuil le 10 décembre 1970

Cette dernière notion n'apparaît pas souvent dans les textes des Français. Elle n'appartient pas non au vocabulaire usuel de Shankland et Cox, qui se sont opposés à ce dispositif pour leur projet de ville nouvelle à Hook. Le dispositif apparaît cependant dans les rapports de S&C au travers des exemples qui servent à illustrer leur propos. Les secteurs de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise se construisent néanmoins suivant ce principe. Trois ou quatre unités sont séparées par des voies rapides, avec une desserte locale propre au *precinct* et un cœur d'îlot planté. Le réseau des principaux cheminements piétons est complètement indépendant des réseaux automobiles primaire et secondaire. L'école est pour sa part considérée comme un équipement de quartier auquel sont associés des locaux collectifs résidentiels. Le long du cheminement piéton, l'école « doit devenir le centre d'intérêt de l'îlot où elle est implantée⁵⁵² » (pl.58-59).

⁵⁵² *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 146, oct-nov, 1969

Les îlots sont de petits villages, écrit Bernard Hirsch. Ils constituent des unités de vie, des communautés. Les îlots résidentiels se développent autour d'une école ou de commerces, permettant aux enfants ainsi qu'aux femmes au foyer de ne pas sortir de leur enclave⁵⁵³.

En revanche, il y a visiblement un conflit entre l'idéal architectural des Français et celui des Anglais. Les premiers aiment les bâtiments monumentaux et complexes, les autres préfèrent la variété, comme le suggèrent les critères élaborés par Welbank :

La richesse d'une expression architecturale ne résulte pas d'un strict gabarit. Elle résulte en partie de la marque d'une époque mais également de la mise en place d'un principe d'organisation général à l'intérieur duquel des expressions individuelles peuvent semer la révolution.

Pour Welbank, dans les projets élaborés par les agents de la Mission « l'élément puissant » n'est pas l'architecture mais l'espace public, un espace libre et planté sous la préfecture. Cet espace public définit la limite précise du centre ainsi qu'une échelle suffisamment grande pour organiser l'unité du projet. C'est le contraste entre parc et centre qui est valorisé. Cette remarque s'inscrit dans la démarche du *creative planning* proposé par les Anglais. Les architectes de la Mission sont chargés de l'exécution des espaces publics ; ils sont maîtres d'œuvre de l'espace public, et c'est donc à partir de l'espace public qu'ils définissent les « ambiances » prescrites aux architectes des opérations.

[...] on avait une vraie légitimité sur l'espace public, car c'était du domaine de la collectivité et de l'aménageur. Au nom de l'aménagement de l'espace public, on avait des choses à dire⁵⁵⁴.

Fin juillet 1968, les agents de la Mission, en bons élèves, reprennent les critères donnés par l'agence de Shankland et Cox, en les adaptant légèrement. Ces ajustements sont intéressants. La concordance entre le nombre de logements et d'équipements (*accomodation*) avec les besoins estimés devient la « concordance du projet et du programme ». La notion de « création d'une atmosphère urbaine » s'ajoute au point « Groupement des fonctions complémentaires ». La notion de front continu associée à

⁵⁵³ Engrand, Lionel, Olivier Millot, *Cergy-Pontoise: formes et fictions d'une ville nouvelle* : [exposition, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 17 juin 2015-20 septembre 2015], Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2015, p64

⁵⁵⁴ « Entretien avec Marcel Bajard », Viviane, Claude, et Fredenucci, Jean-Charles, *Expériences professionnelles et effets de génération en villes nouvelles (1965-2002)*, op. cit

« l'emplacement des commerces » disparaît. Les agents complètent le point « Ambiance sur façade principale et sur façade arrière » par des considérations fonctionnelles telles que le phasage, la proximité des parkings et la desserte des réserves. Le terme *programming* est traduit par « flexibilité ». Sous cette appellation, la Mission intègre des objectifs qui ont fait l'objet de réflexions dans le courant de l'année :

« S'adapter aux modifications de l'échéancier, s'adapter aux désirs des clients : offrir des emplacements correspondant à la variété des besoins [...], ne pas engager inutilement l'avenir. »

Cette dimension de collaboration avec les promoteurs privés dans la réalisation du centre ville est particulièrement présente dans l'exposé de Bernard Hirsch au colloque sur « Les Centres Urbains » de juillet 1969. Cet exposé qui rend compte de la spécificité de la démarche adoptée à Cergy-Pontoise se structure autour de l'expérience du processus de consultation de promoteurs pour la réalisation du programme et l'attribution du marché du centre commercial. Hirsch insiste aussi sur le processus de conception du centre ville, qui se fait au travers de l'évaluation d'hypothèses concernant l'organisation de la ville et sa construction dans le temps.

Deux autres éléments de réflexion de la Mission se substituent au point *Clarity of Architecture*, sous les termes « enrichissement progressif » et « étapes transitoires ». Ils rendent compte de questions chères au directeur de la Mission, mais qui ne sont pas réellement partagées avec les jeunes architectes de la Mission : un parti simple ; l'image, dans un premier temps, d'une ville modeste mais complète ; une ville sans chantier.

Le quartier de la Préfecture sera conçu comme un modèle réduit de la ville et non comme un quartier qui ne prendrait sa signification qu'à l'achèvement de la ville⁵⁵⁵

Il est ainsi précisé qu'il s'agit de « prévoir une première tranche simple » qui se complexifie avec le temps. La climatisation et les parkings sous dalle n'apparaîtront que dans les tranches ultérieures. Il s'agit de construire « une ville finie à toutes les étapes, un ville sans chantier ». Les remarques de Welbank sur la complexité sont aussi intégrées : « n'accepter de superpositions que pour les programmes compatibles entre eux, ayant un financement simultané assuré ». Sous l'appellation « volumes bâtis », ces mêmes recommandations de Welbank apparaissent au sujet de la « limitation des contraintes ».

Malgré ces recommandations, fin 1968, Hirsch s'inquiète pourtant, à l'instar de Welbank, de la tournure que prend la conception du centre-ville :

Le quartier de la Préfecture, et en particulier son centre, était une plate-forme de lancement destinée à donner une image modeste mais complète d'une ville et à créer un centre

⁵⁵⁵ ADVO/1461W/294W/7-8/ Centre du quartier de la préfecture - étude programmation 1968-72 - Historique du projet de centre culturel, 1967-1974 - « Le centre de la préfecture, Notice sommaire », 10 mai 1968

d'attraction régionale. Ceci impliquait un parti simple, peu coûteux aussi bien pour l'aménagement que pour les investisseurs publics et privés, un programme réduit, et des délais de remplissage très courts. C'est dans cette perspective que s'inscrivent des slogans tels que « la ville sans chantier », « qu'importe le flacon pourvu qu'on ait l'ivresse », etc.⁵⁵⁶

B.2. L'expérience de Cergy-Pontoise vue d'Angleterre

En septembre 1968, dans un article du *RIBA Journal*⁵⁵⁷, Michael Welbank relate son expérience à Cergy (pl.60). Dans une série intitulée « *Working overseas* », la revue présente trois exemples d'exportation du savoir urbanistique anglais. Le premier article est celui de Michael Welbank. Pour lui, les Français considèrent le métier d'urbaniste comme celui d'un « super architecte ». Il relate leur étonnement devant les solutions britanniques – qui, selon lui, ne découlent pas d'un style architectural ou d'astuces visuelles 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*⁵⁵⁸.

Les éléments de méthode mis en avant par Welbank sont : 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 dispositifs identifiés comme appartenant au contexte britannique sont : la faible densité et le mode de vie associé, l'usage de stationnements en sous-sol ou de dalle, que les Français ne semblaient pas apprécier à cette époque, et les dispositifs de distribution des secteurs.

À son arrivée, soit un an après le début des études pour la conception de la ville nouvelle, certaines questions restent à poser selon Welbank. La population totale avait par exemple été estimée 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 leur capacité financière. Qui viendra probablement durant les premières années ? Combien d'argent auront-ils ? Quel

⁵⁵⁶ ADVO/ 1461W/294W/7-8/Administration Mission (Interne) 1968-1970, Dossier Philosophie Opérationnelle.

« Note sur les études d'urbanisme », 2 décembre 1968

⁵⁵⁷ Welbank, Michael, « Ideas for Export », *RIBA Journal*, septembre 1968

⁵⁵⁸ Ibid.

effet auront ces immigrants sur la structure des âges de la ville ? Pour Welbank, le fondement de l'urbanisme est bien l'estimation du cours probable des événements ainsi que leurs implications. La projection de la population est 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 de l'empirisme britannique. La tâche première pour Welbank était donc de demander aux Français d'écrire leurs objectifs pour la ville et de concevoir une hypothèse de base.

Une deuxième différence est liée au sens attribué à la densité. Pour les Français, la grande densité produit une concentration maximale de personnes, et donc de l'animation dans les rues et les espaces extérieurs. Aux yeux des Anglais, en revanche, la densité génère le conflit. Pour les Français, la haute densité est plus à même d'amener une solution architecturale de qualité car elle entraîne un volume plus important de constructions. Une ville d'une grande densité, rapporte Welbank, serait, d'après les agents de la Mission, davantage susceptible de devenir une ville architecturalement plus attractive, et par conséquent d'avoir une population plus heureuse d'habiter ses lieux.

La Mission aurait étudié des projets de logements récents en Europe en mettant l'accent sur certains facteurs déterminant un *character* ou une « atmosphère » enviable. Pour les Anglais, ces notions ne sont pas des objets d'analyse, mais le sujet de communications aux maîtres d'œuvre. La qualité des lieux appréciés est liée, pour l'équipe de la Mission, au rapport entre l'espace qui sépare les bâtiments, la hauteur et la masse. Welbank relève qu'une « mesure mathématique » est introduite pour atteindre un caractère spécifique de l'environnement extérieur, mais qu'elle est foncièrement dissociée des besoins des personnes qui utiliseront les lieux. C'est donc ensemble que les Anglais et les Français définissent des éléments d'analyse pour déterminer la densité à partir d'un ensemble de valeurs relatives aux besoins des gens.

*The new element that was introduced to thinking of the french team was the concept of social objectives and environmental objectives as factors in the determination of density*⁵⁵⁹.

⁵⁵⁹ Welbank, Michael, « Ideas for Export », *RIBA Journal*, septembre 1968, p417

C'est aussi ce que relate Stephen Gardiner dans son article de 1973 sur ses impressions de Cergy-Pontoise. Cet article se trouve dans les archives de la Mission. Il est traduit à la demande de Bernard Hirsch :

Créteil ou Saint-Cloud, et ils sont aussi moins denses. C'est sur ce point qu'apparemment s'est fait sentir l'influence des architectes et urbanistes anglais, Shankland et Cox, qui ont été les conseils pour le plan de ville. Il semble que les Français croient que les fortes densités créent « la vie » dans les rues ; cette opinion est probablement fondée sur l'exemple de Paris, où les densités sont parmi les plus fortes du monde. [...] L'opinion anglaise courante, au contraire, est que des densités élevées conduisent au vandalisme, ou plus précisément à une situation qui stimule le vandalisme : le *no man's land*, le lieu sans âme. Comme Oliver Cox le fait remarquer, « l'Anglais considère l'objectif social comme admis », alors que le Français, semble-t-il, en a rarement entendu parler. Shankland et Cox étaient cependant décidés à faire aboutir à Pontoise la campagne britannique pour des objectifs sociaux, comme les espaces libres et autres agréments⁵⁶⁰.

L'article d'origine est annoté. Hirsch ne contredit pas ce passage contrairement à ce qu'il fait ailleurs ; bien au contraire, il annote d'un point d'exclamation le paragraphe qui explique l'influence de Shankland et Cox et souligne les propos de ce dernier.

