

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 22 (1950)

Heft: 9

Artikel: Naissance et croissance d'une cité modèle à cité-jardin de Welwyn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123684>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

NAISSANCE ET CROISSANCE D'UNE CITÉ MODÈLE LA CITÉ-JARDIN DE WELWYN

Une ville de 30 ans.

1920 : une société privée, fondée par Ebenezer Howard, est constituée, et fait l'acquisition, au centre du comté du Hertfordshire, d'un terrain agricole d'environ 2300 acres (920 hectares), porté par la suite à 3300 acres, pour y construire une ville. Située à 20 milles (32 km.) au nord de Londres, que l'on peut atteindre en une heure par le train ou par la route, elle attire à ses débuts la clientèle des citadins qui veulent échapper aux bruits et aux fumées de la capitale. Mais le but de cette entreprise n'est pas de créer, en dehors de l'agglomération urbaine, une de ces cités-jardins, comme il en existe tant d'exemples en Angleterre et sur le continent, pour être affectée seulement à l'habitation.

Les initiateurs entendent créer une cité autonome avec ses activités propres et démontrer par une réalisation les avantages de la décentralisation.

Dès 1925, les premières industries s'installent à Welwyn et en 1939, soit moins de quinze ans après, la ville compte déjà 80 industries et près de 15 000 habitants. En 1938, la société fait construire, au centre de la ville, pour le prix de 250 000 livres sterling, un vaste édifice d'après les plans de l'architecte de Soissons, qui abrite un grand magasin, un restaurant de trois cents à quatre cents personnes, des locaux de clubs, des bureaux.

Aujourd'hui, avec ses quartiers de résidence et d'industries, ses bâtiments publics, ses écoles, ses lieux de culte, ses places de jeux, son cinéma, Welwyn est, avec trente années à peine d'existence, une cité complète.

Pour comprendre le problème qui s'est posé, la façon dont il a été résolu et le succès si extraordinairement rapide d'une telle entreprise, il convient de se placer dans les conditions particulières d'un pays industriel comme l'Angleterre, et plus spécialement dans la région londonienne.

Dans notre pays, depuis l'époque où des seigneurs féodaux ont fondé, pour des raisons stratégiques, les villes de Berne et de Fribourg, il n'existe aucun

exemple de cités construites entièrement sur un plan défini et par la volonté d'une seule génération d'hommes.

Les exemples plus récents dans des pays voisins ne sauraient non plus être comparés à celui de Welwyn. Lorsque, après la guerre de 1914, en Allemagne, les cités satellites de Francfort étaient construites en

séries, suivant un plan méthodique et intelligemment conçu par l'architecte May, il s'agissait de lieux de résidence, séparés de la ville ancienne par des zones vertes mais re-

liés aussi à elle par des moyens de communication rapides pour amener les ouvriers à leurs lieux de travail.

Lorsque Mussolini faisait construire dans les marais pontins assainis et rendus à la culture les villes de Sabaudia, Aprilia et Littoria, il s'agissait de petits centres pour une nouvelle région agricole.

On ne saurait non plus comparer la politique suivie par les créateurs et les administrateurs de Welwyn à celle de la Russie dans la création artificielle de centres industriels avec des transferts de populations décidés par des décrets.

Un programme de décentralisation.

Créer de meilleures relations entre les logements et les lieux de travail, telle est l'idée fondamentale qui est à la base de la création de Welwyn.

Pour tous ceux qui ont vu Londres, même dans une visite rapide et forcément superficielle, il est aisé de comprendre le souci posé par ce problème. Car Londres, ce ne sont pas seulement les quartiers de la City, où s'entassent les bureaux mais où l'on n'habite plus guère, les docks interminables des deux côtés de la Tamise, le quartier des divertissements autour de Piccadilly Circus, les quartiers de résidence autour des vastes parcs publics. Londres est surtout fait des interminables faubourgs avec leurs innombrables maisons de brique, couronnées des mêmes cheminées dont la fumée noircit les façades, que les trains traversent rapidement avant d'arriver dans la campagne.

