

Résumés

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 11

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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

Préface (page 369)

La ville de Zurich compte aujourd'hui à peu près 430.000 habitants, répartis dans 136.000 logements. L'augmentation moyenne de la population est d'environ 5000 personnes par an. On comprend donc qu'une telle cité pose des problèmes nombreux et variés. Celui de la circulation a pris une telle ampleur que les mesures de police sont insuffisantes à elles seules pour y faire face. Comment réglementer la circulation? Faut-il maintenir les tramways et les autobus? Ou au contraire construire un métro? La question des logements soulève aussi un sérieux problème. De graves lacunes existent encore dans ce domaine, notamment en ce qui concerne les logements bon marché. Remercions donc la rédaction de «Construction + Habitation» d'avoir consacré un de ses numéros à notre ville, et souhaitons que les articles qui suivent nous apportent d'intéressantes suggestions pour nous aider à résoudre nos problèmes.

Zurich demain (pages 370—372)

Celui qui s'occupe de l'évolution urbanistique de Zurich et de ses communes avoisinantes ne peut manquer d'envisager l'avenir avec une certaine inquiétude. Le centre de la cité s'étend de plus en plus, l'industrie prend possession de tous les emplacements libres, et les nouveaux immeubles qui s'élevaient dans le centre — comme aussi les exigences de la circulation — réduisent toujours plus les terrains disponibles pour la construction de logements bon marché. Il est à peine nécessaire de préciser les inconvénients de ce développement livré ainsi au hasard. Il en résulte une ville informe, poussant comme un champignon et caractérisée par de mauvaises communications, par un manque de coordination des services publics, etc.

Cette évolution comporte néanmoins quelques facteurs positifs: comme centre d'achats et siège de grandes maisons de commerce internationales, Zurich possède une solidité financière beaucoup plus grande que ne pourrait le laisser supposer le chiffre relativement faible de sa population. Il n'en reste pas moins que la ville se trouvera prochainement devant la nécessité de créer de nouvelles colonies d'habitation. Mais la réalisation de ces projets ne doit pas être laissée au hasard. Il faut éviter à tout prix la dispersion des constructions, et créer au contraire de grandes colonies indépendantes, disposant de leurs propres centres d'achats et reliées par de rapides communications au centre de la cité. C'est ainsi que l'on a proposé de développer certains villages des environs de Zurich pour en faire de petits centres régionaux de 30.000 à 50.000 habitants. Ce projet présente cependant un inconvénient, en ce sens que la construction de ces centres serait trop influencée par les localités actuelles, avec toutes leurs imperfections et leurs lacunes. Il faut avoir le courage de créer réellement de nouvelles colonies. C'est pourquoi certains ont proposé la réalisation d'une «ville satellite», qui offrirait les avantages d'une nouvelle cité sans avoir cependant une indépendance complète, et qui serait directement reliée à Zurich par le chemin de fer et la route.

Tous ces projets auraient cependant pour effet de réduire encore les terrains fertiles du plateau suisse, aujourd'hui déjà fort limités. On peut donc se demander s'il n'y aurait pas lieu de transférer nos futures colonies d'habitation dans les Alpes, ou tout au moins dans les Préalpes, où l'on trouve encore de grandes étendues désertes et inexploitées, et où les habitants jouiraient d'un meilleur climat que dans la plaine. Dans ces régions, les prix des terrains sont si réduits que les plus modestes pourraient réaliser leur rêve d'une maison familiale.

Tout cela ne peut évidemment se faire du jour au lendemain. La création d'une ou deux villes-satellites dans la région de Zurich doit permettre tout d'abord de rassembler d'utiles expériences. Mais la solution de la cité alpestre s'imposera un jour ou l'autre, car seule une orientation nouvelle et hardie nous préservera d'une fatale évolution.

Comment Zurich est devenue la plus grande ville de Suisse (page 373)

Zurich était déjà habitée à l'époque préhistorique, ainsi qu'en font foi les restes d'habitations lacustres qui ont été découverts. Le premier établissement au Lindenhof donna naissance ensuite à la Zurich romaine, ou Turicum. Au cours des siècles, et contrairement aux autres villes de la Suisse septentrionale, Zurich prit le caractère d'une cité indépendante. Elle obtint en 1218 la liberté impériale. Au moment de son entrée dans la Confédération, en 1351, Zurich était une ville typiquement moyennageuse, entourée de murailles et comptant 7000 à 8500 habitants.

Au XVIII^e siècle, Zurich atteignit un point culminant de son développement politique et économique. Grâce à l'augmentation des importations de matières premières et des exportations de produits manufacturés, la ville devint un centre commercial de plus en plus important. A la suite des bouleversements provoqués par la Révolution française, en 1798, le régime des corporations fut aboli et Zurich perdit son caractère de fière cité féodale.