L'article de Walter Bor qui fait suite à celui de Welbank dans le *RIBA Journal* confirme cette caractéristique. Ami proche de Shankland et Cox, Bor présente deux projets de Llewellyn-Davies, Weeks, Forestier-Walker et Bor, au Venezuela et aux États-Unis. Il ne met pas en évidence exactement les mêmes singularités de l'urbanisme anglais. Il insiste sur l'expérience anglaise du *low rise medium density housing* dans le *low cost housing* et sur un urbanisme orienté vers l'action et la réalisation. Ceci dit, à ses yeux comme à ceux de Welbank, l'intégration du *social and physical planning* est l'une des spécificités de la tradition urbanistique britannique.

La Mission s'appuie ainsi sur les standards britanniques pour réévaluer les objectifs de densité. Ceux-ci sont divisés par deux par rapport à ceux proposés à l'origine. 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 avoir été difficile.

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

⁵⁶⁰ ADVO/1461W/294W/7-88-J/ Stephen Gardiner « How it happen in France ! », *RIBA Journal*, novembre 1973. (p13-14 de la traduction)

*regulations, constructional techniques, production cost, costing methods, management, social conventions, family habits, etc., have been our headaches ever since*⁵⁶¹.

Le deuxième apport des Anglais, selon Welbank, porte sur les stationnements. 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 démontre la nécessité du dispositif. Ils introduisent aussi en France la notion d'*environmental capacity of road* prise dans le rapport Buchanan. Ce texte est bien connu en France, mais mal compris selon Welbank – tout comme en Angleterre. À propos des études de trafic, Welbank souligne aussi un manque d'allers-retours entre les échelles.

*This 'one-way' design approach contains a basic error. In design work there has to be a 'two-way' continuous interchange between the large scale and the detailed scale until an acceptable balanced solution is struck.*⁵⁶²

Le dernier apport méthodologique est, bien sûr, l'usage de *planning briefs* que Welbank oppose à la tradition française (« *the orthodox french tradition in large scale planning* »), qui, 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 ne stimule pas l'imagination architecturale selon Welbank, il est surtout surpris que ces gabarits soient définis sans connaître les exigences des utilisateurs, les demandes du client, et le coût. Les interviews d'acteurs menées par Viviane Claude et Jean-Charles Fredenucci montrent que cette méthode et ses termes – « directives », « atmosphère/ambiance/esprit » – sont réellement intégrés au travail au jour le jour des architectes de la Mission.

Mon travail consiste à faire des directives d'urbanisme des opérations, suivre leur réalisation, accueillir les habitants. J'affine le programme et je définis le type de maîtrise d'ouvrage qu'il faut chercher. Je découpe le secteur entre HLM locatifs, HLM en accession à la propriété, activités. Il faut déterminer la position du marché, des commerces, de l'école, du LCR. Il faut organiser leur cohabitation, déterminer les espaces de stationnement, figer le périmètre des terrains à céder et les desservir en réseaux. Les directives d'aménagement précisent ces frictions (...). Je trace les plans, les dessins d'atmosphères recherchées, je gère mon quartier sur maquette⁵⁶³.

⁵⁶¹ Welbank, Michael, « Ideas for Export », *RIBA Journal*, septembre 1968, p417

⁵⁶² Welbank, Michael, « Ideas for Export », *op. cit*

⁵⁶³ « Entretien avec M. Gaillard », Viviane, Claude, et Fredenucci, Jean-Charles, *Expériences professionnelles et effets de génération en villes nouvelles (1965-2002)*, *op. cit.*

En octobre 1968, l'IAURP publie le projet de schéma de structure de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Le choix entre deux solutions pour le centre est prévu à la fin du mois en présence de Millier, Roulier et Michel⁵⁶⁴. C'est donc un groupe de travail, présidé par Millier et comprenant les directeurs des autres villes nouvelles et leurs urbanistes, qui fera l'arbitrage entre les deux options. Dans la préparation de ce choix la Mission montre sa volonté d'intégrer la démarche de projet des Anglais. Le langage est bien différent : il fait référence à des « données du problème » et à des critères de choix entre les deux schémas proposés. Il s'agit d'estimer leurs avantages et inconvénients selon des critères qui ne correspondent pas exactement à ceux élaborés précédemment, et qui se résument aux conditions de rendement des équipements urbains, à l'animation des voies et espaces publics, à l'image de la ville et à la satisfaction des utilisateurs.

Dans ses écrits, Hirsch fait souvent référence à l'aide apportée par les Anglais. Dans un contexte de renouvellement des pratiques urbanistiques, voire de rupture avec la tradition urbanistique portée par les architectes-urbanistes⁵⁶⁵, se tourner vers les Anglais, c'est se tourner vers d'autres pratiques. Du fait de cette défiance vis-à-vis des méthodes du ministère de la Construction, 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*⁵⁶⁶.

Ces experts aident aussi le directeur de la Mission à faire face, paradoxalement, à l'équipe de jeunes architectes intégrés à la Mission, à leurs ambitions de maîtres d'œuvre et à leur culture architecturale, qui alimente une vision mégastructurelle des équipements.

⁵⁶⁴ ADVO/1461W/294W/7-8/dossier : Administration : comité de coordination archives (1968-1972), « Réunion du quartier de la prefecture du 11 octobre 1968 »

⁵⁶⁵ Frédenucci, Jean-Charles « L'impératif de la méthode de l'actualisation de l'urbanisme », *op. cit.* et Jean-Charles Frédenucci, « L'urbanisme d'État : nouvelles pratiques, nouveaux acteurs », *op. cit.*

⁵⁶⁶ Welbank, Michael, « Ideas for Export », *op. cit.*

Conclusion

Ce chapitre retrace les échanges entre le bureau d'études de Shankland et Cox et les agents de la Mission. Il apparaît clairement que cette collaboration contribue à faire émerger de nouvelles pratiques de l'urbanisme. Ce qui confirme l'affirmation de Vadelorge, selon lequel « l'enrichissement des pratiques professionnelles constitue la véritable innovation méthodologique des villes nouvelles⁵⁶⁷ ». 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 françaises⁵⁶⁸. 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.

Comme on a pu le voir, plusieurs raisons justifient ce processus de renouveau des pratiques. En premier lieu, le contexte intellectuel au moment de la conception des premières villes nouvelles, en rupture avec les pratiques des grands ensembles, tend à remettre en cause la figure de l'architecte urbaniste au profit d'équipes pluridisciplinaires. Il apparaît aussi 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. Enfin, les jeunes architectes urbanistes des Missions, moins intéressés par ces questions, cherchent de leur côté à définir une pratique d'aménageurs-concepteurs. À la « grande composition » dessinant la ville dans une étape achevée, est opposé un outil qui accepte l'incertitude de l'évolution dans le temps du projet.

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. Pratiques urbanistiques, qui, selon Welbank, composent avec des savoir-faire et des

⁵⁶⁷ Vadelorge, Loïc, *Retour sur les villes nouvelles une histoire urbaine au XXe siècle*, Paris, Créaphis, 2014, P314

⁵⁶⁸ Claude, Viviane et Fredenucci, Jean-Charles, *Expériences professionnelles et effets de génération en villes nouvelles (1965-2002), rapport final*, Lyon, LATTS, 2004

concepts qui, bien que partagés par les professionnels britanniques, n'ont pas été écrits ou théorisés. Dans un certain sens, cette mission permet à Shankland et Cox de définir les contours de la pratique anglaise. À la différence de la pratique de la composition, cette démarche inclut un dispositif de réunions publiques, l'évaluation des besoins, l'élaboration d'hypothèses de population, de financement et d'organisation de la ville ainsi que son développement dans le temps, auxquels s'ajoutent la nécessité d'admettre les exigences des promoteurs privés et la flexibilité d'un plan qui n'impose rien mais estime ce qui est faisable.

La lecture des huit rapports de S&C rend compte de la synthèse de cette pratique par les architectes anglais. Leurs échanges avec la Mission de Cergy-Pontoise permettent d'observer concrètement les transferts de savoir-faire, l'assimilation et l'adaptation de cette pratique, ainsi que les motivations en faveur de l'adoption de ces méthodes. On observe que le principe de conception à travers l'évaluation d'hypothèses, ainsi que les directives d'aménagement, sont particulièrement appréciés. L'évaluation d'hypothèses introduit une démarche argumentative plus rationnelle dont le directeur de la Mission est sans doute davantage familier – bien qu'en définitive il n'ait pas gain de cause. Comme le souligne Bernard Hirsch, la méthode des directives d'aménagement permet d'intégrer une marge d'improvisation nécessaire à la collaboration avec les acteurs privés. Il s'agit de définir et de faire respecter des « principes généraux qui définissent le caractère de la ville » tout en laissant un maximum de liberté aux promoteurs. Mais cette méthode relève aussi de la démarche de projet, ce qui convient aux jeunes architectes dont le rôle d'aménageur n'est pas d'établir un plan masse. Le dessin comme illustration, le dessin d'atmosphères urbaines, remplace cet outil classique. On note cependant une différence de compréhension de la notion d'atmosphère entre les deux parties. Pour les deux Anglais, 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. Outre la dimension socialisante et financière du projet, ce sont bien là deux aspects de la conception urbaine qui sont opposés : le processus et la narration qui prennent une place importante dans les *plans* britanniques *versus* l'importance accordée à la formalisation.

Conclusion

J'ai étudié la tradition du *town design*, née dans le Royaume-Uni d'après-guerre, à partir de documents issus de la pratique d'un groupe de professionnels, dont l'analyse montre la cohérence des méthodes, des dispositifs et des concepts, malgré des inflexions dans le discours et des changements de terminologie. Les éléments essentiels de cette tradition, qui permettent d'en manifester l'unité et de la circonscrire, sont la *neighbourhood unit*, le *precinct*, l'urbanisme en trois dimensions, le phasage, la conception articulée de l'architecture, du paysage et de la voirie, et enfin le choix de la grappe (vs le choix du tracé).

Je me suis attachée à retracer les différents modes de transmission de ces savoir-faire urbanistiques et à identifier des « chaînes de transmission » en dehors du réseau des revues. L'analyse systématique d'articles de titres britanniques aurait sans doute fait apparaître leur contribution à cette diffusion, notamment au travers de la *Town Planning Review*, qui a fait connaître les discours de ces professionnels au niveau international. J'ai cependant préféré mettre en avant le rôle des *plans*, ainsi que celui des échanges directs autour d'un projet, dont les comptes-rendus de réunions gardent la trace. Comme je l'ai montré, les *plans* sont de véritables supports pour la construction de doctrines. Abercrombie, Gibberd, Holford et Sharp misent sur l'exemplarité de leurs *plans* pour défendre une démarche intellectuelle. La publication des *plans* permet aux doctrines de ces architectes et aux savoir-faire qu'elles théorisent de se répandre au sein de la communauté professionnelle.

Progressivement, les savoir-faire urbains issus de cette pratique britannique se trouvent ainsi codifiés. Un concept descriptif, quasi-sociologique – celui de *neighbourhood unit* – se voit attribuer un rôle normatif central pour la pratique et la vision des urbanistes. Sa signification est très riche : c'est à la fois une unité fonctionnelle observable, une unité de mesure valant pour la programmation des équipements, et l'unité d'intervention la plus adéquate. Dans ce dernier sens, le concept d'unité de voisinage est constitutif d'une vision de la ville comme ensemble hiérarchisé de groupements. Ce concept, lorsqu'il est opérationnalisé pour le développement d'un territoire, se traduit directement par l'usage de trois outils de conception : le programme

(distribution spatio-temporelle et fonctions des équipements), la mobilité (connexions et temporalité des déplacements) et la composition par groupements (et non *via* un tracé ordonnateur). Les questions de densité et d'échelles sont mises au premier plan.

