

## **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 Scott<sup>28</sup>. 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 Stephenson<sup>29</sup>, 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 logements<sup>30</sup>.

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 1947<sup>31</sup>. 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

---

<sup>30</sup> 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

<sup>31</sup> 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*<sup>32</sup> ». 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 ministère<sup>33</sup>. 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

---

<sup>32</sup> 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

<sup>33</sup> 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 planning<sup>34</sup>.*

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

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.

---

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

<sup>35</sup> 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 logement<sup>36</sup>.

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*<sup>37</sup> ». 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*<sup>38</sup>. 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.*<sup>39</sup> » 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*

---

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

<sup>37</sup> 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

<sup>38</sup> 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

<sup>39</sup> Lubbock, Jules, *Op.cit.*, p5

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

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 architectes<sup>41</sup>. 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

---

<sup>40</sup> 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

<sup>41</sup> 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*<sup>42</sup>. Le département des architectes du LCC est aussi réputé pour sa structuration en *working groups*, un système mis en place par Forshaw<sup>43</sup>. 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.<sup>44</sup>

Selon Logie<sup>45</sup>, 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

---

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

<sup>43</sup> 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

<sup>44</sup> 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.

<sup>45</sup> 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 PJM<sup>46</sup>. 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 humaines<sup>47</sup>. 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*<sup>48</sup> 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

---

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

<sup>47</sup> 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)

<sup>48</sup> 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*»<sup>49</sup>.

L'instabilité du personnel au sein du département des architectes du LCC est suffisamment importante pour donner lieu à deux articles<sup>50</sup>, 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* »<sup>51</sup>. 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

---

<sup>49</sup> 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

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

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

au point pour l'élaboration de CDA<sup>52</sup>. 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 synthèse<sup>53</sup> 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 texte<sup>54</sup> 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 constructed*<sup>55</sup>.

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

---

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

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

<sup>54</sup> 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. »

<sup>55</sup> 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 design<sup>56</sup>.*

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'hypothèses<sup>57</sup>. 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.

---

<sup>56</sup> Ibid. p2

<sup>57</sup> UE CRC/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* <sup>58</sup> », l'opposant ainsi à un urbanisme réglementaire, tout comme l'indique aussi Stephenson en réponse aux questions de Pierre Vago <sup>59</sup>. 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 1950 <sup>60</sup>, 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*

---

<sup>58</sup> 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)

<sup>59</sup> 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

<sup>60</sup> 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*<sup>61</sup>

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.*<sup>62</sup>

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.*<sup>63</sup>

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.*<sup>64</sup>

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

---

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

<sup>62</sup> Ibid.

<sup>63</sup> Ibid.

<sup>64</sup> 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'expositions<sup>65</sup>. La question de la reconstruction et de la planification de Londres, notamment, entraîne un débat virulent<sup>66</sup>. 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*)<sup>67</sup>.

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

---

<sup>65</sup> 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)

<sup>66</sup> 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

<sup>67</sup> 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. Lilley<sup>68</sup> 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

---

<sup>68</sup> 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*<sup>69</sup> ». 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.

---

<sup>69</sup> 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'Abercrombie<sup>70</sup> (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

---

<sup>70</sup> *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*<sup>71</sup>.

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

---

<sup>71</sup> *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 pertinentes<sup>72</sup> 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

---

<sup>72</sup> 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 1951<sup>73</sup>. 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 1944<sup>74</sup> 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.

---

<sup>73</sup> 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.

<sup>74</sup> 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*<sup>75</sup>.

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<sup>ème</sup> 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.

---

<sup>75</sup> 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*<sup>76</sup>.

John Gold a montré la place importante qu'a joué Arthur Ling pour le développement de dispositif d'emboîtement d'« unités sociales »<sup>77</sup>. 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 Tunnard<sup>78</sup>. 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*.<sup>79</sup>. Chaque unité, étant une partie

---

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

<sup>77</sup> 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.

<sup>78</sup> "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

<sup>79</sup> 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*<sup>80</sup>.

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.*<sup>81</sup>

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*<sup>82</sup>.

---

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.

