



HAL
open science

L'expérience des New Towns britanniques. L'exemple de Milton Keynes (1967-Aujourd'hui)

Malaury Forget

► **To cite this version:**

Malaury Forget. L'expérience des New Towns britanniques. L'exemple de Milton Keynes (1967-Aujourd'hui). Deuxièmes rencontres de l'habitat, Oct 2019, L'Isle d'Abeau, France. halshs-02396596

HAL Id: halshs-02396596

<https://shs.hal.science/halshs-02396596>

Submitted on 28 Jan 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

*Communication, 2^{ème} rencontre de l'habitat,
18 octobre 2019, L'Isle-d'Abeau, France
Habiter « la ville à la campagne » en 2050, à l'épreuve de la transition
environnementale*

L'expérience des *New Towns* britanniques L'exemple de Milton Keynes (1967-Aujourd'hui)

Malaury FORGET¹

Mots-clés : Milton Keynes, Ville Frugale, Ville nouvelle, Expérimentation

Note à consulter en lien avec la présentation illustrée : ([Présentation_journée habitat_oct18_isle d'abeau_.pdf](#))

(1) L'objectif de cette présentation est d'apporter des éléments de réflexion sur la thématique de l'hybridation ville-campagne dans les villes nouvelles et au regard des transitions en cours et à venir. Milton Keynes, ville nouvelle britannique, anciennement jumelée avec l'Isle-d'Abeau en est un exemple riche d'enseignements.

Milton Keynes

(2) La création de la ville nouvelle de Milton Keynes fait suite au New Towns Act de 1946. Initialement, dix villes satellites, localisées autour d'une ceinture verte cerclant la capitale, devaient permettre de déconcentrer la population et les activités industrielles de la capitale. Il y a finalement eu une trentaine de villes créées, entre 1946 et 1970, réparties en trois vagues.

Milton Keynes, planifiée en 1967, est une des dernières villes à avoir été programmée et est le projet le plus ambitieux. Conformément au New Towns Act, la planification urbaine, les

¹ Doctorante en Architecture. LabEx AE&CC, ENSAG, Université Grenoble Alpes.

Les travaux présentés lors de cette journée ont nécessité des enquêtes de terrain co-financés par le LabEx AE&CC et l'IDEX Université Grenoble Alpes.

différents financements et ensuite, la gestion et l'entretien d'une partie du parc de logements et des espaces publics sont assurés par un seul et même organisme de gouvernance, la Milton Keynes Development Corporation (MKDC).

(3) Le mouvement des New Towns a été grandement influencé par le modèle des garden cities, théorisé par Ebenezer Howard au début du XX^{ème} siècle. Son projet de société urbaine est aussi un modèle d'organisation du territoire, proposé en réponse à l'importante crise du logement qu'a connu l'Angleterre à cette période. Howard propose la création de garden cities alliant les avantages de la ville (attractivité, emploi, etc) et ceux de la campagne (grands espaces, air pur, etc).

Mais le contexte de la construction de Milton Keynes (1967-2000) est différent de celui de l'écriture du New Towns Act (1946). Entre temps, une prise de conscience écologique a émergé en Europe et aux États-Unis et deux chocs pétroliers sont venus perturber l'économie mondiale. En Angleterre, Margaret Thatcher, arrivée au pouvoir en 1979, a instauré une politique de restriction, notamment avec d'importantes coupes budgétaires.

Les aspects de la Ville Frugale

(4) Dans le cadre de mes recherches, je traite la question des transitions socio-environnementales par le prisme de la frugalité. La ville frugale est alors étudiée sous trois aspects, à envisager dans leur dimension la plus étendue : l'habitat, le paysage et la mobilité, particulièrement remarquables à Milton Keynes et formant le « trépieds de la ville frugale ». Ce sont les trois dimensions de la ville abordés ici.

Mobilité

(5) Milton Keynes est conçue selon un urbanisme de secteurs. Ceux-ci sont délimités par des voies de circulation rapide formant une grille d'environ un kilomètre de côté. Les voies sont hiérarchisées, ainsi, un réseau de voirie secondaire permet de desservir l'intérieur des secteurs. Un réseau de voies piétonnes et cyclables, indépendant des réseaux viaires, assure la porosité du tissu urbain et les liaisons entre les secteurs.