L'analyse des *plans* et de la « littérature grise » montre aussi que, malgré d'importants changements terminologiques et esthétiques, les urbanistes britanniques du début des années 1960 ne remettent en cause ni les fondements conceptuels du *neighbourhood planning* ni le rôle dévolu à la programmation. L'analyse de certains de leurs travaux les plus diffusés révèle au contraire que le dispositif de *neighbourhood unit* reste en place comme concept opératoire central. L'unité de voisinage peut en effet être imaginée comme édifice unique au nom de la compacité, de la durabilité, de l'autonomie et de la notion d'environnement.

L'alliance de la compacité, de la programmation multifonctionnelle des centres et des dispositifs de dalle a pu conduire certains historiens à interpréter de grandes opérations en centralité (le Barbican Centre et le centre-ville de Hook, par exemple) comme des « mégastructures » au sens des architectes visionnaires. Mais mon travail révèle qu'il faut inscrire ces projets dans la filiation directe des pratiques urbaines professionnelles du *town design*. En étudiant précisément les caractéristiques de cette tradition, j'ai ainsi pu apporter des éléments concrets à l'appui de l'intuition de Banham concernant la professionnalisation et l'institutionnalisation précoces de l'idée, soi-disant radicale, de « mégastructure ».

*Something like megastructure was conceivable in the minds of established British government officials as early as it was conceivable in the minds of Japanese Metabolists. One needs, therefore, to be very wary of any uncritical acceptance of the idea that megastructure was a radical or ridiculously impractical concept*⁵⁶⁹.

L'étude approfondie des projets pour le site du Barbican Centre révèle les enjeux profonds du dispositif de *precinct* (ou d'oasis urbaine) : un environnement autonome et attractif comme réponse au défi de la construction de logements dans les conditions de la centralité (densité urbaine, impératifs éducatifs, intensité de la vie culturelle et économique).

L'exemple du Barbican montre que la taille de l'opération permet non seulement la construction totale d'un « environnement », mais qu'elle découle aussi des objectifs de rentabilité des opérations de logements. Cette recherche de rentabilité d'une opération

⁵⁶⁹ Banham, Reyner, *Megastructure, op. cit.* p.167

fait partie intégrante du travail de l'urbaniste ; c'est une donnée interrogée par le projet. L'une des spécificités de la tradition urbanistique britannique de l'après-guerre, dont l'expérience du Barbican Centre est certainement la plus belle démonstration, est d'intégrer le plan de financement à la démarche de conception. Plus qu'une simple programmation d'équipements, le *town design* inclut ainsi des questionnements financiers, comme le montrent non seulement le projet du Barbican, mais aussi celui de Hook ou l'étude de Boston Manor menée, en parallèle de leurs activités, par les architectes de ces opérations, Chamberlin, Powell, Bon et Shankland.

Le site du Barbican a suscité une intense controverse. L'analyse de celle-ci met clairement en lumière le rôle de la programmation dans la conception, mais également la singularité des méthodes d'intervention du *London County Council* (LCC), qui préconise un contrôle centralisé de la planification urbaine, contre l'idée d'un développement par des promoteurs privés. Les architectes du LCC favorisent la prescription architecturale et pensent être à même d'imposer des règlements aux différents promoteurs privés qui développeront le site – tandis que le *Public Health Committee* privilégie, lui, un unique maître d'ouvrage et architecte, impliquant une opération unitaire, les programmes devant assurer la rentabilité de l'opération.

Le principe de prescriptions architecturales établies à la suite de l'élaboration d'hypothèses d'organisation du site (une méthode mise en place au sein de la division Urbanisme du LCC au tournant des années 1950) est l'un des enseignements les mieux assimilés par les agents à la Mission de Cergy-Pontoise.

Les agents de l'IAURP qui participaient à la Mission ont en effet été directement confrontés à la tradition de l'urbanisme britannique et s'en sont approprié plusieurs éléments. J'ai montré l'intérêt profond des concepteurs français de villes nouvelles pour le travail sur la programmation et pour l'exigence rationnelle générale (accumulation de données, élaboration d'hypothèses...) qui caractérisent l'approche britannique. À la fin des années 1960, les acteurs des villes nouvelles veulent rompre avec l'urbanisme de plan, caractéristique des savoir-faire urbains appliqués en France depuis l'après-guerre. À Cergy, la collaboration avec Shankland et Cox offre aux jeunes architectes de la Mission l'occasion de remettre en cause la figure de l'architecte urbaniste au profit d'équipes pluridisciplinaires. Elle leur permet aussi, comme l'ont fait avant eux les jeunes architectes du LCC, de définir une nouvelle pratique d'aménageur-concepteur : un concepteur dont l'action n'est ni exclusivement réglementaire ni celle d'un

« auteur », et qui accepte l'incertitude de l'évolution du projet dans le temps.

L'intérêt pour l'expérience britannique s'explique également par les instructions très claires du ministère, relayées par le directeur de la Mission, Bernard Hirsch. Elles exigent de laisser aux sociétés privées une plus grande part d'initiative dans le développement de la ville nouvelle. La traduction opérationnelle de cette exigence amène les agents de la Mission à questionner la pertinence du plan-masse, qui représente un obstacle à l'engagement des acteurs privés, alors que la flexibilité permise par les directives d'aménagement sert au contraire cette dynamique. À la différence de la pratique de la composition, la démarche proposée par les Britanniques inclut un dispositif de réunions publiques, l'évaluation des besoins, l'élaboration d'hypothèses de population, de financement et d'organisation de la ville, ainsi que des scénarios sur son développement dans le temps. La méthode des directives d'aménagement permet en outre d'intégrer la marge d'improvisation nécessaire à la collaboration avec les acteurs privés.

Bernard Hirsch affirme avoir contribué à la diffusion de la méthode britannique au sein des autres villes nouvelles – ce qu'un examen plus systématique des échanges entre les Missions permettrait probablement de vérifier. Il serait utile d'ajouter à cet examen l'analyse de tous les cas de transferts directs au sein des Missions, et d'autres exemples de l'influence qu'a eue la tradition britannique en France. Dans le plan de la ville nouvelle de Lille Est, on peut ainsi percevoir un écho de l'étude fournie par l'équipe de Buchanan pour le South Hampshire et du *plan* de l'agence de Llewelyn Davies pour Milton Keynes (qui n'a pas été étudié). Il serait aussi intéressant d'étudier en complément l'influence sur l'urbanisme britannique et français qu'ont eue d'autres grandes figures, telles que Llewelyn Davies, qui a notamment approfondi la réflexion sur l'indétermination.

De nombreuses caractéristiques de la tradition du *town design*, dont j'ai étudié la naissance et la transmission depuis le contexte britannique, sont encore revendiquées comme des principes féconds, en opposition à une tradition urbanistique française.

L'engagement du LCC pour un « urbanisme de projet », au fondement du *town design*, trouve un prolongement dans certaines questions d'aménagement actuelles. Le principe de *plan*, tel que l'ont développé les Britanniques dans l'après-guerre et qui se rapproche aujourd'hui du « plan guide », correspond à une notion spécifique du projet et

transforme le statut du dessin spatial. La formalisation répond à l'inclusion dans le projet de questions techniques et sociales, mais aussi à la volonté de transmettre des intentions formelles, d'un urbaniste à un maître d'œuvre. Il s'agit de défendre la pertinence d'un « urbanisme de projet » en prise avec la complexité issue de la multiplication des acteurs et des dimensions programmatique et temporelle. Cette approche, qui conduit à privilégier la négociation à la réglementation, apparaît aujourd'hui encore, par exemple dans certains textes du Grenelle de l'environnement, comme un objectif de renouvellement des pratiques urbaines, nécessaire pour assurer une cohérence globale, impliquer toutes les parties et accélérer l'obtention des permis de construire.

Mon travail met au jour une opposition d'ensemble entre l'urbanisme de plan (ou « urbanisme de composition ») et trois autres approches urbanistiques : *l'urbanisme de recherche*, fondé sur les données ; *l'urbanisme narratif*, important dans les *plans* britanniques, qui correspond à la mise en cohérence de la programmation des équipements et des processus temporels par l'élaboration d'hypothèses ou de scénarios ; et *l'urbanisme de négociation*, que pratiquent le LCC et la Mission de Cergy-Pontoise.

Un exemple emblématique des deux premières approches est l'ouvrage sur la ville nouvelle de Hook produit par le LCC ; il est très riche en termes d'argumentation, de présentation et de narration, et étayé par de nombreuses sources et données statistiques. Le projet aborde aussi bien les questions de paysage, de démographie et de relations sociales, d'économie de la construction, de programmation, de réseaux et de gestion des flux, que de composition urbaine. Un nombre important d'annexes rendent compte de la volonté d'affirmer l'usage et la manipulation des données comme fondements du projet. La démarche de Shankland et Cox proposée à Cergy offre, par la place accordée à la négociation, une illustration de la troisième approche.

L'opposition dont il est question ici est toujours d'actualité, comme le montrent par exemple les critiques de Françoise Fromonot à l'encontre de l'urbanisme à la française, qu'elle caractérise comme un « *urbanisme de composition* ». Il est frappant, dans le contexte de notre étude sur la tradition du *town design*, de la voir plaider, en 2011, pour un urbanisme de « *négociations stratégiques* » qui se fonde sur l'analyse des « *données* » :

Le problème, en France, est que les urbanistes sont des architectes qui ne savent raisonner qu'en mettant en forme. Or, avant même qu'un concepteur ne prenne le crayon, son projet est

déjà modelé de fait par les facteurs de tous ordres (économique, politique, procédural, foncier, législatif, patrimonial, culturel au sens large) qui le prédestinent immanquablement. L'agence néerlandaise Crimson Architectural Historians appelle cela l'« *orgware* ». Ils plaident pour que l'urbaniste mette en évidence ce paysage de forces plus ou moins visibles et engage sur cette base une négociation stratégique entre elles plutôt que de dessiner préalablement un projet.⁵⁷⁰

Dans les années 1960, la référence aux urbanistes britanniques d'après-guerre (qui s'opposaient à l'urbanisme réglementaire) a fourni aux Français les moyens conceptuels de s'opposer frontalement à la tradition du plan-masse. Aujourd'hui, la même opposition frontale s'exprime régulièrement, mais la référence s'est déplacée vers les urbanistes néerlandais, appelés à participer à de grands concours d'urbanisme (Euralille, Les Halles, le Grand Paris)⁵⁷¹. En des termes assez similaires à ceux des années 1960, la manipulation des données socio-économiques, l'analyse d'hypothèses, la fabrication de scénarios pour la narration du projet et le rôle des prescriptions dans la négociation sont opposés aux considérations, jugées esthétisantes, du plan-masse.

D'autres éléments de la tradition britannique retrouvent aujourd'hui une actualité. Le *town design*, en Grande-Bretagne, est lié aux *superblocks* et à ce que Gibberd appelle le *precinctual planning*, au sens où l'échelle d'intervention se fait au niveau de larges îlots permettant tout à la fois de mettre en place les déplacements piétons, d'assembler le bâti suivant le principe de l'*open planning* et, dans les quartiers de logements, d'organiser la ville sous la forme d'un complexe logements-équipements. Cette approche offre une réponse cohérente au problème de la mobilité urbaine, qui est loin d'être résolu aujourd'hui. Des réponses très proches sont aujourd'hui proposées par exemple dans le Plan de mobilité urbaine de Barcelone 2013-2018 : un vaste ensemble de *superblocks* (le terme est revendiqué et le concept est au cœur du projet) vise ici à réduire l'usage de la voiture et à favoriser les formes de mobilité douce.

