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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 41 (1968)

Heft: 10

Artikel: Aménager une ville, aménager une région...

Autor: Gross, Anthony

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126531

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

Aménager une ville, aménager une région...

par Anthony Goss,
professeur d'aménagement urbain, section de l'urbanisme, Institut de technologie du Pays de Galles, Cardiff

Dans le nord de l'Angleterre, sur la côte est et en face des grands ports hollandais, allemands et baltiques – débouchés sur l'Europe septentrionale et centrale – existe une vaste région, en grande partie sous-développée, qui s'étend sur quelque 65 kilomètres à l'intérieur des terres et quelque 25 kilomètres des deux côtés de l'estuaire de la Humber. Cette région est près de l'une des parties les plus fortement industrialisées du monde – le nord de l'Angleterre, cœur de l'industrie manufacturière britannique.

Le Humberside rappelle certaines régions de la Hollande. Le pays est plat, a de bonnes terres arables fréquemment coupées de canaux, de ruisseaux et d'étangs et possède de nombreux et jolis villages et des villes de marché. La région possède aussi quatre grands ports: ceux de Hull, Immingham, Grimsby et Goole et la ville de Sounthorpe est l'un des centres de l'industrie sidérurgique. La population d'environ 750 000 habitants est surtout concentrée dans cinq centres urbains. Le reste de la région est dans l'ensemble peu peuplé.

L'idée qu'il existe des régions sous-développées en Grande-Bretagne peut sembler une exagération. On considère toujours la Grande-Bretagne comme un pays «surdéveloppé». Mais, si l'on examine les tendances démographiques à long terme, il semble probable que la population actuelle de 53 millions d'âmes sera passée à plus de 70 millions d'ici l'an 2000, soit une nouvelle personne pour trois.

Ces nouveaux millions auront besoin d'emplois, de maisons et d'un cadre satisfaisant de vie. Aussi, après de nombreuses années d'hésitation, on s'est attaqué sérieusement à la planification régionale, en tenant pleinement compte des circonstances de l'avenir, pour orienter les investissements et l'activité constructive de la nation vers les zones possédant les plus grandes possibilités de développement.

Une fois acceptée l'idée qu'il convient de chercher de nouvelles zones de développement en Grande-Bretagne, les avantages naturels du Humberside se sont rapidement imposés. L'avantage présenté par l'estuaire de la Humber réside dans le chenal d'eau profonde qui longe la rive sud de la Humber, passe devant le port d'Immingham en rapide développement et s'oriente ensuite vers la rive nord pour longer les bassins de Hull.

Hull est déjà le troisième port de la Grande-Bretagne et les vastes plans d'expansion en cours de réalisation ou prévus augmenteront encore son importance pour le commerce européen. Immingham se développe aussi rapidement et ses installations d'embarquement et débarquement directs de cargaisons en containers devraient stimuler encore sa croissance. Avec Grimsby et Goole, les ports de l'estuaire de la Humber, Hull et Immingham forment un ensemble portuaire important qui possède des possibilités encore plus grandes.

Pour que le Humberside devienne une importante zone de développement, il faut que l'on «capitalise» ses avantages naturels en en faisant la base d'une expansion industrielle de grande envergure. Mais que faut-il faire pour exploiter plus rapidement ces possibilités? La question fondamentale a été posée par la ville de Hull à une équipe d'urbanistes à qui l'on a demandé de préparer un rapport.

Ce rapport: «Industry on Humberside: Growth and Potential» (L'Industrie dans le Humberside: Croissance et potentiel) a été publié en 1967[1]. Il montre que la zone située au nord de l'estuaire – le nord du Humberside – et celle qui se trouve au sud – le sud du Humberside – ont vu toutes deux, au cours des dix dernières années, un développement rapide de l'emploi, en particulier dans les industries manufacturières.

Dans la zone du nord, les principales industries manufacturières sont celles des produits chimiques, de la mécanique et de l'alimentation. Mais les industries moins importantes comme celles du bois, du papier et de l'imprimerie ont aussi marqué une rapide expansion.

Dans le sud du Humberside, l'industrie de la sidérurgie, centrée sur Scunthorpe, domine la situation et continue à se développer à un rythme très rapide. Mais, le long de la rive sud de l'estuaire, une nouvelle industrie chimique – engrais, pigments et produits pharmaceutiques – s'est fermement établie à Immingham.

Grimsby demeure un grand centre de l'industrie de la pêche, bien que son importance ait quelque peu diminué; mais Grimsby est en train de devenir un important centre national de préparation alimentaire, de congélation et d'empaquetage.

Le Humberside a déjà, bien entendu, un important centre: Kingston-upon-Hull – 300 000 habitants – qui possède des facilités commerciales, bancaires, professionnelles et éducatives. Ces facilités pourraient être d'un grand avantage dans le développement rapide du Humberside et

[1] Préparé par Anthony Goss et ses collaborateurs et publié par la Municipalité de Hull. Prix: £ 1.

pourraient être encore étendues pour servir une population beaucoup plus nombreuse.

