

Zeitschrift:	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Herausgeber:	Société de communication de l'habitat social
Band:	37 (1965)
Heft:	4
Artikel:	Une réalisation finlandaise modèle : Lövö Lehtisaari
Autor:	Kivinen, Olli
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-125776

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: 21.02.2026

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

Une réalisation finlandaise modèle : Lövö Lehtisaari

par Olli Kivinen, architecte SAFA

29

Introduction

Pendant des siècles, Lövö fit partie de la commune d'Helsinki. Par décision du gouvernement central, un comité fut créé pour le remaniement foncier du terrain, comme celui fait pour la commune de Malm. A part ce comité, le Conseil paroissial d'Helsinki (8 juin 1956) et le Conseil paroissial de la commune d'Helsinge (9 mai 1956) ont constitué un deuxième comité pour examiner les diverses possibilités d'aménagement de l'île de Lövö. C'est ce comité qui m'a chargé d'étudier un projet.

Les membres du comité furent: Eino Siron, juge suppléant au tribunal, qui depuis le 25 octobre 1956 fut remplacé par le chef de section Olavi Siitonon; Martti Pihkala, directeur, remplacé le 20 décembre 1958 par le doyen Arvo Liesmaa, et le premier juré Fritiof Winberg, lesquels représentaient la commune d'Helsinge; ensuite, Tor Stark, directeur de banque, remplacé depuis 1957 par Heikki Hintsala, ingénieur, remplacé depuis 1958 par Kaarlo Pettinen, économiste; Otto-L. Meurman, professeur, et Lauri Huovinen, docteur en philosophie, ceux-ci représentant la Municipalité d'Helsinki. MM. Tor Stark, Fritiof Winberg et Olavi Siitonon furent présidents du comité, Bo Therman, juge suppléant, secrétaire.

Maintenant que le travail d'élaboration du projet est terminé et que le résultat en est publié, j'aimerais remercier les administrateurs pour la confiance qu'ils m'ont accordée, ainsi que les membres du Comité de Lövö pour l'encouragement prodigué quant à la mise au point de ce travail.

Situation actuelle

Les conditions du sol à Lövö sont favorables à la réalisation d'un plan d'urbanisme. Il existe encore sur l'île quelques anciennes maisons d'habitation avec dépendances et granges en bois, le tout tombant en ruine. Quelques maisons seulement sont utilisées durant toute l'année. Par rapport à l'intérêt de toute la région, ces maisons sont de peu d'importance.

Le nord de Lövö est traversé par une nouvelle autoroute (Otnäsvägen) faisant partie d'un circuit desservant d'autres parties de la ville d'Helsinki (Otnäs, Granö, Munksnäs). Il n'y aura qu'une seule jonction pour Lövö. La largeur de la route, y compris sa zone de sécurité, est de 50 m. Le tunnel qui est déjà construit vers la rive est de l'île assure le passage des piétons. Si cela se révérait nécessaire, un deuxième tunnel pourrait être cons-

truit au centre de l'île pour établir la liaison entre le nord et le centre commercial.

En plus, Lövö est traversé du nord au sud par la route Smedjeholmsvägen sur laquelle débouchent des chemins peu carrossables. Les chemins existants, qui suivent agréablement la topographie du terrain, sont trop étroits, mouvementés et de mauvais fond pour la circulation automobile, mais leurs tracés peuvent être gardés pour sauvegarder le caractère actuel de l'île.

Paysage et possibilités de bâtir

Lövö a une surface d'environ 50 ha. dont 19 se trouvent en dessous de la courbe de 3 m., ce qui signifie des difficultés pour les canalisations. Il y a, au centre de l'île, 7 à 8 ha. de terrain composé de pentes raides et plus douces mais exposées au nord. L'autoroute (Otnäsvägen) avec sa zone de sécurité occupe environ 3 ha., ce qui fait que 22 ha. seulement de la surface totale restent utilisables pour l'habitation.

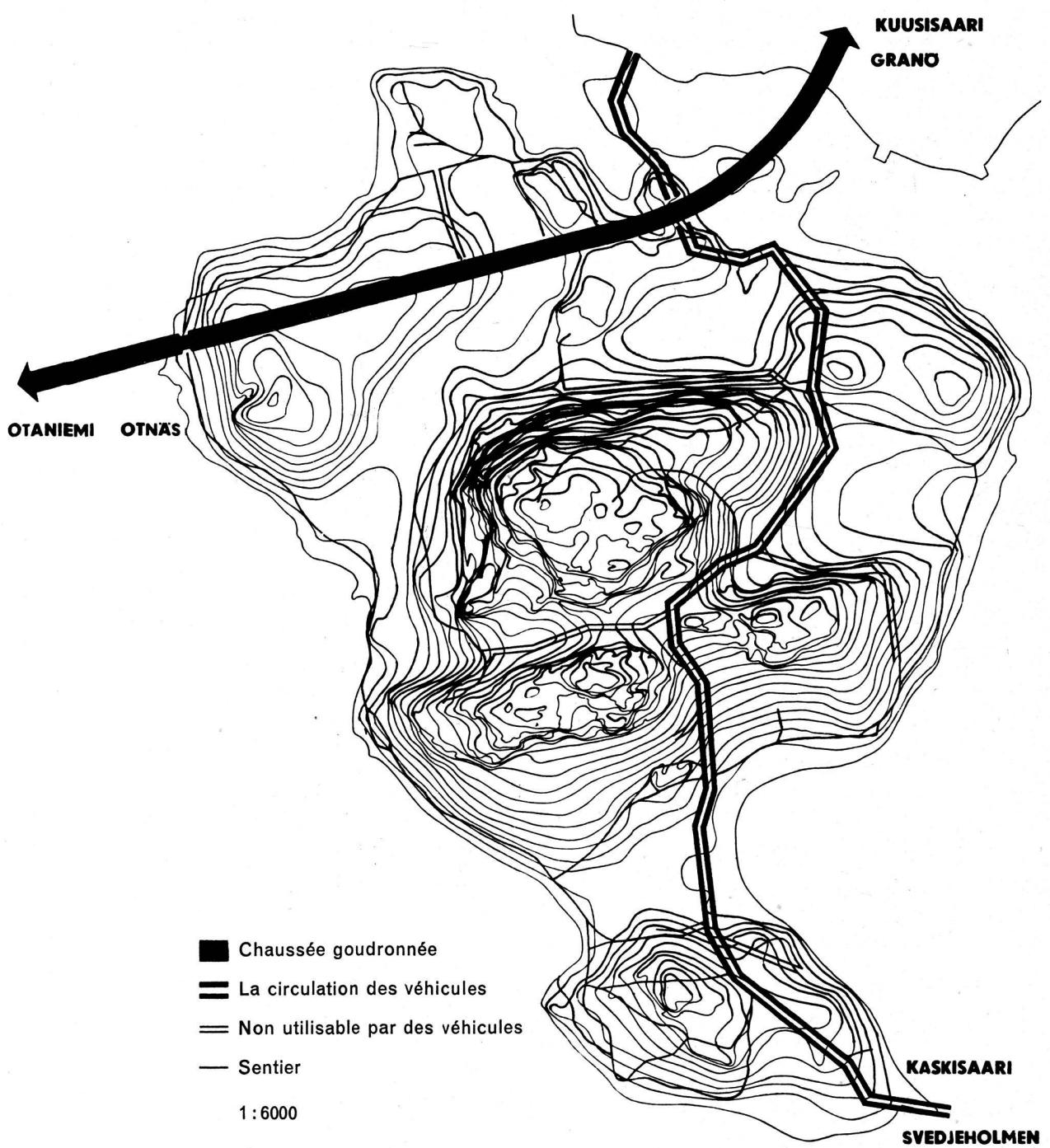
Le caractère du paysage est clairement divisé en deux catégories: un terrain vivement accidenté et un autre très plat. Le paysage de l'île est typique pour le genre d'habitation centralisée. Des zones convenables pour l'habitation sont dispersées partout dans un terrain difficile, ce qui fait que les travaux de routes et de canalisations deviennent coûteux. Une habitation centralisée est donc préférable.

