

Résumés

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **11 (1957)**

Heft 9

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Résumés

Le Corbusier a 70 ans (pages 295—302)

Celui qui a pu voir et entendre Le Corbusier lors de la récente ouverture de son exposition, à Zurich, ne pourra jamais croire que cet homme est âgé aujourd'hui de 70 ans. Et si l'on se penche sur son œuvre, on ne peut manquer de constater, dans toutes ses idées si originales, tous ses projets et toutes ses constructions, à quel point il s'intéresse et se préoccupe des conditions sociales de l'homme. Toute son activité si intense est inspirée du désir d'améliorer sans cesse les habitations et les locaux de travail des hommes. A Ronchamp déjà, on devine comment l'ensemble de bâtiments a été en quelque sorte modelé à la main dans un bloc d'argile, et comment l'architecte a tenté ensuite seulement d'en tracer les plans sur le papier. Cela est vrai également des bâtiments de Chandigarh ou d'Ahmedabad, dont on peut réellement dire qu'ils sont l'œuvre d'un sculpteur. Nous sommes bien loin de l'ancienne «machine à habiter», bien loin aussi de l'époque où Le Corbusier lui-même faisait l'éloge de l'angle droit. Et sa puissance créatrice, inspirée d'une impulsion purement artistique, n'est-elle pas plus typique de ses dernières réalisations qu'une forme de construction obéissant à des lois rigides? Ses idées s'expriment également dans ses plans d'urbanisme: au lieu de nos cités surpeuplées, de vastes unités d'habitation dans la campagne; à la place des rues écrasées par les maisons qui les bordent, un système de voies à plusieurs niveaux, séparant les autos des piétons. Puissions-nous, en établissant les plans des futures cités du monde, nous inspirer des idées et des réalisations de ce véritable artiste qu'est Le Corbusier.

La ville à l'âge de l'automobile (page 303—307)

Avec une production annuelle de 4 à 6 millions de voitures, l'Amérique doit compter désormais avec une «population automobile» qui en vient à disputer son espace vital à la population humaine. Et au lieu de nos villes actuelles, où les rues constituent d'étroits boyaux entre les maisons, il est possible que nous connaissions un jour de nouvelles cités où les habitations seront comme des îlots dans une mer de rues et de parcs de stationnement. Le développement de l'automobile a donné une structure particulière aux villes américaines. Le plan d'une cité typique du milieu du 20^{ème} siècle n'est pas sans présenter certaines analogies avec la coupe d'un tronc d'arbre. L'anneau central, le noyau, ne contient que des bâtiments commerciaux et administratifs. Puis, au-delà de ce noyau, s'étend une zone où se trouvaient jadis les plus belles habitations, mais qui est devenue aujourd'hui un quartier négligé. Enfin, les anneaux extérieurs se fondent en une zone sans caractère particulier, les faubourgs, avec leurs subdivisions infinies et leurs innombrables maisons familiales. Avec l'apparition de l'automobile privée, ces faubourgs ont cessé de dépendre des services de transports publics. Leur croissance, jusqu'à présent organique, a évolué en une expansion amorphe, qui a donné les monotones quartiers résidentiels que nous connaissons aujourd'hui. De ces faubourgs, les rues principales convergent vers le cœur de la cité, avec leurs innombrables véhicules de toutes sortes qui forment un chaos de plus en plus dense à mesure que l'on approche du centre. Et lorsque celui-ci — comme le noyau d'un arbre — ne peut plus recevoir la sève qui doit l'alimenter, il commence à pourrir.

