

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 33 (1961)

Heft: 11

Artikel: Harlow, ville nouvelle : comté d'Essex

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-125209>

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: 13.01.2026

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

Harlow, ville nouvelle

Comté d'Essex

24

La ville dans sa région. Harlow est une des six villes nouvelles destinées à recevoir la population et les industries transférées de Londres, d'après les propositions de décentralisation avancées dans les projets du Grand-Londres et du comté de Londres, qui forment tous deux le projet régional pour la région de Londres.

La décentralisation fait elle aussi partie de la politique de planification visant à une meilleure distribution de l'industrie et de la population.

Démographie. La population stable dans l'avenir se chiffrera à 80 000 habitants. Au début on avait considéré le chiffre de 60 000 habitants qu'on a ensuite corrigé pour atteindre 80 000 habitants, afin d'assurer une industrie plus variée et une base économique plus stable pour le développement du centre urbain et la construction des réseaux divers – égouts et adduction d'eau.

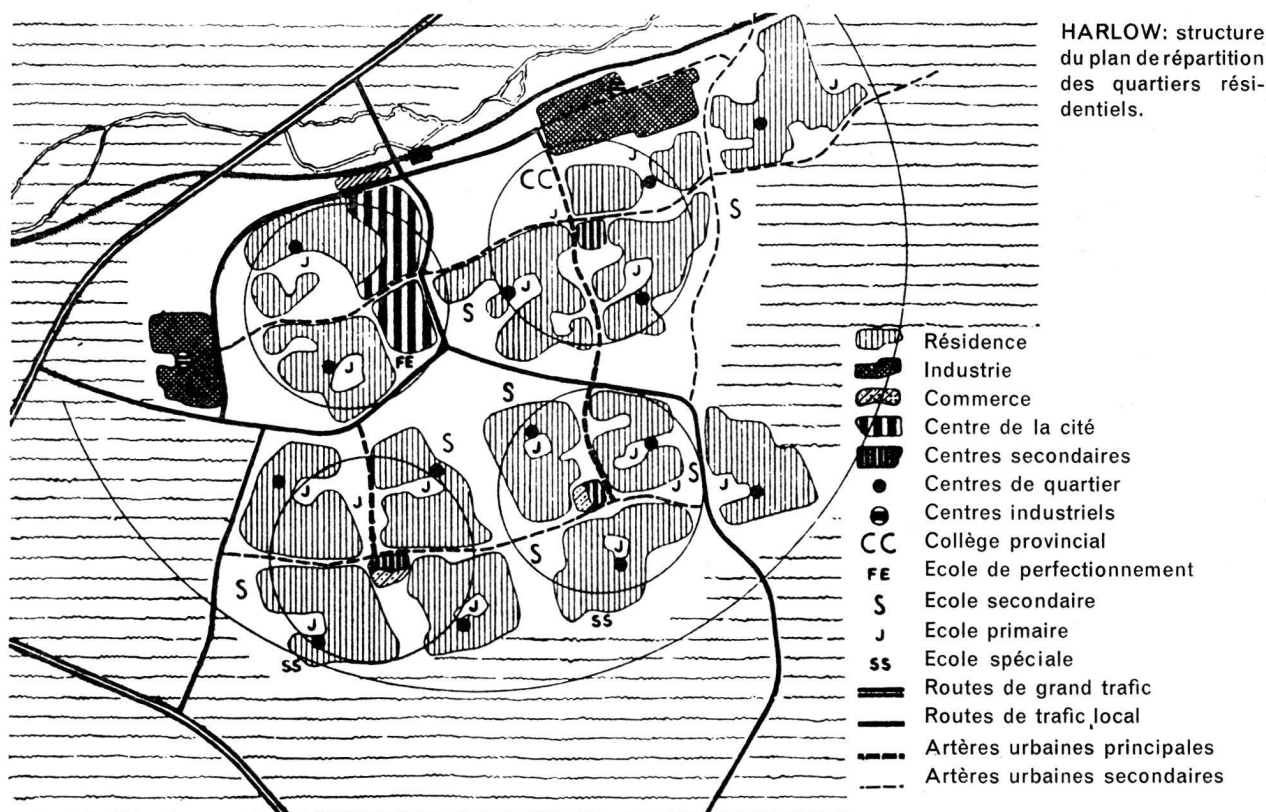
Structure et éléments de la ville. Harlow est une communauté autonome ayant sa propre industrie. La ville comprend quatre quartiers résidentiels, chacun formé par un groupe d'unités de voisinage, disposés autour du quartier central. On y trouve deux zones industrielles principales, l'une au nord-est, l'autre au sud-ouest de la ville. Un tel emplacement de l'industrie assure une bonne circulation pour les transports et des accès commodes des différentes parties de la ville.

