Rénovation de la plus grande ville d'Ecosse

Autor(en): **Dutch, Henry**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **38 (1966)**

Heft 10

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-126091

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Rénovation de la plus grande ville d'Ecosse

par M. Henry Dutch

Le gigantesque programme de développement de Glasgow est l'un des plus importants qui aient jamais été délibérément prévus en Grande-Bretagne.
A ses quatre villes nouvelles, l'Ecosse se propose d'ajouter pratiquement une nouvelle cité dans l'espace des vingt prochaines années – une cité qui soit un modèle industriel et commercial en Europe occidentale.
Les urbanistes de la ville ont décidé qu'un réaménagement de grande envergure, entraînant la reconstruction quasi totale de vastes zones situées en bordure du centre de la ville, s'imposait pour créer le nouveau Glasgow. Et c'est ainsi qu'a pris corps le plan d'aménagement actuel de Glasgow, qui prévoit la reconstruction, dans les vingt prochaines années, de vingt-neuf zones couvrant une superficie de 12,9 km² (5 sq miles), ainsi que le relogement, à l'extérieur de Glasgow, d'au moins 60 000 familles, ou de quelque 250 000 particuliers, vivant dans ces régions et dans d'autres.

La reconstruction porte d'abord sur le quartier de Gorbals

On reconstruisit en premier le quartier de Gorbals et, aujourd'hui, les maisons délabrées de ce quartier sont remplacées par des gratte-ciel aux appartements modernes. Deux des plus éminents architectes britanniques – sir Basil Spence et sir Robert Matthew – ont conçu les appartements du nouveau Gorbals.
Certains d'entre eux, aménagés dans des immeubles de 19 étages, atteignant une hauteur de 55 m., sont déjà occupés. Détail particulier, chacun des 400 appartements a été conçu avec un petit balcon extérieur ou patio à tous les étages. Le projet Hutchesontown/Gorbals, qui porte sur la reconstruction de la première des vingt-neuf zones du plan de développement de Glasgow, est l'un des plus importants entrepris jusqu'ici dans le Royaume-Uni. Sept mille maisons seront démolies pour faire place à environ 3500 nouvelles maisons.
Le premier stade du réaménagement, portant sur un groupe de 96 logements dessinés par l'architecte de la ville, a été terminé en 1958 et a obtenu le Prix d'architecture de la Société Saltire.
Le deuxième stade prévoyait la construction de 429 logements dessinés par sir Robert Matthew, répartis en quatre immeubles de 16 étages contenant 308 duplex, et sept immeubles à 2 et 3 étages contenant 121 duplex et appartements. Ces immeubles sont tous terminés, le premier ayant été inauguré par l'ancien secrétaire d'Etat pour l'Ecosse, en novembre 1962. Cette réalisation a obtenu le diplôme de la Société Saltire en 1965.
Le troisième stade prévoit un groupe de 400 duplex dessinés par sir Basil Spence, aménagés dans deux immeubles de 19 étages, contenant chacun 200 duplex. La conception et le plan d'ensemble comportant plusieurs caractéristiques originales, l'une étant que chaque logement possède un petit patio. Les entrepreneurs sont Holland and Cubitts (Scotland) Ltd.
Le quatrième stade sera effectué par la Scottish Special Housing Association qui doit construire 1160 duplex dans des immeubles à un et plusieurs étages. Les travaux de la première phase d'aménagement de l'association (quatre immeubles de 23 étages contenant 552 duplex) ont déjà commencé. Les entrepreneurs sont Gilbert-Ash (Scotland) Ltd, et ces travaux doivent être terminés d'ici à septembre 1966.
La construction de meilleurs logements n'est pas le seul objectif du plan d'aménagement de Glasgow. Les autorités locales se sont employées à encourager le développement commercial et industriel de la ville, et l'on peut juger du degré de succès obtenu par le grand nombre d'immeubles commerciaux construits ces dernières années. Le nouveau siège de la Caisse d'Epargne de Grande-Bretagne, avec les milliers d'emplois qu'elle assure, doit être construit à Glasgow, où il sera éventuellement transféré de la région de Londres. Le transfert de cette Caisse d'Epargne est considéré comme une grosse réussite pour Glasgow.
A l'intérieur des vingt-neuf zones de réaménagement, la *Glasgow Corporation* a réservé des sites pour le développement commercial et industriel. Une caractéristique spéciale intéresse la séparation de la circulation et des piétons, que le professeur Colin Buchanan, auteur de «Traffic in our Towns» (la circulation dans nos villes) a chaleureusement louée.