(6) Les points de connexion entre les secteurs ont fait l'objet d'un travail de conception précis de la part des urbanistes et des paysagistes de la MKDC. Les passerelles ou les passages souterrains permettant de franchir les voies rapides sont végétalisés en zones résidentielles et traités avec un revêtement minéral en centre-ville. Leur rôle est de faciliter les déplacements des habitants de la ville et ainsi de leur offrir un plus large choix de commerces de proximité et de divertissements.

Paysage

(7) Le traitement paysager de la ville relève de deux logiques. La première consiste à préserver les espaces naturels et paysagers existants avant la création de la ville. Ils sont reliés par le centre-ville, où la diversité est moindre, mais qui permet d'assurer une continuité écologique.

(8) Il s'agit de deux parcs linéaires traversant la ville dont un longe le Grand Union Canal, zone naturelle préservée.

(9) La deuxième logique paysagère consiste à végétaliser les bords de routes (voies rapides formant la grille). Les activités et les habitations sont situées à l'intérieur des secteurs et l'importante végétation bordant les voies rapides joue le rôle d'écran, mais aussi de milieu d'habitat pour de nombreuses espèces animales et végétales.

(10) L'aménagement des bords de routes est structuré par zones, allant d'une pelouse rase à une forêt. L'entretien nécessaire aux végétaux a été pris en compte dès la conception des espaces verts, sur le court terme et le long terme. Ainsi, la zone 1 nécessite un entretien annuel pour couper les herbes alors que la zones 6, cinq ans environ après la plantation des végétaux, ne requière plus aucune intervention. Des zones dédiées à l'expérimentation font aussi parti du plan d'aménagement. Envisagés comme des lieux de biodiversité, des espèces végétales non locales mais adaptées ont été plantées au bord des routes.

Habitat

(11) Plusieurs concours d'architecture, sur le thème de l'habitat peu énergivore et menant à la construction de prototypes ont eu lieu à Milton Keynes. Energy World est le plus démonstrateur de ces événements. Un partenariat scientifique a été crée entre la MKDC et l'Open University (Université d'enseignement à distance localisée à Milton Keynes). Une fois réalisés et habités, un groupe de chercheurs de l'université a étudié les cinquante prototypes afin d'en tirer des connaissances puis de capitaliser les savoirs dans des rapport écrits. Ces connaissances ont ensuite été utilisées pour concevoir les mille deux cents autres habitations du quartier. Il s'agit d'un exemple parmi de nombreux autres.

Conclusion

(12) L'expérimentation, qu'elle concerne la biodiversité ou l'énergie dans l'habitat, est une approche transversale dans la conception et le développement de Milton Keynes. La gouvernance par un organisme unique est à l'origine de la prise en compte de toutes les dimensions et problématiques du développement de la ville sur le temps long, permettant une approche systémique. Les sources de financement sont à cinquante pour cent publiques et à cinquante pour cent privées, ce qui garantie une certaine résilience du système urbain, notamment en période de crise politique. L'importance des espaces verts et la faible densité de

bâti permet d'apporter les qualités spatiales recherchées dans l'idéal de la ville à la campagne. Enfin, Milton Keynes est aujourd'hui considérée comme un projet de ville nouvelle réussi car abouti, ce qu'il convient de nuancer au regard de nombreuses et importantes adaptations qui ont été nécessaires tout au long de la réalisation du projet.

Bibliographie indicative

Alonzo, É., 2018. L'architecture de la voie, Histoire et théories. Éditions Parenthèses, Marseille.

Clergeau, P., 2012. Services écologiques et Trame Verte Urbaine. Vertigo 5.

Edwards, M., 2001. City Design: What Went Wrong at Milton Keynes? Journal of Urban Design 6:1, 87-96.

Howard, E., 1998. Les cité-jardin de demain - Garden cities of to-morrow, 1902nd ed, 11&24. Sens & Tonka, Paris.

Kelcey, J.G., 1975. Opportunities for Wildlife Habitats on Road Verges in a New City. Urban Ecology 271-284.

Kelcey, J.G., Milton Keynes Development Corporation, 1974. Ecological Studies in Milton Keynes Grid Roads (No. 03). Milton Keynes.

Llewelyn-Davies, R., 1966. Town Design. The Town Planning Review 37, 157-172.

Milton Keynes Development Corporation, 1986. Milton Keynes Energy World Official Guide.

Milton Keynes Development Corporation, 1970. The Plan for Milton Keynes Volume One. Milton Keynes.

Secchi, B., 2009. La ville du vingtième siècle. Ed. Recherches, Paris.