De petits centres secondaires à l'intérieur des unités de voisinage, comprenant quatre ou cinq boutiques, un café et peut-être une salle de réunions adjacente à l'école primaire, assurent les besoins quotidiens de la population en magasins et lieux de détente.

Ces centres secondaires sont des compléments au centre de quartier qui comprend quelque cinquante à soixante magasins, un café-restaurant, un bureau de poste, une bibliothèque, une polyclinique, une église, des établissements publics, etc. Le quartier central de la ville est le point de concentration de toutes les activités commerciales, culturelles et récréatives et dispose de tout ce qu'une ville de 80 000 habitants doit avoir.

Travail. Comme d'autres villes nouvelles, Harlow attire surtout l'industrie légère. Les zones industrielles sont aménagées en conséquence, quoique des terrains soient réservés pour les industries lourdes dans la limite de ces zones, le plus loin possible des sites résidentiels. Les communications régionales principales passent à la limite de la ville, un accès rapide et direct à la région est

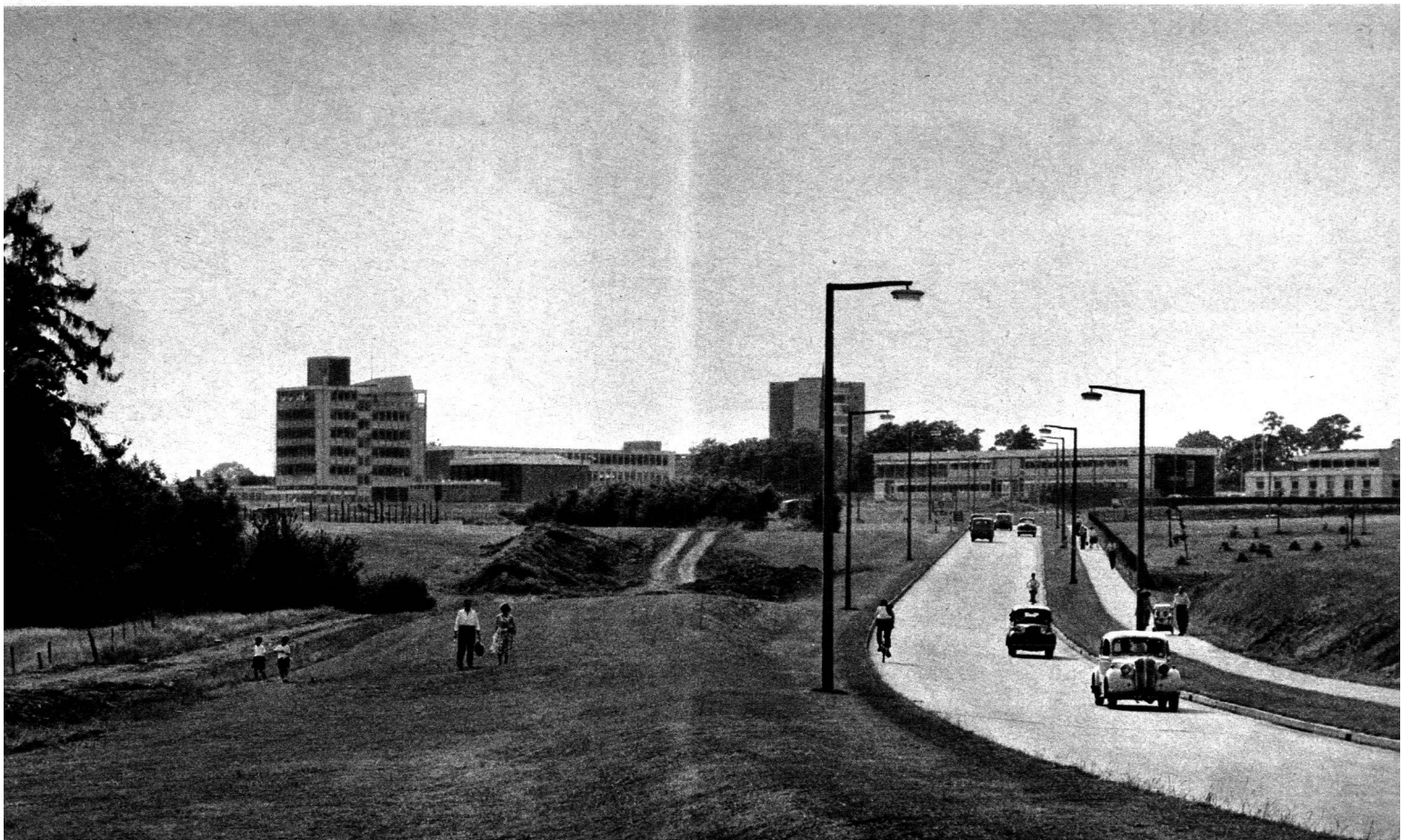
(Suite page 29.)