Frédéric Gampert
Architecte de la Ville de Genève

Des millions de gens y vivent dans de mauvaises demeures et les millions qui y occupent des maisons médiocres et sans intérêt gaspillent chaque jour un peu du bonheur que la vie pourrait leur donner. Il en est de même des lieux de travail. Non seulement le plaisir au travail, mais aussi la qualité et le rendement de ce travail sont gâchés dans les usines et les bureaux où la foule s'entasse dans des locaux sombres et mal situés.

Si les habitations ne sont pas bien placées par rapport aux lieux de travail, si les distances à franchir sont trop grandes, il faut résoudre la question des transports. Cette question joue un rôle primordial dans notre monde. Bien des gens voudraient pouvoir voyager plus pour leur plaisir, pour leur instruction, pour élargir leur horizon. Mais un long trajet de la maison au lieu de travail à faire chaque jour n'est qu'un gaspillage au point de vue économique. Le travail est affaibli, les loisirs dévorés, et un énorme pourcentage du gain des citoyens est absorbé pour un bien médiocre profit. Ni les industries ni les ouvriers n'arrivent à remédier à ce gaspillage. Dans la cité qui s'accroît sans contrôle et mal dirigée, la vie au foyer est dépréciée.

Welwyn a la prétention d'être une démonstration expérimentale d'un meilleur système pour le développement des villes. En prenant en considération ces deux grandes nécessités humaines — l'habitation et le travail — elle entend montrer comment on doit construire pour rendre la vie des citoyens plus heureuse, tout en améliorant le rendement de l'industrie et des affaires en général.

Comment naquit Welwyn ?

Welwyn, contrairement à tant d'autres exemples, n'est pas une entreprise gouvernementale ou municipale. Elle n'est pas le produit d'une politique officielle de décentralisation. La *Welwyn Garden City Limited* qui a pris cette initiative a compté beaucoup plus sur sa propagande et son pouvoir de persuasion que sur un vaste mouvement parmi les industriels.

Pour la construction de la ville, l'emplacement choisi avait l'avantage d'être à la fois proche de Londres, mais à une distance suffisante pour que l'idée fondamentale de l'autonomie de la cité fût respectée. Elle traversa nécessairement une période de dépendance par rapport à la capitale ; autrement, comment cette cité, qui n'était pas une entreprise officielle, aurait-elle pu partir ? Malgré cela, les difficultés ne manquèrent pas au début. Lorsqu'on construisit les premières maisons et la gare provisoire, le service des trains était insuffisant. La cité embryonnaire disposait à cette époque de services incomplets : pas de magasin et bien peu des commodités de la vie moderne. Tout en affirmant sa volonté de constituer une communauté indépendante dans l'avenir, elle ne pouvait débiter qu'en attirant à elle les hommes d'affaires londoniens et en les conviant à faire chaque jour le voyage aller et retour.

En d'autres termes, et par un singulier paradoxe, Welwyn, qui devait apporter un remède à l'ennui des transports excessifs, contraignait au début ses premiers habitants, pionniers de cette idée, à faire un plus long parcours que l'étape moyenne des habitants des faubourgs.

Une telle contradiction apparente était imposée à la ville nouvelle par la nécessité. Les industries ne voulaient pas ou ne pouvaient pas s'établir à ce nouvel emplacement sans compter avec quelque certitude sur une population dans l'avenir. Une sorte de plan pour organiser le transfert des industries et des ouvriers des centres surpeuplés était hors de question, puisque le projet ne bénéficiait pas d'un statut officiel. Welwyn débuta donc comme n'importe quel faubourg.

Mais ses promoteurs tenaient à leur objectif initial et on peut proclamer qu'ils l'ont atteint en dépit de maintes difficultés imprévues dues surtout à la catastrophe économique, depuis 1920.

