

L'urbanisme contemporain en France

Autor(en): **Mueller-Rosselet, Marcel D.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **123/124 (1944)**

Heft 18

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-53940>

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.

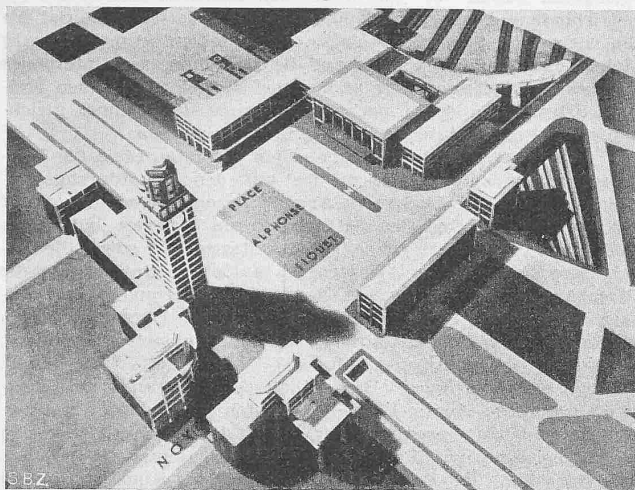


Abb. 1. Ensemble du quartier de la Gare du Nord à Amiens
Auguste Perret, Architecte (Phot. P. Rosier)

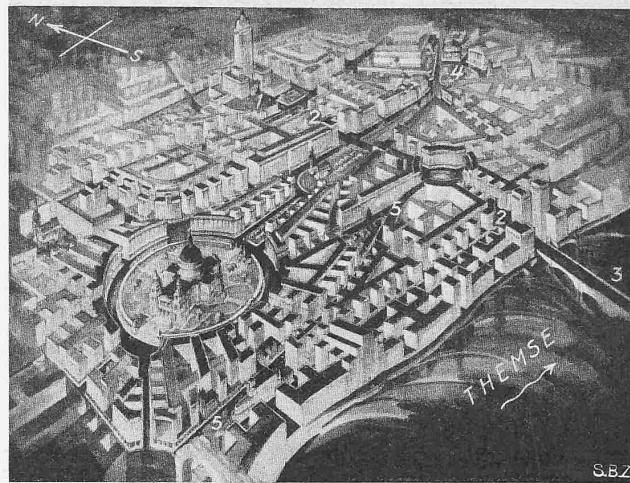


Abb. 2. Wiederaufbau-Studie für die Londoner City um St. Pauls
1 Guildhall, 2 Queenstreet, 3 Southwark Br., 4 Bank, 5 Queen Victoria Str.

von der Beschaffung der aus dem Ausland stammenden Radsätze und Radreifen, ferner des Federstahls und des Kupfers abhängig. Sollte dieses Material nicht oder nicht in genügender Menge hereingebracht werden können, so würden vorerst ältere Gotthardlokomotiven mit Triebmotoren, die am Ende ihrer Gebrauchsdauer angelangt sind, umgebaut; hierfür wäre kein ausländisches Material erforderlich. Der Neubau von Wagen ist in geringerem Masse vom Ausland abhängig. Für den ungünstigsten Fall in der Materialbeschaffung ist der Umbau dreiachsiger Personenwagen in vierachsige vorgesehen. Auch diese Massnahme macht es möglich, der Ueberalterung der Personenwagen in gewissem Umfange entgegenzuarbeiten.