Harlow

Une ville nouvelle à 70 km. de Londres



Vue générale et ensembles résidentiels

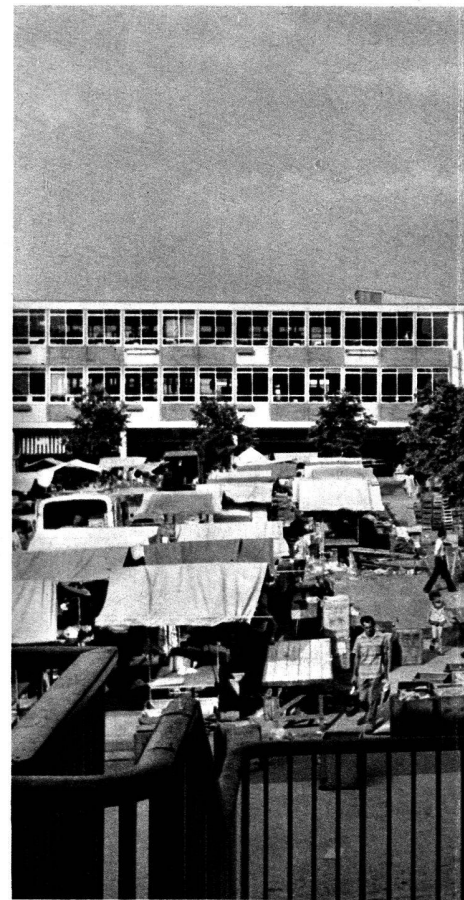




Harlow Centre



Le Centre commercial
La place du Marché
Le Centre culturel



Le marché





Harlow Tye Green



Centre commercial de Tye Green





Harlow Tye Green

Un ensemble résidentiel



Photos Habitation

Ci-dessus: Quartier industriel et centre médico-social
Ci-dessous: Entrée du Centre commercial



Harlow, ville nouvelle

(Suite de la page 24.)

donc assuré des zones industrielles, sans gêner la vie normale de la ville. La zone industrielle à l'est de la ville possède des communications par route, rail et eau, tandis que la zone à l'ouest de la ville sera bientôt branchée sur une voie importante de communication devant relier Londres à Norwich.