Les industries.

Les huitante industries qui s'étaient établies avant le début de la guerre occupaient à ce moment les quatre cinquièmes de la population de la ville. Un cinquième seulement travaillait au dehors, principalement à Londres. Le chômage y paraissait difficile à envisager et au contraire beaucoup d'ouvriers continuaient à venir s'y fixer.

L'industrie lourde, constituée par des aciéries, des fabriques de tuyaux, de matériaux de construction, occupe une place importante, avec l'industrie chimique. Une industrie d'origine suisse, la *Roche Product's Limited*, a son siège dans un édifice intéressant au point de vue architectural, qui est l'œuvre du professeur Salvisberg. Les autres industries concernent des genres d'activités extrêmement variés : produits d'alimentation, appareils électriques, cinéma, et caetera.

Les habitations.

Les habitants sont tous logés dans des petites maisons familiales avec jardins, les classiques cottages anglais. La compagnie ne cède le terrain que sous forme de location pour 99 à 999 ans ; elle contrôle l'architecture aussi bien que le morcellement. La construction est confiée soit à l'autorité locale, soit à des sociétés d'utilité publique ou à une compagnie de l'Etat. Les habitants peuvent être locataires ou propriétaires de leurs maisons ; dans ce dernier cas, ils obtiennent de l'autorité locale des prêts jusqu'à 90 % de la valeur de la construction.

Les magasins.

Des deux côtés de la large avenue qui conduit à la gare, des arcades abritent le commerce local, une banque, un bureau de poste, une agence immobilière. Il n'existe nulle part ailleurs des magasins et les habitants trouvent à peu près tout ce dont ils peuvent

avoir besoin dans le grand établissement des *Stores* : alimentation, confection, articles de ménage, ameublement, livres, etc. Les restaurants et cafés sont relativement peu nombreux et peu fréquentés, sauf aux heures de repas, où ils servent de cantines aux nombreux ouvriers et employés qui ne rentrent pas à leur domicile pour le lunch.

Les bâtiments publics.

Welwyn est naturellement pourvu de toutes les institutions publiques nécessaires à une ville qui compte aujourd'hui près de 17 000 habitants : crèches, écoles primaires et secondaires, hôpital, service du feu, lieux de culte, centre civique avec salle de réunion.

Places de sport.

Les places de sport sont à la périphérie de la ville. Elles comportent, répartis en divers lieux, un golf, des terrains de cricket, de football, de tennis, une piscine en plein air, des locaux pour pratiquer la boxe, le ping-pong, le squash, etc.

Visite à Welwyn Garden-City.

La ville de Welwyn n'annonce pas sa présence au visiteur qui l'approche par la flèche d'une église, un campanile, un beffroi, une tour, ou même les cheminées de ses usines. Elle n'occupe pas une position dominante qui découperait sa silhouette sur le ciel. Vous prenez en automobile la grande route du nord jalonnée de distributeurs d'essence qui conduit à Cambridge et passe en tangente à côté de Welwyn. La route bifurque en plein champ. Les pâturages deviennent gazon. La route se mue en une grande avenue de 70 mètres de largeur, à deux voies de circulation bordées d'arbres. La pelouse centrale qui déroule son large ruban vert sur un kilomètre de longueur est entrecoupée de parterres de roses. Ce *parkway*, qui s'achève sur un fond de verdure en forme d'hémicycle, est le grand axe de la ville.

Arrivant par le train, l'impression n'est pas très différente. La voie ferrée trace son double sillon à travers un pré ; le train s'arrête dans une gare de brique rouge du même style que les villas et quitte la ville à travers la forêt, en dissimulant dans une profonde tranchée ses wagons noirs et la fumée de sa locomotive.

