

<b>Zeitschrift:</b>	Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift
<b>Herausgeber:</b>	Bauen + Wohnen
<b>Band:</b>	13 (1959)
<b>Heft:</b>	3: Stadtbau : Wirklichkeit und Ideen = Urbanisme : réalité et perspectives = City planning : reality and dreams
<b>Rubrik:</b>	Résumés

### **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:** 16.01.2026

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



## Résumés

### La Haye (pages 70—84)

En l'espace d'un siècle, La Haye, ville provinciale de 75 000 âmes, s'est transformée en une ville de plus de 600 000 habitants, entourée d'une banlieue qui compte, elle, plus de 100 000 habitants. L'agglomération de La Haye forme un complexe de communes soudées l'une à l'autre, dépendant l'une de l'autre dans leurs sources d'existence et dans leurs besoins vitaux primaires. Sur la base de calculs faits depuis de nombreuses années, on peut compter que, sauf un développement imprévisible, la Haye aura une population de 950 000 habitants qui devraient disposer d'env. 270 000 appartements. Si l'on veut satisfaire convenablement à cette exigence et adapter la ville à certaines exigences modernes, posées aujourd'hui par la circulation, l'habitat, le travail, l'enseignement, le repos et la civilisation, la surface disponible en 1980 ne pourra contenir que 217 000 appartements, qui, eux, ne peuvent contenir qu'env. 770 000 âmes (ill. 5). Aujourd'hui, le centre de la ville ne peut absolument plus répondre aux exigences, et cela malgré certaines opérations et percées effectuées en 1920 et 1930. Le petit noyau de la City pourra s'assainir et s'adapter sans autre (ill. 18); mais cela n'est pas le cas pour une large zone périphérique dans laquelle un prochain assainissement est hors de question par suite d'une longue période de crise, ainsi que du manque de logis pendant et après la dernière guerre (ill. 19). Là, il faudra agir systématiquement, selon des plans précis, et saisir l'occasion pour créer un centre spacieux pour l'agglomération, projet qui sera à même de produire des conditions satisfaisantes à l'avenir. Les plans d'assainissement actuels couvrent une surface de 600 ha (la superficie totale de la Haye est de 6700 ha), dont 500 se trouvent dans le centre de la ville et 100 à Scheveningen et à Loosduinen. Une superficie d'env. 160 ha dans le centre devra être assainie complètement avant 1975. Le projet prévoit de démolir une large zone autour de la City actuelle dans à peu près 40 ans et de la remplacer par un quartier de structure entièrement différente. Les quartiers résidentiels, aujourd'hui jugés inadmissibles (ill. 20) devront faire place à un autre genre d'aménagement, qui correspondra plus à celui de la City. Il y aura là des entreprises, des bureaux et des appartements, ainsi qu'une vie commerciale et une circulation d'une intensité dont les anciennes administrations municipales, les architectes et urbanistes n'auraient jamais osé rêver.

L'agrandissement au sud-ouest comprend une zone résidentielle pour plus de 100 000 habitants, divisée en plusieurs districts. Celui de Moerwijk a été sous-divisé par de larges bandes de verdure et de circulation. Les magasins ont été groupés de manière à former de véritables centres. La place pour le centre de la circulation sociale et mondaine a été soigneusement choisie et non plus, comme c'était la cas dans le passé, laissée au hasard. Les nouveaux quartiers résidentiels ne sont plus des quartiers pour ouvriers, car leur construction et leur agencement sont tels qu'une partie de la classe moyenne s'y intéressera. Quand les derniers plans de construction de la Haye auront été réalisés, la ville comptera 175 000 logis si l'on néglige l'assainissement. Quelques années plus tard Voorburg, Wassenaar, Rijswijk et Leidscham seront entièrement construits et leur réserve de logis s'élèvera à 50 000. Si la population de l'agglomération de la Haye s'élève à 950 000 habitants en 1980, il faudra disposer jusqu'alors d'une réserve de 270 000 logis, c'est-à-dire qu'il y aura soit un manque de 45 000 appartements, soit un excédant de 160 000 habitants. La population tra-

vallant à la Haye croîtra sans cesse. Ceux dont l'existence économique dépend de la Haye devront chercher un logis en dehors de la ville. Mais où le trouveront-ils? La reconstruction de grandes parties de l'agglomération de la Haye est impossible si l'on ne peut disposer de nouvelles surfaces résidentielles pour la population. Des points de vue technique et administratif, cela n'est réalisable que par la construction d'une ville-satellite qui, au début, dépendra de toute façon de la ville-mère; la nouvelle ville devra marcher toute seule le plus rapidement possible, cela tant du point de vue social, économique et culturel qu'administratif.