Certaines industries légères n'entrant pas dans la catégorie d'industries nocives sont situées dans les deux quartiers résidentiels du sud, les plus éloignés des secteurs industriels. Ces entreprises introduisent un rythme de vie accéléré dans ces quartiers qui autrement seraient purement résidentiels, et pourvoient la population locale

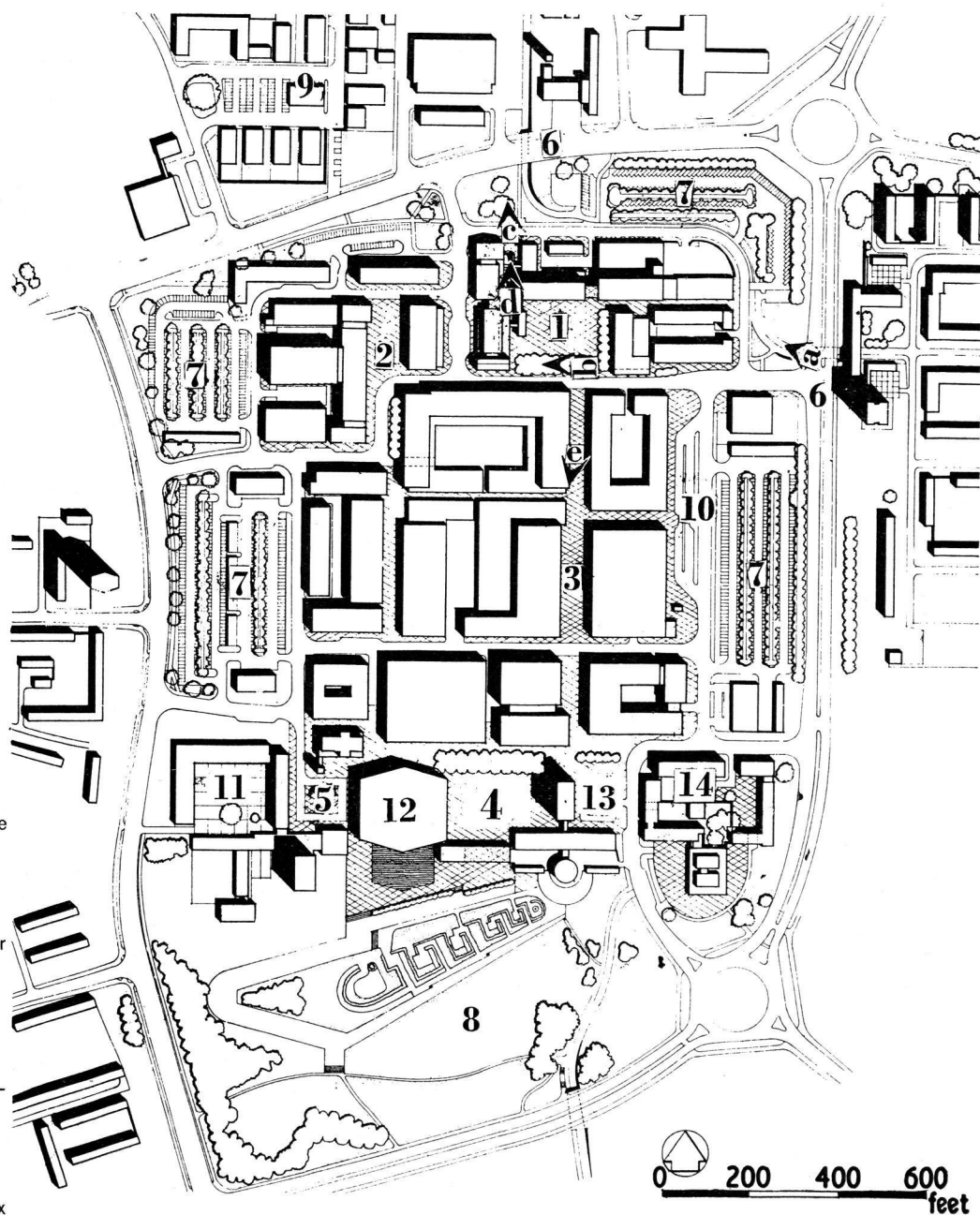
de centres d'occupation rapprochés du domicile, où les ménagères peuvent travailler une partie de la journée. Les entreprises artisanales telles que cordonneries, ébénisteries, petites imprimeries, sont distribuées dans de petits secteurs de l'industrie de service, derrière chaque centre commercial de quartier. La distance entre les secteurs industriels et un point quelconque de la ville peut être franchie en moins de quinze minutes à bicyclette sur des pistes spécialement prévues le long des routes. Les zones industrielles sont séparées des secteurs résidentiels par des bandes d'isolement qui varient en largeur d'après leurs niveaux, leur relief et leur degré de boisement.

