

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Band: 24 (1952)
Heft: 8

Artikel: L'expérience britannique des villes satellites et des villes nouvelles
Autor: Stephenson, Gordon
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-124113>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.11.2024

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

nous demandons est clairement exprimé par le deuxième alinéa de la résolution, qui dit : « L'assemblée demande l'approbation du Conseil fédéral sur la continuation du contrôle des prix. »

Le Comité central et la rédaction du journal se sont réjouis de l'affirmation d'un délégué qui disait que *Das Wohnen* était non seulement devenue meilleure, mais que les abonnés lisaient attentivement la revue ; ces derniers, d'ailleurs, peuvent bientôt se compter à dix mille. Nous sommes d'accord, mais elle pourrait devenir meilleure encore. La Rédaction et la Commission d'administration sont reconnaissantes pour chaque observation et collaboration qu'on leur apporte.

La résolution sur l'arrêté fédéral pour la construction d'abris antiaériens dans les maisons fut acceptée sans autre modification. Elle souligne fermement que l'arrêté fédéral du 28 mai 1952 devra être refusé à la prochaine votation. Là aussi les avis sur la rédaction définitive furent partagés : celle-ci est très importante, du fait qu'il en résultera la solution posi-

tive qu'on en attend. Pendant que la majorité considère que les frais de construction doivent être supportés, *en première ligne*, par le Conseil fédéral, la minorité demande que le Conseil fédéral se charge de la *totalité* des frais. Le texte adopté par l'assemblée des délégués laisse la possibilité à l'Union d'apporter un changement ultérieur, qui partagera les frais d'une façon équitable. Ce qui est fondamental pour le refus de l'arrêté du Conseil fédéral, c'est que toutes les conditions qui doivent protéger les locataires deviennent caduques quand tombera le contrôle des prix, ce qui se produira certainement à fin 1957.

Il nous reste encore à remercier chaleureusement M. le conseiller national R. Gnägi, qui était présent au nom du Conseil d'Etat de Berne, et M. E.-E. Strasser, présent au nom du Conseil municipal de Berne ; remercions aussi M. le Dr Stettler, dont nous avons suivi avec intérêt l'exposé sur le développement de la vieille ville de Berne.

GTS. (Traduction H. B.)

L'EXPÉRIENCE BRITANNIQUE DES VILLES SATELLITES ET DES VILLES NOUVELLES

PAR M. GORDON STEPHENSON, PROFESSEUR A L'UNIVERSITÉ DE LIVERPOOL

Depuis plus d'un siècle, dans les démocraties modernes, des novateurs ont lancé des théories au sujet de villes nouvelles. Rien d'étonnant à cela. Au début du XIX^e siècle, les villes industrielles se développaient à une allure surprenante, tantôt en des sites précédemment vierges, tantôt en vastes extensions de villages ou de bourgades existantes. Beaucoup de nos grands centres industriels étaient, à cette époque, des groupes de villes nouvelles ; mais celles-ci formèrent bientôt, en s'agglomérant, les océans stagnants de brique et de ciment dont nous avons hérité. Au Parlement, une pléiade d'hommes politiques déterminés, disciples de Jérémie Bentham, luttaient en faveur de principes pratiques d'urbanisme. Ils réclamaient l'assujettissement de l'extension urbaine au contrôle public et voulaient des villes spacieuses, plantées d'arbres. On les désignait généralement sous le nom de « philosophes radicaux », et ils furent complètement écrasés lors des élections de 1837. La flamme de leur enthousiasme s'éteignit en Angleterre. La théorie du « laissez faire » domina la philosophie politique. Dans les colonies d'Australie et de Nouvelle-Zélande, la flamme continua à brûler quelque temps avec éclat, puis mourut graduellement. Les villes nouvelles les mieux conçues du XIX^e siècle se trouvent dans les pays du Commonwealth. Adélaïde, en Australie, et Wellington, en Nouvelle-Zélande, en sont de bons exemples.

Histoire récente.

Ce n'est qu'au début du XX^e siècle qu'un homme clairvoyant devait remporter un succès pratique de premier plan. Aussitôt après avoir écrit son livre fameux : « Cités-jardins de Demain », Ebenezer Howard, aidé d'un groupe d'amis, fut en mesure d'entreprendre la réalisation d'une cité-jardin à Letchworth, dans le Hertfordshire. Avant qu'il mourût, en 1925, la seconde cité-jardin s'élevait rapidement à Welwyn, et il avait été anobli. Howard fut le premier président de la Fédération internationale de l'habitation et de l'urbanisme ; c'était une figure très aimée dans de nombreux pays.