Au cours des dix dernières années, ce déclin économique et culturel a pris des proportions si alarmantes qu'il a fallu prendre des mesures énergiques pour y remédier. C'est ainsi que l'on trouve dans presque chaque grande ville un nouveau programme de construction de rues, qui est soit en cours de réalisation, soit à l'état de projet. Toutefois, nombre de ces mesures sont trop limitées. La circulation n'est que l'un des symptômes de la maladie, et il ne suffit pas de se préoccuper de ce seul phénomène pour résoudre les véritables difficultés. Ce qui manque, c'est l'urbanisme, l'effort conscient pour organiser les diverses manifestations de la vie humaine de manière à les harmoniser entre elles et à permettre aux êtres humains de jouir pleinement de leur existence, aussi bien physiquement qu'intellectuellement. Les Américains sont certainement passés maîtres sous ce rapport: la conception de leurs homes et l'organisation de leurs fabriques n'est pas loin de la perfection. Mais il est rare que l'on trouve entre les différents bâtiments cette relation qui en fait un ensemble architectural harmonieux. On peut en déceler la cause dans le fait que les plans d'urbanisme exigent la coopération et l'accord de nombreux individus et groupements. C'est pourquoi il est souvent plus facile à des dictateurs de réaliser des projets de ce genre. En Amérique également, le développement de l'urbanisme a été fortement entravé par l'esprit d'individualisme de la population. Néanmoins, je suis d'avis que l'élaboration de plans d'urbanisme est indispensable à la santé économique de l'Amérique, et je suis persuadé qu'il sera possible de les réaliser. A l'appui de cette affirmation, voici une brève description de trois projets en cours:

1. Le projet de Gratiot-Orleans est destiné à transformer un quartier de taudis du centre de Detroit, par la construction de 4000 unités d'habitation à 10 minutes du cœur de la cité. On y pourra accéder aux écoles, aux églises et aux magasins sans avoir à traverser les rues. Des blocs d'immeubles de vingt étages seront séparés par de vastes parcs, autour desquels s'élèveront de nombreuses maisons à un ou deux étages. Ce projet, qui est destiné aux personnes de tous revenus et de toutes races, doit servir de modèle pour la transformation des 25 autres quartiers de taudis qui forment une ceinture autour de la ville de Detroit.

2. Le Centre d'achat de Northland, également près de Detroit, constitue un nouvel élément de l'urbanisme moderne et répond aux besoins d'une population de 500.000 âmes. Ouvert au printemps 1954, il est visité chaque jour par 40.000 acheteurs environ. On y trouve un parc pour 8.600 voitures et un emplacement de réserve pour 3.000. Les livraisons sont effectuées par passages souterrains, tandis qu'une zone avec cours et arcades a été aménagée à l'usage exclusif des piétons. Les hommes d'affaires s'étonnent de constater qu'un centre aussi plaisant et attrayant puisse être en même temps un succès financier.

3. Le projet de Fort Worth, au Texas, prévoit le remaniement complet du quartier des affaires de cette cité de 500.000 habitants. Il est basé sur la constatation que les conditions actuelles ne suffiront plus, d'ici 1970, aux besoins d'une population (aussi bien humaine qu'automobile) en constante augmentation. Ce projet aura pour effet de transformer radicalement la fonction des rues, qui seront fermées au trafic des véhicules et réservées exclusivement aux piétons. A cet effet, on construira une ceinture de larges rues qui entoureront le centre de la ville et assureront un accès direct aux six grands garages; ceux-ci pourront contenir 60.000 autos et leurs toits seront utilisés comme terrains d'atterrissage pour hélicoptères. Quelques rues de faibles longueurs couriront au centre de la ville et seront réservées aux autobus et aux taxis. De ces rues — comme aussi des sorties des garages — on pourra se rendre à pied en quelques minutes à n'importe quel endroit du centre. Grâce à la disparition des autos du centre de la ville, on disposera d'une surface de rues représentant environ 440.000 mètres carrés pour la construction de nouveaux bâtiments et de parcs. On prévoit également l'aménagement d'un nouveau centre culturel, avec théâtres, salles de conférences, de concerts et d'expositions.

La transformation de nos villes exige plus que l'initiative d'hommes d'affaires aux idées progressistes. Nous avons besoin de lois plus efficaces sur l'expropriation, comme aussi d'une aide financière du gouvernement. Et surtout, nous avons besoin de la participation active d'artistes et de créateurs dans tous les

domaines, de manière à réaliser une œuvre esthétique qui soit digne de notre pays.