Habitat. Les unités de voisinage sont subdivisées en groupes de deux cents à trois cents logements, non traversés

29

HARLOW:
centre urbain
Frederick Gibberd,
architecte FRIBA

1. Place du Marché
2. Place du cinéma
3. Rue commerçante principale
4. Place du Centre civique
5. Parvis de l'église
6. Passage inférieur pour cyclistes
7. Stationnement
8. Parc
9. Services publics
10. Arrêt d'autobus
11. Ecole professionnelle
12. Hall
13. Administration communale
14. Tribunal et bureaux



par les principales voies de communication; ces groupes sont en partie étudiés par des architectes de la corporation, en partie par des architectes privés qui sont libres de proposer un aménagement et des projets de bâtiments dans le cadre de l'aménagement général projeté.

Les maisons une fois approuvées par la corporation sont bâties par les entrepreneurs locaux ou par des entreprises du bâtiment d'autres parties du pays.

Le plan directeur initial prévoyait une densité de résidence nette de 38 habitants par acre (soit 94 habitants par hectare). Toutefois l'expérience acquise et l'analyse des sites d'habitation aménagés précédemment prouvaient qu'une densité allant jusqu'à 50-60 habitants par acre (123-148 habitants par hectare), et qui correspondait à un chiffre de 80 000 habitants pour la ville entière, répondait mieux aux besoins de la population nouvellement arrivée et permettrait une meilleure concentration des établissements commerciaux, culturels et récréatifs dans la ville. Il s'avéra qu'au moins 80 % de la population nouvellement arrivée désiraient avoir un logement avec un jardin particulier, et on s'applique à satisfaire ce désir; le terrain sur lequel est construit Harlow est moins cher que le terrain dans les quartiers du centre des grandes villes, et cela permet aux urbanistes de mieux satisfaire les exigences de la population.

Les autres 20 % de la population seront logés dans des immeubles à trois niveaux et des maisonnettes à quatre niveaux et des immeubles-tours à neuf et douze niveaux. Ces immeubles hauts permettent aussi de varier l'aspect de la ville et lui communiquent un caractère plus urbain. Des maisons à deux niveaux sont aménagées aux angles des maisons en rangée afin de donner une continuation aux façades.

Les types de logements varient depuis les logements à une chambre de séjour servant aussi de chambre à coucher jusqu'aux maisons individuelles avec cinq chambres à coucher, en fonction du revenu.

Culture et loisirs. Les écoles primaires se trouvent au centre des unités de voisinage résidentielles afin que les enfants se rendant à l'école n'aient pas de voies principales à traverser.

Afin d'éviter l'impression désastreuse causée par les grands espaces découverts situés au milieu des unités résidentielles et qui servent de terrains de sport aux écoles secondaires, on a délibérément situé ces écoles sur le périmètre des unités de voisinage. Ces espaces s'inscrivent dans le paysage environnant tout en restant à proximité des habitations. Les écoles professionnelles sont prévues sur la périphérie de la ville ou non loin du centre. Une pareille conception, en plus d'une bonne distribution des groupes scolaires dans la ville d'après les besoins permettra d'éviter cette impression de vide et de nudité dans les zones résidentielles, créée par les espaces découverts qui dorénavant pourraient être aménagés en agréables lieux de rencontres.

Les édifices culturels et sociaux se trouvent surtout dans le quartier central, mais certains (y compris les centres de traitement, les polycliniques, les succursales de bibliothèques, les administrations locales, etc.) sont prévus dans les quartiers résidentiels. Les centres de jeunesse et les écoles pour adultes sont installés dans les écoles secondaires ou dans les administrations locales.