<sup>80</sup> Korn Arthur, *History Builds the Town*, London, Lund Humphries, 1953, p100.

<sup>81</sup> "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.

<sup>82</sup> 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 development<sup>83</sup>.*

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 interdependence<sup>84</sup>.*

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,

---

<sup>83</sup> Ibid. p40

<sup>84</sup> 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*<sup>85</sup>.

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*

---

<sup>85</sup> *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*<sup>86</sup>.

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*<sup>87</sup>.

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"*<sup>88</sup>.

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*<sup>89</sup>.

---

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

<sup>87</sup> Ibid. p.62

<sup>88</sup> Ibid. p.76

<sup>89</sup> UECRC /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*<sup>90</sup>. 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*<sup>91</sup>.

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*

<sup>90</sup> 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.

<sup>91</sup> 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”<sup>92</sup>.*

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.<sup>93</sup>*

Le document dresse un tableau comparatif des différentes prescriptions de la littérature urbanistique quant à la taille des *neighbourhoods* en nombre d'habitants<sup>94</sup>. Toutes les

---

<sup>92</sup> Ibid.

<sup>93</sup> Ibid.

<sup>94</sup> 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 plans<sup>95</sup> (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 1949<sup>96</sup>. 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 pittoresque<sup>97</sup>.

*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 TOWNSCAPE<sup>98</sup>.*

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

---

<sup>95</sup> 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.

<sup>96</sup> 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

<sup>97</sup> 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.

<sup>98</sup> 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*<sup>99</sup>.

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.

---

<sup>99</sup> 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*<sup>100</sup>.

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*<sup>101</sup>.

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*<sup>102</sup>.

---

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

<sup>101</sup> Sharp, Thomas *Oxford Replanned*, London, Architectural Press, 1948, p171

<sup>102</sup> 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 it<sup>103</sup>.*

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

---

<sup>103</sup> 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.*<sup>104</sup>

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'Harlow<sup>105</sup> 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*.

---

<sup>104</sup> Ibid. p.158

<sup>105</sup> 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 jugement<sup>106</sup>. 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*<sup>107</sup>, livre très illustré de 330 pages, rédigé en 1953, peu de temps après le *plan* pour Harlow, Gibberd « théorise » une pratique urbanistique en

---

<sup>107</sup> 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*<sup>108</sup>. 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*<sup>109</sup>.

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 Muthesius<sup>110</sup>, 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* »<sup>111</sup>), 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.

---

<sup>108</sup> Ibid., préface

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

<sup>110</sup> 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.

<sup>111</sup> 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 enclose<sup>112</sup>.*

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 composed<sup>113</sup>.*

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

---

<sup>112</sup> Ibid.

<sup>113</sup> 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.*<sup>114</sup>

Chacune des rues commerçantes a son propre « caractère » et se construit autour d'un « *sense of enclosure* ». Les équipements publics se regroupent 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

---

<sup>114</sup> 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.* <sup>115</sup>»). 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 <sup>116</sup>.*

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

---

<sup>115</sup> Ibid. p104

<sup>116</sup> 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.*<sup>117</sup>

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.*<sup>118</sup>

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'*<sup>119</sup>.

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.*<sup>120</sup>

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*

---

<sup>117</sup> Ibid. p31.

<sup>118</sup> Ibid. p67.

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

<sup>120</sup> 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.*<sup>121</sup>

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*<sup>122</sup>.

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*<sup>123</sup>.

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.*<sup>124</sup>

---

<sup>121</sup> Ibid.

<sup>122</sup> Ibid, p.22

<sup>123</sup> Ibid. p.7

<sup>124</sup> 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 [...]*<sup>125</sup>

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

---

<sup>125</sup> 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.*<sup>126</sup>

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*<sup>127</sup>.

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 dimension, 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*

---

<sup>126</sup> Ibid.

<sup>127</sup> Ibid.

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

#### **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 <sup>129</sup>, 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 <sup>130</sup>, est rendu public <sup>131</sup>. 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 <sup>132</sup>, 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.

---

<sup>128</sup> Ibid. p163

<sup>129</sup> 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

<sup>130</sup> 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.

