

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 14 (1960)

Heft: 6: Wohnsiedlungen = Colonies d'habitation = Housing colonies

Rubrik: 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>

que jusque sur la place de l'hôtel. Le reste du chemin, jusqu'au maisons, est assuré par des voies piétonnières.

On pénètre dans les villas par le sous-sol, sauvegardant ainsi l'intimité des jardins. Les villas, placées sur une pente (d'où l'entrée au sous-sol) ont une vue splendide sur la mer. 26 types différents d'appartements sont possibles, selon le programme de construction. On y trouve des types ayant jusqu'à 5 chambres à coucher, 3 salles de bain, 3 terrasses, cours intérieures et autres!

Les pièces de séjour sont disposés à l'est (à cause du soleil très fort), les chambres à coucher à l'ouest.

La construction des immeubles en question est de brique et béton. Seuls quelques piliers sont en acier.

sont rares — sont obligés de s'incliner devant la politique, d'esprit presque toujours arbitraire.

Quelles sont les causes principales de ce chaos du planisme circulaire?

Le Maître des travaux, l'Etat, qui s'occupe des projets routiers, ne s'occupe pratiquement jamais de planisme général sur le plan urbain lorsqu'il s'agit de circulation. Il est donc pratiquement ignorant sur ce sujet.

Planisme et Construction ne sont qu'en partie seulement identiques au «sens commun». Seul le «bon sens» ne suffit pas à remplacer les plans-directeurs qui manquent presque toujours et presque partout. Posséder un estomac ne veut pas dire que l'on connaît la physiologie de la digestion!

Il nous faut donc faire appel avant tout à des physiologues de l'urbanisme si nous voulons résoudre le problème du trafic urbain et non uniquement, ou presque, à des ingénieurs civils.

L'esprit dit «pratique» n'est pas non plus — et comme on pourrait croire — la vérité dernière en matière planisme du trafic. L'esprit théorique est tout aussi essentiel.

Les architectes et les ingénieurs sont rarement de bons planistes; ils insistent soit sur le côté esthétique soit technique du problème, en oubliant par trop souvent l'aspect économique et spatiologique de la question.

De plus, l'esprit de coordination manque presque partout. Le «Teamwork» absolument nécessaire pour tous travaux de cette échelle dépasse souvent nos capacités pratiques et économiques. Trop souvent ce sont politique, sociétés privées, clubs et autres qui traitent des questions que devrait traiter un planisme officiel.

Besoins de trafic, rentabilité et choix «juste» des moyens de transport

Le fait que la capacité d'absorption de trafic routier dépend de l'offre d'espace-parking, est absolument évident. Il est moins évident que le réseau routier le plus idéal du monde ne saurait en aucun cas mener plus de trafic à une agglomération que ce que celle-ci est à même d'absorber.

Nous pouvons analyser toutes les routes du monde, mais à quoi cela nous sert-il, si la limite de capacité d'absorption des zones urbaines, c'est-à-dire des rues, maisons, groupes de maisons, places publiques et autres est atteinte?

Il faudra donc pour vraiment arriver à comprendre le problème du trafic urbain poser la question suivante:

«Quels immeubles et quelles fonctions exactes de ces immeubles (éléments principaux de l'agglomération) ont vraiment besoin de circulation, et de quel genre de circulation?» A-t-on vraiment posé cette question sérieusement? N'a-t-on pas plutôt choisi cette autre question beaucoup moins dangereuse et apparemment beaucoup plus pratique: «Comment peut-on redisposer les courants principaux de circulation en les concentrant à certains endroits de manière à décongestionner les courants secondaires urbains?»

Cette dernière question ne sert pratiquement à rien — bien qu'elle emploie partout — puisqu'elle néglige l'aspect principal du problème: la capacité d'absorption!

Si nous laissons le trafic se développer «comme il veut» nous n'arriverons jamais à atteindre cette capacité d'absorption par le moyen de transport automobile (En effet pour cela il faudrait pouvoir doubler la surface utile de nos centres urbains!). Il nous faudra donc revenir aux moyens de transport en commun si nous voulons sauvegarder la «rentabilité» et le rôle sociologiques de nos villes.