La ville de Scunthorpe s'est développée rapidement et connaît aujourd'hui une très grande prospérité. La région d'Immingham et de Grimsby pourrait bien aussi devenir le centre d'un puissant «couloir industriel» qui s'étendrait le long de la rive sud de l'estuaire de la Humber et serait relié à une nouvelle ville ou à des villes nouvelles dans la partie sous-développée de la région ainsi qu'à un Scunthorpe considérablement agrandi.

Le rapport des experts a souligné les obstacles qu'il faudrait surmonter pour assurer une nouvelle expansion économique de la région. Il faudrait d'abord assurer de meilleures communications et construire un pont routier sur la Humber. On parle depuis longtemps de construire un pont sur l'estuaire – le seul estuaire important de Grande-Bretagne qui n'en possède pas encore un. Récemment, on a préparé les plans d'un pont semblable à celui du Forth en Ecosse et à celui de la Severn qui relie le sud-ouest de l'Angleterre au sud du Pays de Galles.

Si les régions nord et sud du Humberside étaient reliées par un pont, le développement économique de la zone pourrait avoir une envergure beaucoup plus grande. Avec la construction actuelle de la nouvelle autoroute qui reliera le Lancashire et le Yorkshire, et le port de Hull à ceux de Liverpool et Manchester, et avec le réseau d'autoroutes reliant le nord et le sud de l'Angleterre et un pont franchissant l'estuaire de la Humber, de nouvelles possibilités d'expansion s'offriraient au Humberside.

Parmi les autres problèmes mentionnés par les experts, il faut aussi citer le manque actuel d'équilibre entre l'emploi dans les industries manufacturières et l'emploi dans les services (construction, organismes d'utilité publique, transports, distribution, services d'experts et services scientifiques).

Si l'on considère l'ensemble de la région, l'expansion des services n'a pas été aussi rapide que celle des industries manufacturières. Mais si l'on considère la question de l'emploi à l'échelle nationale, c'est le secteur des services qui a enregistré la croissance la plus marquée; le manque d'équilibre est entre le nord et le sud du Humberside.

Sur la rive nord, par suite de l'importance dominante du port de Hull et des activités qui lui sont associées – transports, docks et entrepôts – les services emploient une plus forte proportion de la population active que dans le reste de la Grande-Bretagne.

Au sud de la Humber, en particulier dans le centre sidérurgique de Scunthorpe, le secteur services manque d'emplois en comparaison des villes et régions similaires.

Ainsi, le nord et le sud du Humberside pourraient se compléter en ce qui concerne l'emploi. Mais l'absence de communications routières satisfaisantes entre les deux rives, ne permet pas de bénéficier pleinement des avantages découlant d'un fusionnement des deux économies.

Un autre problème, semblable à celui que connaissent les nombreuses villes à industrie unique des autres pays, est posé par la position dominante de la sidérurgie à Scunthorpe; en 1964, cette industrie employait 41% de la main-d'œuvre masculine de la ville, chiffre qui fait sans doute de Scunthorpe – parmi les autres agglomérations de plus de 50 000 habitants – la ville la plus hautement spécialisée de toute la Grande-Bretagne.

Si, au cours des dix dernières années, la croissance de la ville a été l'une des plus rapides de Grande-Bretagne, il faut cependant envisager un ralentissement parce qu'il est peu probable que la productivité accrue de la sidérurgie s'accompagne d'un plus grand besoin de main-d'œuvre. On peut conclure que la population actuelle de la ville – 70 000 habitants – devra doubler ou même tripler pour surmonter le haut degré de spécialisation de l'économie locale.

Si l'on considère le potentiel d'énergie de l'ensemble de la région économique du Yorkshire et du Humberside, on peut comprendre pourquoi le Humberside pourrait devenir le centre d'une nouvelle et importante zone industrielle. Tout près se trouvent les grandes houillères du Yorkshire qui sont hautement mécanisées et ont une production record aussi bien que d'énormes ressources en charbon: des ressources suffisantes pour cent années; ces houillères peuvent permettre le développement de la production électrique à une échelle encore inégalée.

La découverte de gaz naturel en mer du Nord accroît aussi les possibilités de développement industriel. Les gisements déjà découverts semblent bien indiquer que la région possède d'immenses avantages pour les industries qui ont besoin de quantités considérables d'énergie. Et il serait logique que de telles industries soient installées près des points où le gaz naturel arrive à terre.

Le rapport des experts nous oblige à nous demander si le Humberside pourra utiliser les avantages présentés par la proximité d'énergie à bon marché ou si une politique nationale des prix égalisera le coût de l'énergie pour tout le pays. Une situation favorable des prix pourrait

Une ville nouvelle en «8» au système de transport rapide

par Anthony Goss, professeur,
chef du nouveau Service d'urbanisme
de l'Institut gallois de technologie avancée

Le nombre de villes nouvelles de Grande-Bretagne a maintenant atteint 21. Elles pourront éventuellement abriter plus de 500 000 habitants. L'une des plus récentes est Runcorn, dont les plans sont dus à une équipe dirigée par le professeur Arthur Ling, ancien architecte municipal et urbaniste de la ville de Coventry.