Il n'existe dans toute la ville qu'un seul grand édifice à multiples étages. Avec le grand magasin, il abrite quelques bureaux, la rédaction d'un journal local, un cabinet d'architecte et l'unique cinéma de la ville. Vous y trouvez également des locaux de sociétés et un restaurant. Le quartier industriel est tout proche de la gare et relié à la voie ferrée, mais il ne rappelle en rien les tristes agglomérations des cités industrielles du siècle dernier. La place pour les bâtiments a été largement comptée pour la verdure et les possibilités d'extension dans l'avenir.

Tout le reste de la ville est aménagé en quartiers de résidence. Les rues ou plutôt les chemins qui serpentent à travers ces quartiers sont tous cons-

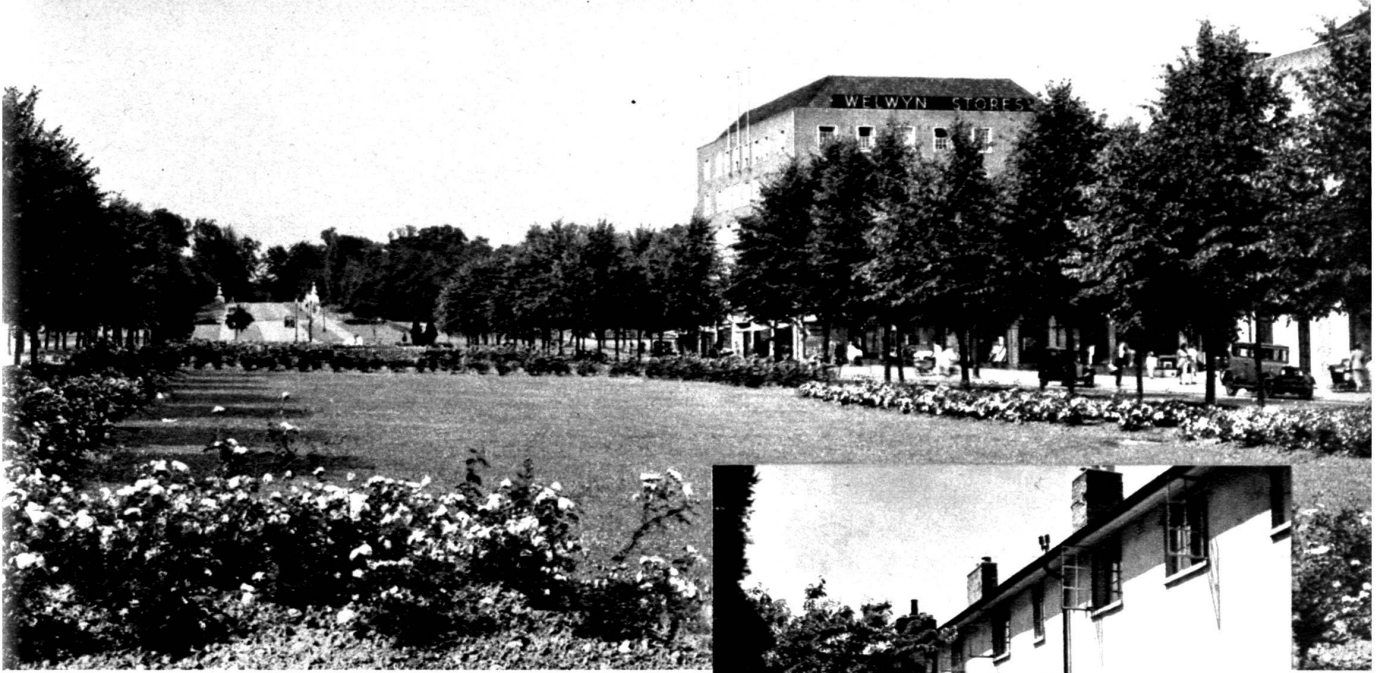
titués d'une chaussée de six mètres de largeur, flanquée de banquettes de gazon et de trottoirs dallés. Les villas en brique, les unes en rangées, les autres isolées, sont précédées de jardins admirablement soignés, souvent sans clôture ou avec des clôtures si basses que le jardin fait toujours partie du décor de la rue. Les arbres les plus beaux sont respectés avec un scrupule qui fait honneur aux habitants, si bien que du côté où la ville s'étend en direction de la forêt, on passe insensiblement des quartiers habités à la forêt tapissée de fougères et peuplée de lapins. L'emploi généralisé de la brique pour la maçonnerie, des tuiles pour les toits, le même format pour les fenêtres, des dispositions analogues de plans, donnent à l'ensemble des quartiers une unité qui n'est pas de l'uniformité. Sans faire une révolution, des architectes modernes se sont libérés de l'étreinte d'une tradition qui est particulièrement forte dans ce pays, en construisant quelques villas à toit plat avec de la brique jaune et des vitrages sans croisillon. Le charme des quartiers de résidence tient surtout à l'harmonie entre les constructions posées sans aucune prétention sur le sol et la nature environnante, les arbres, les pelouses, les parterres de fleurs.