Un dernier point mérite d'être souligné. Il concerne l'importance pour le *town design* de l'héritage moderniste. Celle-ci ne saurait être sous-estimée, tant les convictions modernistes étaient partagées par l'ensemble des praticiens du *town design* dans le contexte britannique. Les opérations sur lesquelles je me suis penchée montrent

⁵⁷⁰ <http://ibicity.fr/IMG/pdf/article-production-urbaine-a-la-francaise-157.pdf>

⁵⁷¹ L'analyse des échanges, bien documentés, entre architectes britanniques et néerlandais dans les années 1950 permettrait certainement d'expliquer en partie ce déplacement de référence.

d'ailleurs, sans le moindre doute, que l'unité de voisinage est une notion maniée par des architectes modernistes. L'histoire du *town design*, et notamment l'application du concept d'unité de voisinage à la centralité par les urbanistes britanniques, éclaire ainsi directement le contexte des discussions du CIAM de 1952, dont le thème est le « cœur » (à la fois « core » et « heart ») de la ville. Elle permet aussi d'inscrire, par exemple, le thème de la « ville dans la ville » dans une filiation moderniste. L'histoire du *town design* appartient pleinement à l'histoire du modernisme, mais en mobilisant des concepts rarement considérés comme modernistes, telle l'unité de voisinage, cette histoire particulière contribue à enrichir notre compréhension de certaines séquences de l'histoire générale.

Annexes

Liste des abréviations courantes et des sigles utilisés

AA : Architectural Association

AD : Architectural Design

ADVO : Archives départementales du Val d'Oise

AJ : Architectural Journal

AR : Architectural Review

CDA : Comprehensive Development Area

CDU : Centre de Documentation de l'Urbanisme

IA : Fond de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France

CIAM : Congrès International d'Architecture Moderne

CPB : Chamberlin, Powell et Bon

EPA : Etablissement Public d'Aménagement

ITPC: Improvement and Town Planning Committee

IAURP: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne

LCC : London County Council

LMA : London Metropolitan Archives

MHLG : Ministry of Housing and Local Government

NA : National Archives

PHC : Public Health Committee

PJM : Percy Johnson-Marshall

RAPC : Royal Academy of Arts Planning Committee

RFAC : Royal Fine Art Commission

RIBA : Royal Institut of British Architect

S&C : Shankland & Cox

SERETES : Société d'étude et de réalisation d'exploitations thermiques et électriques

SPUR : Society for Promotion of Urban Renewal

UCL : University College London

UECRC: University of Edinburgh, Centre for Research Collections

Bibliographie

A. Archives et documents d'époques cités

Grande-Bretagne

Les plans

Abercrombie, Patrick, Forshaw, J.H., *County of London Plan*, Prepared by J.H. Forshaw et P. Abercrombie, London, MacMillan & Co, 1943

Buchanan, Colin, *Traffic in Towns: A Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas : Reports of the Steering Group and Working Group Appointed by the Minister of Transport*, 1963

Groupe pilote du Ministre des transports de Grande-Bretagne, J. E. Leymarie, et Colin Buchanan, *L'automobile dans la ville: études des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines ; Rapports du groupe pilote et du groupe de travail créés par le ministère des transports de Grande-Bretagne*, Londres, H.M.S.O., 1963

Buchanan, Colin and Partners in association with Economic Consultants Limited, *South Hampshire Study, Report on the Feasibility of Major Urban Growth*, Volume I& II, London, HMSO, 1966

Chamberlin, Powell & Bon (prepared by), *Report of the court of Common Council of the Corporation of the City of London on residential development within the Barbican area*, May 1956

Chamberlin, Powell & Bon (prepared by), *Report of the court of Common Council of the Corporation of the City of London on residential development within the Barbican area*, April 1959

Chamberlin, Powell et Bon, *University of Leeds. Developemnt plan 1960. Being a report on proposals for the way buildings could be planned and laid out to accommodate both the present needs and the growth in the size of the University which may be expected during the coming decade*, avril 1960

City of London, *Report, Improvements and Town Planning Committee to the Right Honourable the Lord Mayor, Aldermen and Commons of the City of London, in Common Council Assembled, on the Preliminary Draft Proposals for Post-War Reconstruction in the City of London*, London, Published on behalf of the Corporation of London by B.T. Batsford, 1944

Cumbernauld Development Corporation, *Cumbernauld New Town, Planning Proposals – first revision, An addendum Report to the Preliminary Planning Proposals*, may 1959

Cumbernauld Development Corporation, *Cumbernauld New Town Planning proposals -second revision. Second Addendum report to the Preliminary Planning Proposals*, janvier 1962

Gibberd, Frederick, *Harlow New Town. A Plan prepared for the Harlow Development Corporation*, HMSO, August 1947

Gibberd, Frederick, *Harlow New Town, Master Plan*, Harlow, Harlow Developement Corporation, August 1952

Holford, W. G., Holden, C. H., *The City of London*. London: Published on behalf of the Corporation [of London] by the Architectural Press, 1951.

Ling & associates, *Runcorn New Town. Master Plan prepared for the Runcorn Development Corporation*, 1967

London County Council, *County of London Plan. Reports submitted to the Council at its meeting on 17th July 1945*

London County Council, *Administrative County of London Development Plan. First Review 1960*

County Planning Report, Londres, LCC, 1960

London County Council, *The Planning of a New Town, Data and design based on a study for a New Town of 100,000 at Hook, Hampshire*, London, London County Council, Alec Tiranti, 1961

Royal Academy Planning Committee, *London Replanned. The Royal Academy Planning Committee's Interim Report, with a Foreword by Sir Edwin Lutyens, and an Introd. by Sir Charles Bressey*, London, Country Life Ltd, octobre 1942

Shankland, Graeme, City and County Borough of Liverpool, *Planning Consultant's Report n°8. Central Area Redevelopment. Two New Centres*, mars 1963

Shankland, Graeme, City and County Borough of Liverpool, *Planning Consultant's Report n°3. Central Area Redevelopment. Phase One*. Septembre 1962

Sharp, Thomas, *Exeter Phoenix, A plan for Rebuilding*, Published for the Exeter City Council by the Architectural Press, London 1946

Sharp, Thomas, *Oxford Replanned*, London, Architectural Press, 1948

Stein, Clarence S, *Toward New Towns for America*, Cambridge, MIT Press, 1969, première édition New York, Reinhold Pub. Corp, 1957.

Ouvrages

Banham, R., « Revenge of the Picturesque : English Architectural Polemics, 1945-65 » in Summerson, J. (editor), *Concerning Architecture. Essays on architectural Writers and Writing presented to Nikolaus Pevsner*, Londres, Allen Lane, the Penguin Press, 1968

Banham, R., *Megastructure: Urban Futures of the Recent Past*, Thames and Hudson, Londres, 1976

Doxiadis, *L'Architecture en transition*, Paris, Dunod, 1967

Fry, Maxwell, *Fine Building*, London: Faber and Faber Ltd, 1944

Gibberd, Frederick, *Town Design*, London, Architectural Pr, 1962 (première édition 1953)

Gruen, Victor, Larry Smith. *Shopping Towns USA; The Planning of Shopping Centers*. New York: Reinhold Pub. Corp, 1960

Johnson-Marshall, Percy, *Rebuilding Cities*, Chicago, Aldine Pub. Co, 1966

Korn Arthur, *History Builds the Town*, London, Lund Humphries, 1953

Lewis, David (ed. by), «The pedestrian in the city, *Architects' Year Book XI*, London, Elek Book, 1965

Roberts, H., *Des habitations des classes ouvrières, Paris*, L'Harmattan, 1998, Première édition *The Dwellings of the labouring Classes, their Arrangement and Construction*, Londres 1850.

Willmott et Young, *Family and Kinship in East London*, London, Routledge&Kegan Paul, 1957

Revues

- *Architectural Association Journal*

New Barbican Committee : *Architectural Journal*, 7 avril 1955;

Golden Lane : *Architectural Association Journal* vol 72, n811, avril 1957

Phyllis Ingersoll, « Seminar on the planning of the project for Hook New Town », *Architectural Association Journal*, mai 1962, p.254-260.

- *Architectural Design*

Chamberlin« Urban high density housing », *Architectural Design*, octobre 1956

Smithson, P.&A., « Mobility Road systems », *Architectural Design*, octobre 1958.

- *The Architectural Journal*

Architectural Journal, 22 octobre 1942

Architectural Journal 13 may 1943

Golden Lane : *The Architect's Journal* vol 115, n2977, 20 march 1952 pp354, 358-62

'Men of the year 1952', *The Architect's Journal* vol 177 n°3020, 15 jan 1953 p72

- *Architectural Review*

Browne, K., Blachnicki, H., « Over and Under. A survey of the problems of pedestrian/vehicle segregation », *Architectural Review*, mai 1961.

Buchanan, « South Hampshire Study », *Ekistics*, vol 23, n°139, june 1967, p 323

Cullen, G., « closure », série Townscape, *Architectural Review*, march 1955.

Cullen, G., « Here and There », dans la série Townscape *Architectural Review*, novembre 1958

Furneaux Jordan, Robert, « L.C.C. New Standards in Official Architecture. », *Architectural Review*, Novembre 1956

Glass, R., *Architectural Review*, décembre 1953

Gruen, Victor, « Environmental Architecture », *Journal of Architectural Education* (1947-1974), Vol. 17, no. 3, « The Architect and the City. The 1962 AIA-ACSA Seminar Papers Presented at the Cranbrook Academy of Art. » Part II(Dec., 1962), pp. 96-97

Korn, Arthur et Samuely, Felix J., "A Master Plan for London. Based on research carried out by the town planning committee of the M.A.R.S. Group.", *Architectural Review*, n°91, 1942

« Model for a short-lived future », *Architectural Review*, Aout 1973

Nairn, I., Reid, R., « Runcorn, a town one building thick. », série Townscape, *AR* septembre 1964

New Barbican Committee : *Architecture Review*, decembre 1954

Richards, J.M., « Failure of the new towns », *The Architectural Review*, juin 1953, p28-32

Tatton Brown, Aline et William, « Three-dimensional Town Planning. Part I », *Architectural Review*, septembre 1941

Tatton Brown, Aline et William, « Three-dimensional Town Planning. Part II », *Architectural Review*, January 1942.

The Editor, « Counter-Attack », *Architectural Review*, juin 1957

- *RIBA Journal*

Chamberlin « Architects approach to Architecture », *RIBA Journal*, vol 76 n°6 June 1969, p229-65

Johnson Marshall, Percy, « Urban Renewal – Piecemeal or Planned ? », d'après une lecture de la RIBA du 12 novembre 1962, tiré du *Journal of RIBA*, vol 70, n1, january 1963, p9-15.

Kaufmann, Eugen C., « Neighbourhood Units as new elements of town planning », *Journal of the Royal Institut of British Architects*, Décembre 1936

Welbank, Michael, « Ideas for Export », *RIBA Journal*, septembre 1968.

