

Des villages dans les villes

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **37 (1965)**

Heft 8

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-125826>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Des villages dans les villes

La structure des villes nouvelles est toujours un problème à l'ordre du jour en Grande-Bretagne. Profitant de l'expérience acquise dans les seize villes nouvelles construites dans le Royaume-Uni depuis la guerre, les architectes veulent maintenant bâtir des villes « plus humaines » tout en apportant une solution plus radicale encore aux problèmes de la circulation et des loisirs. John Madin, l'architecte responsable de la ville nouvelle de Corby dans les Midlands et du plan de masse de la future ville de Dawley (West Midlands), a exposé récemment ses conceptions à un journaliste du « Birmingham Post ». En voici le résumé :

35

« L'idéal serait de donner un caractère de « villages » aux quartiers résidentiels des villes nouvelles. C'est d'ailleurs ce que nous tentons de faire à Corby », affirme John Madin en insistant sur cet impératif N° 1 que constituent les besoins sociaux d'une famille. « Chaque famille doit bénéficier du maximum d'intimité, dit-il. L'idéal serait que chacune puisse vivre dans une maison indépendante construite sur un terrain de 10 ares entouré d'arbres. Mais cela demanderait trop de terrain et serait une formule trop coûteuse. » On peut néanmoins tenter de se rapprocher de cet idéal.

Il faut prévoir en outre qu'une communauté urbaine n'est pas seulement composée de familles mais aussi de ses prolongements, enfants qui s'établissent, grands-parents, et de célibataires. Il faut qu'à chaque étape de son développement une ville tienne compte de cette répartition. Les premières villes nouvelles, par exemple, ont négligé cette exigence. Elles ont aussi souffert d'un étalement excessif. Il faut au contraire donner un sentiment d'intimité, créer un sens communautaire. Les maisons doivent être disposées en groupes entourés d'espaces verts.

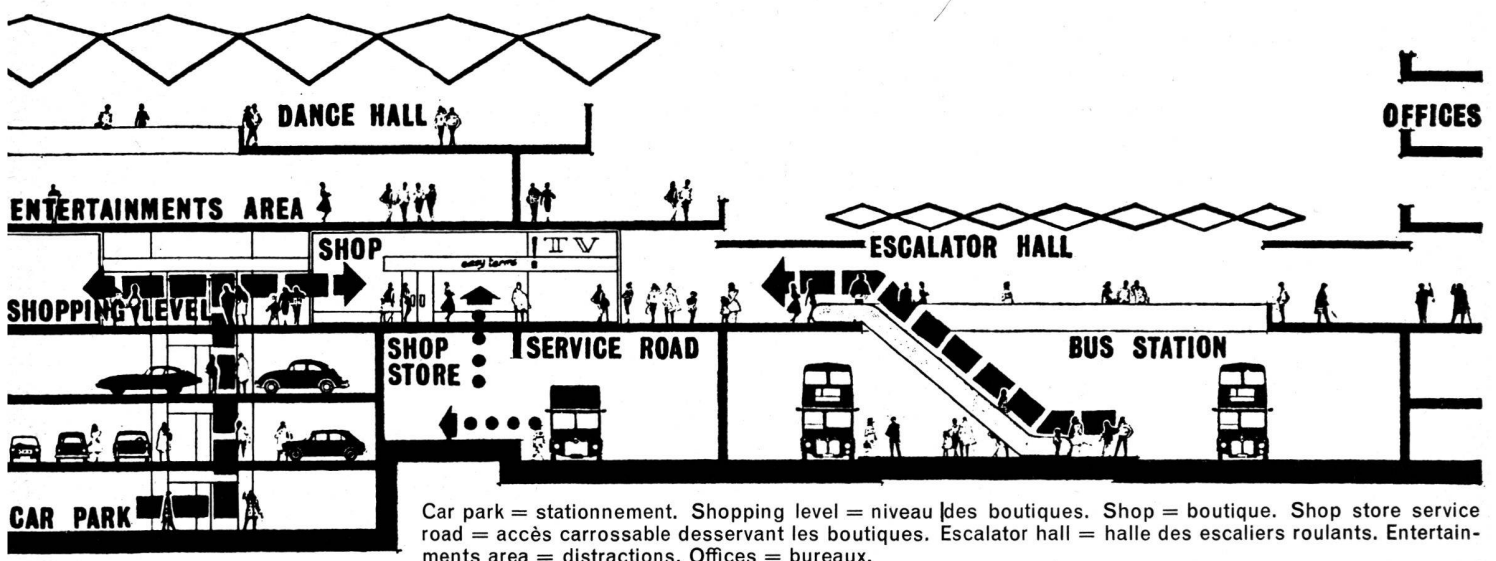
C'est dans cet esprit que John Madin et son associé Michael Holt ont conçu les quartiers résidentiels de Corby.

Ils n'ont pas pu adopter la formule de la maison individuelle pour des raisons d'économie mais de petits immeubles qui, tout en pouvant permettre une densité d'habitation assez élevée, conservent aux occupants l'intimité qu'ils peuvent souhaiter.

La nécessité des loisirs

Un autre problème désormais classique a retenu toute l'attention des architectes : celui du stationnement. A Corby chaque immeuble aura naturellement son garage. En outre 25% de l'espace est réservé au stationnement des voitures de visiteurs. Naturellement, chaque « village » sera relié au centre urbain par un réseau de transports en commun.