### Nouvel urbanisme (pages 85—94)

Le développement d'une idée, de 1948 à 1958

Il s'agit d'une étude de l'ancien groupe CIAM «opbouw» (reconstruction), Rotterdam 1948—1956, et des architectes J. B. Bakema et J. M. Stokla, 1956—1958.

Est-il injuste de dire du nouvel urbanisme qu'il a jusqu'à présent, à de rares exceptions près, été un échec. Il serait en tout cas injuste et impardonnable de rester tranquille parce que la reconstruction des villes détruites par la dernière guerre s'est fait si «bien» et si vite. Certes, les membres cassés sont guéris et ils permettent de nouveau de marcher. Mais quelle ville, ancienne ou nouvelle, ne souffre pas de troubles des «organes internes»? Chacune a un diaphragme — siège de l'âme selon les Anciens — malade. La tâche urbanistique est sans doute incommensurable tant qu'on se demande comment utiliser une ville. Le genre d'utilisation est donné par son aspect extérieur; mais le genre d'utilisation ne dépend pas seulement de ses besoins matériels et spirituels, mais aussi du comportement humain qui agit en dehors de la sphère consciente de l'homme. Les genres d'utilisation et de comportement renseignent sur les propriétés des communautés humaines. L'urbanisme a atteint son apogée si ces propriétés peuvent agir de manière idéale tant chez l'individu que chez le groupe. Une telle ville n'est cependant pas encore projetée en Europe. Le Corbusier en a jeté de nombreuses bases, Gropius, Sert, Hilberseimer et Wright aussi, au fond tous ceux qui s'occupent non seulement de la construction mais aussi de la manière d'être de l'homme. Une première somme de tous ces efforts et de toutes ces reconnaissances est donnée ici, sous forme récapitulative: l'étude du groupe CIAM «opbouw» de Rotterdam sous la direction de Bakema depuis 1948 jusqu'à 1956 (les membres en étaient: J. B. Bakema, J. W. Boer, J. H. van den Broek, E. F. Groosman, H. J. Hovensgreve, H. A. Maaskant, A. N. Oyevaar, Ch. Stam-Beese, H. W. Stolle, J. M. Stokla, W. van Tijen, R. de Vries, W. Wissing et P. Zwart) et l'étude des architectes Bakema et Stokla depuis 1956 jusqu'à 1958. Citons, dans la foule de tâches, quelques sujets essentiels que les Hollandais avaient mis à la base de leurs travaux de recherches:

- les divers besoins sociaux (par opposition aux classes sociales),
  - les divers genres physiologiques de vie,
  - la liaison visuelle de l'individu dans la communauté et la nature,
  - l'isolement de l'individu de la communauté et de la nature,
  - la communauté en tant que «autre corps»,
  - l'équilibre de la «ville» et de la «campagne» dans la zone résidentielle.
- L'élément d'aménagement le plus important est l'espace architectonique actif (des travaux de recherches sur les grandeurs rationnelles dans la construction, effectués avec le groupe «de 8» à Amsterdam, précédèrent les recherches urbanistiques; ces deux groupes créèrent un nouveau petit «Neufert» hollandais).
- «Au contraire d'un simple attroupement, la communauté est un corps uniforme, ayant ses propriétés physiologiques spécifiques» (Résumé de l'article «Le projet de construction», Habitation + Construction, fév. 59, pages 34—35).