Les normes anglaises pour les écoles et la surface des locaux scolaires par élèves sont fixées par le Ministère de l'éducation. La construction des écoles est du ressort des organes locaux qui dirigent l'instruction publique (le Conseil du comté d'Essex) et qui estiment la population scolaire d'après leurs propres données et d'après les pronostics de croissance de la population élaborés.

Les espaces verts sont généralement répartis dans toute la ville d'après les normes suivantes:

Lieux de récréation: 4 acres (1,62 ha.) par 1000 habitants (y compris 0,2 hectare pour les terrains de sport centraux et 0,2 hectare pour les jardins d'enfants).

Lots individuels:

1½ acre (0,6 ha.) par 1000 habitants.

Lieux de récréation:

2 acres (0,87 ha.) par 1000 habitants.

Parcs et parkways:

1 acre (0,405 ha.) par 1000 habitants.

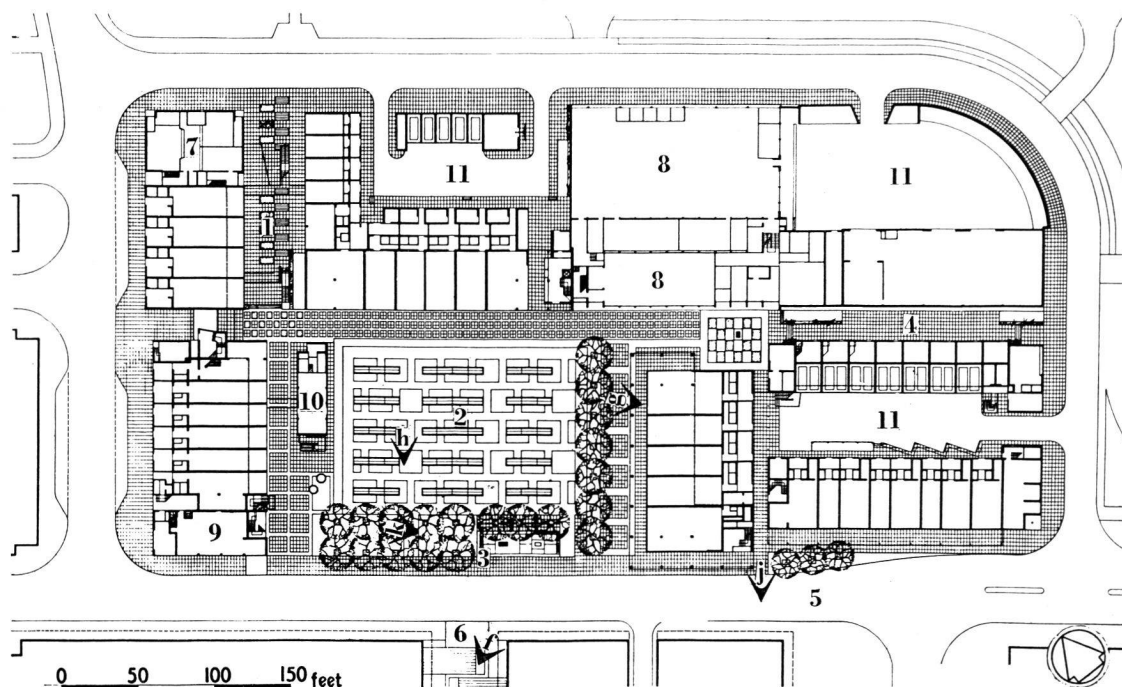
Services publics. Les édifices publics et administratifs sont généralement prévus dans le quartier du centre de la ville. Ils comprennent la mairie, les institutions publiques et les bureaux, la bibliothèque centrale, le musée, le centre des arts, la caserne des pompiers, le poste de police, le palais de justice, les bureaux privés, les magasins, la gare d'autobus et le central téléphonique.

Edifices affectés à la santé publique. Un hôpital est prévu non loin du centre de la ville. Des postes médicaux, des polycliniques spécialement aménagées pour les médecins et les dentistes, ainsi que les dispensaires du ressort des autorités de la santé publique, sont situés dans les quartiers résidentiels. Les polycliniques desservant des industries se trouvent près des zones industrielles.