Malgré la proximité de la capitale, Lövö a gardé son caractère de parc naturel. Cela exige un traitement discret dans l'expression urbanistique. Il faudra spécialement sauvegarder les beaux arbres. Deux groupes d'arbres qui étaient auparavant classés comme éléments naturels à protéger, le sont maintenant tout à fait. Un groupe se trouve près de la rive ouest, au bord d'une prairie; il comporte, entre autres, un pin d'une circonférence d'à peu près 3 m. Dans la cour de la colonie de vacances, au sud de l'île, se trouve un groupe de trois érables dont un possède un des plus épais troncs de la capitale. Les deux tombes préhistoriques de Lövö sont naturellement conservées. L'état naturel des environs est en plus protégé et les bâtiments sont groupés de telle manière que la vue sur la mer n'est pas obstruée.

Les rives restent dans l'état existant et sont disponibles pour l'usage en commun. Les plages convenables du nord de l'île sont aménagées en port pour petite batellerie. Il n'existera pas d'établissement de bain spécialement conçu.

Le relief

30



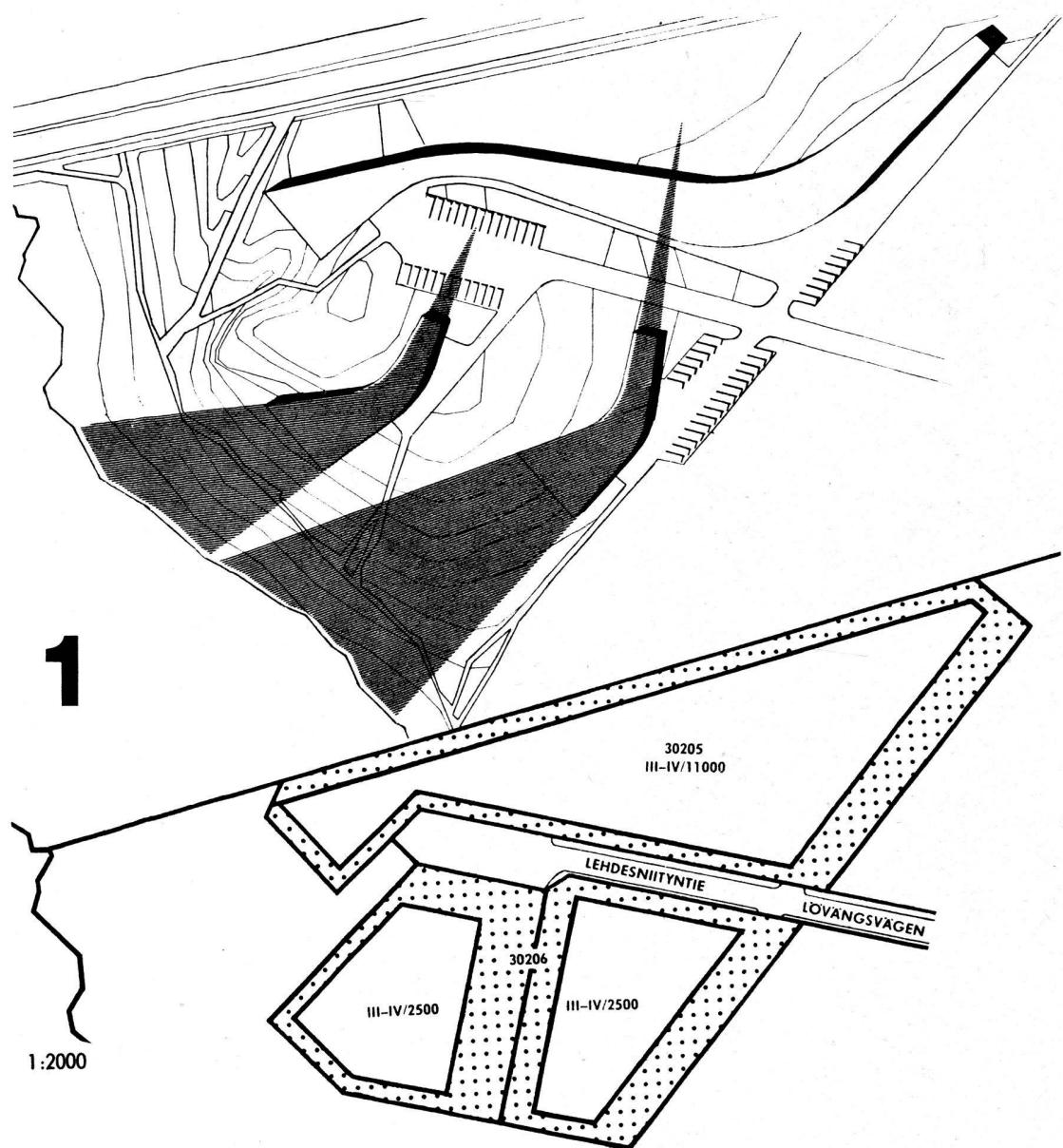
Le parti architectural: les six quartiers