Nouveau centre commercial

La *Glasgow Corporation* loue également à des sociétés d'aménagement urbain des terrains destinés à la construction d'immeubles commerciaux. La zone la plus vaste louée à ce jour se trouve dans Anderston Cross, à proximité du centre de la ville, où une société londonienne doit bâtir un centre commercial dont le coût est évalué à 15 millions de livres sterling.
Le centre commercial d'Anderston Cross comprendra plusieurs immeubles commerciaux à plusieurs étages,

un grand hôtel, un marché couvert, une piscine (vraisemblablement olympique), une patinoire et une allée de bowling. Ce projet prévoit également la construction souterraine d'un parc de stationnement pour plus de 3000 voitures et d'une grande gare d'autobus.

La confiance de Glasgow en l'avenir se reflète dans sa décision d'aller de l'avant avec un projet de construction, dans le quartier d'Anderston Cross, d'entrepôts et de bâtiments à plusieurs étages abritant des ateliers et qui seront mis en location. La première phase de ce projet évalué à 2 millions de livres sterling, qui sera amorcée l'année prochaine, porte sur la construction d'entrepôts surmontés de huit étages abritant des ateliers de rapport et de deux bâtiments à un niveau pour ateliers.

La *Glasgow Corporation* est convaincue qu'elle pourra attirer dans ces ateliers et dans les autres qu'elle envisage de construire, la petite industrie dont le besoin se fait tant sentir. De nombreuses enquêtes menées récemment font croire au succès de cet effort.

Un centre de renseignements municipal possède un personnel compétent pouvant répondre à toutes sortes de demandes émanant de l'industrie.

Siège de deux universités

Le Royal College of Science and Technology – institution d'où sont sortis de grands ingénieurs et scientifiques britanniques – a été doté récemment du statut d'université. Non seulement l'Université de Strathclyde est la première université de technologie de Grande-Bretagne, mais elle confère aussi à Glasgow l'honneur d'être le siège de deux universités.

Dans le cadre du programme de construction de grande envergure élaboré par l'université, et dont le coût est estimé à 20 millions de livres sterling, la nouvelle université va tripler sa superficie d'ici à 1972. De nouvelles installations couvrant une superficie de 92 900 m² porteront le nombre des étudiants de 2000 à 4500. Le projet d'expansion prévoit en outre la construction d'immeubles résidentiels pour 2000 étudiants.

La réalisation la plus importante prévue par le plan de développement relatif à l'université est toutefois le bâtiment de 19 étages des sciences biologiques qui s'élèvera sur 64 m. Ce bâtiment symbolisera l'importance des sciences biologiques qui sont appelées à connaître un développement plus rapide que les sciences physiques au cours des prochaines décennies.

Tunnels et réseau routier

La circulation dans la ville trépidante qu'est Glasgow s'est accrue à un rythme si rapide ces dix dernières années qu'il importait de mettre sur pied des projets de grande envergure pour décongestionner les artères principales. En tête de ces projets s'inscrivait la construction des tunnels à voie double creusés sous la Clyde, dont le premier a été inauguré par la reine Elisabeth II en 1963, et le second en 1964. Les tunnels et les routes d'accès ont été construits au coût de 11 400 000 livres sterling.

Les tunnels aménagés sous la Clyde ne sont qu'une partie d'un réseau routier projeté pour les prochaines années dans le centre de l'Ecosse. On procède actuellement aux derniers préparatifs devant permettre d'entreprendre rapidement la construction d'un boulevard périphérique qui doit encercler une superficie de 2,5 km² du centre de Glasgow.

Ce boulevard périphérique, dont le coût est évalué à 40 millions de livres environ, aura 7,25 km. de long et possédera plusieurs voies de circulation dans les deux sens. Il sera en partie construit sur des structures élevées et des remblais, certains à 12 m. environ au-dessus des chaussées, et en partie sous terre. Des ponts permettront d'éviter aux automobilistes la traversée de bon nombre de rues et de voies ferrées existantes de la ville.