L'œuvre que Howard avait menée à bien en fondant deux villes nouvelles constituait un fait unique ; mais il y avait d'autres pionniers dans le mouvement de l'urbanisme moderne. Au milieu du XIX^e siècle, Chadwick et des officiers de la santé parvinrent à persuader l'opinion publique, puis le Parlement, qu'il était indispensable, pour des raisons de santé publique, de contrôler l'implantation et les plans des habitations dans les nouveaux faubourgs. La grande loi de santé publique de 1875, qui accorda aux autorités régionales de vastes pouvoirs de contrôle, dans le cadre de leurs règlements particuliers, conduisit à une amélioration considérable dans tous les districts suburbains, et particulièrement dans ceux qu'habitaient les classes laborieuses. Néanmoins, nous sommes un peu honteux

de la manière dont les règlements particuliers furent appliqués. L'hygiène, bien sûr, était observée, mais les ensembles bâtis étaient inertes et ternes. Les bâtisseurs-spéculeurs, qui étaient à l'origine de presque toutes les constructions nouvelles, achetaient des terrains par bribes et morceaux. Il n'y avait aucun plan d'ensemble. Ils s'en tenaient également aux exigences minima des autorités régionales. Catherine Bauer a défini les logements de la fin du XIX^e siècle comme des « taudis mécanisés ». Elle entendait par là que les familles, tout en disposant des quantités d'air, de lumière et d'espace nécessaires à la santé, n'en étaient pas moins réduites à vivre dans un cadre sordide et bien souvent surpeuplé. On faisait peu ou pas d'efforts pour ménager des terrains de jeu et des espaces ouverts, ou même pour planter quelques arbres. Il n'y avait que de longues rues macadamisées et rectilignes, bordées de longues rangées de maisons, et derrière les maisons se serraient de petites cours pavées.

Des industriels, comme les Cadbury, les Lever, qui étaient suffisamment clairvoyants pour vouloir loger leurs ouvriers dans un cadre décent, montrèrent quel énorme progrès pouvait être accompli, pour peu qu'un plan fût conçu en vue de l'aménagement d'un quartier résidentiel et que des architectes fussent chargés de dessiner des habitations modestes mais coquettes.

Bournville, près de Birmingham, et Port Sunlight, près de Liverpool, commencées toutes deux avant la fin du XIX^e siècle, ne furent pas seulement d'excellents exemples d'implantation et d'architecture résidentielles ; elles constituaient aussi une démonstration adéquate du fait que le problème du logement et l'industrie devaient être considérés conjointement.

Au sens physique du mot, Bournville et Port Sunlight étaient de petites villes satellites, mais évidemment pas au sens administratif, car elles demeuraient soumises à l'autorité régionale. On peut les considérer comme des « moments » importants dans le mouvement rapide de l'évolution.

Elles ont été bien entretenues et aujourd'hui encore, elles sont charmantes avec leurs beaux espaces découverts, leurs arbres, leurs fleurs, leurs implantations bien comprises et leurs maisons bien dessinées.

Deux hommes.

S'il fallait mettre en vedette les hommes qui ont réalisé le plus durant le XX^e siècle, on associerait le nom de Unwin à celui de Howard. Sir Raymond Unwin mourut aux Etats-Unis au début de la dernière guerre. Son influence était grande là-bas, mais elle était plus grande encore en Grande-Bretagne et dans d'autres pays européens.

Howard et lui étaient des hommes modestes. L'un avait acquis la conviction, et l'avait répandue, qu'il existait un remède pratique aux interminables extensions urbaines réalisées au hasard ; l'autre était un spécialiste de l'histoire urbaine et, de plus, un dessinateur doué.

Unwin, aidé de son beau-frère, Barry Parker, dressa le plan de la cité-jardin de Letchworth et conçut une

partie de son travail architectural. On lui doit aussi, de même qu'à Luytens, le faubourg-jardin de Hampstead. Cette remarquable conception est de tout premier ordre et, bien qu'elle fût en grande partie exécutée avant la première guerre mondiale, elle demeure une des principales, sinon la principale source d'inspiration de ceux d'entre les architectes et urbanistes qui joignent au talent un amour et une compréhension véritables de leur prochain.

Action renforcée de l'Etat.

Au cours de la première guerre mondiale, le gouvernement institua un comité, sous la présidence de M. Tudor Walters, chargé d'élaborer des directives en matière de logement et de normes de construction.

On retrouve clairement dans le rapport de ce comité la griffe d'un Unwin ; les idées et les normes en faveur desquelles il avait lutté en compagnie d'autres hommes furent officiellement adoptées.