31



Quartier 1 Le plan masse et sa légalisation

32

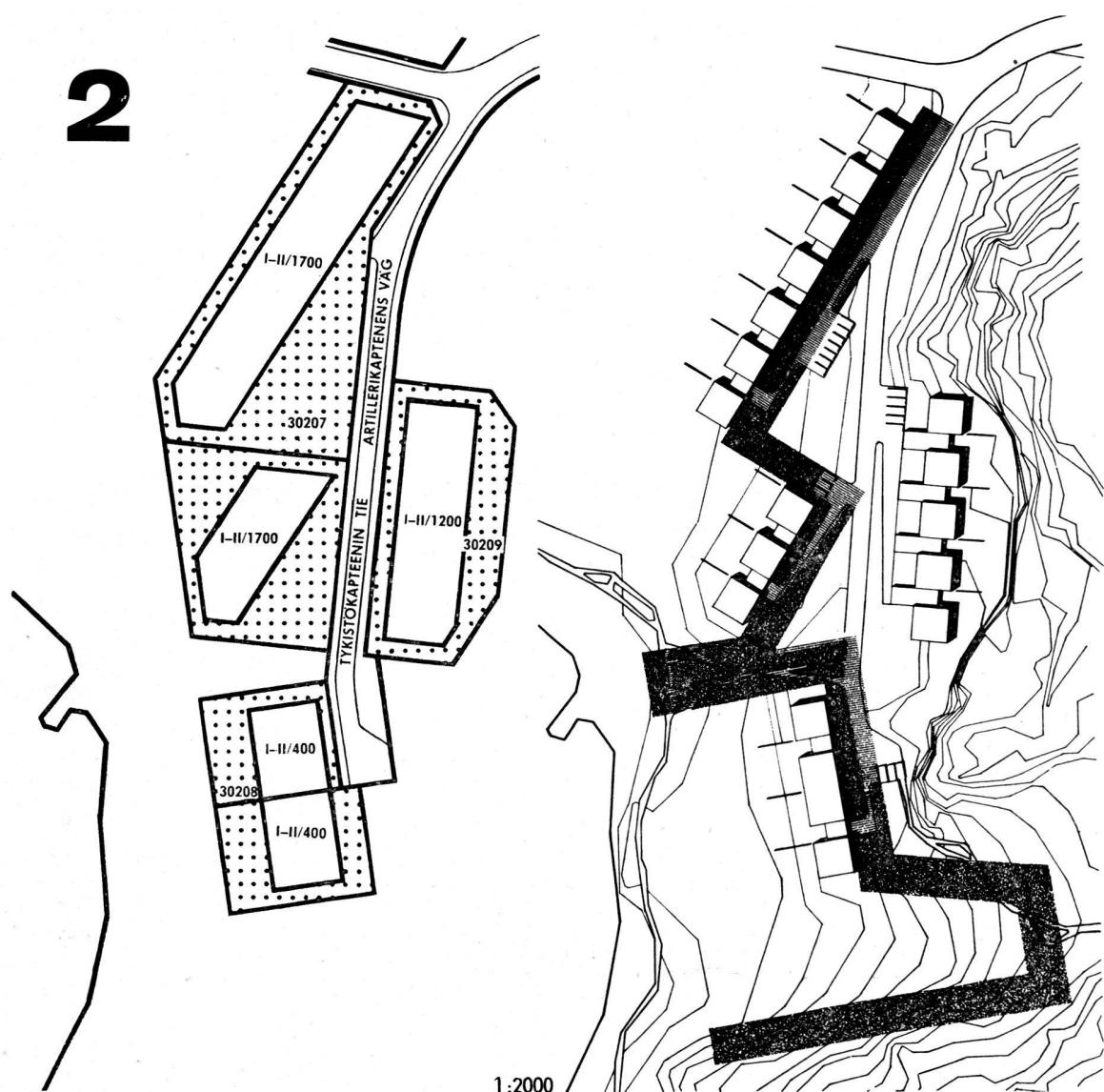


Surface de quartier		Terrain à bâtrir		Nombre d'habitants		Nombre de voitures	
30205	8 800 m ²	30205	11 000 m ²	30205	550	30205	73
30206	7 600 m ²	30206	5 000 m ²	30206	250	30206	33
16 400 m ²		16 000 m ²		800		106	