La ville est entourée de terrains de sport qui s'incorporent à la nature sans la violenter. Un sentier dans la forêt vous amène comme par hasard dans une grande prairie où des messieurs se passionnent au sport national du cricket. Entre la ville et la grande route du nord, un large terrain vallonné était l'emplacement tout indiqué pour aménager le golf. Et si vous avez tout simplement le goût de la promenade, vous pouvez pendant plusieurs heures suivre le sentier, le *foot-path*, à travers champs et forêts d'une vaste propriété acquise par le trust national.

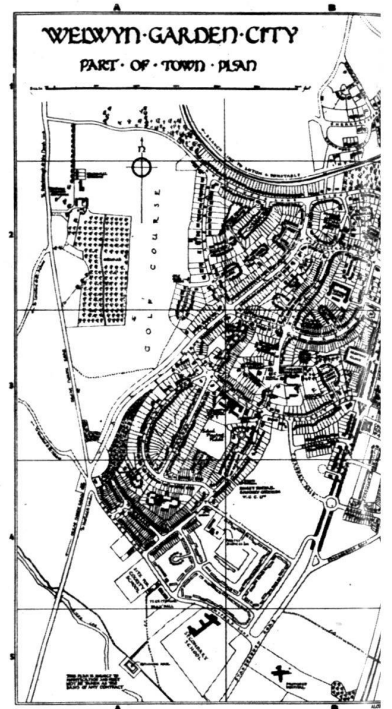
Les créateurs de la cité de Welwyn et tous les habitants, qui s'y sont établis au temps de leur jeunesse, peuvent aujourd'hui, après trente années, constater avec une légitime fierté le succès de leur initiative. Pendant la dernière guerre, lorsque les habitants passaient leurs nuits dans les stations de métro et que des quartiers entiers étaient détruits par les bombes, Welwyn, qui se trouvait en dehors des objectifs des bombardiers, a été épargné.

Toutefois, cette cité, qui réunit tant de qualités au point de paraître l'illustration vivante d'un traité moderne d'urbanisme, donne à l'étranger une impression quelque peu artificielle. Elle est en effet sans comparaison avec nos cités qui ont grandi au cours des siècles autour d'un noyau historique, où les styles anciens et modernes se mêlent et s'enchevêtrent, où il faut passer son temps à lutter pour corriger des erreurs, assainir des quartiers anciens, créer à la périphérie des quartiers modernes. Welwyn nous apporte un exemple et des enseignements utiles et intéressants, mais que nous devons prendre avec un jugement objectif, car chaque pays a ses problèmes particuliers.

A quelques kilomètres de Londres, Welwyn est un grand parc.



30 ans d'expérience ont fait
de Welwyn une des plus
belles villes d'Angleterre.



Plan actuel de Welwyn.



*L'œuvre créée par Howard
est une magnifique réussite.*

