

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 25 (1971)

Heft: 9: Stadtplanung = Urbanisme = Townplanning

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: 12.12.2025

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

Résumés

pagné de deux corps transversaux et de deux immeubles tour. Le rez-de-chaussée est complètement réservé aux piétons et dans cette zone de cheminements on trouve 3 centres d'intérêt:

- Le grand marché relié aux boutiques et magasins
- La place centrale sous le noyau
- Une zone verte avec le musée

Les garages souterrains desservis par des rampes peuvent abriter 3000 voitures et sont directement liés à la tangente de desserte et à la rocade intérieure. La construction se fera par étapes (voir les variantes Fig. 6 à 8). Il faut signaler que dans le cadre de ce projet, un grand effort d'information et de consultation fut poursuivi auprès de la population par le moyen d'une maquette à grande échelle représentant l'ensemble projeté.

Karl Wilhelm Schüssler, Zürich

Planification d'une ville moyenne

(Pages 402-404)

La tâche consistait à établir un plan directeur de développement pour les trois communes de Bischofsheim, Dörnigheim et Hochstadt près de Francfort. Trois alternatives furent proposées:

- Continuation du développement sans concept d'ensemble
- Ville nouvelle à la place des trois communes
- Développement des trois communes en parallèle en vue de la formation d'une agglomération moyenne; c'est cette dernière solution qui réunit tous les suffrages.

Ce centre de gravité de peuplement se situe dans la périphérie de Francfort où il faut essayer à tout prix de sauver la qualité des zones résidentielles. Les recherches présentées ici tiennent compte d'un accroissement constant de la population sans en fixer de limite. On prévoit une structure d'extension flexible avec accroissement permanent des services correspondants. La mauvaise qualité du sol à bâtir impose des implantations concentrées. 20 000 à 30 000 habitants s'établiront là en 3 étapes successives. L'ensemble des constructions est disposé de manière à favoriser les mouvements d'air, évitant ainsi les concentrations de brouillard par temps calme. Les plans d'eau et la zone de verdure joueront aussi un rôle important du point de vue climatique.

La future ville sera desservie par une ligne de chemin de fer, un nouveau pont sur le Main et plusieurs nouvelles voies routières. Le souci principal du concept de circulation reste toutefois: «Combien de routes la ville peut-elle supporter?» Il est clair que le transport est essentiel quant au développement futur, il est tout aussi clair que les voitures ne peuvent résoudre le problème; à long terme elles devront disparaître. Il faut rétablir «le droit royal du piéton» ainsi que le formulait Le Corbusier. Seule une différenciation sur deux niveaux peut donner satisfaction en la matière.

Au centre le seul trafic motorisé sera celui des autobus et des taxis ce qui fera de cette ville un lieu agréable en dépit d'une haute densité d'habitat.

Toulouse le Mirail après achèvement de la première étape

(Pages 405-408)

C'est à cette première étape récemment achevée que Construction + Habitation consacre cette fois-ci sa rétrospective. Toulouse le Mirail est sans conteste un des exemples les plus significatifs de l'urbanisme moderne, malheureusement

la poursuite de l'opération est maintenant mise en question. La rédaction est reconnaissante envers Monsieur Candilis de pouvoir publier cet interview en exclusivité.

Des 25 000 logements prévus, 4000 sont actuellement réalisés et 3500 en construction. A Toulouse le Mirail on peut voir un film où Candilis parle de l'exemple donné par les villes anciennes. Candilis sait cependant qu'une tentative de simple imitation serait de nos jours vouée à l'échec. Organisés sur une maille hexagonale, les immeubles de Toulouse le Mirail ne réfèrent que 3 côtés des hexagones au maximum, définissant ainsi des espaces à la fois fermés et ouverts. Ces espaces sont en outre de qualités équivalentes à ceci près qu'un côté est aménagé urbainelement pour les piétons tandis que l'autre est traité avec des mouvements de gaz et des plans d'eau. Les façades des immeubles sont discrètes et retenues de telle sorte que l'espace reste dominant. Ce caractère est également accusé dans les centres commercial et culturel bâtis au moyen d'une simple addition d'éléments carrés.

C'est l'aspect social de ce centre culturel où l'architecte suscite un nouveau comportement de l'utilisateur qui est remarquable; Candilis y montre comment il sait traduire ses conceptions en volumes bâtis. Constructions + Habitation reviendra en détail sur ce centre.

Candilis redonne dans sa ville la priorité au piéton. On peut toutefois se poser des questions quand on constate la différence existant entre une rue de Toulouse le Mirail et une rue du vieux Toulouse. Etait-il juste de concentrer les magasins en un centre d'achat? Mais Candilis aura-t-il la chance de perfectionner et de parachever l'œuvre commencée?

Exemple de planification pour habitations variables

Heinz Graaf, Peter Schweger, Hambourg

Ensemble résidentiel cité d'affaire nord, Hambourg

(Pages 409-412)

La cité nord de Hambourg destinée à décharger le centre de la ville existante pourra accueillir jusqu'à 35 000 postes de travail.

La tâche confiée aux architectes consistait à bâtir pour le compte du groupe d'assurances «Deutscher Ring» des logements d'utilisation variable.