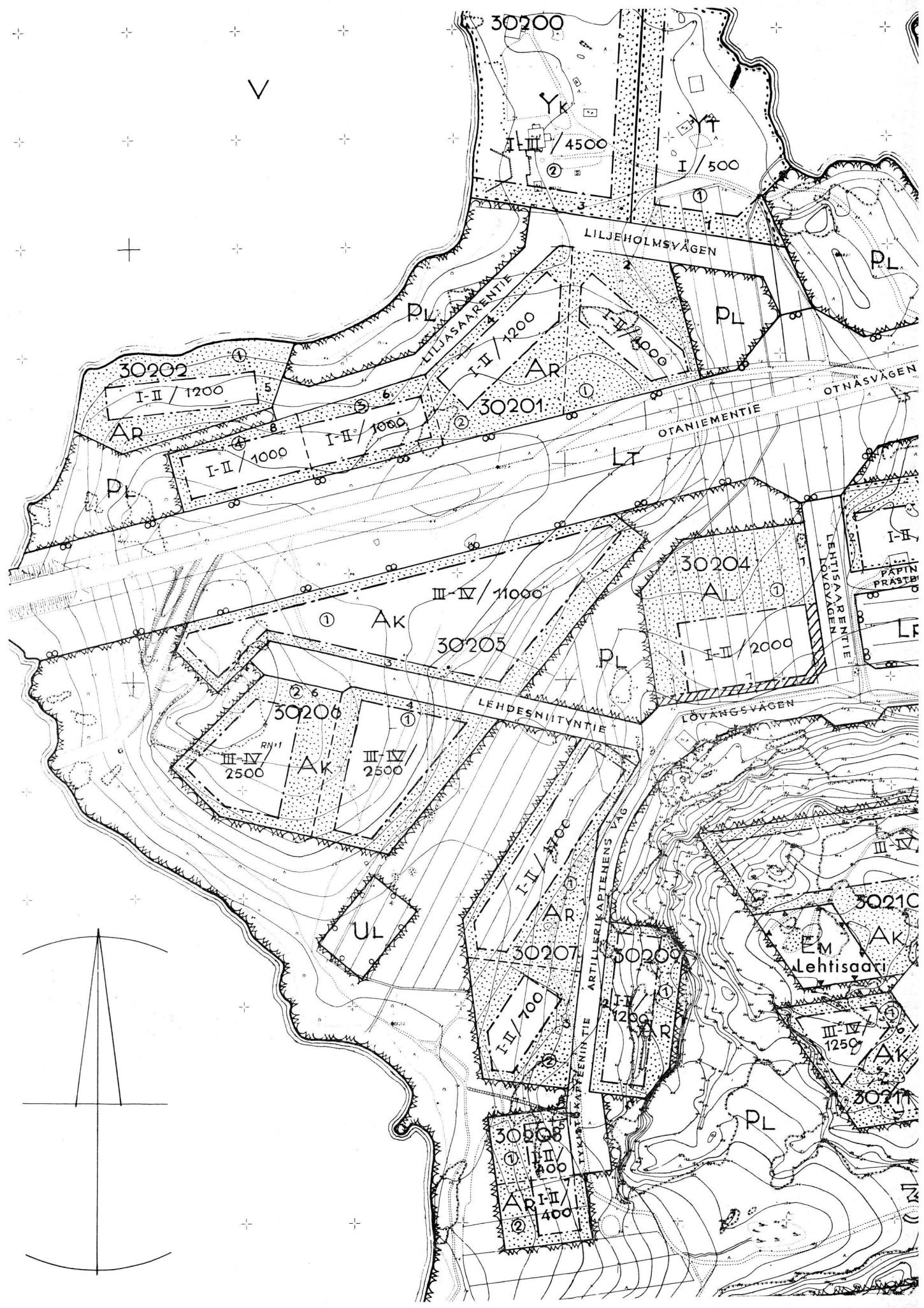
Quartier 2

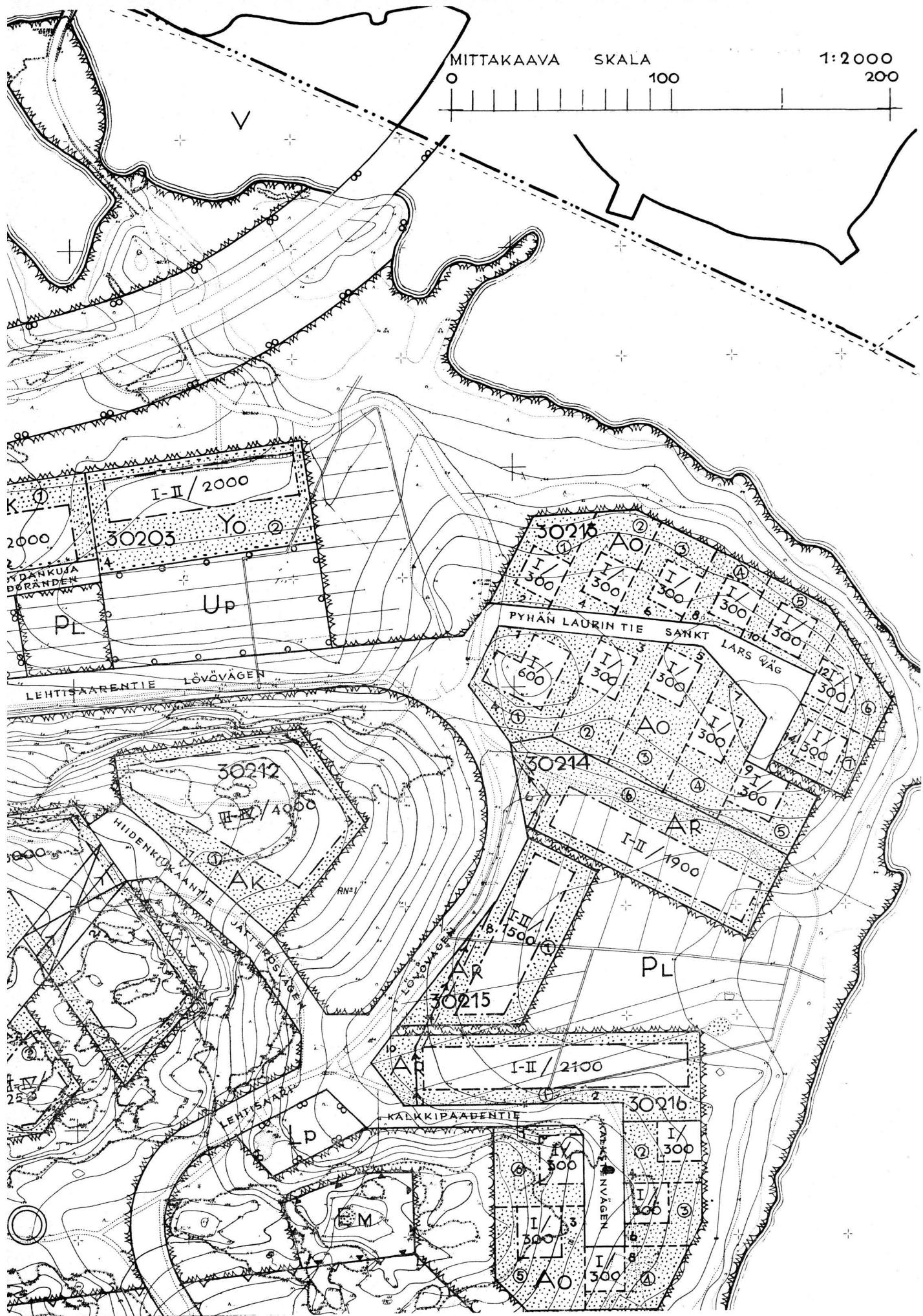
Le plan masse et sa légalisation

33



<i>Surface de quartier</i>	<i>Terrain à bâtrir</i>	<i>Nombre d'habitants</i>	<i>Nombre de voitures</i>
30207 7 400 m ²	30207 2 400 m ²	30207 120	30207 16
30208 2 600 m ²	30208 800 m ²	30208 40	30208 5
30209 2 800 m ²	30209 1 200 m ²	30209 60	30209 8
<hr/>		220	<hr/>
12 800 m ²			29
<hr/>			





Plan général d'aménagement

Légendes des pages 34 et 35

- — — — Ligne 3 m. au-dehors de la limite fixe
- — — Limite de quartier
- — — Limite de lotissement
- — — Alignement de bâtiments soumis aux règlements d'Etat sur la construction

OTNÄSVÄGEN Noms de route

30

Numéro de partie de la ville

30207

Numéro de quartier

②

Numéro de lotissement

5

Numéro d'adresse

I / 300

Limite de construction avec chiffre romain indiquant le nombre d'étages, chiffre arabe la surface maximale au mètre carré de plancher construit.

Dans les immeubles administratifs et commerciaux il n'est permis par bâtiment que trois appartements au maximum pour les employés de l'administration et le concierge.

Dans les immeubles commerciaux, seuls les appartements pour les concierges sont admis.

Sur les lotissements où il est permis une surface de plancher construit de plus de 4000 m², on peut admettre la construction d'immeubles commerciaux ayant une surface de plancher construit ne dépassant pas 4000 m².

Dans la zone de récréation et promenade, des immeubles d'utilité publique ne dépassant pas deux étages peuvent être construits; la surface de plancher construit est de 1 m² par chaque 50 m² de ladite zone.

Pour les immeubles d'habitation et commerciaux, les places de parking doivent être réservées. On compte 1 voiture par 150 m² de plancher construit pour l'habitation et 1 voiture par 50 m² de plancher construit pour le commerce.

Les clôtures sur les lotissements sont interdites, sauf pour les maisons familiales et les maisons à mur mitoyen.

Les maisons familiales abritant au maximum deux familles dont les murs sont construits sur les limites de propriété voisine doivent être traitées en façades fermées. Si ces maisons ne sont pas construites sur cette limite, elles doivent se trouver à une distance de 2 m. de la propriété voisine. Dans ce cas on peut admettre les fenêtres du côté de la propriété voisine.

Par décision de l'Etat, tous les bâtiments doivent respecter les conditions imposées par l'assurance incendie.

Règlement d'Etat

YK

Zone prévue pour l'église et l'activité de la paroisse

Yo

Zone pour les bâtiments scolaires

YT

Zone pour l'industrie communale

AL

Zone pour le centre commercial

AK

Zone pour les bâtiments à plusieurs étages

AP

Zone pour les maisons à mur mitoyen et dépendance accouplée

Ao

Zone d'habitation familiale pour un maximum de deux familles

LT

Route de transit avec zone de sécurité

LP

Parking

EM

Monuments préhistoriques

UP

Terrain de sports

UL

Place de jeux

PL

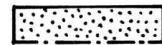
Parc

R

Promenade et récréation

V

Bassin



Surface de lotissement caractérisée par l'interdiction de bâtrir



Surface de lotissement pour piétons



Surface de lotissement réservée pour un passage public. Dans ce bâtiment, on doit réserver la place pour un passage de 7 m. de largeur et de 3 m. 50 de hauteur



Surface de lotissement réservée pour canalisation publique

Plan

Dans le plan d'extension de la ville d'Helsinki, Lövö se situait tout d'abord dans une zone de verdure (parc public et récréation). Les communautés voisines avaient également besoin d'une grande partie de l'île comme zone verte. Mais le développement de ces communautés demandait une extension future à Lövö. Cela provoquait des négociations avec la ville d'Helsinki où un compromis avait été trouvé entre la surface à bâtir et les zones vertes à garder.

Selon ce compromis, Lövö devait avoir la même densité de surface construite qu'à Granö; c'est-à-dire un bâtiment de deux étages, où la surface totale de plancher construit n'excéderait pas le quart de la surface du terrain. La surface construite est approximativement la moitié de la surface totale du terrain; d'où un coefficient d'exploitation du sol $e = 0.125$ pour Granö entier (surface totale de plancher construit par la surface totale). Ce qui veut dire qu'à Lövö, la surface totale de plancher construit devrait être de 65 000 m².

On a déjà expliqué les facteurs conduisant vers une solution d'habitation centralisée. La nécessité de conserver Lövö comme zone verte favorise le parti d'habitation centralisée (la nature autour des immeubles).

Dans le projet définitif, Lövö est divisé en deux parties distinctes. Le sud est réservé pour la zone de récréation tandis que le nord est utilisé pour l'habitation. Les bâtiments sont groupés de part et d'autre de l'autoroute. Le tableau de la page 42 indique les coefficients d'utilisation du sol.

Les bâtiments au nord sont placés dans des groupes assez compacts qui accentuent le caractère du paysage. Sur la colline la plus haute, où se trouve une des deux tombes préhistoriques, il est tout naturel de trouver des bâtiments à plusieurs étages. Le nombre d'étages n'est que de trois et le bâtiment se présente comme une longue courbe basse qui entoure la colline et accentue ainsi ce point haut d'où l'on jouit d'une vue étendue sur la mer.

L'autre groupe d'immeubles de plusieurs étages se trouve entre l'autoroute et la prairie sur une colline basse, couverte de forêts. Une surface totale de plancher construit de 60% ou 34 000 m² a été réservée pour des immeubles à plusieurs étages.

Deux groupes de maisons familiales seulement ont été projetés vers la rive est de l'île; il y a, pour bâtir, en tout 18 parcelles. La surface à bâtir sur ces parcelles est très

grande, c'est-à-dire 300 m²; ce qui veut dire que ces villas seront plus luxueuses.