Die Finanzierung des Arbeitsbeschaffungsprogramms

Als Bauherr haben die SBB zunächst jährlich einen Betrag von 25 Mio Fr. für normale Bauaufwendungen und Anschaffungen auszusetzen. Diese bleiben subventionslos; sie gehen ganz zu Lasten der SBB. Nur Arbeiten und Aufträge, die die Jahresquote von 25 Mio übersteigen, gelten als zusätzlich und sind subventionsberechtigt. Für diese zusätzlichen Beschäftigungsquellen ist folgende Finanzierung vorgesehen: Die SBB übernehmen als Bauherr 40 %; Bund, Kantone, Gemeinden und Ausgleichfonds der Lohnersatzordnung 60 %. Vom Beitrag der öffentlichen Hand von 60 % übernimmt der Bund 40 %, wobei er sich zur Hälfte aus dem Ausgleichfonds deckt; 20 % entfallen auf die Kantone und Gemeinden, wobei auch diese zur Hälfte auf den Ausgleichfonds zurückgreifen können.

Für die Ausführung von Bauarbeiten stehen den SBB nur die Abschreibungsmittel zur Verfügung. Diese werden sich nach der neuen Abschreibungsordnung voraussichtlich auf jährlich 48 (1944) Mio Fr. belaufen. Die Abschreibungsmittel dienen teilweise auch zur Deckung der Erneuerungskosten der Gleis- und Fahrleitungsanlagen. Wenn aus Arbeitsbeschaffungsgründen die zusätzliche Investierung den Betrag der jährlich verfügbaren Abschreibungsmittel übersteigt, sollen diese Beträge durch Vorschüsse des Bundes in Form verzinslicher Darlehen aufgebracht werden. Stehen zusätzliche Aufwendungen der SBB für die Arbeitsbeschaffung nicht aus Abschreibungsmitteln zur Verfügung, weil sie nicht oder nicht in genügendem Ausmass herausgewirtschaftet worden sind, wird der Mehrbedarf vom Bunde aus allgemeinen Mitteln zu tragen sein. Die Ausgaben der SBB für die Verzinsung und Amortisation von Vorschüssen gehen zu Lasten der für zusätzliche Arbeitsbeschaffung vorhandenen Mittel.

Der Umstand, dass die SBB jedes Jahr ein Bauvolumen von 25 Mio Fr. ohne öffentliche Beiträge auslösen, bedeutet für die Arbeitsbeschaffung eine weitgehende Entlastung der öffentlichen Hand. Mit einem verhältnismässig kleinen Aufwand der öffentlichen Hand kann bei den SBB-Projekten ein grösseres Bauvolumen als bei irgendwelchen andern Notstandsarbeiten ausgelöst werden. An andere Projekte haben die Kantone und Gemeinden allein bis zu 50 % der Bausumme zu bezahlen; zudem müssen sie die alljährlich wiederkehrenden zusätzlichen Unterhaltskosten selbst übernehmen. Vom Fiskalstandpunkt der Kantone und Gemeinden aus muss daher die Arbeitsbeschaffung

durch Eisenbahnprojekte zur Erhaltung der Beschäftigung in den verschiedenen Wirtschaftszweigen unseres Landes als sehr vorteilhaft betrachtet werden. Insbesondere die SBB sind in der Lage, hier unter grösster Schonung der Finanzen der beteiligten Kantone und Gemeinden einen volkswirtschaftlich äusserst wertvollen Beitrag für die Arbeitsbeschaffung zu leisten.

L'urbanisme contemporain en France

Par MARCEL D. MUELLER-ROSSELET, architecte S.I.A.
Urbaniste diplômé de l'Université de Paris

La guerre continue à faire rage, les moyens de destruction mis en action croissent en puissance et en ampleur, et malgré cela on travaille dans les pays touchés par ce fléau de l'humanité, aux plans de reconstruction des villes détruites. Partout les urbanistes sont à l'œuvre, étudiant les nouveaux tracés des cités ravagées. Que seront ces agglomérations construites en une fois? Car on sait combien Lisbonne, Pétersbourg et Berlin ont gardé la marque d'une croissance trop rapide, sans parler des Etats-Unis! Il y a donc là un écueil, qui risque de faire trébucher l'urbaniste.