Ici, cet «autre corps» est, pour la première fois dans la nouvelle architecture, non seulement représenté mais encore créé sciemment avec les moyens de l'architecture. Un homme voudrait vivre à même la terre et avoir des fleurs devant sa chambre; mais un autre voudrait voir la couronne des arbres, un autre encore voudrait vivre bien au-dessus des arbres et voir la nature et le paysage étalés sous ses yeux. L'un désire une habitation familiale pour y vivre seul, l'autre la désire pour y avoir un contact plus étroit avec ses semblables dans le voisinage; l'un cherche la communauté dans un immeuble de

quatre étages, l'autre cherche l'isolement dans une habitation-tour. Isolée ou combinée, ouverte ou fermée, la communauté, en tant que corps, est une réalité qui ne s'exprime pas dans l'agencement dissimulé ou concentré des constructions, mais bien dans la conjugaison spatiale des différents types de constructions et dans la distinction spatiale des divers groupes de constructions (quartiers). Cet aménagement spatial, cet ordre spatial représenté encore plus: ils délimitent le site «construction» du site «nature», tout en introduisant la nature dans la construction, et créent un équilibre entre les deux sites. L'importance de la façade devient du troisième ordre: le moyen d'aménagement essentiel est l'espace qui crée des espaces: «les espaces ne sont pas délimités par des murs ou des immeubles, mais par d'autres espaces».

### Hôtel de Ville à Toronto (pages 95—98)

Le concours pour l'Hôtel de Ville de Toronto a été international parce que les autorités désiraient avoir un bâtiment qui non seulement fonctionnait impeccablement du point de vue de l'organisation et soit de haute valeur architectonique, qui non seulement représente un centre administratif public, mais qui donne aussi une idée du sens d'un Hôtel de ville, de l'importance du gouvernement, de la constance des traditions démocratiques et des services que les autorités rendent à la population. La majorité du jury était d'avis que le projet de Revell correspondait le mieux à leur idée. La place est conçue de manière que l'Hôtel de ville et la halle Osgode s'incorporent selon leur importance dans l'ensemble et soient en bons rapports spatiaux au-delà de la place. Les deux tours arrondies contiennent les bureaux de l'administration municipale et de district. Entre les deux tours se trouve le dôme des pouvoirs législatif et exécutif. La composition architectonique exprime clairement la fonction des diverses parties: le bâtiment d'un étage à terrasses, qui s'ouvre sur la place, contient le public, une tour abrite l'administration municipale, l'autre l'administration des districts, le dôme accueille les bureaux et salles de réunion des autorités. Le mouvement de la tour est montré l'emplacement de la future cour de justice, celui de la tour ouest est dirigé vers l'actuel Hôtel de ville. Une minorité du jury critique le fait que les parois bétonnées fermées des tours isolent l'Hôtel de ville des environs; elle pense qu'on pourrait avoir l'impression que l'Hôtel de ville tourne le dos au public. Elle critique aussi les communications entre les deux tours par les étages inférieurs et la disposition unilatérale des bureaux le long de longs couloirs. L'aménagement de la salle du conseil et de nombreux locaux annexes ne serait pas encore au point et de nombreux usagers du dôme manqueraient de vue. La majorité critique enfin les frais très élevés de la construction des deux tours.

### La colonie d'habitation et ses rapports avec le lieu de travail (pages 99—104)

#### A. La densité relative intégrale

Etant donné que la population résidant et travaillant à Zurich a, à peu près, la même répartition que dans la carte 1 (tout en ne représentant que la moitié de la population résidente), nous constatons que les relations lieu d'habitation — lieu de travail (dispersion homogène — forte concentration) varient sensiblement selon le quartier d'habitation et de travail (carte 3). Toutes les relations lieu d'habitation — lieu de travail touchant le centre de la ville sont assez nombreuses et de grande distance; dans les quartiers périphériques, ces relations sont relativement moins nombreuses et de plus courte distance. Le centre de la ville cherche sa population laborieuse en grand nombre et assez loin. La carte 4 montre comment on peut mesurer la force attractive du centre de la ville à l'aide de densités relatives; cette carte se fait en établissant, pour chaque unité de surface du territoire de la ville (dans notre cas pour chaque hectare), la somme de tous les chemins de toutes les personnes allant au travail sur cette unité de surface, c'est-à-dire la densité relative intégrale en «personnes fois km/ha de quartier de travail». Si nous analysons de plus près cette densité là où elle atteint un maximum de près de 1740 pers. km/ha, c'est-à-dire dans le principal centre d'achat de la City au milieu de la Bahnhofstrasse, il se confirme que cette densité relative maximale est due autant à un grand rayon d'action qu'à la présence d'un grand nombre de personnes.