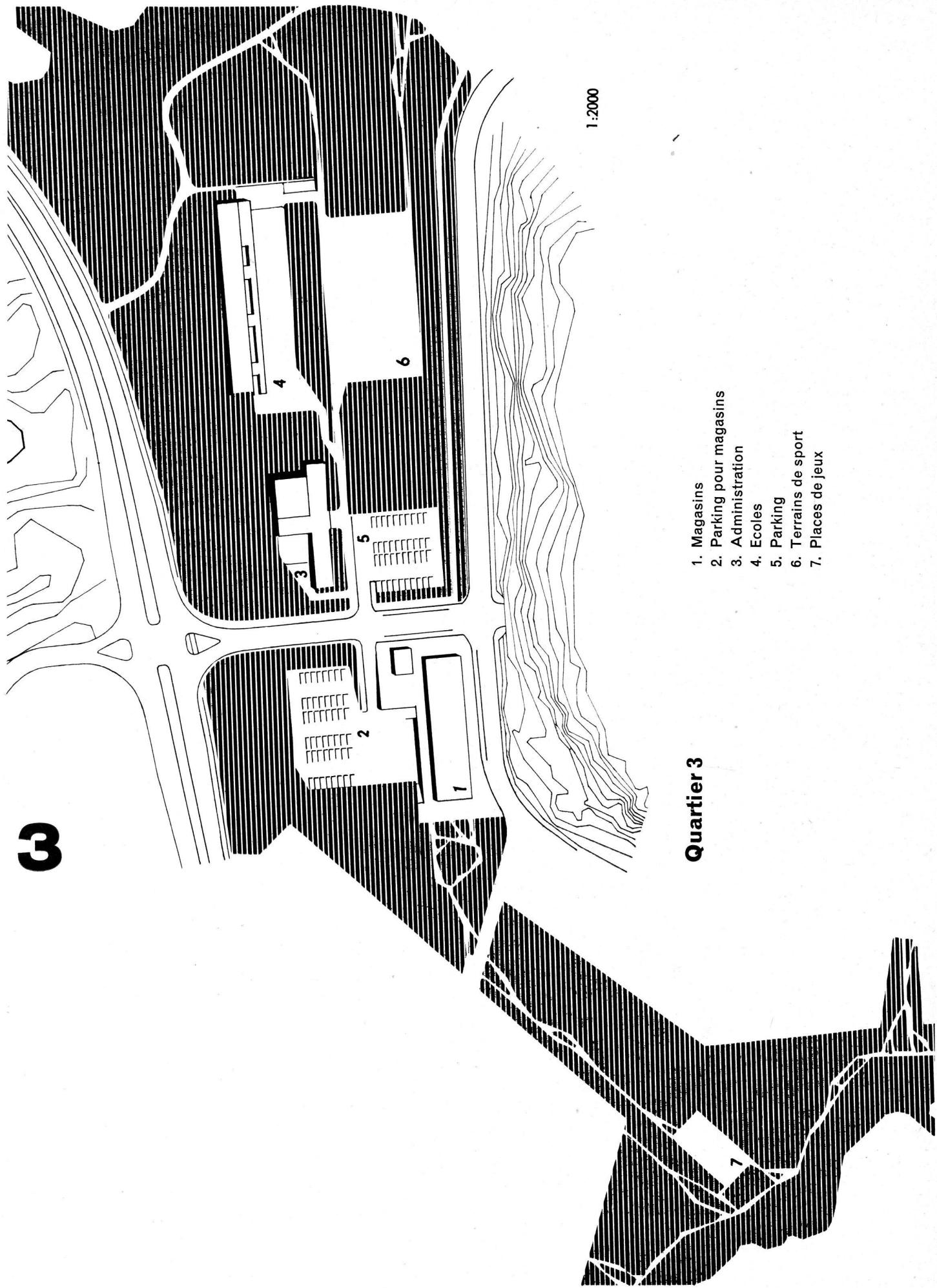
Les maisons à mur mitoyen sont situées dans trois endroits. Deux groupes se trouvent au sud de l'autoroute, le long de la prairie, orientés vers la forêt. A l'ouest, les prairies entourées de végétation offrent une excellente protection pour les maisons à mur mitoyen, d'où l'on a sur la baie et la mer une vue cadrée par une zone d'arbustes.

Les bâtiments pour l'équipement collectif (école, maison communale, centre commercial, parcs à voitures et terrains de jeux) se trouvent au sud de l'autoroute suivant les contours de la prairie traversant l'île. Il est prévu, au nord de l'autoroute, un emplacement pour un bâtiment administratif ainsi que pour une station d'épuration.

Les bâtiments communautaires prévus dans les zones de récréation doivent être durables. La surface de terrain pour ces constructions est de 2800 m².

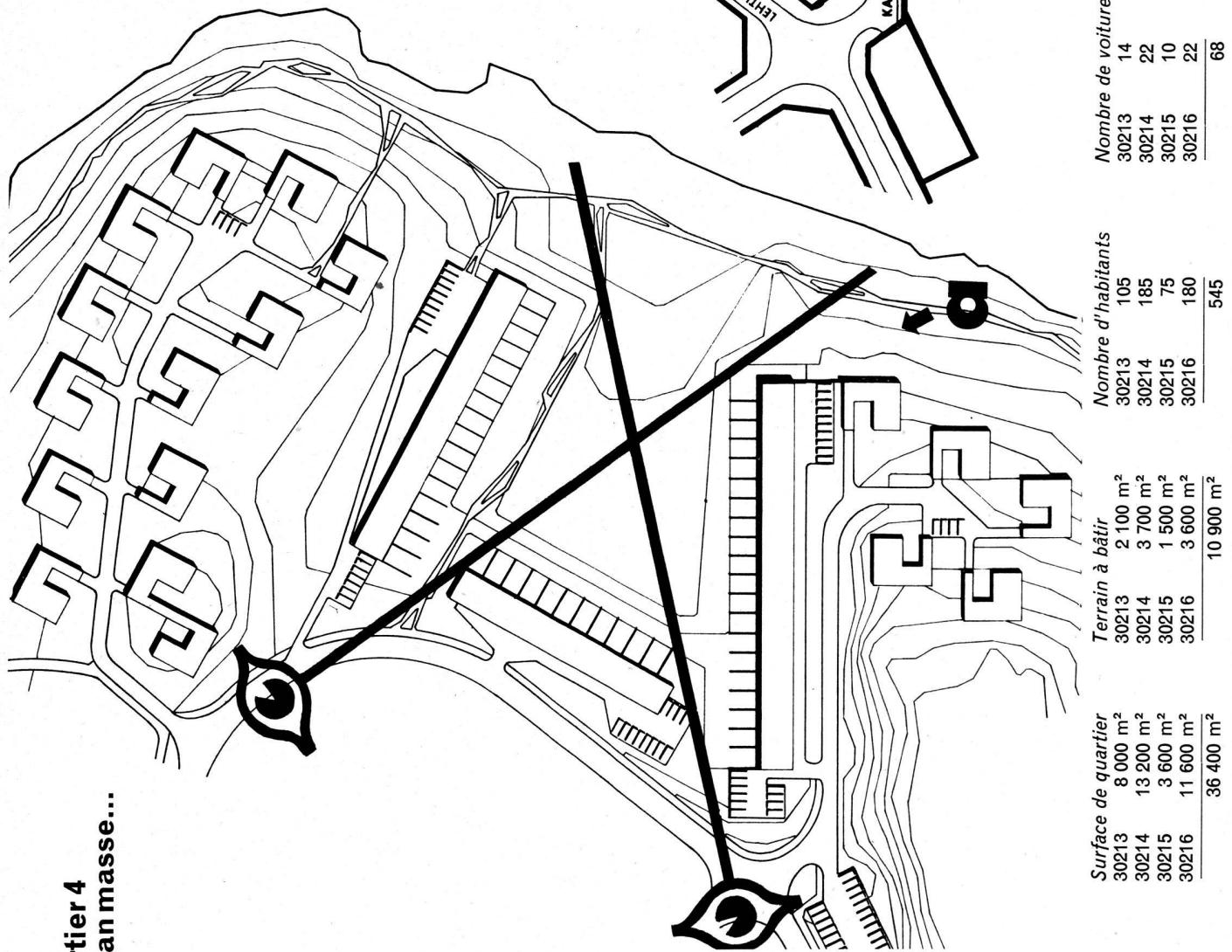
Il faut mentionner encore les motifs qui nous ont poussés à choisir la forme des immeubles à plusieurs étages. Nous avons décrit déjà la différence frappante dans le caractère du paysage aux endroits où se trouvent les deux groupes d'immeubles; un des endroits se compose de vastes prairies plates, tandis que l'autre de collines arides exposées aux vents maritimes. Les deux endroits exigent des formes d'architecture plus expressives et plus vigoureuses que celles exprimées par le rectangle. La forme qui est choisie enrichit le premier endroit, caractérisé par sa monotonie, et répond aux formes puissantes de la nature du deuxième.