Pendant les vingt années qui séparèrent les deux guerres mondiales, quatre millions de maisons furent construites, dont un quart par les autorités régionales avec l'aide de prêts gouvernementaux. Deux points essentiels étaient :

1. que l'Etat et les autorités régionales pourvoient de concert au logement des classes laborieuses ;

2. que les règles relatives à l'implantation et au plan des maisons furent améliorées et que les jours de la construction de logements dans le cadre des règlements particuliers étaient comptés.

Tout n'était cependant pas pour le mieux. Nous eûmes d'interminables faubourgs-jardins au lieu de cités-jardins, et les grandes villes se développèrent à un rythme toujours plus accéléré. Elles continuèrent à s'étendre d'une façon désordonnée. Et ce désordre envahit de vastes espaces.

En Angleterre et en Belgique, les deux pays les plus denses en villes, la campagne est un bien des plus précieux et il est bien tard pour le comprendre. Nous comprenons aussi que les lieux de travail comme les lieux de résidence doivent participer d'un plan commun. Howard, Lever et les Cadbury ont montré qu'il doit en être ainsi, et il y a aujourd'hui une part importante de l'opinion qui est gagnée à cette conception.

Le travail de pionnier des autorités locales.

Entre les deux guerres, comprenant que leurs vastes faubourgs se trouvaient souvent à une distance de plusieurs milles des lieux de travail et que les problèmes de transport, comme leur coût, s'aggravaient, quelques-unes des principales autorités régionales se mirent en devoir de créer des villes-satellites.

On peut en trouver les exemples les plus connus à Manchester et à Liverpool. Toutes deux sont citées de plus de 750 000 habitants, et ont traité de façon heureuse le problème du logement. Des lois votées par le Parlement leur accordèrent le droit de projeter et de construire des villes-satellites. Wythenshawe, à la périphérie de Manchester, fut entreprise la première et

(Suite page 18.)

(Suite de la page 9.)

se trouve située sur une vaste superficie de terrain achetée et détenue par la Compagnie de Manchester.

Le plan, élaboré par Barry Parker, prévoyait un complexe industriel, un centre civique, des bâtiments publics et privés répartis en divers quartiers, des parcs et des terrains de jeu, des écoles, ainsi que d'autres édifices publics et privés.

Speke, la ville-satellite construite par la municipalité de Liverpool et lui appartenant, est séparée de la cité par un aérodrome. Elle sera achevée d'ici deux ou trois ans et abritera une population de 35 000 âmes. Faisant partie de l'ensemble, un vaste complexe industriel s'est développé sur les terrains de la cité; certaines usines ont été bâties par la compagnie et sont données en location à des industriels ne disposant pas des capitaux nécessaires pour construire.

Depuis la guerre, Liverpool vient de réaliser un autre grand complexe industriel d'environ 500 hectares, situé juste en dehors des limites de la ville. Une grande partie de ce terrain était occupée pendant la guerre par une usine de l'Intendance, et quelques-uns des bâtiments furent rapidement aménagés pour recevoir les premières industries civiles.

Dernièrement, Liverpool a acheté quelque 1000 hectares de terrain, adjacents à ce complexe. Avec l'accord du Conseil du comté de Lancashire, le Conseil communal a mis sur le métier le plan d'une ville-satellite très complète pour 45 000 habitants, séparée de la cité-mère par une ceinture de terres agricoles.

Action d'après guerre du Gouvernement central.

Durant la première année de la guerre, une Commission royale, présidée par sir Montague Barlow, présenta un rapport sur la répartition de la population ouvrière et préconisa la construction de villes nouvelles en vue de remédier à l'engorgement des anciennes. Au cours de la guerre, après le bombardement de nos principales villes, le public se prit d'un vif intérêt pour l'urbanisme.

Auparavant, peu de personnes avaient compris ce qui pourrait être fait pour améliorer nos cités. Mais les bombardements ouvrirent de grands vides dans beaucoup de quartiers surpeuplés, et il apparut clairement que nous aurions aussi bien à reconstruire sur une large échelle qu'à fonder de nouveaux faubourgs. La question était de savoir comment. A cette époque, nous songions à l'avenir avec force, bien que toutes nos énergies fussent consacrées à la guerre. C'étaient des jours difficiles, et il nous fallait croire en la possibilité de relever beaucoup de choses. Nous allions être forcés de reconstruire des districts entiers. On s'accordait unanimement et naturellement à penser qu'il y avait moyen de marquer un progrès sur les méthodes empiriques de nos prédécesseurs. Nous pouvions y arriver par l'urbanisme.