Runcorn se trouve au nord-ouest de l'Angleterre, dans le Lancashire, sur la rive sud de l'estuaire de la Mersey. Cette ville est reliée par route et par rail à Widnes située sur la rive opposée et à proximité de la M6, l'une des principales autoroutes de Grande-Bretagne qui reliera Runcorn aux Midlands et au reste du Lancashire. Les trains express, maintenant électrifiés, qui vont de Liverpool à Londres, ne s'arrêteront qu'à Runcorn. Les trains électriques venant de Liverpool relieront aussi cette ville nouvelle à Birmingham. L'aéroport de Liverpool, à Speke, n'est qu'à 13 kilomètres de Runcorn et possède d'excellents services passagers et marchandises.

Les docks de Runcorn et de Weston Point sur la Mersey, à l'ouest, et le canal de Manchester, qui bordera la ville nouvelle au nord, lui assureront un accès à la mer et aux voies de communications fluviales. Le centre de la ville nouvelle se trouve à environ 22 kilomètres du centre de Liverpool, ce qui fait que Runcorn aura inévitablement des rapports sociaux et économiques étroits avec ce grand port maritime.

---

encourager les industries consommant de grandes quantités d'énergie à se développer dans la région.

Ce genre d'étude ne peut pas simplement reposer sur un prolongement des évolutions précédentes. Il se préoccupe moins de la situation actuelle de l'industrie dans une région donnée que de ses possibilités, compte tenu de nouveaux facteurs extérieurs aussi bien que des facteurs actuels qui stimuleront ou entraveront la croissance de l'économie à l'avenir.

Les appréciations de ce genre exigent les connaissances de l'économiste, du géographe et de l'urbaniste réunis en une équipe de planification.

Le cas du Humberside servira de test dans le développement de la planification régionale en Grande-Bretagne et dans l'application des nouvelles techniques au développement d'une région relativement sous-développée. Les résultats des études entreprises seront donc d'un très grand intérêt et d'une très grande portée, non seulement pour les pays très développés d'Europe et d'Amérique du Nord, mais aussi pour les pays neufs du monde entier.

La population comptera 60 000 habitants de plus

Le plan incorporera le Runcorn actuel – 30 000 habitants – à la ville nouvelle, qui aura une population de 70 000 âmes en 1977 et de 90 000 en 1989.

Alors que les premières villes nouvelles étaient conçues en fonction de l'automobile, en particulier depuis la réalisation de Cumbernauld, en Ecosse, le plan principal de Runcorn envisage le problème de transport sous un angle nouveau. Une voie de transport ultrarapide reliera les communautés, le centre de la ville et les zones industrielles. Les distances à parcourir à pied seront réduites au minimum, de sorte que les voyages de porte à porte dans des véhicules de transport des services publics seront compétitifs par rapport à ceux faits en auto particulière. Si le service de transport public offert est bon marché, rapide et régulier, il devra assurer au moins 50% des déplacements nécessaires.

On a étudié plusieurs systèmes de transport rapides. On abandonna bientôt le système monorail en raison de son prix élevé. On décida alors d'utiliser des autobus longs de 80 à 90 places, fonctionnant sur une voie spéciale à la vitesse moyenne de 35 km/h., ce qui présente un net progrès par rapport à la vitesse de 19 km/h. des autobus empruntant les voies de circulation ouvertes à tout le trafic.

La structure de la ville a été basée sur ce système de transport rapide. Les principaux quartiers résidentiels forment deux boucles gigantesques en «8», les autobus traversant les centres de chaque communauté et la route formant l'épine dorsale de ces quartiers.

Cinq minutes en autobus

Le nouveau centre de la ville se trouvera à l'intersection des deux boucles en «8». Des boucles supplémentaires desserviront les zones industrielles sur les terrains plats de la lisière de la ville. Les deux tiers de la population bénéficieront d'un service toutes les cinq minutes dans les deux directions, et presque tout le tiers restant d'un service toutes les sept minutes et demie, en dehors des heures de pointe. Ces services seront augmentés aux heures d'affluence.

Les boucles en «8» des services de transport rapides seront entourées d'un ovale sur lequel fonctionneront d'autres services routiers express, ayant des ramifications

Urbanisme, architecture, préfabrication en Angleterre

L'aménagement de la ville portuaire de Hull

De haut en bas:

Bateaux dans un nouveau bassin du port de Hull. Hull est déjà le troisième port de Grande-Bretagne et d'importants travaux d'agrandissement sont en cours.

Les bombes qui sont tombées sur Hull pendant la Seconde Guerre mondiale ont fait beaucoup de dommages, mais des ruines sont sortis de nouveaux bâtiments et de nouvelles idées. Ce jardin public et terrain de jeu se trouve sur l'emplacement d'un bassin détruit par un bombardement.

Hull est depuis quelques années le siège d'une reconstruction importante et l'on utilise de plus en plus les méthodes modernes pour construire rapidement de nouveaux logements.