L'époque moderne fut marquée par de profondes transformations économiques et sociales. Au milieu du XIX^e siècle, les industries commencèrent à mécaniser leurs exploitations. Cette évolution entraîna la naissance d'une nouvelle industrie — la construction de machines — qui prit un grand essor après la fondation de l'Ecole Polytechnique Fédérale, en 1855. En 1850, la cité des bords de la Limmat ne comptait encore que 17.000 habitants, mais après l'incorporation successive de 19 communes jusqu'alors indépendantes, ce chiffre augmenta sans cesse pour atteindre 429.025 âmes à fin août 1957.

Nouvelles constructions de 1925 à 1945 (pages 374—375)

Le mouvement de restauration des premières années d'après la Grande Guerre a fructifié et transformé la construction du monde entier en quelques décennies. Nos exemples, conçus et exécutés par des architectes sérieux, ont tenu vingt, trente ans et plus. Ils n'ont cependant que très peu servi de modèle si l'on tient compte de l'immense volume bâti en Suisse pendant la haute conjoncture depuis 1940.

La nouvelle «city» de Zurich (pages 376 à 377)

Le processus de régénération de l'agglomération moderne se reflète avant tout dans le centre de la ville, la «city». Dans ce quartier où règne la plus intense circulation, les prix des terrains augmentent en flèche, les logements disparaissent et sont remplacés par ces temples modernes que sont les banques et les bâtiments administratifs et commerciaux. Depuis la réalisation de la maison-tour de la Bastelplatz, le type de construction en verre qui nous vient d'Amérique commence à se sentir à l'aise à Zurich. Depuis quelque temps, on peut voir à la Bahnhofstrasse un autre exemple remarquable de ce genre de construction. Nos projets montrent l'évolution à laquelle on peut s'attendre dans ce domaine.

Problèmes de circulation et d'urbanisme à Zurich (pages 378—384)

Le problème le plus urgent consistera à amener à l'avenir les autoroutes jusque dans la zone de la city, car l'expérience a montré que la majeure partie du trafic automobile a son origine ou son but dans le centre de la ville.

Mais pour des raisons d'urbanisme, et compte tenu de la nécessité de créer des possibilités de détournement, l'introduction directe de ces routes express dans la zone de concentration ne peut entrer qu'exceptionnellement en question. Pour décharger autant que possible le réseau interne, il faut envisager la création d'une ceinture tangente contournant toute la cité, ceinture qui peut être raccordée de diverses manières au réseau urbain. La ceinture express peut communiquer avec toutes les routes transversales, ce qui tient compte évidemment des possibilités de détournement. Toutefois, cette solution n'est pas absolument satisfaisante, car le grand nombre d'embranchements compromettrait fortement la capacité de

la voie express. On peut aussi prévoir des communications à quelques endroits seulement, ce qui augmenterait le rendement de la tangente express mais offrirait en revanche de mauvaises possibilités de contourner la ville pour la circulation sans autoroute. C'est pourquoi il faudrait prévoir une seconde ceinture tangente locale, parallèle à la route express, qui fonctionnerait comme voie collectrice et distributrice.

L'étude des possibilités futures de stationnement doit également s'inspirer de cette conception. La création d'immeubles de stationnement, directement accessibles des ceintures express et locale, et pouvant aussi être facilement atteints à pied des centres les plus importants de la ville, doit permettre de résoudre l'un des problèmes les plus urgents de la circulation dans la city.

Projet d'une gare de passage souterraine à Zurich (pages 385—387)

Ce projet consiste à fermer en un système circulaire l'actuelle boucle nord de A à B, ce qui permettrait d'obtenir des tronçons de transit pour les deux plus importantes relations Bâle—Arberg et Schaffhouse—Gotthard ainsi que pour la ligne Berne—St-Gall. Le trafic régional serait aussi allégé dans une large mesure par le dédoublement des tronçons correspondants. Ce projet permettrait d'économiser près de la moitié des trains.

Logements d'aujourd'hui et de demain à Zurich (pages 388—389)

On donne ici des exemples d'immeubles locatifs et de maisons familiales, ainsi que ceux de grands ensembles de bâtiments et de colonies d'habitation.

Construction d'hôpitaux (page 390)

Après l'Hôpital des Bourgeois de Bâle, l'Hôpital cantonal de Zurich est le plus grand établissement de ce genre construit récemment en Suisse. En raison du manque de place, on a été obligé de construire la maison des infirmières sous forme de maison-tour, et c'est vraisemblablement le même motif qui a inspiré le monumental projet de l'Institut dentaire, qui doit s'élever non loin de cette maison.