En France, l'importance des destructions n'a peut-être pas l'ampleur qu'elle revêt en Allemagne, mais il n'en est pas moins vrai, que des quartiers entiers des cités de l'Artois, la Picardie, la Normandie, l'Orléanais, la Touraine ont été rasés. Jusqu'à présent, l'étendue générale des dégâts reste inférieure à ce qu'elle fut après la guerre de 1914/18.

Le problème de la restauration a donc été posé dès 1940. Il s'agissait de tirer une leçon des expériences faites, d'organiser le relèvement des ruines d'une manière efficiente, et d'obtenir des résultats positifs du point de vue urbanistique. Or, une des raisons des mécomptes lors de la dernière guerre fut l'absence de base juridique suffisante, pour permettre la réalisation d'un programme, car ceci constitue la pierre angulaire de l'édifice. Sans cette base, tout projet d'urbanisme est irrémédiablement voué à un échec, et subit finalement le sort qui fut réservé, pour le plus grand malheur de l'architecture d'ailleurs, à celui élaboré par Christopher Wren au lendemain du grand incendie de Londres en 1666. Aujourd'hui, ce domaine peut être abordé en France d'un pas plus sûr, car il dispose de fondements solides. En effet, à la première loi sur l'urbanisme qui date des lendemains de l'autre guerre, et qui était forcément insuffisante, est venu s'ajouter la Charte de l'Urbanisme, qui date de la veille de la guerre présente. Il ne faut pas ignorer non plus le Plan d'équipement national. Et finalement — last but not least — un point non sans importance, la France dispose d'un état-major de spécialistes de l'urbanisme qui ont des réalisations considérables à leur actif, et qui sont les Henri Prost, Jaussly, René Danger, Jacques Gréber, Agache, etc., puis les jeunes architectes ayant passé par l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, et qui sont familiarisés avec le problème urbain dans son ensemble.

Quelle est maintenant la doctrine qui domine les conceptions des urbanistes français, et peut-on effectivement parler d'une école? Remarquons que ce sont exclusivement des architectes

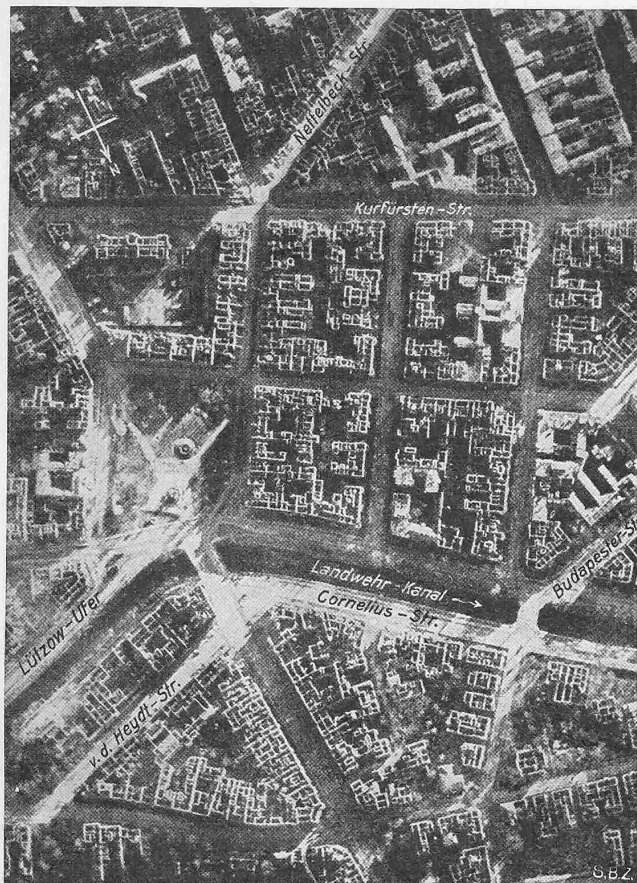


Abb. 3. Die Gegend des Lützowplatzes im Alten Westen von Berlin im heutigen Zustand. Phot. R. A. F. Etwa 1: 7000