La variation de largeur dans la masse du bâtiment permet de varier les types d'appartements. De l'endroit le plus étroit, où se trouvent des appartements d'une pièce orientés d'un seul côté, le bâtiment se poursuit par l'appartement de deux pièces, puis par deux logements desservis par une cage d'escalier extérieure; à l'endroit le plus large se trouvent des cages d'escalier centrales éclairées par le haut.

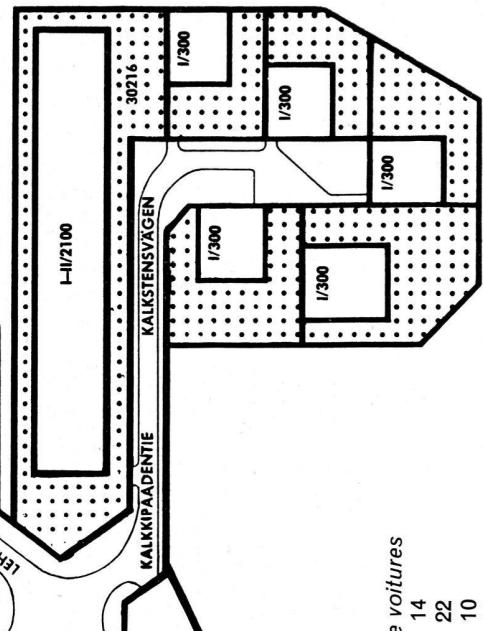


Quartier 4 Le plan masse...

4



... et sa légalisation

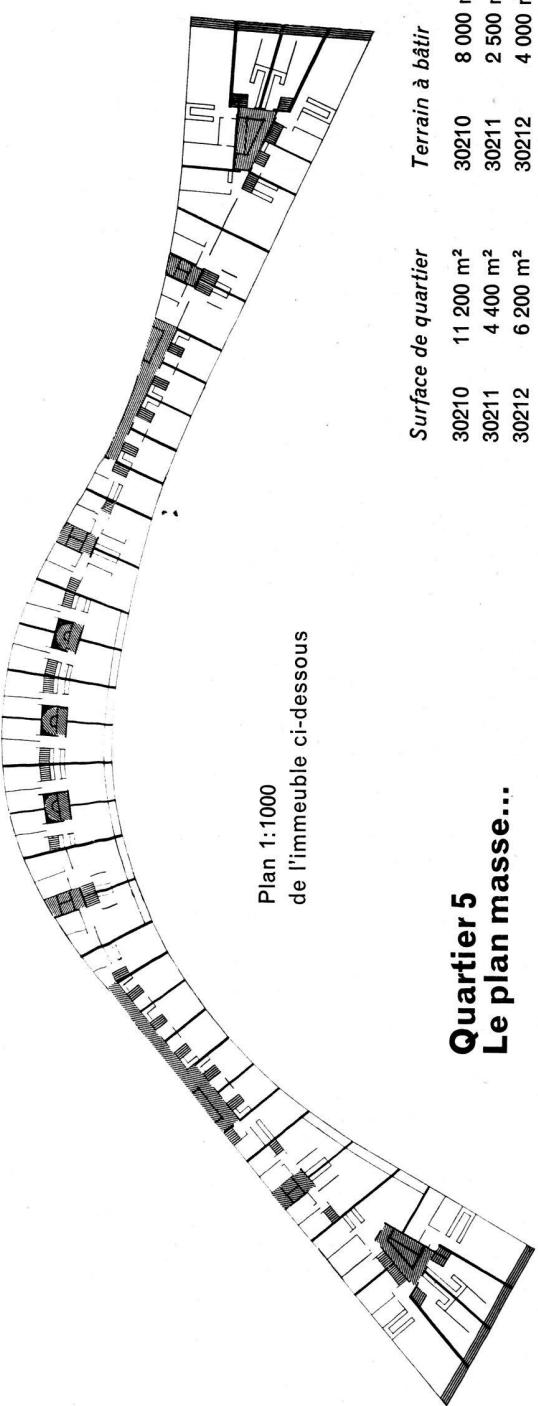


1:2000

	Nombre de voitures
30213	14
30214	22
30215	10
30216	22
	68

	Nombre d'habitants
30213	105
30214	185
30215	75
30216	180
	545

	Terrain à bâtrir
30213	2 100 m ²
30214	3 700 m ²
30215	1 500 m ²
30216	3 600 m ²
	10 900 m ²

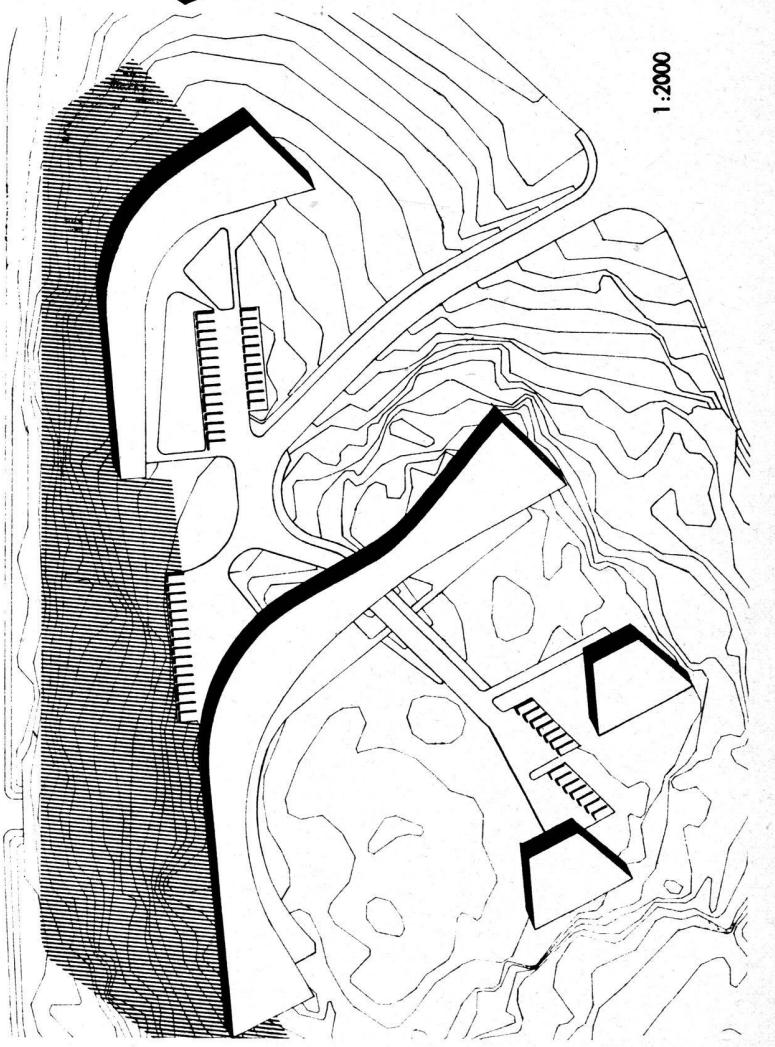


Quartier 5 Le plan masse...