- *Town Planning Review*

Shankland, Graeme "The Central Area of Liverpool: Extracts from the Report on the Draft City Centre", *The Town Planning Review*, Vol. 35, No. 2 (Jul., 1964), pp. 105-132

Tunnard, Ch. « Creative Urbanism », *TPR*, vol 22, n3, oct 1951

- *Autres revues*

Banham « The Glass of fashion », *New Society*, 9 september 1971

Peter Chamberlin, Geoffrey Powell, Christoph Bon, Graeme Shankland, David Gregory Jones and Fred Millett, 'The Living Suburb', *Architecture and Building*, vol 33, September 1958, pp323-62 et octobre 1958,

Peter Chamberlin, Geoffrey Powell, Christoph Bon, Graeme Shankland, David Gregory Jones
"Realisation of the living suburb", *Architecture and Building*, octobre 1958, pp365-373.

Copcutt, Geoffrey, « The City as a Process », *Lotus* 7, 1970

Copcutt, Geoffrey, "Planning and Designing the Central Areas of Cumbernauld new Town", in Lewis, D., *Architects' year book n°11, The pedestrian in the city*, Elek books limited, London, 1965

Jacobs J., « Do not segregate pedestrian and automobiles », *Architect's Year Book n°11, The Pedestrian in the City*, sous la direction de Lewis, D., Elek Books Limited, Londres, 1965.

Arthur Korn, Maxwell Fry, Dennis Sharp, « The M.A.R.S. Plan for London », *Perspecta*, Vol. 13/14 (1971), pp. 163-173

"London County Council Architects' Department", *Keystone*, June-July 1954

"L.C.C Architects' Department. Statement of A.B.T. Claim." *Keystone*, March-April 1956

New Barbican Committee : *Architecture and Building* vol 29, n11, novembre 1954

The report of the Transaction of 'Science and World Order', *The advancement of Science*, II, n°5 (January 1942), London, p.p. 35-36

Archives

- *London Metropolitan Archives (LMA)*

Fonds City Corporation à propos du Barbican : LMA/CLA/072/01/1-70

Fonds LCC à propos de Hook New Town : LMA/AR/CB/1/155 / L.C.C., et
LMA/GLC/DG/PRB/22/97/6/7/5/

- *RIBA Archives*

Fonds Buchanan : Buchanan Report Standing Joint Committee papers, Dec 1963-Nov 1965

- *University of Edinburgh, Centre for Research Collections (UECR)*

Fonds Percy Johnson Marshall : GB 237 PJM LCC /A-G

- *National Archives*

A propos de Graeme Shankland : KV-2 / 3108-3110

Interviews cités

IDOX Group, Interview with Walter Bor Retrieved 23 January 2013.

Oliver Cox and Neil Bingham, 1 March 2000, Tape F15579 SideA, National Sound Archive.

France

Etudes

Merlin, P., Guertin, P., *L'urbanisme dans la région de Londres et l'aménagement du territoire*, IAURP, Direction des Etudes et Recherches, Direction des Etudes d'Aménagement et d'Urbanisme, 1966

Shankland Cox & Associates, Town Planners and Architects, *Ville nouvelle de Pontoise-Cergy, rapport 1-8 juin 1967- Aout 1970*

Shankland Cox & Associates, Town Planners and Architects, *Social Survey. Childwall Valley Estate, Liverpool*, Aout 1967

Shankland Cox & Associates, Town Planners and Architects, *La vie dans un grand ensemble. Etude de l'habitat au Puits-la-Marlière en banlieue nord de Paris*, mai 1971

Ouvrages

- Auzelle, Robert. *Technique de l'urbanisme ; l'aménagement des agglomérations urbaines*. Paris : Presses Universitaires de France, 1953
- Bardet, Gaston, *L'urbanisme*, Paris PUF, 1959
- Bardet Gaston, *Pierre sur pierre. Construction du Nouvel Urbanisme*, Paris, LCB éditions, 1945
- Bardet, Gaston, *Problèmes d'urbanisme : par Gaston Bardet*, Paris, Dunod, 1941
- Chaline, Claude *L'urbanisme en France*, Armand colin, 1972
- Chaline, Claude. *Londres*. Paris : PUF, 1968
- Gibberd, F., *Composition Urbaine*, Paris, Dunod, 1972
- Guertin, P., *Cumbernauld New Town : Analyse critique de la conception et de la réalisation d'un nouvel environnement urbain*. Thèse présentée pour l'obtention du diplôme de l'Institut d'urbanisme de l'université de Paris, Préparée sous la direction de Monsieur Robert Auzelle., décembre 1967
- 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.
- Mumford Lewis, *Le déclin des villes. Ou la recherche d'un nouvel urbanisme*, Paris, éd. France-empire, 1970, première édition 1956
- Mumford, Lewis, *New York et l'urbanisme*, Paris, Vent d'Ouest, 1965

Revues

- *Bulletin de l'IAURP*

- *Cahiers de l'IAURP*

« Villes nouvelles en Grande Bretagne » et « Urbanisme en région de Londres et aménagement du territoire », *Cahiers de l'IAURP*, volume 8, Juin 1967

« Les commerces », *Cahiers de l'IAURP* volume 10, juillet 1967

- *Cahiers Seretes*

« Colloque organisé par Seretes à l'occasion de son rapprochement avec Colin Buchanan and Partner de Londres, le 25 mars 1968 au Château de la Jonchère à Paris. » *Cahiers Seretes* n°1, juin 1968

- *L'Architecture d'aujourd'hui*

Abercrombie, Patrick, « L'urbanisme Grande-Bretagne », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 39, 1952, pp.68-73

Anon, « Une importante expérience anglaise: la nouvelle ville de Cumbernauld », *Architecture d'Aujourd'hui* Janvier-février 1963

« L'urbanisme Grande-Bretagne », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 39, 1952

Lods, Marcel, « Un plan général d'équipement de la France », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 7-8, septembre-octobre 1946, p101

Bor, Walter, « Développement de l'urbanisme en Angleterre », *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 118, 1966.

Goldfinger, Ernő, « Analyse critique de certains termes propres aux urbanistes britanniques. », *L'Architecture d'aujourd'hui* n°118, décembre/ février 1966

Vago, Pierre, « L'urbanisme en Grande Bretagne. Interview de Monsieur Gordon Stephenson », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, N°7-8, Septembre-octobre, 1946

- Vouga, J.P., «Analyse comparative et critique des methodes d'urbanisme dans divers pays», *L'Architecture d'aujourd'hui*, n°118, décembre/ février 1966
- *Urbanisme*
- « A travers les réalisations de la reconstruction. Les gains de l'urbanisme », *Urbanisme*, n° 45-48, 1956, p174
- Auzelle, Robert, « Pour l'évolution des méthodes d'aménagement des agglomérations », *Urbanisme*, n°1-2, 1952
- Bardet, Gaston, « La connaissance des villes », *Urbanisme*, n°92/93, juillet-aout 1943
- Bruhl, Francis, « *une forme originale de l'enseignement de l'urbanisme en Angleterre* » *Urbanisme*, n°64, juin 1938
- « Capitales Nouvelles : Chandigarh », *Urbanisme*, n°25-26, 1953, p.28
- « Code pratique de l'urbanisme », *Urbanisme*, 30^e année, n° 69-70
- Baudoin, Eugène, « Lettre du président de la S.F.U », *Urbanisme* 33^e année, n°82-83, 1964, p40-41
- Delfante, Charles, « Etat des connaissances en France et à l'Etranger », *Urbanisme*, 36^e année, n°104, 1967
- « Evolution de la construction et de l'urbanisme depuis 1950 », *Urbanisme*, 32^e année N° 80, 1963
- George, Pierre, « L'urbanisme carrefour culturel », *Urbanisme* 33^e année, n°82-83, 1964, p33
- Hébrard, Jean, « Amérique du Nord », *Urbanisme*, n°25-26, 1953, pp.30-34
- « Instruction des plans d'urbanisme », *Urbanisme*, n°69-70, 1961
- André Laure, « L'apport des programmes de modernisation et d'équipement à la planification urbaine. », *Urbanisme*, 33^e année, N°82-83, 1964
- Lods, Marcel, « La vie nouvelle exige des villes nouvelles », *Urbanisme*, n°25-26, 1953, pp.21-23
- Macé, Roger, « L'administration et les urbanistes », *Urbanisme* 33^e année, n°82-83, 1964, pp 37-39
- Mery, Myriam « Les villes-jardins d'Ebenez Howard », *Urbanisme*, n°5-6, 1950
- Perpère, Gérard, « L'exercice du métier », *Urbanisme* 33^e année, n°82-83, 1964
- Randet, Pierre, « L'évolution de la doctrine », *Urbanisme*, 1962, n°77, p8-9
- Royer, Jean, « Leçon d'un débat imprévu. Un urbaniste doit-il être...un architecte, un ingénieur, un géomètre. » *Urbanisme*, n°64, juin 1938
- Royer, Jean « Méthodes urbaines », *Urbanisme*, n°116 juin 1947
- Rotival, Maurice, « Planification et urbanisme », *Urbanisme* 33^e année, pp42-45
- Rotival, Maurice E.H., « Une nouvelle méthode de planification », *Urbanisme*, 32^e année n°78, 1963
- Rouge, Maurice-François, « Une discipline de synthèse », *Urbanisme*, 33^e année, N°82-83, 1964
- Rouge, Maurice-François, « Les unités urbaines. Cités organiques à l'échelle humaine. », *Urbanisme*, N°54, 1957
- Steinebach, Michel, « Unité et continuité », *Urbanisme*, 33^e année, N°82-83, 1964, pp46-48.
- Suquet-Bonnaud, Antoinette, « L'aménagement des quartiers de résidence en Angleterre. », *Urbanisme*, n°1-2, 1950
- Suquet-Bonnaud, Antoinette, «Grande-Bretagne », Numéro spécial Villes Nouvelles, *Urbanisme*, n° 25-26, 1953, pp44-58
- Van Embden, S.J., « Position de l'urbanisme », *Urbanisme* 33^e année, n°82-83, 1964, p56.

Archives

Archives Départementales du Val d'Oise (ADVO)

Fonds versé par l'EPA : 1461W-294W7-8
Fonds Hirsch : 26J/1-34

Archives de l'IAURIF (IA)

IA-1839/ Merlin, Guertin, "Les villes nouvelles en Grande-Bretagne"

IA-2179/ Merlin, Guertn, "Urbanisme dans la région de Londres-1966"

IA 2132/ Roullier, J.E., *Les méthodes employées dans la réalisation des « villes nouvelles » en Angleterre* », Délégation Générale au District de la Région Parisienne, Février 1964

IA/2133/ Roullier, J.E., *L'évolution du rôle et des circonscriptions des collectivités locales en Angleterre*, Délégation Générale au District de la Région Parisienne, Mars 1964

CDU-AN065/ *Mission d'étude en Grande-Bretagne sur les problèmes d'aménagement régional et des villes nouvelles*, 25-29 janvier 1965

Archives de l'IFA

Fonds ATM : IFA-ATM1537

Archives de l'EPA Marnes

EPAMARNE/27/VM/11

Interviews cités

« Entretien avec Marcel Bajard », Claude, Viviane et Fredenucci, Jean-Charles, *Expériences professionnelles et effets de génération en villes nouvelles (1965-2002)*, rapport final, Lyon, LATTIS, 2004

« Entretien avec André Darmagnac le 16 janvier 2004 », Korganow et alii, *op. cit.* Annexe 2, p33.

« Entretien avec M. Gaillard », Viviane, Claude, et Fredenucci, Jean-Charles, *Expériences professionnelles et effets de génération en villes nouvelles (1965-2002)*, *op. cit.*

«Entretien avec Geneviève Machu le 11 décembre 2003», Korganow et alii, *op. cit.* Annexe 2, p56.