Stockholm — De l'habitation à l'urbanisme (pages 308—315)

L'interruption de toute activité dans le domaine de la construction, causée par la seconde guerre mondiale, donna aux Suédois l'occasion de juger de manière critique les plans d'habitation réalisés dans les faubourgs de Stockholm durant les années d'avant-guerre. On constata que ces colonies modernes n'étaient que des sortes de «villes-dortoirs», n'ayant aucune vie commerciale ou culturelle qui leur soit propre. De plus, la répétition des mêmes éléments de construction avait créé la monotonie et l'uniformité, au point où l'on put dire: «Nous avons un nouveau système d'urbanisme, mais pas de nouvel art urbaniste.» En face de l'accroissement inattendu de la population, il fallut répartir les habitants en cellules indépendantes de 10.000 personnes environ, situées dans un rayon de 10 à 15 km autour du centre de la ville et possédant chacune leurs propres emplacements de travail, comme aussi leurs propres institutions sociales et culturelles. Ainsi, les rangées de maisons et les grands bâtiments furent disposés autour de vastes espaces communautaires, étroitement incorporés à la nature: on commença à construire des villes, au lieu d'aménager des colonies.

Le plan général du «Grand Stockholm» s'inspire d'une «humanisation du but». On s'est efforcé de réaliser une sorte de progression, en créant des unités d'habitation de 500 à 700 personnes, des communautés voisines de 1000 à 3000 habitants, des communes de 7000 à 15.000 âmes, et enfin des quartiers ou même de nouvelles villes de 25.000 à 50.000 habitants.

On a tenté de rechercher la solution du problème «ville au lieu de colonie» dans la construction des cités de Vällingby et de Farsta, la première déjà achevée et la seconde en cours de réalisation. A Vällingby, un vaste emplacement a été affecté aux bâtiments industriels et commerciaux. Cette nouvelle ville possède sa propre vie, qui s'exprime dans les sentiments que les citoyens de Vällingby éprouvent pour leur nouvelle cité. «L'unité citadine et ses environs sont davantage une réalité psychologique qu'architecturale.»

On peut se demander si cette «humanisation» de la métropole sera couronnée de succès, si elle deviendra une réalité, une tradition. Les résultats obtenus font évidemment l'objet d'une constante critique, qui ne conduira cependant pas à un dogme architectural, mais qui permettra bien plutôt de mieux saisir les besoins actuels et vitaux du peuple suédois.

Cité-jardin Tapiola près de Helsinki (pages 316—320)

En 1918, Eliel Saarinen mit au point un plan pour la ville d'Helsinki dans lequel il prévoyait un certain nombre d'unités municipales indépendantes reliées entre elles, ainsi qu'au centre de la cité. Si ce projet avait été réalisé, Helsinki serait aujourd'hui l'une des villes les plus modernes du monde, mais son développement s'est fait dans une autre direction. En 1946, le prof. Meurmann a été chargé de préparer un plan de développement pour la municipalité d'Hagalund, dont la cité-jardin de Tapiola, située à 15 minutes d'autobus seulement du centre d'Helsinki, représente la première étape. On a envisagé une densité de 65 personnes à l'hectare. Tapiola comprend trois unités voisines séparées par de vastes parcs, avec un centre administratif, commercial et culturel pour une population totale de 30.000 habitants. Les bâtiments suivants seront édifiés autour d'un grand lac artificiel: théâtre, bibliothèque, église avec salles de réunion, école primaire, gymnase et quelques écoles professionnelles. La circulation automobile sera limitée à la périphérie et ne pénétrera pas dans le centre de la ville. Pour les unités d'habitation, on a choisi le système combiné de maisons familiales, d'habitations en rangées et d'immeubles de onze étages avec petits appartements. La cité comprendra des blanchisseries publiques, des saunas et des installations de divertissement. Une centrale thermique fournira la chaleur et l'énergie électrique. Ainsi, Tapiola ne deviendra pas une «cité-dortoirs», car un emplacement a été prévu pour les petites entreprises industrielles et artisanales, et une zone industrielle plus étendue sera aménagée par la suite à l'ouest de la ville.