qui se sont spécialisés dans ce domaine, et on peut répondre affirmativement à cette question; il y a effectivement une école française en urbanisme. En France, il est héritier d'une grande tradition, d'un passé qui pèse sans doute d'un poids considérable, et qui a réalisé les plus belles choses que l'Europe connaisse! C'est l'art urbain français du XVII^e siècle, qui rayonna dans toute l'Europe et influença tout particulièrement l'Allemagne. Le XVIII^e siècle marque le triomphe de la ville classique et le XIX^e connaît sous Napoléon III les grands tracés inspirés par Haussmann, qui contribuent à accentuer le caractère de grandeur de Paris. Cependant, l'ère de l'urbanisme monumental semble close, et l'industrialisation en fait une discipline s'étendant à tout ce qui est urbain. Au début du XX^e siècle Tony Garnier conçoit sa «Cité industrielle» dans cet esprit, mais en ayant néanmoins la préoccupation de concevoir un ensemble esthétique, sans négliger pour cela les aspects matériels du problème. C'est l'affirmation de la ville moderne, sociale et technique, et qui, vue à travers l'œil de l'architecte, réalise un parfait équilibre des valeurs et un cadre de beauté. C'est la spiritualisation de la matière par l'architecture, et qui répond aux exigences du Dr. Alexis Carrel.

Comme directeur des Plans de villes du Maroc, l'architecte Henri Prost applique les mêmes idées aux plans régulateurs de Casablanca, Rabat, Méknès, Rabat-Salé, puis à Smyrne qu'il aménage avec René Danger, et finalement à Stamboul où il œuvre actuellement. Les mêmes idées sont appliquées par l'urbaniste français Jacques Gréber pour le klan d'Ottawa au Canada. A voir ces réalisations, on est amené à constater que l'école française a su concevoir des villes qui restent dignes de l'homme, ce qui mérite d'être relevé en un siècle de matérialisme! M. Marcel Poëte, le théoricien de cette école, tout en désirant tout d'abord la solution du problème technique et social, réclame ensuite de l'urbaniste qu'il satisfasse aux exigences de la donnée abstraite, assurant la pérennité de l'esprit, de l'âme de la cité. Il s'agit de réaliser un tout, qui soit en équilibre, en harmonie, et digne d'une nation de vieille civilisation. Le plan urbain devient un ensemble «composé», vu par l'architecte ayant la «vision plastique», selon le mot de M. Eugène Beaudouin.

Il n'est pas sans intérêt de jeter un regard sur l'un des plans réalisés récemment, et destiné à une ville ravagée, et qui est celui d'Amiens, la capitale de la Picardie. L'urbaniste auteur du projet est M. Pierre Dufaux, Prix de Rome. Nous ne nous arrêterons pas cette fois au programme technique, pour ne retenir que la structure du réseau viaire. Ce dernier commande toute la trame, et se trouve dominé par les exigences d'une circulation locale, régionale, nationale et même internationale puisque les routes Paris-Calais et Paris-Boulogne passent par Amiens. Dans sa composition, l'urbaniste a cherché à créer un système différentiel pour les voies en concevant des autostrades, routes, avenues, boulevards, allées, promenades, quais, mails, selon leur fonction. Les espaces libres s'expriment en places, parvis, cours, marchés, terrasses, esplanades, squares, selon leur rôle. L'emploi de ces éléments fait avec mesure, confère au plan une grande lisibilité, chose qui se traduit en exécution par une facilité d'orientation et de la diversité. Tout sentiment d'ennui est ainsi évité, et de plus on remarque que le visiteur se trouve conduit malgré lui vers les édifices publics, habilement placés, et faisant corps avec l'ensemble.

