Zeitschrift: Bulletin du ciment

Herausgeber: Service de Recherches et Conseils Techniques de l'Industrie Suisse du Ciment (TFB AG)

Band: 18-19 (1950-1951)

Heft: 5

Artikel: Garages pour autos

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-145346

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: 10.12.2025

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

BULLETIN DU CIMENT

MAI 1950 18ÈME ANNÉE NUMÉRO 5

Garages pour autos

Depuis la fin de la guerre, il est devenu extrêmement difficile de loger, dans des garages convenables, les nombreuses automobiles en circulation.

Ainsi, par exemple, sur le territoire de la ville de Zurich, 1000 voitures en hiver et 1500 en été doivent stationner dehors chaque nuit, faute de garages. Ce sont des conditions inadmissibles qu'il faut absolument améliorer.

Cette situation se retrouve d'ailleurs dans chaque localité importante avec plus ou moins d'acuité. Le problème de la construction de nombreux garages se pose donc partout.

Si on veut le résoudre, il faut que les architectes et leurs clients attachent une attention beaucoup plus grande à la question des garages quand ils bâtissent des maisons, petites ou grandes. Alors qu'autrefois, chaque immeuble avait sa remise pour les harnais et les voitures, comme c'est encore le cas à la campagne, il faut aujourd'hui tenir compte du nombre croissant des voitures automobiles et prévoir un réduit convenable pour chacune d'elles.

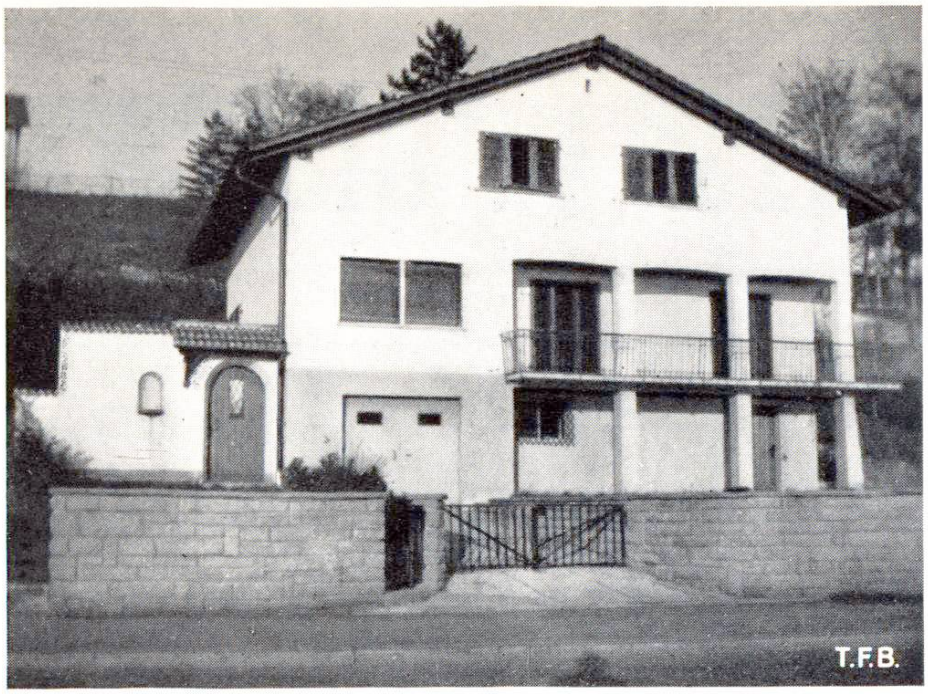
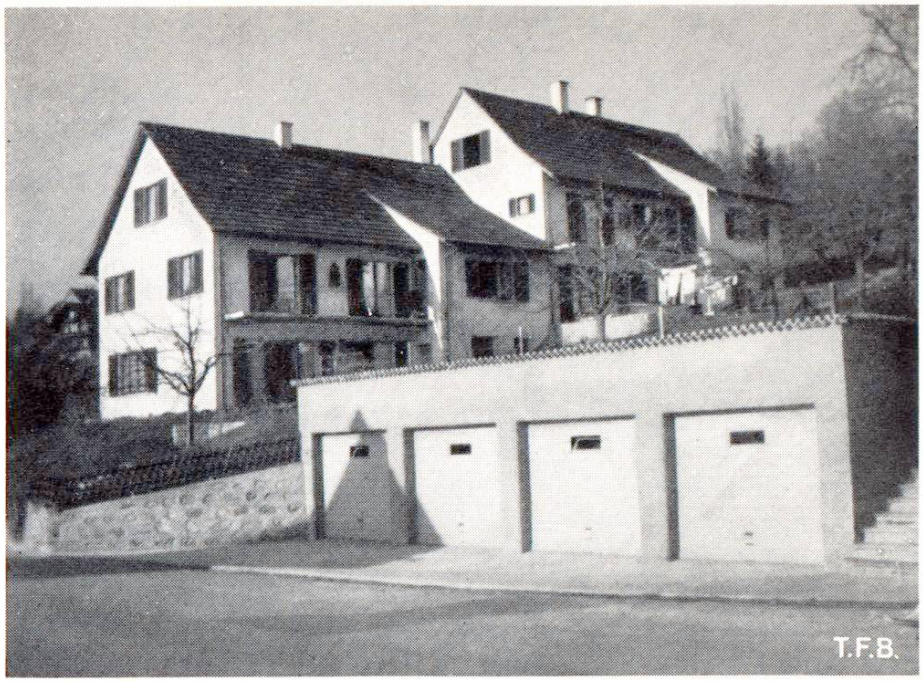