Les moyens de transport publics «continus et homogènes» pour la répartition du trafic dans les zones urbaines à haute densité.

Le résultat de toute étude objective prouve donc que seuls les transports publics sont capables de résoudre le problème du trafic dans les zones urbaines à haute densité. Les immeubles, magasins et autres fonctions urbaines ont besoin pour subsister d'un certain «degré de trafic». Partout où se trouvent les stations de tramways, métro, autres transports publics, et les espaces-parking, le degré de trafic est grand. Donc, plus le nombre des personnes circulantes est grand, plus le degré de trafic est favorable. Il est inutile d'ajouter que la circulation de transit n'augmente en aucune manière le degré de trafic. Il ne faut donc pas confondre «circulation intense» et «degré de trafic».

Il faudra, par conséquent, pour que nos centres urbains survivent mettre à leur disposition un excellent degré de trafic.

Ce degré de trafic ne peut être concentré sur quelques points seulement, il faut, pour qu'il soit profitable qu'il se répartisse en surface.

Seuls les moyens de transport «continus et homogènes» peuvent répartir le trafic en surface de manière continue et sans difficultés: le trottoir roulant et l'escalier roulant par exemple.

Seul le moyen de transport «homogène et continu» permet l'agencement de stations à volonté (pratiquement partout). Seul ce moyen de transport offre les avantages des services publics d'une part et les avantages des véhicules individuels d'autre part (voir le projet «Trottoir roulant» pour la ville de Zurich de Debrunner et Blankart, architectes, Henauer & Lee, ingénieurs civils, Institut für Markt- und Raumforschung, planistes économiques, Schindler & Co. SA, wagons et ascenseurs et Ventilator SA, ventilations sous la direction de J. M. Henry, planiste).

Bâtiment administratif à la périphérie de la vieille ville de Goslar

(pages 221—228)

L'histoire du bâtiment administratif des «Unterharzer Berg- und Hüttenwerke» à Goslar remonte assez loin dans le temps. En 1930 déjà, l'architecte Paul Bonatz est chargé d'étudier un projet. Cependant la deuxième guerre mondiale survient et empêche la continuation des travaux. Quinze ans plus tard un concours est organisé entre 10 architectes, dont Bonatz. Les mêmes architectes sont invités à jouer leur propre jury, chacun ayant 9 points à distribuer à ses collègues. Les auteurs des 5 meilleurs projets sont invités à participer à un deuxième concours. Les architectes éliminés au premier concours, y compris Bonatz, sont invités une fois encore à critiquer les travaux des gagnants sous la présidence de Bonatz même. Le projet de F. W. Kraemer est primé.

Après de longs préambules avec le client et différentes corrections apportées à plusieurs projets, les travaux de construction sont enfin entrepris en 1957 (il s'agit du 8ème projet de Kraemer!).

Les innombrables études avaient porté leurs fruits: la composition du projet d'exécution est plus claire, plus sévère et mieux étudiée dans ses fonctions.

Les longues années d'étude ont surtout apporté de grands avantages au point de vue de la disposition générale des grands bâtiments, placés immédiatement à la périphérie de la vieille ville. En effet, la brutalité de certains bâtiments administratifs aurait pu désavantager la silhouette de la vieille ville, ou alors le contraire: une adaptation par trop servile aurait pu mener à un «style local» absolument anachronique et dissonant.

Les concours préliminaires avaient déjà apporté de bonnes solutions à ce point de vue. Cependant la décision du client de dégager complètement le rez-de-chaussée en posant l'immeuble sur un portique entièrement ouvert, participera essentiellement à la perfection du projet. De cette manière, les blocs ne barrent plus le chemin et la vue aux passants. Une circulation régulière pénètre la vieille ville. L'unité de fonction et de construction de l'immeuble de 6 étages et de l'aile de l'étage est pratiquement idéale.