Le « village » devra en outre – et c'est là une autre idée nouvelle de M. Madin – être doté de son propre centre commercial. L'architecte estime, en effet, qu'il ne devrait jamais y avoir une distance de plus de 400 m. entre le foyer d'un citadin et les magasins ou les lieux de distraction. Certes, dans les petites villes, il est possible de disposer les quartiers résidentiels de telle manière que leur distance du centre ne soit guère supérieure à 400 m. C'est la solution qui a été adoptée, non sans désavantage, à



Plan du centre de Corby : La formule des niveaux multiples est appliquée ici avec un maximum de rigueur. L'artère principale au niveau du sol est convertie en galerie marchande couverte ; au sous-sol, un parking, un hall de livraison et une gare routière ; en superstructure, cinémas, dancing, cafés et salles de conférence.

Cumbernauld, autre ville très nouvelle. Mais dans les agglomérations plus importantes comme celles de Corby ou de Dawley, il faut préserver les «magasins de quartier».

Supermarket, pharmacies, cafés, etc.

Cela ne fera d'ailleurs que conférer une plus grande autonomie et par là même une vie plus intense aux «villages» résidentiels.

A Corby, M. Madin se propose de construire aussi de petits ateliers dans les quartiers résidentiels mêmes. Cela sera pratique pour les femmes qui devront travailler et conforme au principe des «villages» dans lesquels les ateliers jouaient autrefois un rôle important.

Une des préoccupations dominantes de l'équipe de John Madin a été celle des loisirs. *Les dix dernières années ont vu une augmentation extraordinaire du niveau de vie d'une proportion croissante de la population qui réclame maintenant les avantages qu'on trouve en Suède et en Amérique. Le principal dénominateur commun est l'augmentation des loisirs dont tous jouiront bientôt. Cela signifie un plus grand besoin d'espace tant dans la maison qu'en dehors*, dit M. Madin.

Pour satisfaire cette «demande», les urbanistes portent leur effort dans deux directions: premièrement, dans la conception du «village résidentiel» lui-même qui sera entouré d'espaces verts. A Dawley, de nombreux plans d'eau créés par l'industrie pourront être «reconvertis» pour l'agrément du paysage et le plaisir des loisirs.

Deuxièmement, dans la structure et la composition du centre urbain. «Les centres des villes, dit John Madin, ne doivent pas être considérés seulement du point de vue commercial. Ils doivent constituer des foyers sociaux pour la communauté où les gens qui vivent dans cette ville aiment à se rendre parce qu'ils s'y plaisent.»

Première exigence pour qu'«ils s'y plaisent», c'est de pouvoir circuler sans avoir néanmoins des distances excessives à parcourir. C'est aussi de pouvoir le faire en toute sécurité. «Il y a dix ans, dit encore John Madin, nous demandions qu'il y ait des artères pour piétons auxquelles les voitures n'aient pas accès. Maintenant nous allons plus loin. Nous pensons qu'il faut protéger les piétons des intempéries par des galeries commerciales abritées.»

Le projet du centre de Corby illustre ces idées. Ce centre – comme on le voit sur le plan ci-dessus – est à trois niveaux: celui de la rue où acheteurs et piétons se déplaceront en toute liberté, la rue étant interdite aux autos; le niveau supérieur qui sera réservé aux cinémas, dancing, salles de réunion, bureaux de tourisme, etc., le sous-sol avec des voies de dégagement, un hall de livraison, un parc de stationnement et une gare routière à laquelle les passagers accéderont par des escaliers mécaniques.

Ce centre sera très «compact»; John Madin est en effet convaincu que, dans notre civilisation, le citoyen n'aime plus marcher et que, en conséquence, il doit trouver tout ce qu'il désire dans un rayon très réduit. Il doit même disposer le plus souvent possible d'escaliers mécaniques et de trottoirs roulants. Les mêmes préoccupations se retrouvent dans le plan de masse de Dawley.

Un souci de sécurité...

«Le plus important cependant lorsqu'on bâtit une ville nouvelle, affirme John Madin, est qu'elle ne soit pas dangereuse. Cela signifie une séparation totale des piétons et des automobiles sauf dans quelques petites rues d'importance secondaire. Il est impardonnable de nos jours de créer des villes où les gens risquent d'être tués par des voitures.» A Corby, les enfants peuvent aller à l'école et leurs mères faire leurs courses sans avoir à traverser une rue où circulent des automobiles.

Cela ne veut pas dire que le piéton a priorité sur l'automobiliste et que le réseau routier est sacrifié. Au contraire, tant à l'intérieur de l'agglomération qu'à l'extérieur, les autos doivent pouvoir circuler facilement.

«Nous devons créer des lignes de liaison entre les agglomérations urbaines actuelles et les villes nouvelles et le réseau routier doit concorder avec l'importance des villes nouvelles, dit John Madin. Une entreprise qui vient s'installer dans une ville nouvelle des Midlands voudra certainement rester en contact avec ses fournisseurs nationaux et régionaux.» Il faut créer des autoroutes d'une capacité supérieure aux normes actuelles. «Si on ne le fait pas, le réseau sera archaïque au bout de quelques années.» En outre, les autoroutes urbaines et l'ensemble du réseau de circulation doivent être conçus en fonction de l'apparition de nouveaux moyens de transport tels que le monorail et l'aéroglysseur. Il faut tenir compte de toutes les formes de transport avant toute planification efficace.

... et de régionalisme

Enfin, John Madin estime qu'il faut préserver un certain caractère régional. Par exemple, l'importance de la vie familiale, du foyer, dans le nord de l'Angleterre en raison même du climat.

«L'essence d'un plan de masse est qu'il est affecté par la façon dont les gens vivront, travailleront et se distrairont dans le milieu physique et social qu'on envisage de leur donner. On a beaucoup parlé et écrit sur la façon de créer une ville nouvelle, mais il faut veiller à ce que l'attraction de la nouveauté ne fasse pas oublier le but principal qui est de créer des plans pour des personnes suivant la façon dont elles désirent vivre.