Une des autoroutes les plus importantes, qui doit partir du boulevard périphérique, conduira au nouvel aéroport municipal de la ville, à Abbotsinch, dans le Renfrewshire, dont la *Glasgow Corporation* assumera la gestion lors de sa mise en service en 1966. Cette autoroute fournira également une liaison rapide entre le centre de la ville et la nouvelle usine de construction automobile Rootes, à Linwood, et les zones de développement qui s'y rattachent.

Nouveau centre culturel

La *Glasgow Corporation* a toutefois conscience du fait que les responsabilités de la ville, en tant que centre d'une région où vivent deux millions d'habitants, ne prennent pas fin avec la construction d'habitations, d'écoles et de routes. La ville a toujours maintenu de fortes activités culturelles et artistiques et a décidé de s'embarquer dans plusieurs projets.

Au premier plan s'inscrit la construction d'un centre culturel sur l'emplacement de St. Andrew's Hall, détruit par un incendie, comprenant une salle de concert (2000 places), un petit théâtre pour des groupes d'amateurs (850 places), en remplacement du Citizens'Theatre, une

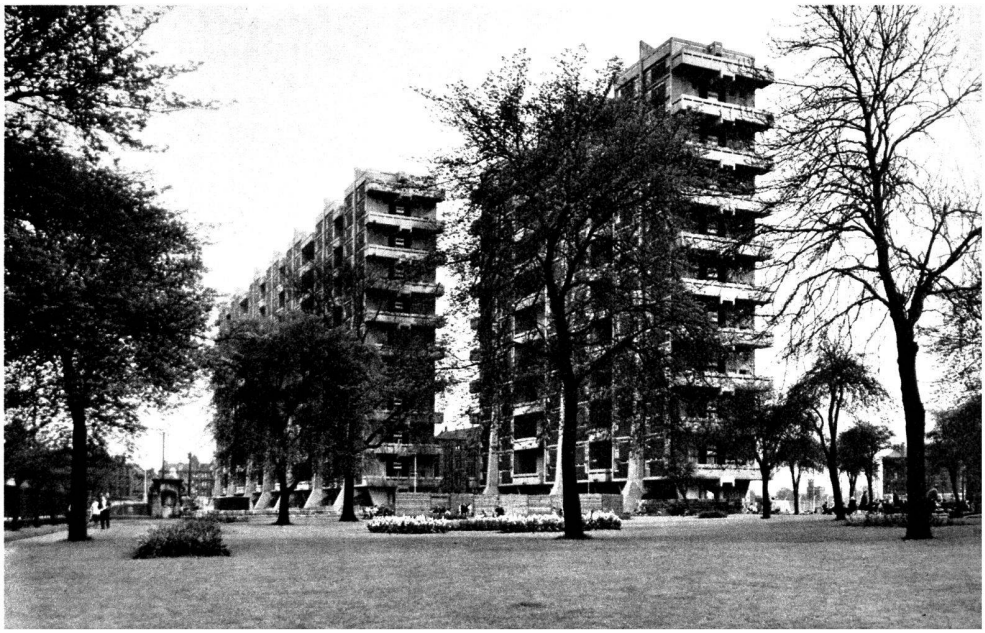
1

2

Rénovation urbaine dans la plus grande ville d'Ecosse, Glasgow

1 Résidence «Ladywell»
2 Immeuble administratif Sauchiehall Street
3 Huchesontown-Gorbal, ensemble «C»

3



Huchesontown-Gorbals
Glasgow

Ensemble «B»