Toutes les parties portantes du bâtiment (sauf le dernier étage) sont en béton armé. Les façades sont revêtues d'éléments de ciment et d'éléments-fenêtres préfabriqués. Les piliers articulés ainsi que la bande frontale des dalles sont également préfabriqués. Ces éléments ont l'avantage de pouvoir être posés «à sec», grand avantage pour le climat assez difficile de Goslar; en plus ils sont très économiques et très avantageux au point de vue statique (grande duréte).

Toutes les cloisons du bâtiment qui ne peuvent désavantager la flexibilité du plan sont portantes, d'où une construction très avantageuse.

Les éléments-fenêtres entre les piliers articulés sont revêtus de planelles émaillées. Des convecteurs placés derrière ces éléments assurent un chauffage parfait. Le coût de l'immeuble est de 106 DM/m², y compris tous les meubles encastrés. L'aspect extérieur du bâtiment — conséquence d'une construction parfaitement logique — s'adapte très bien aux environs et valorise d'une certaine manière les églises historiques, la mairie et autres bâtiments de la vieille ville.

Le projet a été également exécuté par Ernst Sieverts, Heinz Menzel et Jochen Pysal, architectes; paysagiste: Wilhelm Höbster.

Ce bâtiment, basé sur les proportions du carré et double-carré est réussi à tous les points de vue et peut être considéré comme un des bâtiments les plus «justes» de l'architecture contemporaine.

Résumés

Colonne d'habitation du Roehampton Lane à Londres (pages 194—202)

Le County Council de Londres a prévu dans le cas qui nous préoccupent ici une colonne d'habitation de 1867 appartements, à l'ouest du Richmondpark, répartis sur 40 ha (26,7 ha sont entièrement occupés par les circulations d'une part: chemins, routes etc., et certains bâtiments publics d'autre part: écoles, églises, etc.

La répartition des appartements est composée de la manière suivante:
352 appartements de 2 pièces
747 appartements de 3 pièces
615 appartements de 4 pièces
104 appartements de 5 pièces, et
49 appartements d'une pièce pour personnes âgées.

Les 49 appartements d'une pièce sont placés dans des immeubles de 1 étage, les 104 appartements de 5 pièces dans 14 blocs de 2 étages, 28 appartements de 4 pièces dans 3 blocs de 3 étages, 28 autres appartements de 4 pièces dans trois unités de 3 étages et 558 appartements d'également 4 pièces dans 16 blocs de 4 étages.

42 appartements-maisonnettes de 3 pièces sont placés dans un bloc de 10 étages, 375 appartements-maisonnettes de 3 pièces dans 5 unités de 11 étages et 330 appartements de 3 pièces également dans 15 blocs de 12 étages (maisons-tours). Dans ces maisons-tours sont placés 330 autres appartements de 2 pièces. Plusieurs autres appartements de 2 pièces (en tout 22) sont répartis dans des blocs de 3 étages.

Cette disposition générale démontre que plus de la moitié des appartements sont des appartements-maisonnettes et plus de la moitié des appartements sont placés dans des immeubles-tours. L'urbanisation est très adroite: blocs hauts et bas, jardins et circulations sont très bien disposés. La densité des habitants est de 250 personnes/ha, c'est-à-dire 10.000 personnes pour toute la colonie d'habitation.

La «pièce de résistance» de cette urbanisation est, d'une manière générale, la maison-tour.

Les immeubles-tours de 12 étages sont disposés en deux groupes, les blocs de 11 étages en un seul groupe.

Tous les éléments des bâtiments à étages multiples sont préfabriqués:
a) éléments de façade fermés
b) éléments-allées
c) éléments-fenêtres
d) éléments-vitrés (sur toute la hauteur de l'étage).

L'accès des appartements se fait par un étage-arcades, donc devant la partie séjour des appartements de deux étages. Le squelette porteur est en acier (portées de 7,32 m dans le sens de la longueur). Largeur des appartements: 3,66 m.

La partie chambres à coucher des appartements est placée à l'étage supérieur. Presque tous les bâtiments sont posés sur des portiques entièrement ouverts: pour ainsi dire une nécessité dans le cas d'immeubles à étages multiples. Autre détail intéressant: les proportions des bâtiments sont basées sur le principe du Modulor de le Corbusier.