Il est certain que si l'urbaniste doit se pencher sur des problèmes de la technique moderne, de statistique, de sociologie, etc., il importe par contre également qu'il développe des facultés artistiques et se montre un être sensible. Il est indispensable qu'il ouvre son esprit à la culture humaniste, sans laquelle il ne sera pas un homme complet, chose que l'urbaniste doit être plus que tout autre. Or ce qui nous a frappé, c'est de constater qu'en France toutes ces préoccupations sont présentes, et que les problèmes de l'urbanisme y sont étudiés par les personnalités particulièrement intéressantes, au milieu desquelles se dégage celle de M. Henri Prost.

Les traits essentiels de l'école française sont le sens de la mesure, qui domine la conception des ensembles, un parfait équilibre entre la donnée matérielle et celle de l'esprit, puis la recherche d'une composition qui obéisse à l'esprit cartésien, qui reste le centre de la pensée française.

*

Diese Ausführungen eines welschen Kollegen und seine Abb. 1 veranlassen uns zur Beifügung zweier weiterer Bilder zum Thema Stadtbau, die zeigen, zu welch ungeheuerlichem Ausmass die bezüglichen Aufgaben der Zukunft angewachsen sind. Abb. 2 zeigt eine Studie der englischen Architekten Kenneth Lindy und B. A. P. Winton Lewis. Wir zeigen sie weniger wegen ihrer «Architektur» als deshalb, weil das Entstehen solcher Studien zeigt, dass auch in der Londoner City so viel niedergelegt worden ist, dass ein Radikalneubau nötig wird. Das gleiche also wie in Rotterdam (vgl. Bild auf Seite 121 lfd. Bds.) und wie in Berlin, von dessen heutigem Zustand im «Alten Westen» Abb. 3 einen Begriff vermittelt. Auch hier wird sich Gelegenheit bieten, wirklich von Grund auf Stadtbau zu betreiben, denn auf dieses Strassennetz aus der übelsten Gründerzeit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wird man beim Neubau wohl nicht allzu grosse Rücksicht nehmen. Dies leite über zu den folgenden Ausführungen über die «Civitas»-Bemühungen des Zürcher Architekten Alfr. Roth.

Red.

Die «Civitas»-Publikationen als Beiträge zum Wiederaufbau

Die rührige und unermüdliche Arbeit von Kollege Arch. Alfred Roth (Zürich) verspricht unter dem Titel «Civitas» ein Sammelwerk über die Probleme der menschlichen Siedlung zu schaffen, das seine Aufgabe auf breiter Grundlage anpacken will. Schon 1942 begonnen, nähern sich seine Vorarbeiten ihrem Abschluss, sodass der erste Band des Werkes, «Die Elemente der Ortsplanung», im Herbst dieses Jahres erscheinen dürfte. Der Arbeitsausschuss, bestehend aus den Architekten H. Bernoulli (Basel), H. Schmidt (Basel), R. Steiger (Zürich), E. F. Burckhardt (Zürich) und M. Bill (Zürich), hat auch die Themen des zweiten und dritten Bandes bestimmt: «Die Stadt, ihr Grund und Boden» und «Industrialisiertes Bauen». Die Bücher werden von schweizerischen und ausländischen Fachleuten bearbeitet; sie wenden sich an alle am Aufbau der Siedlung beteiligten Architekten, Ingenieure, Nationalökonom, Behörden usw. aller Länder, um sie in überpolitischer Weise zu fruchtbarer Zusammenarbeit zu erziehen. «Civitas» hat deshalb auch bereits in vielen Ländern Beziehungen angeknüpft und will sich dadurch in den Dienst eines vernünftigen Wiederaufbaues stellen, der die Fehler der Vergangenheit vermeidet. Am besten orientieren im folgenden des Herausgebers eigene Worte über Zweck und Geist des «Civitas»-Werkes¹⁾:

¹⁾ Vgl. auch «Planen und Bauen nach dem Krieg» im «Werk» 1, 1944.