Zurich, le centre de la Suisse

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **133 (2007)**

Heft 12: **Défricher la ville**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-99588

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Benedikt Loderer

Zurich, le **centre** de la Suisse

Voici une promenade en douze images qui parlent d'histoires d'Outre-Sarine, et plus particulièrement du cas de Zurich. Parler de Zurich veut dire parler de la Suisse, même si ce n'est pas tellement apprécié hors de cette ville. C'est non seulement parler de la commune de Zurich, mais c'est parler de la ville qui va de Schaffouse à Zoug, de Baden à Winterthur, avec un réseau dense de transports publics. Donc une ville d'à peu près un million d'habitants.

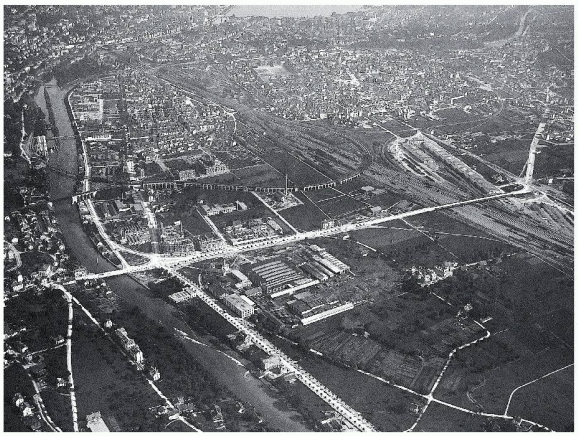
La première image de notre promenade montre Zurich West en 1911 (fig.1). A l'arrière-plan il y a le Lac, le Grossmunster, la Limmat. Devant, il y a le viaduc du train, la fabrique Escher/Wyss, le Hardbrücke et le Seefeld, qui est encore vide. Il faut dire qu'en 1800, Zurich n'avait que 15 000 habitants. Bâle et Genève étaient plus grandes. 100 ans après, Zurich avait 125 000 habitants, était devenue la plus grande ville de Suisse, parce qu'elle avait suivi la voie du chemin de fer. Alfred Escher, inventeur de la Zurich moderne, a créé de toutes pièces la politique ferroviaire, et je pense qu'au 19e siècle, c'était la meilleure chose à faire pour aménager le territoire. On le sait bien : aménager le territoire, ce n'est pas dessiner des plans, c'est bâtir des infrastructures. Même si en Suisse aujourd'hui, chaque m² a une couleur, ce qui a formé la Suisse actuelle, ce sont les trains et les autoroutes.

Concentration

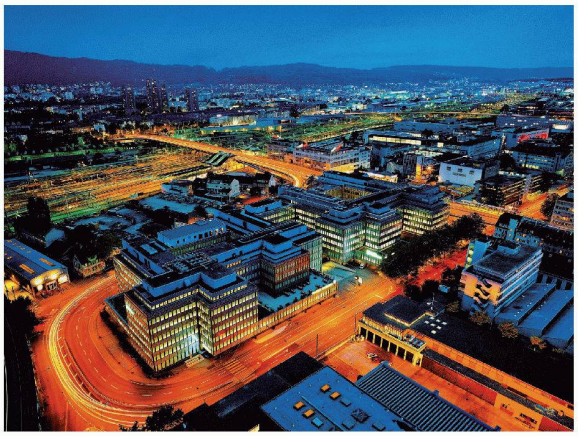
On peut lire l'histoire de Zurich comme une histoire de concentration. Selon M. Rumley, le directeur de l'ARE, la cohésion est importante. C'est vrai. Mais la cohésion de la Suisse s'est faite par la concentration. Et la concentration, ça veut dire que le nœud central, c'est Zurich. Tout le monde le sait bien, mais personne ne veut l'accepter. On quitte le 19e siècle pour passer en 2001 (fig.2). C'est la même ville sous un angle différent.

S'il n'est pas nécessaire de raconter l'histoire de la ville, il est peut-être utile de revenir sur l'histoire de la fameuse sentence de Mme Ursula Koch : « die Stadt ist gebaut » (la ville est construite). Il est vrai que Mme Koch n'a jamais prononcé ces paroles. Mais chacun est persuadé qu'elle aurait bien aimé le faire. Mme Koch est entrée en fonction en 1986 et la première chose qu'elle a voulu faire, c'était la politique urbaine. Elle a cru qu'avec les plans d'aménagement, on pouvait faire de la politique urbaine. Auparavant, chacun de ses prédécesseurs avait dit qu'un instrument de planification, c'est seulement un truc technique, qui n'a rien à faire avec la politique.