Sur la base du plan D 100, sorte de schéma directeur, la planification se fit au moyen de deux optimisations successives:

Optimisation 1: avec 6 participants tendant à obtenir et à choisir un bon projet

Optimisation 2: avec trois participants aboutissant, en tenant compte de toutes les données, désirs et conseils des intéressés, à une correction et à une mise au point définitive du projet choisi.

Dans le cas présent il fallait assurer l'adaptabilité des habitations aux besoins futurs. Pour cela les cloisonnements doivent avoir peu d'influence sur la fonction des pièces et en particulier sur leur meublement.

Le «Deutscher Ring» désirait avoir un maximum d'appartements à deux pièces. On a donc prévu peu de studios et les grands logements sont constitués par la réunion de deux plus petits.

Du point de vue maille de construction c'est la trame de 6,00 m qui assurait la meilleure flexibilité non seulement pour les logements de dimensions et de fonction différentes, mais aussi pour l'aménagement de magasins, bureaux, parkings, etc...

Traitement de paroi et espace

Tentative d'intégration
Helmut Lander, Darmstadt

(Pages 413-414)

Nous présentons ici une série de travaux récents de H. Lander. Lander se consacre à l'art appliqué au bâtiment et s'efforce d'introduire l'artiste dans le groupe de spécialistes participant à la planification dès son début.

La tour d'ivoire de l'art commence à s'ébranler et l'artiste devient soudain un homme comme les autres. Il doit maintenant tenter de se réintégrer dans le social. Il pourrait faire partie de l'équipe de projeteurs tout comme le sociologue qui joue son rôle dans certaines opérations; il y perdrait peut être de sa liberté individuelle mais apporterait sans doute le trouble salutaire dans un ordre trop routinier.

Mais le résultat ne sera positif que si les architectes reconnaissent les sculpteurs et peintres comme leurs égaux et que ces derniers consentent à descendre de leur piédestal.

Actualité

The Office of Mies van der Rohe, Chicago

Toronto-Dominion-Center

(Pages 415-420)

Le Toronto-Dominion-Center au centre du quartier d'affaires de la ville se compose de deux tours de bureaux, d'un pavillon bancaire à rez-de-chaussée, le tout composé avec un jardin.

Le maître de l'ouvrage désirait 3,1 millions de pieds carrés de bureaux, une banque de 22 500 pieds carrés, restaurants, boutiques, un cinéma et les parkings correspondants. Mies van der Rohe a placé la banque dans un pavillon séparé et a groupé les bureaux en deux immeubles tour. Entre les deux volumes se trouve une plaza surmontant les magasins, les restaurants et le cinéma.

Dans les deux immeubles de bureaux la structure d'acier apparente est peinte en noir et les baies sans allège sont en glace absorbante de couleur bronze. Une centrale de communication générale est implantée au sommet de la tour Toronto-Dominion-Bank. L'ensemble constitue un centre ville multifonctionnel qui répond aux besoins de la population de Toronto.

Une ville pour 40 000 habitants

W. G. Smigielski

Collaborateurs: H. Blachnicki, W. Burton, L. Luthien, C. Cothrane

Ensemble de Beaumont Leys, Leicester

(Pages 392-394)

Beaumont Leys est une belle région très bien desservie à 10 minutes au nord-ouest de Leicester. Le plan directeur général fut choisi parmi plusieurs alternatives et prêt en 1967. Le terrain couvre 790 hectares. L'ensemble de l'opération sera privé mais placé sous le contrôle du «City Council». On prévoit un ensemble résidentiel pour 40 000 habitants. Les zones d'habitat composées de résidences individuelles, de maisons atrium, d'immeubles en terrasse et à étages, s'organisent autour d'un système linéaire d'espaces verts équipé de cheminements pour les piétons, d'une voie cyclable et d'un monorail. La densité moyenne est de 130 hab/Ha soit 2,93 personnes par habitation.

Deux centres commerciaux, 15 écoles maternelles et primaires, 8 écoles secondaires ainsi qu'un centre de jeunes et un collège sont prévus. Une zone industrielle complétera ce complexe. La construction des habitations commencera en février 1962.

Centre de ville comme élément de liaison

Zvi Hecker, Montréal

Centre d'affaire, Montréal

(Pages 395-396)

Hecker tente dans ce projet de relier sans rénovation coûteuse le centre actuel de Montréal et sa vieille ville avec le fleuve St. Laurent.

Le nouvel axe est perpendiculaire au trafic principal actuel et, partant de la vieille ville, il débouche sur le fleuve. Cette nouvelle ouverture sur les rives du St. Laurent sera accompagnée par un nouveau bassin portuaire et marqué par un immeuble résidentiel de 20 étages très habilement articulé sur l'eau.

Centre linéaire

J. H. van den Broeck, J. B. Bakéma, Rotterdam

Plan de la cité d'Eindhoven

(Pages 397-399)

La ville d'Eindhoven est desservie par un système de rocares de diamètres décroissants jusqu'en son centre. La cité proprement dite mesure 300 mètres en largeur et 1100 mètres en longueur. Le nouvel ensemble de cette cité se compose d'un noyau linéaire de 10 étages et 400 mètres de long, abritant magasins, bureaux et logements accom-