B. Littérature secondaire : ouvrages et articles cités

Grande-Bretagne

Bullock, Nicholas, *Building the Post-War World: Modern Architecture and Reconstruction in Britain*, London, Routledge, 2002

Cherry, Gordon Emanuel, and Leith Penny, *Holford: A Study in Architecture, Planning and Civic Design*, London, Mansell, 1986

Cherry, Gordon E., *Town Planning in Britain since 1900*, Oxford, Blackweel publ., 1996

Cupers, Kenny, "Mapping and Making Community in the Postwar European City", *Journal of Urban History*, vol. 42, n°6, novembre 2016

Dehaene, Michiel "Surveying and comprehensive planning. The 'co-ordination of knowledge' in the wartime plans of Patrick Abercrombie and Max Lock" in, Whyte, Iain Boyd. *Man-Made Future Planning, Education and Design in Mid-Twentieth-Century Britain*, London, Routledge, 2007

Emanuel, Muriel, and Dennis Sharp. *Contemporary Architects*. New York: St. Martin's Press, 1980

Erdem Erten *Shaping "The Second Half Century": The Architectural Review 1947-1971*, Massachusetts Institute of Technology, 2004 (thèse de doctorat)

- Erten, Erdem, "Thomas Sharp's collaboration with H. de C. Hastings: the formulation of townscape as urban design pedagogy". *Planning Perspectives*. 24, no. 1, pp. 29-49
- Esher, Lionel, *A Broken Wave : the rebuilding of England, 1940-1980*, London, Allen Lane, 1981
- Gaskell, S.M., *Model Housing from the Great Exhibition to the Festival of Britain*, London, New York, Mansell Publisher, 1987
- Glendinning, Miles, and Muthesius, Stefan, *Tower Block: Modern Public Housing in England, Scotland, Wales, and Northern Ireland*, New Haven, Published for the Paul Mellon Centre for Studies in British Art by Yale University Press, 1994
- Gold, John R., "The MARS Plans for London, 1933-1942: Plurality and Experimentation in the City Plans of the Early British Modern Movement", *The Town Planning Review*, Vol. 66, No. 3 (Jul., 1995), pp. 243-26
- Gold, John R. « The making of a megastructure: architectural modernism, town planning and Cumbernauld's Central Area, 1955–75 », *Planning Perspectives*, 21:2, avril 2006, pp.109 – 131
- Gold, John R, *The Practice of Modernism Modern Architects and Urban Transformation, 1954-1972*, Hoboken, Taylor & Francis, 2007
- Gold, John R. « A SPUR to action?: The Society for the Promotion of Urban Renewal, 'anti-scatter' and the crisis of city reconstruction, 1957 – 1963 », *Planning Perspectives*, Vol. 27, No. 2, April 2012, 199 – 223
- Gold, John R. introduction à la réédition de l'ouvrage, London County Council, *The Planning of a New Town*, London, Routledge, 2015
- Gordon, E. Cherry, *The evolution of British Town Planning*, Plymouth, Leonard Hill Books, 1974
- Gosling, D., *Gordon Cullen*, Academy Editions, Londres, 1996.
- Harwood, Elain. Chamberlin, Powell and Bon. London, RIBA, 2011
- Harwood, E. « London county council architects (act. c.1940–1965) », *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford University Presss, 2004-2014 , 09b; online edn, Sept 2013
- Horton, Ian, « Pervasion of the Picturesque. », J. Hughes, S. Sadler, *Non-plan*, oxford, Architectural Press, 2000
- Hasegawa, Junichi. "Governments, Consultants and Expert Bodies in the Physical Reconstruction of the City of London in the 1940s". in *Planning Perspectives* 14, no. 2, 1999, pp.121-144
- Heathcote, David, *Barbican: Penthouse Over the City*, Chichester, West Sussex, England: Wiley-Academy, 2004
- Hebbert, Michael(1993) 'The City of London Walkway Experiment', *Journal of the American Planning Association*, 59: 4, pp.433 — 450
- Johnson, Donald Leslie, "Origin of the Neighbourhood Unit," *Planning Perspectives* 17, 2002, pp. 227-45
- Larkham, P.J. and Lilley, K.D. (2003) 'Plans, planners and city images: place promotion and civic boosterism in British reconstruction planning', *Urban History* vol. 30 no. 2 pp. 183- 205
- Larkham, Peter J., Adams, David, « The post-war reconstruction planning of London : a wider perspective », Working Paper no. 8, Centre for Environment and Society Research, Birmingham City University, 2007
- Larkham, Peter J., Adams, David, *The post-war reconstruction planning of London: a wider perspective*, Working Paper no. 7, Centre for Environment and Society Research, Birmingham City University, 2007
- Larkham, Peter J., Lilley, Keith D., *Planning the 'City of Tomorrow' British reconstruction planning, 1939-1952: an annotated bibliography*, 2001 (updated to May 2010)
- Lubbock, Jules, "1947 and all that. Why has the Act lasted so Long?" in, Whyte, Iain Boyd. *Man-Made Future Planning, Education and Design in Mid-Twentieth-Century Britain*. London: Routledge, 2007

- Marmaras, Emmanuel & Sutcliffe, Anthony (1994) « Planning for post-war London: The three independent plans, 1942–3 », *Planning Perspectives*, 9:4, 431-453
- Martin, Reynold, *The Organizational Complex*, Cambridge/Londres, MIT Press, 2003
- Martin, Reynold, *Utopia's Ghost*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2010
- Mumford, Eric Paul, *Defining Urban Design: CIAM Architects and the Formation of a Discipline, 1937-69*, New Haven, Yale University Press, 2009
- Muthesius, Stefan, *the postwar University, Utopist Campus and College*, New Haven & London, Yale University Press, 2000, p275
- Pendlebury, John, « The urbanism of Thomas Sharp », *Planning Perspectives*, vol 24, n°1, janvier 2009, pp. 3-27
- Tatsuya Tsubaki (2012) : 'Model for a short-lived future' ? Early tribulations of the Barbican redevelopment in the City of London, 1940-1982, *Planning Perspectives*, 27 :4, 525-548
- Tetlow, John, and Anthony Goss, *Homes, Towns, and Traffic*, New York: Praeger, 1968.
- Vidler, Anthony, *Histories of the Immediate Present: Inventing Architectural Modernism*, Cambridge, MA, MIT Press, 2008
- Ward, S., « Soviet communism and the British planning movement: rational learning or utopian imagining? », *Planning Perspectives* 27(4), pp. 499-524
- While, Aidan, et Tait, Malcolm, "Exeter and the question of Thomas Sharp's physical legacy", *Planning Perspectives*. 24, no.1, pp. 77-97

France

- Claude, Viviane et Fredenucci, Jean-Charles, *Expériences professionnelles et effets de génération en villes nouvelles (1965-2002)*, rapport final, Lyon, LATTIS, 2004
- 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.
- Viviane, Claude, *Faire la ville : les métiers de l'urbanisme au XXe siècle*. Marseille, Ed. Parenthèses, 2006
- Desportes, Marc, et Picon, Antoine, *De l'espace au territoire: l'aménagement en France XVIe - XXe siècles*, Paris, Presses de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, 1997
- Engrand, Lionel, Olivier Millot, *Cergy-Pontoise: formes et fictions d'une ville nouvelle* : [exposition, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 17 juin 2015-20 septembre 2015], Paris, Pavillon de l'Arsenal, 2015, p64.
- Espagne, Michel, « La notion de transfert culturel », *Revue Sciences/Lettres* [En ligne], 1 | 2013, mis en ligne le 01 mai 2012
- Merlin, P. « Egohistoire au service des villes nouvelles. », in Loïc Vadelorge (dir.), *Éléments pour une histoire des villes nouvelles. Actes du séminaire Temporalités et Représentations des villes nouvelles, Programme d'histoire et d'Évaluation des Villes nouvelles*, Paris, Éditions Le Manuscrit, 2005
- Mangin, David, *Infrastructures et formes de la ville contemporaine: la ville franchisée*, Paris, Éditions de la Villette, 2004, p.46 et p.65
- Frédenucci, Jean-Charles, « L'urbanisme d'État : nouvelles pratiques, nouveaux acteurs », *Ethnologie française*, Vol. 33, 2003 p. 13-20
- Hein, Carola, « Maurice Rotival : French planning on a world-scale (part I & II), *Planning Perspective*, vol 17, n°3, July 2002
- Heullant, Vanina, *Inventaire des archives de l'Établissement public chargé de l'aménagement de la ville nouvelle du Vaudreuil*, DESS Histoire et Métiers de Archives, Juillet 1998

- Janni re Hélène, Devillard Valérie, « Espaces publics, communauté et voisinage, 1945-1955 », in Picon-Lefebvre, Virginie, *Les espaces publics modernes: situations et propositions*, Paris, Editions du Moniteur, 1997
- Morin, Olivier, *Comment les traditions naissent et meurent: la transmission culturelle*, Paris, O. Jacob, 2011
- Panerai, Ph., avec François, D.J., Boudier, D., *L'Architecture Anglaise de l'habitat. Reflexion sur les éléments d'un habitat industrialisé*, 1974, rapport de recherche (non publié) pour le compte de la Société Saint Gobain Industries
- Picon, Antoine, *Architectes et ingénieurs au siècle des lumières*, Marseille : Parenthèses, 1988
- Picon, Antoine, *Culture numérique et architecture une introduction*, Basel, Birkhäuser, 2010
- Picon, Antoine, « Les ambiguities de l'aménagement à la française », in Clément Orillard, Antoine Picon, *De la ville nouvelle à la ville durable, Marne la vallée*, Marseille, edition parathèses, 2012
- Portnoï, Anne, Le bâtiment-infrastructure en Angleterre et la question de la *terrace* (1955-1975), Mémoire de DEA (Le projet architectural et urbain, Paris 8 et Ecole d'architecture de Paris-Belleville), septembre 2004
- Portnoï, Anne, « Terrace revival. Le bâtiment-infrastructure en Grande-Bretagne 1955-1975 » *Marnes - Documents d'Architecture*, Vol 1, 2011
- Rouillard, Dominique, *Superarchitecture: le futur de l'architecture 1950-1970*, Paris, Ed. de la Villette, 2004
- Tachin, A., « L'image des villes nouvelles britanniques en France dans les années soixante : modèle ou anti-modèle ? » in Jean-Philippe Genet, François-Joseph Ruggiu (dir.), *Les idées passent-elles la Manche ? Savoirs, représentations, pratiques, France-Angleterre, Xe-XXe siècles*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2007
- Jacques Theys, « Trois conceptions irréductibles de l'environnement », in Coutard, Olivier, Lévy, Jean-Pierre, *Ecologies urbaines*, Paris, Economica, 2010
- Vadelorge, Loïc, *Retour sur les villes nouvelles une histoire urbaine au XXe siècle*, Paris, Créaphis, 2014
- Vadelorge, Loïc, *Jean-Eudes Roullier: un pionnier des politiques de l'espace urbain*, Paris, la Documentation française-Direction de l'information légale et administrative, 2011
- Vadelorge, Loïc (dir.), * l ments pour une histoire des villes nouvelles. Actes du séminaire Temporalités et Représentations des villes nouvelles, Programme d'histoire et d'évaluation des Villes nouvelles*, Paris,  ditions Le Manuscrit, 2005
- Vincent, Jean-Michel, *L'Invention de la maîtrise d'œuvre urbaine, de la ville nouvelle aux ateliers*, Paris, l'Harmattan, 2012