Fig. 1 Garage incorporé à une villa

Il est probable qu'on aurait déjà construit davantage de garages sans certaines prescriptions par trop sévères à leur égard. Ne serait-il pas préférable d'envisager des abris, même simples et provisoires, que de laisser les autos dehors la nuit, le long des rues, où les risques de sabotage et d'incendie par malveillance sont beaucoup plus grands que dans un local fermé.

Fig. 2
Groupe de garages attenant à un immeuble locatif

Fig. 3
Groupe de garages pour une colonie d'habitations



Un garage peut être conçu de plusieurs façons différentes. Ses dimensions doivent être, suivant la grandeur de la voiture de 3,00 × 5,00 à 6,50 m., soit une surface de 15 à 20 m². Quand les conditions le permettent, et surtout si l'architecte le prévoit dès le début de son étude, on peut incorporer le garage à la maison ou l'y accoler, ce qui est très commode et permet à l'automo-

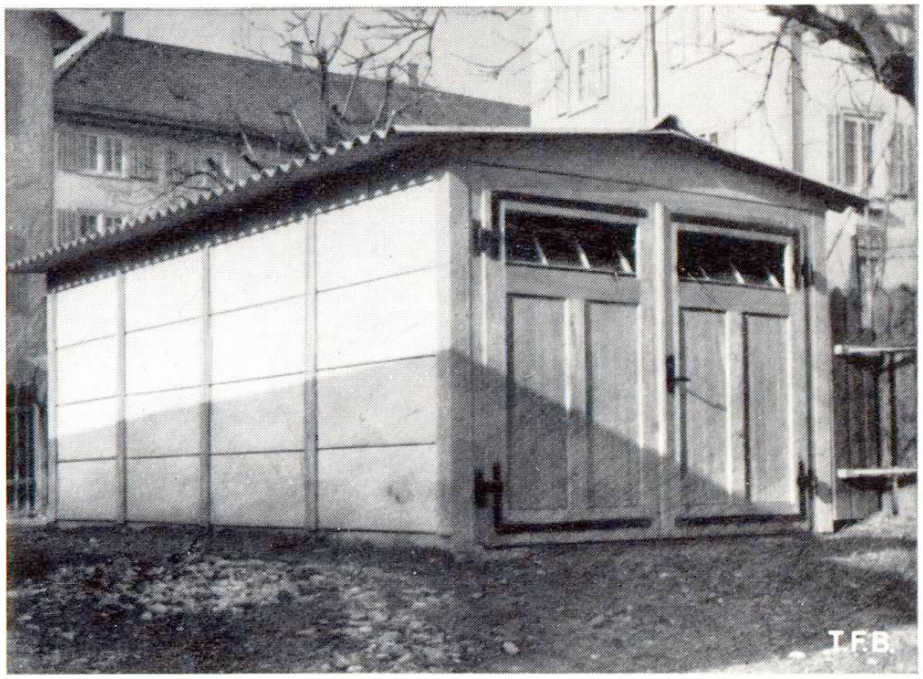


Fig. 4 Garage en Durisol

