

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

**Herausgeber:** Bauen + Wohnen

**Band:** 20 (1966)

**Heft:** 7: Stadtplanung = Urbanisme = Town planning

**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:** 03.04.2026

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

## Résumés

Harald Ludmann, Cologne

### Planning du centre de la nouvelle ville Cologne-Chorweiler

(Pages 248-257)

A cause de la démographie croissante, de l'implantation de nouvelles industries et de la diminution de la densité d'habitation dans les vieux quartiers, on établissait le plan de la nouvelle ville Cologne-Chorweiler de 100 000 habitants avec une structure urbaine complète, mais qui reste intégrée à la structure du Cologne existant.

Une structure mixte sert de base à cette réalisation dont on vient de construire un grand ensemble de 15 000 habitants qui est bien relié avec Cologne et les centres de travail très dispersés de la région.

La prochaine étape comprend le centre primaire de la nouvelle ville avec 25 000 habitants et toutes les fonctions nécessaires à l'équipement d'une ville autonome. On cherche à souligner ici la ligne de conduite très stricte qui est respectée pour l'aménagement de cette nouvelle ville, ce qui est particulièrement méritoire pendant une époque de tâtonnement, où les vieux principes sont bouleversés pour n'être remplacés que par des solutions contraires extrémistes et inutilisables.

Or, il existe des éléments d'urbanisme constante qu'il s'agit d'agencer selon l'évolution de la structure dynamique de la société. A la place d'une solution concrète volumétrique, il faut donc donner une maquette de structure qui sert de cadre à des réalisations ultérieures par étapes qui peuvent rester flexibles dans leur forme extérieure. Ceci offre des possibilités d'application de toute tendance nouvelle et donne finalement une agglomération urbaine qui comprend des témoins de chaque époque.

L'infrastructure de ce plan d'ensemble, par ex, prouve une telle évolution:

Les accès initiaux en périphérie, sans circulation traversante ont évolué en un système qui présente des liaisons entre les différents domaines fonctionnels. Il s'agit donc de trouver un rapport équilibré entre les différents éléments qui déterminent une structure urbaine et leurs valeurs réciproques:

c'est-à-dire entre l'intuition, la technique et la recherche.

L'emplacement des zones à bâtir dépend de la topographie, de la densité souhaitée, des directions des vents principaux, ainsi que de l'économie de l'infrastructure (réseau de circulation et d'équipement).

Nous proposons la solution d'une ville linéaire qui se compose d'une zone le long du Rhin où s'implante l'industrie lourde à laquelle il faut assurer la possibilité d'une expansion saine, d'une zone verte de 1,5 km de large avec les installations sportives et de loisir, et finalement à l'ouest une zone construite abritant l'habitation, l'artisanat, l'équipement culturel, l'enseignement et le secteur tertiaire (1).

Le plan d'exploitation du territoire (2) montre en détail la zone construite à fonctions multiples. Or, il faut être conscient des difficultés qui s'opposent à la réalisation d'une telle image directrice (ex: réglementation de l'occupation du sol, financement etc).

Le plan de circulations, les plans de la ville avec ses différents niveaux ainsi que sa silhouette (3) sont basés sur une zone de piétons linéaire au centre qui rayonne dans les différents quartiers d'habitation contingents le long de laquelle on trouve une construction mixte dense, abritant les prolongements du logis (magasins, boutiques, ateliers d'artisans, institutions communautaires, bureaux, écoles supérieures, mais également des habitations). Les zones d'habitation proches sont conçues pour une densité élevée; elles jouissent d'un équipement satisfaisant les besoins quotidiens. La livraison se fait en périphérie, mais pénètre le centre sur un niveau inférieur avec des parkings.

Pour animer ce centre, on donne un maximum de points de rencontres et d'interpénétrations des fonctions; ceci est valable pour la zone des piétons, mais également pour la circulation individuelle et les transports publics: Les routes d'accès aux quartiers extérieurs, les routes interurbaines, ainsi que les stations des transports publics sont tangents au centre.

Des parkings bien réparties en périphérie assurent une alimentation ré-

gulière du centre (pas d'emplacements préférentiels).

Les transports publics (train rapide, chemin de fer fédéral, bus, taxis) sont concentrés en un grand nœud facilitant les changements. Son emplacement veut que, les habitants des environs traversent le centre en rentrant. Les recherches de base dont les résultats ont servi à établir le plan de Cologne-Chorweiler ont porté essentiellement sur les sujets suivants:

- données techniques pour la structure des zones construites
- recherche des surfaces commerciales nécessaires au centre primaire
- dimensions des surfaces occupées par la circulation.

### Aménagement de la région de la Défense à Paris

Planning: Etablissement Public pour l'Aménagement de la Région de la Défense (EPAD) en collaboration avec P. Herbé, R. Auzelle, R. Camelot, J. de Mailly et B. Zehrfuss

(Pages 263-266)

En prolongement de l'axe allant du Louvre vers l'Etoile près de la nouvelle halle d'exposition C.N.I.T. on projette un nouveau centre urbain de Paris.

Il comprend 5000 habitants, 800 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 50 000 m<sup>2</sup> de surface de vente, des parkings pour 23 000 voitures et une zone verte de 25 ha.

Dans la zone nord-ouest de l'ensemble on prévoit des constructions publiques, sportives et culturelles, disposées autour d'une grande place, allant de la halle d'exposition jusqu'au bâtiment le plus haut de ce centre, (tour de 200 m). La salle des congrès se situera également dans cette zone.

Le plan exige une séparation rigoureuse entre les circulations automobiles et la zone pour piétons qui se situe sur un plateau, emplace le long de l'axe longitudinal et légèrement abaissé vers le pont de Neuilly, gravant tous les accès.

Les livraisons se font au niveau inférieur avec, en sous-sol, les parkings. Les bureaux sont répartis outre la tour dans des immeubles de 25 étages, l'habitation dans des immeubles de 5 à 10 niveaux, comprenant également des magasins et des boutiques. L'ensemble est raccordé à la circulation urbaine et interurbaine. Près de la halle d'exposition se trouvent les stations du chemin de fer (Paris, Versailles, La Folie), du métro qui suit l'axe principal et la gare d'autobus dont les lignes sont transversales à l'axe (4) (5). L'axe de la circulation automobile forme une fourchette à la gare des autobus: R.N. 13 et R.N. 192 (7).

La circulation régionale entoure l'ensemble en un tracé oval et des liaisons transversales assurent les divers accès (8). Ce réseau est directement raccordé à celui du voisinage. La hiérarchisation des circulations sans croisement à niveau doit permettre un meilleur fonctionnement à la circulation à grande distance aussi qu'à l'accès du centre.