Architectural & Planning
Department, Glasgow

Société coopérative d'habitation de Lausanne Groupes du Boisy I, II, III

R. Ramelet, architecte, Lausanne

Photos
Stamm et Saxod

Place de jeux sur
garage collectif

Société coopérative
d'habitation
de Lausanne
Groupes
du Boisy I, II, III

Chambre d'enfants

Photos Stamm et Saxod

Société coopérative d'habitation, Lausanne

Groupe du Boisy
Rémy Ramelet, architecte

Poursuivant sa politique d'achat de terrains, notre société acquit en 1956 trois parcelles totalisant 11 525 m², sises au chemin du Boisy (quartier nord-ouest), pour le prix de 625 000 fr. Ce prix paraissait élevé à l'époque étant donné l'éloignement du quartier. A l'heure actuelle, ce prix a triplé.
L'élaboration des plans ne souleva pas les difficultés et les pourparlers interminables habituels, car ces parcelles faisaient partie d'un ensemble d'environ 60 000 m² pour lequel un plan de quartier était déjà adopté par les autorités cantonales et communales.
Chaque parcelle permettait de construire un immeuble de soixante-six logements de une à quatre chambres, soit 198 au total. Par suite de suroccupation dans l'industrie du bâtiment, cet ensemble fut réalisé en trois étapes et subit de ce fait les hausses successives du coût de la construction dont l'évolution se présente comme il suit:

Boisy I: 122 fr. 15 le m³ (exploité le 1er juin 1961)
Boisy II: 129 fr. 90 le m³ (exploité le 1er juin 1962)
Boisy III: 136 fr. 75 le m³ (exploité le 1er juillet 1963)

d'où un prix moyen de *129 fr. 50* le m³, contre *114 fr.* le m³ prévu dans le plan financier initial. Cette augmentation moyenne de plus de 10% s'explique par la conjoncture économique du moment, laquelle influença néfastement l'indice des prix.
Les logements prévus dans ce groupe étant destinés à des locataires à revenus moyens, mais trop élevés pour pouvoir habiter des logements subventionnés, nous proposâmes à la Municipalité une formule nouvelle pour nous permettre de pratiquer des loyers raisonnables.
Elle consistait en une garantie de la commune de nos emprunts hypothécaires à raison de 95% du coût total et permettait d'obtenir un prêt en un seul rang; elle permit en outre d'obtenir ce prêt limité à 7 700 000 fr. à un taux initial de 3,5%. De son côté, notre société consentait les prestations suivantes:

1. abandon des intérêts intercalaires sur l'achat de terrains, soit 130 000 fr.;
2. une subvention autonome de 150 000 fr.;
3. une rentabilité des fonds propres au taux de 3,5% au maximum.

La commune accepta ces propositions. De son côté, elle obtint le droit de vérifier nos comptes de construction et d'exploitation. En outre, les loyers appliqués doivent être approuvés par la ville.
Nous remercions ici la Municipalité de Lausanne et le Crédit Foncier Vaudois pour l'aide précieuse qu'ils nous ont accordée.
En plus des bâtiments d'habitation, cet ensemble comprend cinq garages collectifs dont un est équipé d'une station-service exploitée par la Société coopérative de consommation. Ces garages ont fait l'objet d'un financement séparé.
Pour le moment, les locataires doivent souscrire une part sociale de 300 fr., quel que soit le nombre de chambres de leur logement.
Nous donnons ci-dessous le plan financier de ces immeubles ainsi que leur état descriptif.

M. Weiss, président.

---

galerie d'art et un bâtiment abritant les bureaux administratifs et un restaurant.
Une question vient cependant à l'esprit: qui va financer ce programme de reconstruction?
Les fonds proviendront de trois sources principales – le Gouvernement britannique, la *Glasgow Corporation* et l'entreprise privée. Le coût de reconstruction des 29 zones d'aménagement d'ensemble est subventionné par l'assistance fournie par le gouvernement pour la construction de logements et la préparation des sites abandonnés; pour le boulevard périphérique et les autres grands travaux routiers, le gouvernement supporte 75% des frais. Le prix de la reconstruction de la ville est sans aucun doute élevé et les dépenses deviendront de plus en plus lourdes au fur et à mesure du déroulement du programme. Mais compte tenu des perspectives d'avenir, qui oserait dire que cela n'en vaut pas la peine?

Coût de construction Boisy I-II-III

	Fr.
Terrain	655 800.—
Construction immeubles	6 875 200.—
Aménagements extérieurs	303 000.—
Intérêts intercalaires et divers	266 000.—
	8 100 000.—
Construction de cinq garages collectifs y compris station-service	940 000.—
Coût total	9 040 000.—