biliste de passer directement de son logement è son auto (fig. 1). Pour une villa, c'est la solution idéale. Pour une maison locative qui exige plusieurs garages, on peut les grouper par deux ou trois (fig. 2). Quand l'immeuble est érigé sur un terrain en pente, le garage peut faciliter une utilisation judicieuse du terrain et des différences de niveaux, et parfois constituer un bel élément utile à l'architecte pour sa conception de l'ensemble du projet (fig. 3).

Alors que les garages attenants à l'immeuble principal sont en général construits en murs massifs, on a, pour les garages isolés,

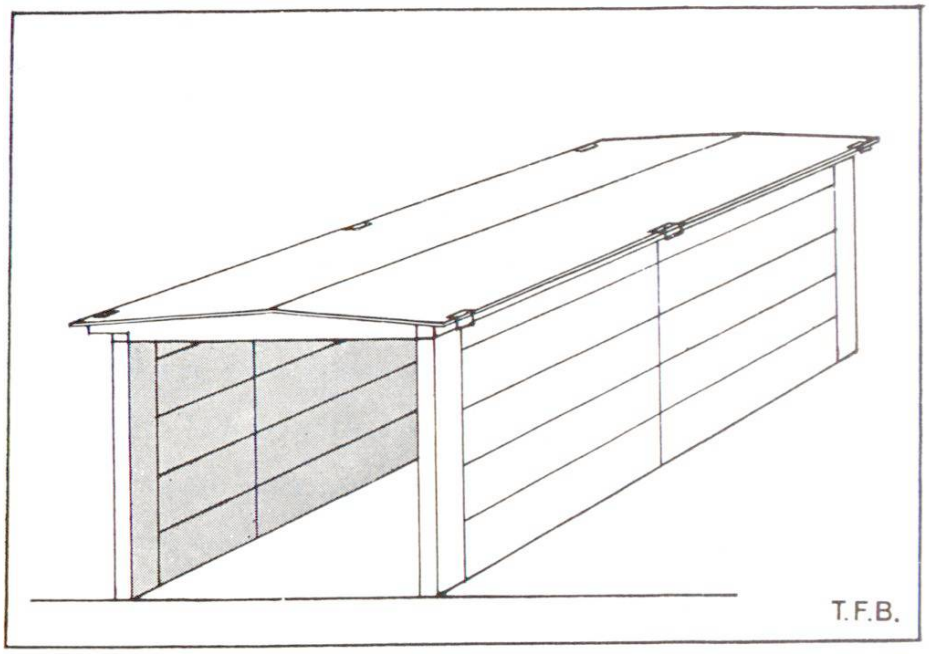


Fig. 5
Garage en éléments de béton préfabriqués

de nombreuses possibilités allant de la maçonnerie traditionnelle à l'assemblage d'éléments préfabriqués. Cette dernière méthode présente l'avantage d'édifier un garage en très peu de temps, de l'occuper immédiatement, et de le démonter tout aussi facilement et rapidement pour le transporter ailleurs (fig. 4 et 5).

Mentionnons encore les grands progrès réalisés dans la conception des portes. Elles sont ou à deux battants, ou ce sont surtout des portes basculantes du type partiellement ou complétement automatique. On peut toujours leur donner la forme et l'aspect