Index

- Abercrombie, Patrick, 13, 18, 20, 32, 34, 36, 37, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 69, 78, 85, 95, 108, 109, 176, 194, 200, 201, 202, 203, 206, 207, 208, 210, 211, 212, 215, 216, 217, 219, 221, 224, 256, 320
- Adams, David, 15, 34, 66, 130, 199, 226
- Archigram, 8
- Architectural Association, 91, 104, 154, 169, 186
- Architectural Design*, 8, 113, 180, 186
- Architectural Review*, 7, 8, 21, 26, 42, 43, 51, 52, 101, 105, 130, 137, 159, 160, 185, 186, 187, 188
- Architecture d'Aujourd'hui*, 32, 79, 107, 198, 244, 245, 247, 248, 272, 307
- Arup, Ove, 116, 129, 136, 156
- AUA, 242
- Auzelle, Robert, 16, 36, 49, 207, 213, 228, 233, 234, 250, 251, 252, 253, 255, 261
- Bacon, Edmund, 152, 153
- Banham, Reyner, 7, 8, 178, 179, 180, 186, 321
- Barbican, 9, 13, 14, 15, 18, 21, 86, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 108, 109, 110, 114, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 137, 139, 140, 143, 144, 145, 147, 148, 164, 175, 181, 182, 183, 185, 187, 188, 190, 191, 218, 220, 228, 284, 293, 321, 322, 344
- Bardet, Gaston, 12, 16, 49, 230, 233, 234, 246, 252, 253, 254, 255, 260
- Barlow, 20, 40, 226, 228
- Basildon, 202, 206, 221, 228
- Beaudoin, Eugène, 240, 241
- Bennett, 26, 139, 156
- Bor, Walter, 139, 148, 149, 208, 210, 211, 220, 221, 222, 315
- Boston Manor, 142, 156, 181, 182, 299, 322
- Brett, Lionel, 159
- Browne, Kenneth, 129, 187, 188, 189
- Buchanan, Colin, 14, 16, 25, 46, 86, 99, 129, 140, 149, 150, 152, 153, 154, 166, 167, 168, 172, 173, 179, 184, 185, 187, 189, 190, 201, 202, 203, 207, 208, 209, 210, 219, 221, 222, 229, 230, 261, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 274, 276, 277, 287, 288, 293, 303, 316, 323
- Bullock, Nicholas, 15, 70, 78
- Candilis, Georges, 153, 248, 249
- Cave, Adrian, 308
- Cergy-Pontoise, 10, 16, 17, 149, 275, 286, 306, 309, 311, 319, 322
- Chaline, Claude, 16, 208, 251, 264, 271, 272
- Chamberlin, Powell et Bon, 13, 15, 89, 90, 91, 93, 94, 97, 98, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 109, 110, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 137, 138, 139, 142, 143, 144, 145, 146, 156, 181, 221, 293, 322
- Chandigarh, 49, 59, 232
- CIAM, 8, 102, 140, 152, 159, 175, 188, 326
- City, 8, 14, 15, 20, 22, 28, 30, 31, 34, 35, 37, 42, 46, 50, 51, 52, 61, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 77, 78, 79, 81, 86, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 105, 107, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 121, 122, 123, 124, 125, 127, 128, 129, 131, 132, 135, 137, 139, 140, 147, 148, 150, 153, 164, 177, 182, 183, 184, 187, 195, 200, 208, 215, 216, 295, 334

City improvement Town Planning Committee,
 34, 66, 67, 72, 88, 89, 91, 99, 114, 115, 122,
 123, 124, 127, 128, 134
civic design, 8, 31, 33, 51, 73, 74, 75, 170
 Claude, Viviane, 17, 283
 Claude, Viviane, 280, 289, 316, 317
 Coignet, Jean, 280
community, 31, 41, 43, 44, 47, 48, 49, 51, 64,
 74, 80, 81, 83, 106, 156, 165, 177, 181, 216,
 224, 274
 Corby, 221
County of London Plan, 34, 37, 39, 42, 44, 45,
 47, 103, 110, 118, 166
 Coventry, 27, 32, 86, 150, 188, 209, 210, 216,
 217, 228
 Cox, Oliver, 16, 18, 149, 154, 155, 157, 179,
 197, 205, 207, 209, 266, 274, 275, 276, 277,
 279, 280, 281, 282, 283, 284, 288, 289, 290,
 291, 292, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301,
 302, 304, 305, 306, 308, 310, 314, 315, 317,
 318, 322, 324, 344
 Crawley, 206, 226, 263
 Cullen, Gordon, 8, 51, 53, 71, 72, 75, 116, 129,
 130, 159, 186, 187, 188
 Cumbernauld, 151, 153, 155, 157, 175, 176,
 177, 178, 179, 180, 183, 185, 187, 188, 200,
 205, 206, 207, 208, 211, 218, 220, 221, 228,
 255, 256, 257, 258, 259, 263, 306, 307

 Douady, Clément-Noël, 194, 275, 287, 288,
 303, 305
 Doxiadis, 144, 294, 295

 Ekistics, 268, 294
 Erdem Erten, 8, 51
 Espagne, Michel, 10
 Évry, 228, 274, 278

Festival of Britain, 9, 10, 34, 40, 87, 91, 95,
 107, 165, 212, 217, 279
 Forshaw, John Henry, 27, 34, 37, 39, 40, 41, 42,
 44, 45, 47, 69, 78, 85, 108, 109, 200, 215
 Forty, Francis J., 34, 66, 67, 70, 71, 89, 99, 129
 Frédenucci, Jean-Charles, 17, 239, 260, 275,
 280, 289, 316, 317
 Fry, Maxwell, 11, 27, 42, 43, 79, 108
 Furneaux Jordan, Robert, 21, 26

 George, Pierre, 239, 240
 Gibberd, Frederick, 8, 13, 18, 36, 37, 40, 56, 57,
 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 73, 75, 80, 82,
 102, 103, 108, 155, 158, 160, 166, 186, 191,
 202, 207, 208, 210, 216, 217, 224, 320, 325
 Gibson, Donald, 32, 148, 150, 210, 216
 Giedion, Sigfried, 36
 Glass, Ruth, 77, 105, 155, 156, 160
 Glendinning, Miles, 15, 58, 77, 78, 101, 105,
 107, 140
 Gold, John, 15, 21, 42, 43, 79, 132, 140, 141,
 142, 151, 154, 156, 176, 177, 179, 180
 Goldberg, Serge, 206, 228, 318
 Goldfinger, Ernő, 210, 211, 213, 214, 215, 217,
 218, 219, 221, 222, 246, 247
 Gropius, Walter, 27, 96, 152
 Gruen, Victor, 155, 188, 274, 277, 294, 295,
 302, 306
 Guertin, Pierre, 204, 206, 207, 209, 211, 228,
 250, 252, 255, 256, 257, 259, 261, 264, 265,
 267, 270, 307

 Harlow, 37, 49, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63,
 64, 65, 82, 159, 160, 162, 168, 171, 174,
 186, 200, 202, 206, 207, 208, 210, 216, 217,
 218, 223, 224, 226, 262, 263
 Harwood, Elain, 15, 26, 27, 102, 104, 114, 143,
 146
 Hasegawa, Junichi, 15, 65, 66, 67, 68, 88

- Heathcote, David, 15, 90, 135, 137
- Hebbert, Michael, 15, 67, 70, 99, 100, 101
- Hébrard, Jean, 231
- Hegemann, Werner, 36, 152
- Hirsch, Bernard, 16, 17, 194, 197, 228, 249,
274, 275, 276, 280, 281, 283, 284, 285, 286,
295, 297, 302, 306, 310, 311, 314, 315, 317,
318, 319, 323, 344
- Holden, Charles, 34, 37, 46, 65, 68, 69, 70, 72,
73, 75, 89, 95, 116, 150, 200, 215
- Holford, William, 13, 18, 20, 25, 34, 36, 37, 46,
60, 65, 68, 69, 70, 72, 73, 75, 89, 95, 98, 99,
102, 116, 124, 129, 139, 150, 154, 200, 215,
221, 320
- Hook, 14, 143, 148, 149, 150, 151, 152, 153,
154, 155, 156, 157, 160, 161, 162, 163, 164,
167, 168, 169, 171, 175, 176, 178, 179, 180,
181, 183, 185, 186, 188, 189, 201, 202, 203,
208, 220, 221, 263, 279, 280, 293, 297, 306,
308, 321, 322, 324
- Howard, Ebenezer, 81, 145, 195, 207, 208, 210,
223, 224, 226
- IAURP, 13, 15, 16, 18, 193, 194, 195, 196, 197,
198, 199, 204, 205, 206, 207, 209, 218, 222,
227, 229, 244, 249, 250, 251, 255, 260, 261,
263, 264, 265, 266, 267, 268, 270, 271, 272,
273, 274, 275, 277, 278, 280, 283, 287, 294,
307, 314, 316, 322, 344
- Jannière, Hélène, 12, 16, 211, 230, 232, 234
- Johnson-Marshall, Percy, 14, 15, 28, 29, 30, 32,
33, 48, 73, 75, 85, 86, 89, 95, 139, 140, 141,
147, 148, 149, 153, 156, 175, 183, 277, 290
- Kadleigh, Horsbrugh et Whitfield, 94, 96
- Kahn, Luis, 152, 153, 188
- Kaufmann, Emil, 79
- Keyte, Michael, 291
- Korganow, Alexis, 17, 274, 277, 278, 287, 302,
306
- Korn, Arthur, 11, 42, 43, 79, 150, 188
- L'Architecture d'aujourd'hui*, 16, 79, 210, 211,
212, 213, 215, 217, 218, 220, 229, 247, 248,
273
- Lacaze, Jean-Paul, 209, 228, 284, 318
- Lalande, André, 228, 318
- Larkham, Peter, 15, 22, 34, 35, 66, 199
- Lautenschlager, Romain, 194, 275, 287, 288,
303, 305
- Lavedan, Pierre, 36
- Lilley, Keith, 22, 34, 35
- Ling, Arthur, 11, 14, 27, 28, 32, 33, 42, 43, 73,
79, 89, 95, 139, 140, 141, 148, 149, 151,
171, 172, 207, 208, 217, 289
- Liverpool, 14, 148, 149, 150, 182, 183, 185,
209, 220, 221, 222, 228, 281, 297
- Living Suburb*, 285
- Llewelyn-Davies, Richard, 144, 148, 201, 202,
207, 208, 210, 315, 323
- Lods, Marcel, 231, 232, 237, 247
- Logie, G., C., 27, 95, 148
- London County Council, 9, 10, 11, 13, 14, 15,
18, 19, 21, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34,
37, 39, 41, 42, 45, 47, 48, 50, 60, 61, 64, 65,
66, 67, 68, 72, 73, 79, 85, 86, 87, 88, 89, 90,
92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 107,
108, 109, 113, 115, 116, 119, 124, 128, 130,
137, 139, 140, 142, 143, 147, 148, 149, 150,
151, 153, 154, 155, 156, 157, 160, 161, 163,
164, 165, 166, 168, 169, 170, 171, 175, 183,
184, 197, 200, 202, 212, 214, 217, 220, 224,
225, 226, 230, 246, 254, 255, 263, 265, 276,
277, 279, 280, 289, 290, 292, 297, 301, 308,
322, 323, 324, 344, *London County Council*
- Lutyens, Christopher, 66

Macé, Roger, 240, 241

Machu, Geneviève, 279

Mangin, David, 9

Mars, 11, 27, 34, 42, 44, 73, 79, 140, 150, 185, 205, 216

Martin, Leslie, 26, 32, 33, 46, 89, 94, 95, 98, 114, 115, 123, 125, 139, 143, 144

Martin, Reynold, 293

Matthew, Robert, 26, 217

Mc Ewen, 14, 30, 149

Mealand, 89, 94, 95, 98, 99, 109, 114, 115, 123, 124, 125, 126, 128, 129

Meehan, Tricia, 17, 274, 278

Menighetti, 304

Merlin, Pierre, 193, 197, 199, 204, 205, 206, 209, 210, 228, 244, 249, 257, 261, 263, 264, 265, 267, 268, 270, 274