Centres de commerce. Près de trois cents magasins sont concentrés dans le quartier du centre. Les uns fonctionnent déjà, les autres sont en chantier. En outre quarante à cinquante magasins et quelques locaux pour entreprises auxiliaires (cordonneries, ateliers de photographie, laiteries, etc.) sont prévus dans chaque quartier et dans les unités de voisinage des groupes de quatre à cinq boutiques pour la commodité des ménagères.

Un secteur central d'entreprises de services sociaux est situé entre le quartier central de la ville et la gare de chemin de fer. Les grands magasins et dépôts sont groupés près de la gare.

Circulation. Le tracé des circulations urbaines a été conçu d'une part, de façon à assurer une communication rapide entre la région et le cœur de la ville et, d'autre part, de façon à assurer aux enfants les plus petits se rendant à l'école une sécurité de déplacement, facteur d'une importance vitale à cette époque d'automobilisme. Le réseau de la voirie, avec sa ramification de rues, de pistes pour bicyclettes et cheminements de piétons, s'efforce de satisfaire ces deux conditions extrêmes. Les principales artères débouchant au centre de la ville ont été prévues entre des bandes de verdure avec le moins de croisements possibles. Des rues intérieures importantes viennent se greffer sur ces artères. Ces rues ont, elles aussi, le moins de croisements possibles et sont dépourvues d'implantations sur leurs alignements afin d'assurer des communications rapides à l'intérieur de la ville. Les rues secondaires des secteurs résidentiels relient les différentes



HARLOW : la place du Marché — Frederick Gibberd, architecte FRIBA

- | | |
|---------------------------|---------------------|
| 1. Contrôle nord | 7. Administration |
| 2. Place du Marché | 8. Bureau de poste |
| 3. Bancs publics | 9. Banque |
| 4. Contrôle est | 10. Café |
| 5. Accès est | 11. Cour de service |
| 6. Promenoir pour piétons | |

Nota : Les lettres et les flèches indiquent les endroits d'où furent prises les photographies parues dans l'ouvrage "Town Design" de F. Gibberd (The Architectural Press), d'où nous avons extrait, avec le consentement de l'auteur, les plans reproduits dans ce numéro. (Réd.)

unités de voisinage entre elles et avec les centres de quartiers. Sur ces rues viennent se greffer des petites rues, souvent en cul-de-sac, servant à desservir de petits groupes d'habitations. Afin de séparer la circulation automobile des cyclistes, un système de pistes indépendantes nouvellement tracées ou installées sur l'emplacement d'allées fermées à la circulation automobile, a été prévu, ce qui permet de se rendre à bicyclette dans toutes les parties de la ville et avant tout dans les deux zones industrielles. On s'est préoccupé des piétons dont la sécurité a été assurée par des chemins pour piétons dans et entre les zones résidentielles. De plus, on trouve des promenades dans les sites pittoresques, le long des petits cours d'eau, etc.

Parkings. Des parkings sont prévus dans les zones de commerce, les centres commerciaux de quartier et dans le quartier central de la ville. Dans les zones résidentielles on trouve des emplacements pour le stationnement de

plusieurs voitures quand cela est devenu nécessaire. La plupart des HLM ont leurs garages particuliers. Des garages sont aussi groupés non loin de ces maisons. Pour les HBM, des terrains ont été réservés pour des groupes de garages à raison de 50 % des logements. Ces garages seront construits d'après la demande.

Chemin de fer, etc. La ville est reliée à Londres et à sa région par rail et par route. Une ligne d'autobus exploitée par une compagnie de transport londonienne y fonctionne également. On trouve aussi un service d'hélicoptères pour toute communication rapide avec Londres. Le canal de navigation de la rivière Stort relie le nord de la ville avec le réseau de canaux de Londres et du reste du pays.

L'esthétique de la ville. La corporation n'a fixé aucune règle esthétique, mais exige une variété dans l'aspect des constructions, caractérisant les différents types et dimensions d'habitations.