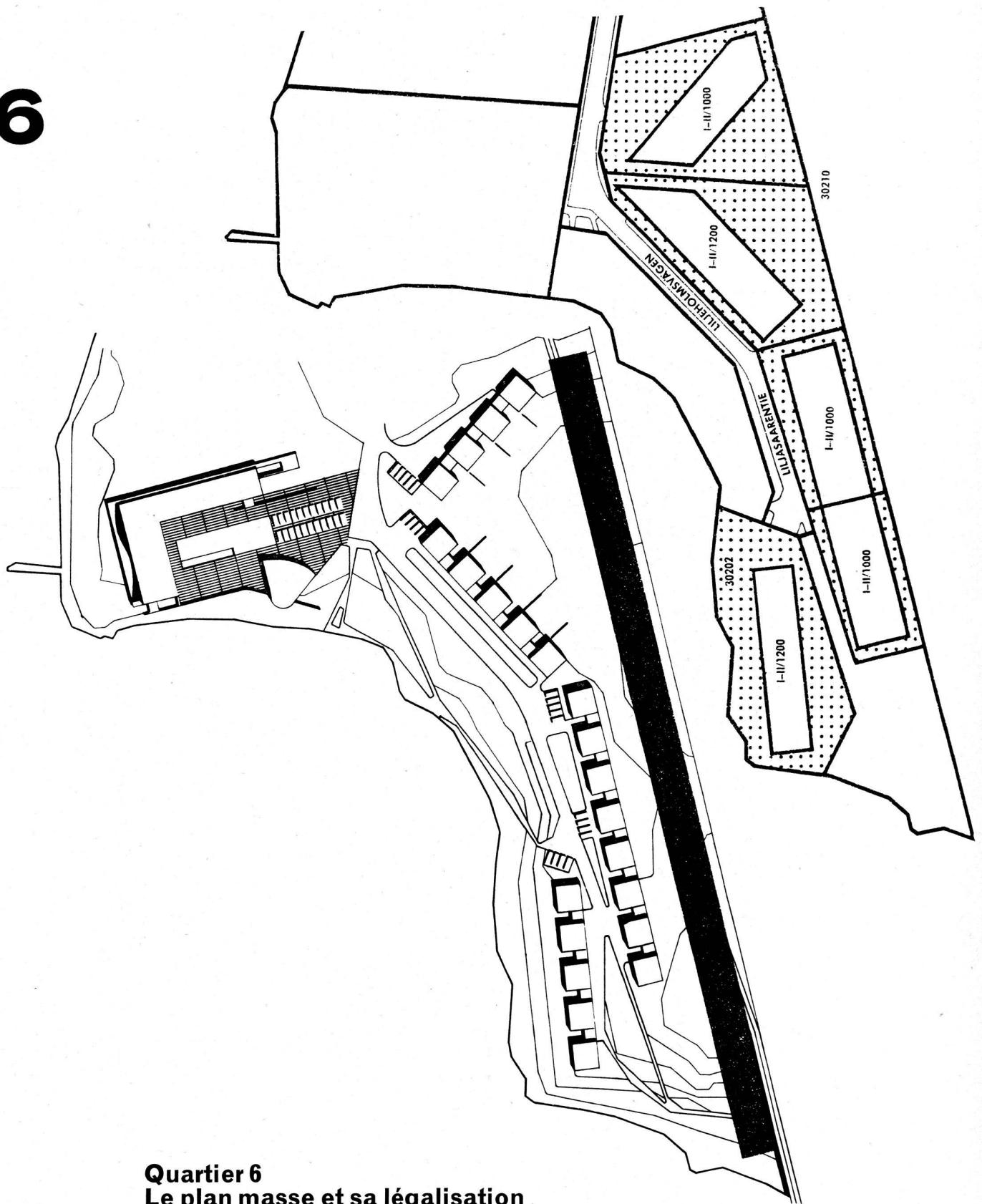
Surface de quartier	Terrain à bâtir	Nombre d'habitants	Nombre de voitures
30210	11 200 m ²	30210	400
30211	4 400 m ²	30211	125
30212	6 200 m ²	30212	200
	21 800 m²		725

Surface de quartier	Terrain à bâtir	Nombre d'habitants	Nombre de voitures
III-I/4000		30210	53
III-II/8000		30211	17
III-IV/1250		30212	26
	21 800 m²		96

... et sa légalisation



6



Quartier 6

Le plan masse et sa légalisation

<i>Surface de quartier</i>	<i>Terrain à bâtir</i>	<i>Nombre d'habitants</i>	<i>Nombre de voitures</i>
30201 11 000 m ²	30201 4 200 m ²	30201 210	30201 28
30202 3 600 m ²	30202 1 200 m ²	30202 60	30202 8
<hr/> 14 600 m ²	<hr/> 5 400 m ²	<hr/> 270	<hr/> 36

RÉSUMÉ

Occupation du sol

1. Quartier

Surface de terrain pour bâtiments publics	(4)	22 200 m ²
Surface de terrain pour immeubles à plusieurs étages	(7)	38 200 m ²
Surface de terrain pour maisons à mur mitoyen (13)		41 200 m ²
Surface de terrain pour maisons de deux familles au maximum	(17)	22 600 m ²
Surface de terrain pour bâtiments commerciaux	(1)	5 800 m ² 130 000 m ² (25,8 %)

2. Routes

Surface de route pour circulation rapide avec zone de sécurité	33 800 m ²
Parking	2 800 m ²
Surface des routes	36 500 m ²
Espaces libres	2 000 m ²
	75 100 m ² (14,7 %)

3. Espaces verts

Monuments préhistoriques	152 600 m ²
Parcs (interdiction de bâti)	3 600 m ²
Promenades et récréation	138 000 m ²
Sport et places de jeux	5 800 m ²
	300 000 m ² (59,5 %)
	505 100 m ² (100 %)

Terrain à bâti

Surface de plancher construit/habitant = 20 m²

Bâtiments publics	9 000 m ²	—
Centre commercial	2 000 m ²	—
Bâtiments à plusieurs niveaux	30 500 m ²	1525 (60 %)
Maisons à mur mitoyen ordre contigu	15 300 m ²	765 (30 %)
Maisons pour 1 ou 2 familles	5 400 m ²	270 (10 %)
Bâtiments dans surface de récréation et terrain de sport	2 800 m ²	—
	65 000 m ²	2560