<sup>131</sup> *Architectural Journal*, 22 oct 1942, *Architectural Journal* 13 May 1943

<sup>132</sup> 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*<sup>133</sup>. 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 privée<sup>134</sup>. 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.<sup>135</sup> 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 City<sup>136</sup>, tout en proposant un plan définissant un développement sur une durée de 20 à 25 ans.

---

<sup>133</sup> 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

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

<sup>135</sup> Hasegawa, Junichi. op. cit.

<sup>136</sup> 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.<sup>137</sup> 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 préemption<sup>138</sup>.

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<sup>e</sup> juillet 1948. Cette loi

---

<sup>137</sup> Hebbert, Michael. op. cit.

<sup>138</sup> 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 Londres<sup>139</sup>. 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*<sup>140</sup> (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*<sup>141</sup>.

---

<sup>139</sup> Ibid.

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

<sup>141</sup> 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* »<sup>142</sup>. 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

---

<sup>142</sup> 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 parcelles<sup>143</sup>.

*[...] 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 average<sup>144</sup>.*

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 m<sup>2</sup> 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 them<sup>145</sup>.*

Les voies rapides auraient été sur deux niveaux<sup>146</sup>, 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 pedestrian<sup>147</sup>.*

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

---

<sup>143</sup> Holford, W. G., Holden, C. H., op. cit. p. 90

<sup>144</sup> Ibid. p88

<sup>145</sup> Ibid. p293 texte issu du rapport de 1947

<sup>146</sup> Ibid. p59

<sup>147</sup> 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.*<sup>148</sup>

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

---

<sup>148</sup> 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'éclairément. 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.<sup>149</sup>*

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

---

<sup>149</sup> 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.*<sup>150</sup>

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.*<sup>151</sup>

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.*<sup>152</sup>

---

<sup>150</sup> Ibid., p12

<sup>151</sup> Ibid.

<sup>152</sup> 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 Cupers<sup>153</sup> et à l'ouvrage sur le logement social d'après-guerre, *Tower block*, de Glendinning et Muthesius.<sup>154</sup> 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 Tönnies<sup>155</sup> qui

---

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

<sup>154</sup> 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

<sup>155</sup> 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 Young<sup>156</sup>, 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* »<sup>157</sup>. Le *plan* d'Abercrombie et Forshaw est l'une des premières applications du concept de *neighbourhood planning* en Angleterre.

Selon Bullock<sup>158</sup>, 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

---

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

<sup>157</sup> Kenny Cupers, "Mapping and Making Community ...", *op. cit.*

<sup>158</sup> 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 Kaufmann<sup>159</sup> discute les expériences russes, que cite aussi Arthur Korn dans son ouvrage de 1953<sup>160</sup>. 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 Korn<sup>161</sup>, comme le confirme un témoignage de l'architecte et historien anglais Dennis Sharp, concernant la présence de Korn et Samuely comme experts en URSS<sup>162</sup>.

Si Abercrombie crédite, dans *l'Architecture d'Aujourd'hui*<sup>163</sup>, 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 Chicago<sup>164</sup>, est appliqué aux Etats-Unis, pour les contextes peu denses caractéristiques de la périphérie.

---

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

<sup>160</sup> Korn Arthur, *History Builds the Town*, London, Lund Humphries, 1953

<sup>161</sup> 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

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

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

<sup>164</sup> 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 1939<sup>165</sup> 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<sup>e</sup> siècle pour des quartiers de logements dans l'East End de Londres, qui anticipaient le principe d'unité de voisinage<sup>166</sup>. 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,

---

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

<sup>166</sup> 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*<sup>167</sup> »). 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 « *nieuw 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. [...] <sup>168</sup>.

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* ».

---

<sup>168</sup> 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.<sup>169</sup>

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*<sup>170</sup> »). Le terme « *community* » semble avoir la double signification d'un groupe social et d'une portion de territoire, divisible en unités de voisinage.

---

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

<sup>170</sup> 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'égréner 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 besoin<sup>171</sup>.

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.

---

<sup>171</sup> 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.*<sup>172</sup>

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

---

<sup>172</sup> 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.