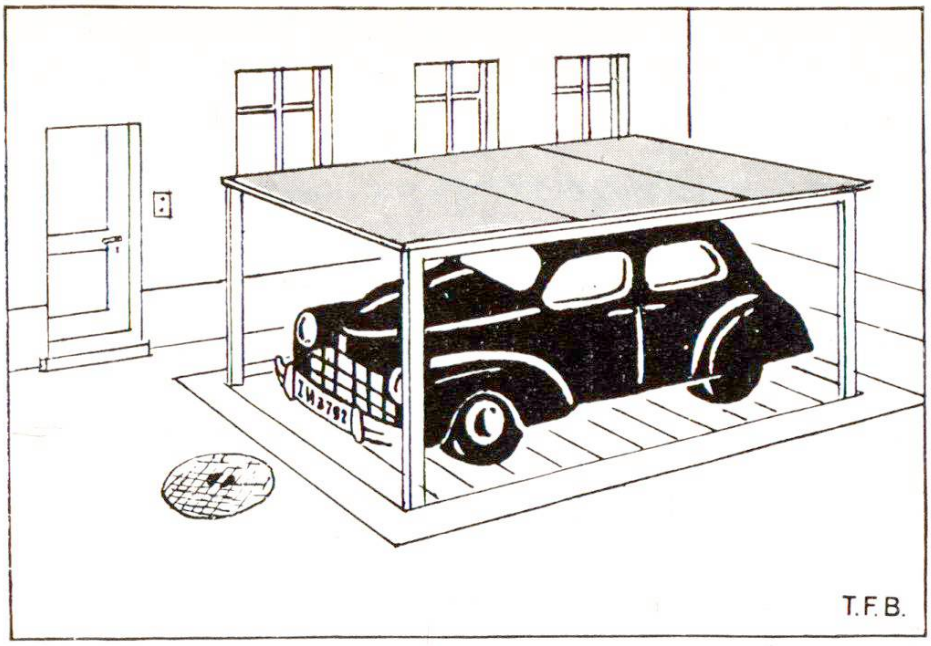


Fig. 6 Garage escamotable: Position pour entrée et sortie de la voiture

architectural désiré et rendre très aisé l'aménagement et l'utilisation du garage.

Pour terminer, il ne faut pas oublier de signaler la toute dernière nouveauté qui est le garage escamotable (fig. 6 et 7). En cas de manque de place, de distances réglementaires insuffisantes, une construction souterraine peut remplacer parfaitement une construction normale rendue impossible par l'opposition de voisins ou d'autres interdictions. Elle pourrait aussi permettre à l'automobiliste de garer sa voiture le plus près possible de son domicile ou de son travail.

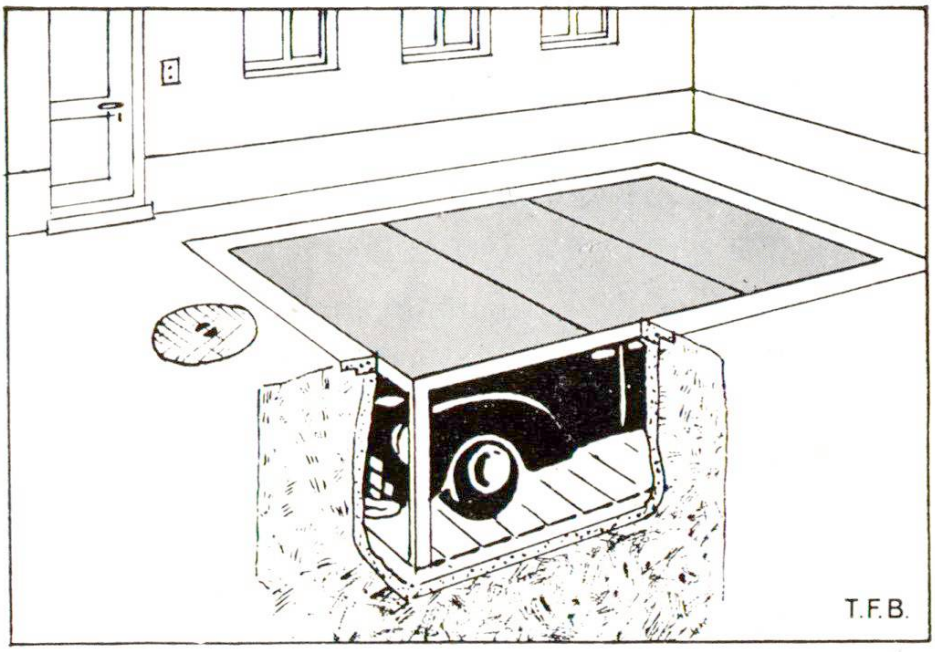


Fig. 7 Garage escamotable: Position normale

Pour tous autres renseignements s'adresser au
SERVICE DE RECHERCHES ET CONSEILS TECHNIQUES DE L' E. G. PORTLAND
WILDEGG, Telephon (064) 8 43 71

607s / 851 / 50