Meyer-Heine, Jean, 247

Michel Espagne, 10

Milton Keynes, 148, 201, 202, 207, 208, 210, 323

Morin, Olivier, 7

Mumford, Eric, 8, 152, 153

Mumford, Lewis, 16, 36, 80, 82, 83, 84, 108, 155, 208, 251, 253, 259

Muthesius, Stefan, 15, 58, 77, 78, 101, 105, 107, 140, 144, 145

neighbourhood planning, 7, 12, 47, 56, 65, 78, 79, 87, 165, 229, 321, 344

neighbourhood unit, 11, 19, 42, 43, 44, 45, 47, 59, 77, 81, 84, 87, 159, 163, 164, 168, 190, 216, 250, 279, 320

Noisy-le-Grand, 274, 307

Orillard, Clément, 10, 17, 274, 275, 278

Ousset, Bertrand, 279, 318

Parker, 80

Perry, Clarence, 49, 80, 181, 231, 253

Pevsner, 8, 51, 186

PHC. Public Health Committee

Picon, Antoine, 1, 10, 16, 132, 275

plan Martin/Mealand, 95, 114, 116, 117, 123, 124, 125, 127, 129

Planning Technique Office, 20, 21, 25, 32

precinct, 45, 46, 47, 50, 60, 61, 71, 77, 80, 84, 99, 101, 104, 112, 115, 119, 121, 123, 124, 126, 131, 134, 145, 147, 159, 163, 164, 166, 183, 184, 185, 188, 215, 216, 219, 225, 233, 237, 293, 309, 320, 321, 344

precinctual planning, 45, 61, 83, 167, 325

Price, Cedric, 8

Prost, Henri, 232, 241

Prothin, André, 245

Public Health Committee, 49, 88, 89, 90, 91, 97, 98, 100, 103, 109, 111, 114, 117, 121, 122, 123, 126, 127, 134, 135, 322

Radburn, 45, 49, 80, 81, 82, 83, 108, 163, 167, 175, 188, 228, 231, 254

Randet, 233

Randet, Pierre, 233, 235, 236, 238, 239

RAPC, 65, 66, 200

Reconstruction Group, 28, 29, 30, 31, 33, 48

Reith, 20, 37, 227, 228, 250, 251, 254, 261

Richard, 129, 148, 159, 210

Rogers, 152

Rotival, Maurice, 241, 242, 243, 248

Rouge, Maurice-François, 242, 243

Roullier, Jean-Eude, 17, 195, 205, 228, 257, 261, 316

Runcorn, 14, 148, 151, 168, 171, 187, 201, 202, 208, 209

Samuely, 11, 42, 43, 79

SERETES, 16, 209, 210, 265, 268, 269, 274, 287

Sert, Luis, 8, 152, 153, 175, 249

Shankland et Cox, 13, 17, 18, 149, 266, 275,
276, 277, 279, 280, 281, 283, 284, 302, 304,
306, 308, 309, 315, 319

Shankland, Graeme, 10, 14, 16, 17, 18, 28, 30,
60, 140, 142, 143, 148, 149, 150, 155, 157,
161, 169, 181, 182, 183, 185, 197, 205, 207,
209, 266, 274, 276, 277, 279, 280, 281, 282,
283, 284, 285, 288, 289, 290, 291, 292, 295,
296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 304, 305,
306, 308, 310, 315, 317, 318, 322, 324, 344

Sharp, Thomas, 13, 18, 36, 37, 50, 51, 52, 53,
54, 55, 56, 57, 58, 65, 69, 72, 79, 199, 202,
215, 224, 320

Sitte, 36, 74, 75

Smith, Larry, 155, 274, 294

Smithson, Alison et Peter, 8, 9, 103, 106, 107,
108, 144, 145, 146, 188, 189, 190

South Bank, 21, 28, 29, 30, 31, 40, 60, 149,
156, 164, 183, 212, 279

South Hampshire, 14, 149, 150, 172, 173, 174,
201, 202, 203, 206, 207, 208, 210, 265, 266,
268, 271, 323

SPUR, 132, 139, 140, 141, 142, 148, 156

Stein, Clarence, 80, 81, 82, 83, 84, 163, 216,
231, 253

Stephenson, Gordon, 20, 24, 32, 70, 73, 79,
210, 212, 213, 255

superblock, 80, 82, 84, 86, 163, 167, 231

Suquet-Bonnaud, Antoinette, 222, 223, 224,
225, 226, 227, 228, 231, 242

Tachin, 193, 195, 196

Tatton Brown, 42, 101, 184, 185

Theys, Jacques, 135, 293

town design, 1, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 18, 19,
36, 56, 57, 58, 60, 62, 63, 65, 73, 75, 77, 87,
88, 141, 155, 170, 181, 184, 191, 192, 198,
220, 273, 281, 320, 321, 322, 323, 324, 325,
344

townscape, 7, 8, 51, 55, 56, 65, 71, 72, 130,
185, 186, 191

Tripp, 46, 61, 166

Tunnard, 11, 42, 73, 74, 75

Tyrwhitt, 150, 152, 175

unité de voisinage, 11, 12, 14, 16, 18, 45, 48,
50, 58, 64, 77, 78, 79, 80, 84, 85, 86, 87, 88,
94, 98, 101, 104, 106, 108, 121, 140, 155,
161, 162, 164, 165, 166, 167, 168, 175, 176,
190, 191, 196, 211, 212, 214, 215, 216, 217,
218, 219, 221, 223, 224, 225, 229, 230, 231,
232, 233, 234, 243, 244, 247, 249, 250, 251,
252, 253, 254, 255, 257, 258, 259, 260, 261,
263, 278, 279, 293, 299, 320, 321, 326, 344

Unwin, 36, 80

Urbanisme, 10, 16, 36, 193, 194, 195, 198, 199,
204, 207, 209, 210, 211, 212, 213, 220, 222,
223, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232,
233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241,
242, 243, 244, 245, 247, 248, 249, 250, 253,
254, 265, 272, 273, 274, 304, 322

Vadelorge, Loïc, 17, 239, 260, 317

Vago, Pierre, 32, 210, 212, 213, 244, 245, 246

Vällingby, 142, 178, 217, 299

Vasconi, Claude, 287

Vaudreuil, 17, 208, 209, 228, 268, 269, 284,
308, Vaudreuil

Vidler, Anthony, 8

von Moltke, 152, 153

Ward, 150

Welbank, Michael, 17, 280, 281, 282, 288, 302,
304, 305, 306, 307, 308, 310, 311, 313, 314,
315, 316, 317, 318

Wilkins, 89, 97, 98, 103, 109, 114, 115, 127,
129

Willmott et Young, 78, 141

Wright, 80, 81, 82, 83, 84, 163, 231

La tradition du *town design* et sa transmission par les acteurs des villes nouvelles françaises

Cette recherche porte sur l'une des traditions urbanistiques britanniques de l'après-guerre, le *town design*, et sur sa transmission en France dans le cadre de la construction des villes nouvelles. Ma thèse se développe ainsi en deux temps : la première partie définit ces savoirs urbanistiques dans le milieu britannique et étudie leur mise en pratique ainsi que leur formalisation ; la seconde partie analyse leur réception et leur reformulation dans le contexte français, ainsi que les motivations des acteurs impliqués.

Mon travail s'attache à analyser la façon dont la tradition du *town design* se codifie progressivement au travers des *plans* anglais des années d'après-guerre, ces études urbaines commanditées par des municipalités dans lesquelles s'exprime et se formalise une façon de faire la ville. Un enjeu important de mon travail est de replacer, dans l'histoire des débats urbains, l'apport de ces professionnels « installés », modernistes, en tant qu'inventeurs de formes et de doctrines. Cette histoire des savoir-faire étudie plus spécifiquement la façon dont des concepts sont mobilisés par les acteurs et transformés par leur pratique. Au fondement de la tradition du *town design* se trouve la méthode du *neighbourhood planning*, qui repose sur l'opérationnalisation du concept d'unité de voisinage. Ce concept opératoire, appliqué au développement d'un territoire, se traduit directement par l'usage de trois outils de conception : le programme (distribution spatio-temporelle et fonctions des équipements), la mobilité (connexions et temporalité des déplacements) et la composition par groupements (et non *via* un tracé ordonnateur). Ces outils se trouvent appliqués dans la centralité avec l'opération du Barbican Centre, chef d'œuvre ambigu du *town design* qui, s'appuyant sur un dispositif de *precinct*, propose un environnement autonome et attractif comme réponse au défi de la construction de logements dans les conditions de la centralité.

Un autre enjeu, qui fait l'objet de la seconde partie de ce travail, est d'étudier différents modes de transmission de ces savoir-faire urbanistiques et d'identifier des « chaînes de transmission » et les « agents de transfert » dans le contexte français. Je montre l'intérêt profond des concepteurs français de villes nouvelles pour le travail sur la programmation et pour l'exigence rationnelle générale (accumulation de données, élaboration d'hypothèses...) qui caractérise l'approche britannique. À la fin des années 1960, les acteurs des villes nouvelles veulent rompre avec l'*urbanisme de plan*, caractéristique des savoir-faire urbains appliqués en France depuis l'après-guerre. Une étude de cas autour de la collaboration de la Mission de Cergy-Pontoise avec Shankland et Cox fournit un exemple clair de transfert de savoir-faire entre deux grandes institutions publiques : il s'agit d'une part du département d'architecture du London County Council (LCC) – en charge, notamment, de l'élaboration du plan de Londres de 1944 et de sa mise en application – et d'autre part de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (IAURP), en charge de la création des villes nouvelles autour de la capitale. L'intérêt pour l'expérience britannique s'explique par les instructions très claires du ministère, 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. L'expérience britannique permet aussi aux jeunes architectes de la Mission, comme l'ont fait avant eux les jeunes architectes du LCC, de définir une nouvelle pratique d'aménageur-concepteur : un concepteur dont l'action n'est ni exclusivement réglementaire ni celle d'un « auteur », et qui accepte l'incertitude de l'évolution du projet dans le temps.

The town design and its transfer and diffusion in France

My research focuses on a post-war British planning tradition called “town design”, and on its transfer and diffusion in France through the work of new towns designer. The first part of the dissertation defines this tradition as a specific set of urban skills and concepts developed during the British post-war years. The second part analyses its reception and reformulation in the 1960's French context.

The dissertation aims to show how the tradition of town design was gradually codified through the making of urban plans commissioned by municipalities in the post-war years. An important issue was to establish that “mainstream” professional modernist architects could be inventors of forms and doctrines. This study shows more specifically how concepts are mobilised and transformed by professional practice. The tradition of town design relies on neighbourhood planning and uses the ‘neighbourhood unit’ as an operational concept in the development of central areas. As such, the Barbican Center may be considered an ambiguous masterpiece of town design. It confronts the challenge of building dwellings in central areas within a pedestrian precinct conceived as an autonomous and attractive environment.

The second part of this work is dedicated to the study of the different ways in which the urban tradition has been “transmitted” to France and of its “transmission chains” and “transfer agents” in the French context. The thesis shows that the French new town designers praise the British tradition for its emphasis on briefing and programming, as well as its data-driven, firmly rational approach. The case study of the close collaboration between the Mission de Cergy-Pontoise and the Shankland and Cox practice demonstrates that a full set of skills and concepts was transferred between two major public institutions: the architects’ department of London County Council (LCC) and the Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (IAURP), which was in charge of the creation of new towns around the capital.