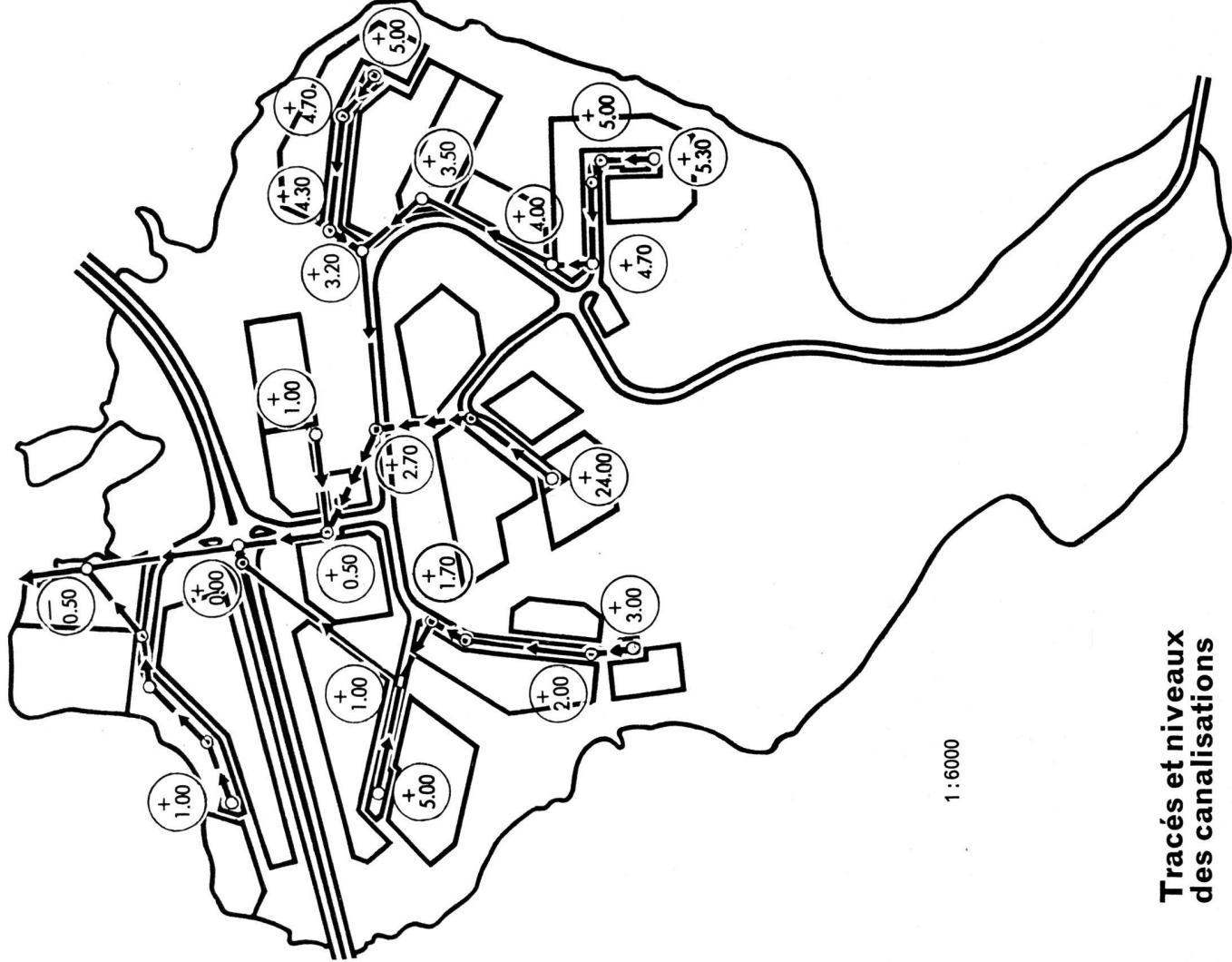
Coefficient d'utilisation du sol pour emplacement

Pour bâtiments de plusieurs étages	et = 0,80
Pour maisons à mur mitoyen	et = 0,38
Pour maisons de 1 ou 2 familles	et = 0,24
Coefficient moyen d'utilisation du sol	et = 0,40

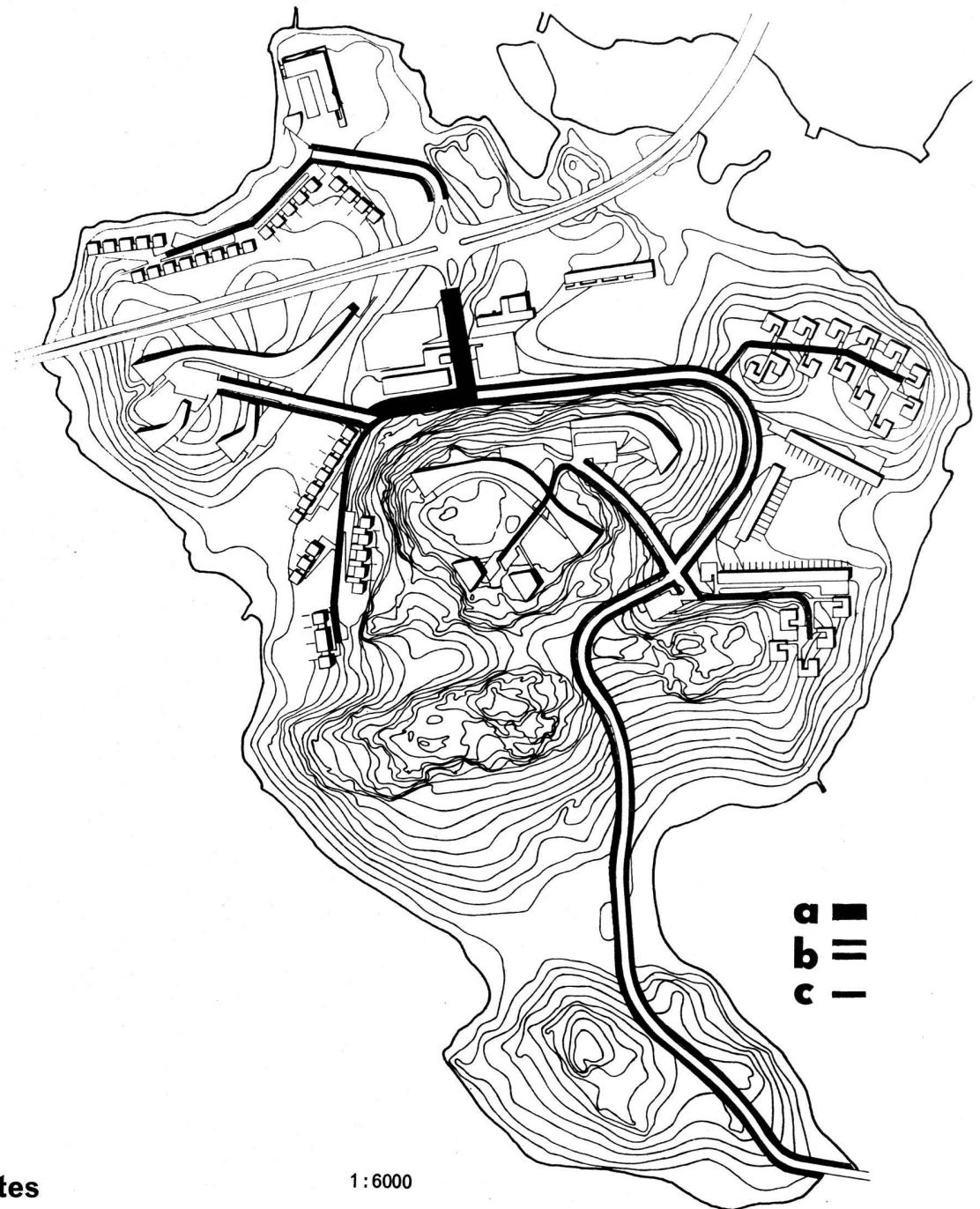
Chiffre d'exploitation pour la surface totale

Surface de plancher construit	e = 0,125
Parc par habitant (sauf zone de promenade et récréation)	59,6 m ²
Terrain de sport par habitant	2,3 m ²

1 : 6000



**Tracés et niveaux
des canalisations**



Les routes

1:6000

a

—
• 2.5 • 2.5 • 9.0 • 2.5 • 2.5 •
19

b

—
• • 7.0 • 2.5 •
15...18

c

—
• • 5.5 • •
10

Profils des routes
Cotes des longueurs
Cotes des hauteurs

1:2000
1:2000

Les abris

Une loi de protection exige des abris PA dans les bâtiments d'au moins 3000 m³. Plusieurs bâtiments à Lövö ne sont donc pas touchés par ce règlement; d'autres, dépassant cette limite, se trouvent malheureusement sur un terrain plat, ce qui demanderait des abris coûteux. Pour cette raison, les abris ont été creusés dans les montagnes et localisés en quelques endroits différents; ce système semble être le plus intéressant pour Lövö. Les abris, même pour la plupart des immeubles qui ne sont pas réglementés, se trouvent dans un rayon de 150 m. comptés depuis les entrées, ce qui est prescrit par les autorités. L'entrée principale du plus grand abri est placée au début de Lövövägen pour que celui-ci puisse être utilisé comme garage en temps de paix. L'abri-garage empêche la dégradation du paysage due à la dispersion des voitures.