Colonie Skoleparken à Gladsaxe près de Copenhague (pages 321—325)

Située sur un terrain de 100.000 m² à Gladsaxe, la colonie de Skoleparken comprend essentiellement des rangées d'habitations, ainsi que quelques maisons multifamiliales avec appartements de une à quatre pièces. Parmi les installations communautaires, on trouve une blanchisserie, une centrale de chauffage, un bureau d'assistance ménagère, un jardin d'enfants, une sauna, un bâtiment avec locaux de réunion, des ateliers, des garages, des magasins et un petit hôtel d'une dizaine de chambres. Les bâtiments sont disposés en trois rangées, entre lesquelles sont aménagées deux grandes pelouses reliées entre elles. La colonie comprend un total de 273 appartements, dont la plupart ont un accès direct à de petits jardins ou à des terrasses. Les murs des maisons sont construits en béton revêtu d'un crépi blanc, tandis que les toits sont en bois avec plaques d'asphalte. Toutes les boiseries exposées aux intempéries sont laissées à l'état brut et recouvertes d'une peinture résistant à l'action du soleil. Les murs des jardins sont exécutés en éléments de béton préfabriqués.

Comme toutes les colonies danoises conçues selon le programme de constructions sociales, Skoleparken reçoit de l'Etat une subvention qui couvre jusqu'à 97 pour cent des frais de construction. Les locataires bénéficient d'une réduction de loyer proportionnelle au nombre de leurs enfants.

Maisons pour le personnel d'une raffinerie d'huile australienne (pages 326—328)

Il s'agit de maisons à une famille destinées aux employés d'une raffinerie de pétrole. L'architecte a varié les plans de chacune d'entre elles, tout en maintenant la similitude de leur apparence extérieure, réalisant ainsi un ensemble solide et harmonieux. Pour des raisons d'économie, toutes les fenêtres, armoires et installations sanitaires ont été standardisées. Les murs extérieurs sont construits en briques blanches, avec certaines parties en couleurs claires. Les planchers sont exécutés en béton, avec revêtement d'asphalte ou de liège. Toutes les maisons sont pourvues d'un chauffage électrique par rayonnement encastré dans le plancher.

Maisons familiales à Halen près de Berne (pages 329—332)

La forêt de Bremgarten, au nord-ouest de Berne, constitue un emplacement magnifique pour l'établissement d'une communauté d'habitation, avec des services réguliers d'autobus qui assurent d'excellentes communications avec le centre de la ville. Le village de Halen se compose de 66 habitations familiales alignées sur deux terrasses superposées, de sorte que l'on peut jouir, de chaque maison, d'une vue dégagée sur l'Aar, sur la forêt et sur les Alpes lointaines. Cette disposition présente en outre l'avantage de préserver l'intimité de chaque famille, en lui épargnant le bruit et la vue de ses voisins. Les installations communes comprennent une piscine, un terrain de sport, un garage avec poste d'essence, une blanchisserie automatique, une centrale de chauffage et un système de distribution d'électricité et d'eau chaude avec compteurs individuels. Sur la place centrale, on trouve un magasin d'alimentation et un café.

Les habitations sont de deux types, soit de 9 et de 12 m de long, avec plusieurs variantes pour chaque type. En général, chaque maison comprend trois étages: un entresol au niveau de la rue, avec les pièces d'habitation; un étage supérieur, avec les chambres à coucher; et enfin un rez-de-chaussée qui donne sur le jardin, avec une chambre et un atelier ou une salle de jeu. Une pergola et un séjour couvert sont aménagés dans le jardin. Dans la rangée nord, on accède de la rue à chaque maison par un petit patio isolé.

En plus de sa maison, chaque propriétaire acquiert une part de 1/66 sur les installations communautaires — rues, chemins, chauffage central, piscine, etc., ainsi qu'un droit de location pour un emplacement au garage commun. Le magasin d'alimentation et le café sont des entreprises indépendantes.