Peut-être ne se rend-on généralement pas compte que les hommes politiques de tous les partis étaient d'accord sur ce point. Le Comité Uthwatt fut désigné



RICHARD FRÈRES

FERBLANTIERS - COUVREURS

Maîtrise fédérale

LAUSANNE Valentin 58

MORGES Rue de la Gare 30

« PLANELLA »

S. à r. l.

Fabrique de planelles mosaïque

GENÈVE

Rue Chandieu 74

Téléphone 2 88 19

Planelles 20 × 20 cm. - 15 × 15 cm. et 20 × 15 cm. sur fond ciment et fond teinté rouge, noir, jaune et vert.

PLANELLA ne fait pas la pose.

de PAPETERIE ST LAURENT *Charles Krieg*

RUE ST LAURENT. 21

LAUSANNE

TÉLÉPHONE 23 55 77

ENTREPRISE GÉNÉRALE

ED. CUÉNOD S. A.

GENÈVE Rue des Plantaporrêts 8

BEX Rue du Marché

Bâtiment Travaux publics
Maçonnerie - Gypserie - Peinture

Béton armé
Réparations et entretien d'immeubles

ENTREPRISE
JEAN SPINEDI S. A.
 LAUSANNE

TRAVAUX PUBLICS
 MAÇONNERIE
 AMÉNAGEMENTS
 EXTÉRIEURS

CHAUFFAGE

Toutes applications
 ÉTUDES - DEVIS CONSEILS
 sans engagement

E. SCHMUTZ

Ch. du Martinet - Lausanne - Tél. 24 14 14

H. SCIORA & C^{ie}

Gérants A. Sarchioni & S. Rampini s. à r. l.

Entreprise générale
 du bâtiment
 et travaux publics

Genève Grand-Pré 27 Téléphone 27577



LA MAISON DE CONFIANCE

J. ROD

S. A.
 Rue Galliard 2, St-Roch
 LAUSANNE
 Tél. 22 39 61

CARRELAGES
 REVÊTEMENTS

par un ministre du gouvernement de coalition du temps de guerre, lord Reith.

La loi de 1944 (pour faire face aux problèmes de la guerre et de ses misères) fut soutenue devant le Parlement par M. W. S. Morrison, ministre conservateur du gouvernement de coalition. La loi d'ensemble de 1947 résulta du travail préliminaire d'un ministre conservateur, développé par la suite par M. Lewis Silkin, présentement lord Silkin, qui était alors le ministre travailliste de l'urbanisme citadin et rural.

On doit à M. Silkin la loi sur les villes nouvelles. Avant d'être ministre, il avait été président des Comités du logement et de l'urbanisme au sein du Conseil du comté de Londres. Il était particulièrement familiarisé avec les problèmes de Londres. En outre, il avait les deux plans pour la ville de Londres, qui constituent un classique de l'histoire de l'urbanisme britannique.

Ce fut le plan pour un plus grand Londres, du professeur sir Patrick Abercrombie, qui gagna la cause des villes nouvelles. Le ministre, ainsi que ses collègues du Cabinet, furent prompts à se rallier aux principes qu'il impliquait.

Les idées maîtresses du plan pour le plus grand Londres étaient les suivantes : les quartiers bâtis ne devraient guère déborder de leurs limites actuelles et, d'autre part, les villes nouvelles et les petites villes existantes à développer, situées au-delà d'une ceinture de verdure large de cinq milles, devraient accueillir un million d'habitants venant du noyau londonien surpeuplé. Ainsi, les problèmes des villes nouvelles et de la reconstruction devenaient complémentaires. Mais si l'on disposait de moyens pour la reconstruction (la loi de 1944), rien n'existait pour ce qui concernait la réalisation des villes nouvelles.

Le ministre institua un comité spécial, sous la présidence de lord Reith, pour le conseiller en matière de politique des villes nouvelles. Ce comité œuvra à un rythme surprenant et présenta un excellent rapport en trois parties¹.

L'encre du rapport final était à peine sèche que le Parlement vota la loi sur les villes nouvelles. Entre temps, le ministre, résolu à démarrer, tenta de mettre une ville en chantier avec l'aide du comté de Hertford. Stevenage devait être la première ville nouvelle du plan pour le plus grand Londres et, en attendant une législation plus favorable, la section 35 de la loi sur l'urbanisme citadin et rural de 1932 fut invoquée. Le Ministère de l'urbanisme citadin et rural mit sur le métier le plan de Stevenage et, à tout le moins, ce fut un essai indispensable de coopération technique entre les autorités régionales et les départements ministériels. Mais on ne put réaliser grand-chose avant que la législation nouvelle n'ait vu le jour et, à ce moment même, la loi subissait l'épreuve de la Cour suprême, de la Cour d'appel et de la Chambre des lords.

(*Congrès de l'habitation, Bruxelles, 1952.*)

(*A suivre.*)

¹ *Report of the New Towns Committee*, in 3 parts, 1945-1946, His Majesty's Stationery Office, London.