La colonie d'habitation du Roehampton Lane peut être considérée comme parfaitement réussie.

Colonne de villas particulières avec hôtel sur la Costa Brava (pages 203—207)

300 villas particulières ainsi qu'un hôtel de 80 chambres sont prévus à cet endroit magnifique de la Costa Brava, à Torre Valentina, près de Palamos, ainsi qu'un garage contenant 250 automobiles. Le terrain de la colonie est de 35.000 m² et il est très cher (600 pesetas/m²) pour l'Espagne. L'accès des voitures ne se fait

Colonne d'habitation de Lichtenbroich (pages 208—211)

La circulation de cette colonie de 13.000 personnes n'est pas, comme souvent, assurée par plusieurs embranchements de rues, mais par une ceinture périphérique. Au centre se trouvent: centre d'achat, ateliers, administrations, police, assistance publique, restaurant et plusieurs médecins.

La rue collectrice de la colonie a une largeur de 7,5 m, les rues des habitations 5,5 m et les chemins 3,5 m. Le problème acoustique du trafic est particulièrement étudié.

Les différences démographiques mènent inévitablement à des différenciations de construction. De plus, le désir de posséder son propre jardin et sa propre maison dicte les principes suivants:

- a) Intimité et jardin pour chaque famille (besoin de séparation);
- b) Communauté et liaison spatiale (besoins sociaux).

Une comparaison systématique des principes jusqu'à présent en vigueur et des nouveaux principes possibles, prévus par les auteurs, prouve que dans bien des domaines de graves défauts peuvent être éliminés: jardins de trottoir inutiles, trafic dangereux, escaliers pénibles. De même en ce qui concerne la distance entre habitation et école, ou habitation et église, généralement toujours trop grande. La séparation du trafic routier et trafic piétonnier est rarement clair et véritablement bien étudié, de même pour la séparation essentielle fondamentale (famille—communauté).

L'étude de B. Pfau et E. Stelmazyk prouve la nécessité d'une saine critique dans le domaine de l'urbanisation de colonies d'habitation.

Colonne d'habitation avec appartements «bons et peu chers» (pages 212—214)

H. Fischli reprend le thème déjà traité ici dans le numéro de septembre 1958: «Habiter de manière plus humaine». Il est ici question de la colonie d'habitation Gwad «beaucoup trop publiée et pas assez imitée», selon l'auteur. L'équilibre à atteindre dans le domaine de l'urbanisation de l'habitation est ardue. Seul une coordination publique, industrielle et politique permet le succès espéré et rarement atteint.

Trafic urbain de l'avenir. Il faudrait apprendre à penser «juste» dans le domaine du planisme (pages 215—220)

Il est étonnant de constater que plus le choix des moyens de transport est grand, plus ceux-ci sont parfaits, plus l'état de notre trafic est alarmant. On pourraient supposer que moyens de transport et ses applications se développent parallèlement. Malheureusement, c'est le contraire qui semble vouloir se produire: certes nos moyens de transport s'améliorent mais les applications restent perdues dans le néant. Immédiatement, une explication de cet état de chose s'impose: pendant plusieurs dizaines d'années, en effet, rien ou presque rien n'a été entrepris; sans cesse l'on a étudié des problèmes détaillés du trafic, mais jamais jusqu'à présent le problème est conçu dans son ensemble. Et l'ensemble est ici beaucoup plus important que le détail. Nous payons cher aujourd'hui ce manque de synthèse; plus de place pour parker, rues encombrées, piétons sans cesse en danger, etc. L'esprit individualiste n'est pas fait pour arranger cet état de chose. Tout le monde est d'accord sur le fait que quelque chose doit être entrepris, lorsqu'il s'agit de trafic urbain, mais les solutions techniques vraiment «justes» ne peuvent et ne doivent pas être discutées par Monsieur «Tout le Monde». Souvent les spécialistes vraiment objectifs et capables — et ils