Zurich et ses banlieues (pages 391—395)

Depuis la seconde guerre mondiale, la ville de Zurich a connu un essor que n'auraient pas prédit même les plus optimistes. On a constaté cependant que la population résidente du centre de la ville est en constante diminution. Parallèlement à cette évolution, l'activité de la construction s'est déplacée presque exclusivement vers les quartiers de la périphérie. En se fondant sur les expériences acquises, on a révisé et complété divers systèmes de construction. Pour éviter la monotonie de bâtiments uniformes, on encourage la construction de types d'immeubles différents selon les quartiers. Grâce à la répartition en zones, qui permet avant tout des constructions plus denses dans les quartiers extérieurs, la capacité théorique de la ville a été portée de 560.000 à 600.000 âmes, tandis que la région de banlieue pourrait recevoir 300.000 habitants de plus.

Bains et emplacements de sport (page 396)

Aujourd'hui, le bain d'air et de soleil est devenu encore plus à la mode que le bain proprement dit dans l'eau. La plage de Tiefenbrunnen nous en fournit un bon exemple. Ses pelouses et ses parterres de fleurs, qui rejoignent le parc voisin, en font en hiver aussi un but de promenade des plus appréciés. Mais les quartiers éloignés du lac ont aussi besoin de leurs bains en plein air. Ceux de Letten, aménagés entre le canal et la Limmat, se caractérisent par une architecture extrêmement sobre, évitant les décorations pompeuses ou trop originales. A cet égard, le projet du stade de Letzigraben, à l'architecture pleine de réserve, montre aussi de quelle manière ce danger peut être évité. Enfin les Zurichois peuvent être fiers avec raison de leur Hallenstadion: construit sans aucune colonne intérieure, il laisse en effet une impression inoubliable du point de vue architectural.

Terrains de jeux et centres communs à Zurich (pages 397—404)

Comme dans nombre d'autres villes, le problème des loisirs s'inscrit parmi les tâches des urbanistes Zurichois. Les emplacements de jeux en plein air ont été

réalisés par les offices de constructions en étroite collaboration avec la fondation Pro Juventute. On peut citer à cet égard le parc Robinson, à Wipkingen, où les enfants ne trouvent pas une accumulation de jeux et de véhicules de toutes sortes, mais où l'on attache beaucoup d'importance à leur initiative et leur activité créatrice. Au centre commun de Buchegg, le parc Robinson est complété par des chemins de promenade et des emplacements de repos, qui en font un véritable parc de famille au centre d'un quartier fortement peuplé. Une bibliothèque libre, à disposition des jeunes et des adultes, est particulièrement appréciée durant les jours de mauvais temps et les mois d'hiver. Le grand nombre d'accidents de la circulation dont sont victimes des enfants rend nécessaire aujourd'hui une éducation systématique dans ce domaine. C'est ainsi que les autorités de police, en collaboration avec le Touring-Club et Pro Juventute, ont mis au point le projet d'une ville enfantine pour l'enseignement de la circulation. Dans cette cité en miniature, les enfants jouent eux-mêmes le rôle de piétons, de cyclistes et d'automobilistes, et apprennent ainsi par leur propre expérience toutes les règles de la circulation.

Construction d'écoles à Zurich (pages 405—410)

L'emplacement et la dimension des écoles ont été fixés en 1917, en même temps que l'établissement du plan des zones. A l'époque, ce projet semblait en quelque sorte «sur-dimensionné», mais l'évolution des dix dernières années a montré que les prévisions ont été en partie largement dépassées. On s'est inspiré du principe selon lequel «plus l'élève grandit, plus l'école doit être vaste». En effet, l'enfant doit être amené progressivement à sortir du milieu familial pour s'habituer à vivre dans une communauté toujours plus grande.

Le jardin d'enfants comprend généralement 2 classes. Pour l'échelon scolaire inférieur, le pavillon de 3 à 6 classes constitue une solution intéressante, car le maître et les élèves y forment une communauté d'une grande cohésion. Néanmoins, c'est le bâtiment scolaire de 12 classes, avec salle de gymnastique, que l'on rencontre le plus fréquemment. Cette école dite normale possède un nombre acceptable d'élèves et est aussi rentable du point de vue économique. Les bâtiments de 24 classes, avec nombreux locaux spéciaux et deux salles de gymnastique, sont généralement réservés aux écoles secondaires. A l'avenir, on s'efforcera de mettre davantage l'accent sur les écoles supérieures — école cantonale pour garçons, école de filles, écoles artisanales. L'école cantonale du Freudenberg, actuellement en construction, nous donne un exemple particulièrement intéressant d'une grande installation de ce genre. Dernièrement, on a introduit également le système Duplex, qui réunit les avantages des petits groupes de classes et de l'éclairage bilatéral à ceux du bâtiment à plusieurs étages. Ce système a largement fait ses preuves et est de plus en plus appliqué dans la construction de bâtiments scolaires.

Summary

Introduction (page 369)

Zurich is a city which has just grown. It has no definite founders. Over the centuries it has gradually evolved into what we know it as today, the largest urban centre of Switzerland. There was a Roman fortification here and later the Germanic tribes occupied it. Zurich became a free town in 1218, and in 1351 it joined the Swiss Confederation. In the fifties of the last century Zurich was still only the fourth city of