#### B. Densité relative différentielle

La carte 6 montre toutes les relations (y compris celles touchant le chemin du lieu d'habitation au lieu de travail) d'un homme de la classe moyenne pour un espace de temps typique de sa vie, pour une semaine. Ces relations sont représentées dans cette carte par des courants de relations plus ou moins denses, selon leur répétition. Dans le cas présent, il s'agit d'un employé de bureau, de situation moyenne, âgé de 26 ans, marié, ayant un enfant; lieu de travail: la zone de la plus grande densité relative intégrale (carte 5).

#### C. Résultat de l'étude

Les règles représentées dans ces exemples permettent de faire dériver certaines conclusions d'une importance capitale pour la détermination d'un emplacement et aussi pour les plans relatifs à la circulation lors de la construction de nouvelles colonies d'habitation.

<sup>1</sup> En moyenne, la densité relative différentielle pour les relations «lieu d'habitation — de circulation — de travail» atteint les plus grandes valeurs. Toutes les autres relations sont d'ordre secondaire et s'adaptent fortement à la première.

<sup>2</sup> Dans le plan d'une nouvelle zone résidentielle, la direction de la relation intégrale «lieu d'habitation — lieu de travail» qui tend vers le plus proche centre de gravité de densité relative est la plus importante. La détermination de ces courants intégraux de relations est l'un des éléments essentiels de tout projet de circulation; grâce à elle, et alors seulement, toutes les relations concernant la circulation peuvent être évaluées avec une précision d'env.  $\pm 10\%$ .

<sup>3</sup> La densité relative intégrale «lieu d'habitation — lieu de travail» décroît rapidement plus on s'éloigne du centre de gravité qui lui est propre.

<sup>4</sup> Quel que soit leur emplacement, les zones accusant des densités relatives moyennes «lieu d'habitation — lieu de travail» qui dépassent 70 pers. km/ha ne conviennent pas à la construction de colonies d'habitation.

### Capitale de Berlin — Un concours politique (pages 105—116)

C'est l'idée de la publicité qui a déterminé le choix d'un grand concours public. La situation précaire de Berlin sur la cuture de deux parties du monde séparées par leur opinion essentielle, et le manque d'énergie de certains milieux de la République Fédérale et du monde occidental forcent Berlin à saisir chaque occasion pour souligner sa situation intenable, pour rappeler qu'elle est une ville sans arrière-pens, nourrie artificiellement par l'occident, pour répéter les conditions compliquées d'une île, elle-même divisée en deux parties poursuivant des buts politiques, économiques et culturels totalement différents. Le concours d'un forum politique, d'un cœur culturel et économique au centre de la ville devait éveiller l'intérêt de tout le peuple allemand, voire de tous ceux pour lesquels la liberté est une valeur positive. L'entreprise préparée de longue date a donc donné la possibilité de faire une propagande politique de grande envergure; derrière le programme pratique de l'adjudication publique, on percevait les mots d'ordre: Aidez Berlin à redevenir la capitale d'une Allemagne unifiée! Aidez à supprimer la division de Berlin: seule Berlin a l'atmosphère, la tradition et le poids pour être la capitale de l'Allemagne.

Le concours a été organisé afin de féconder et d'éprouver la planification existante pour le centre de la ville. Il s'agissait donc moins de recevoir des projets réalisables dans les moindres détails, mais plutôt d'obtenir les grandes idées de reconstruction. La participation a été refusée aux architectes de la République Démocratique Allemande, de l'URSS et des pays satellites. Si la nombreuse participation des nations occidentales fut réjouissante le refus de l'autre partie de l'Europe, et du monde, représentait un échec dont l'effet psychologique sur la population de l'Allemagne-Est ne doit pas être sous-estimé. La conséquence de cette erreur est l'organisation d'un second concours pour la planification du centre de la ville, concours organisé par la DDR. Ce concours s'efforce d'ailleurs de ressembler au maximum à celui de Berlin-Ouest.