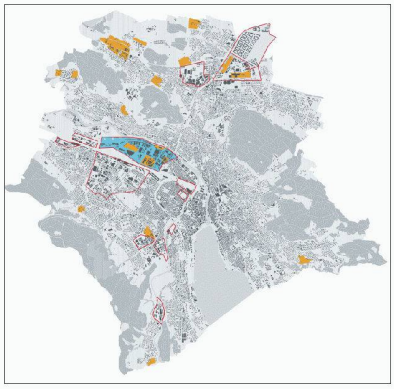
Mme Koch voulait faire « die Lebendige Stadt », une ville vivante et diversifiée, malgré l'avis des autres politiciens. Ce fut l'origine d'un échec, car à Zurich, il y avait deux partis politiques : d'une part, ceux qui voulaient que toutes les friches soient destinées aux services bancaires, et de l'autre



1



2



3

4

Mme Koch, qui voulait y établir la Lebendige Stadt. Ce qui ne va pas ensemble. Alors, 10 ans plus tard, tout était bloqué. Mme Koch était devenue la bête noire des promoteurs et des banques, et, en même temps, l'héroïne des verts, des rouges et des alternatifs.

Sur la troisième image (fig. 3), on voit les friches industrielles. Zurich West est figurée par une tache bleue. A la dizaine de friches situées en ville, il faudrait ajouter toutes celles qui se trouvent dans la vallée de la Limmatt, entre Zurich et Baden, puis toutes celles de Zurich Nord, qui est une vraie agglomération, mais qui n'a pas de centre (fig. 4). Il y avait neuf communes, donc quasiment rien, mais il y avait l'aéroport, qui est un des éléments majeurs de cette concentration. Parce que si l'aéroport de Kloten avait été construit près de Langenthal, comme c'était prévu tout d'abord, toute la Suisse serait à l'envers. Mais les Zurichois ont commencé à construire l'aéroport avant que la Confédération ne se soit décidée. Il faut construire d'abord et la politique suivra.

Zurich Nord représente une ville de 180 000 habitants, soit à peu près la 14e ville de Suisse. On voit aussi que c'est la seule ville de Suisse qui ait une forêt au centre. Ça c'est nouveau. Là se trouvait la fabrique de M. Bührle, qui construisait des canons pour les Allemands. En 1985, *Oerlikon Bührle AG* et *ABB* se sont mis ensemble pour fonder une communauté foncière. En 15 ans, près de 90% de l'affaire a été réalisé, et ce nouveau quartier s'appelle « Neu Oerlikon » (fig. 5). Au début c'était pénible, car il n'y avait rien. Les gens n'acceptaient pas les nouveaux espaces. Aujourd'hui, ça commence à vivre et je pense qu'il faudra attendre un peu pour voir si c'est un succès. Mais ce qui est déjà visible, c'est que tous ces parcs qu'on a construits sont devenus un laboratoire exemplaire pour les architectes-paysagistes. C'est le MFO Park, une immense construction d'acier sur laquelle les plantes sont priées de pousser, ce qu'elles font avec bonne grâce (fig. 6).

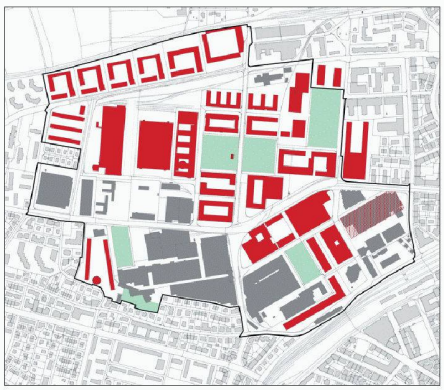
Faire des projets, pas réformer les institutions

La figure 7 montre aussi Zurich Nord, avec le tracé de la Stadtbahn, une affaire qui a aussi augmenté la concentration de Zurich. C'est un bon exemple d'une réponse pragmatique pour contourner les obstacles posés par la problématique de la fusion des communes. La motivation était simple : il y avait des embouteillages permanents sur le réseau routier de Zurich Nord. Quatre présidents de communes se sont dit que le trafic n'est pas une affaire qui s'arrête à la limite de la commune et qu'il fallait faire quelque chose. En 1992, ces présidents ont fait le vœu de construire cette Stadtbahn et de la mettre en service en 2007. Les travaux ont commencé le 1er décembre 2006 et seront achevés dans 3 ans.

C'est un exemple qui démontre qu'il ne faut jamais parler de la réforme des institutions si vous voulez faire quelque chose en Suisse, mais qu'il faut faire un projet. Les communes ont financé les premiers pas, c'est-à-dire les études. Et une fois que le projet était assez valable, elles ont invité le Canton à les suivre. Toutes les taches de couleurs de la figure 8 représentent neuf milliards de francs d'investissements qui, selon une étude, seront incités par la construction de la S-Bahn.

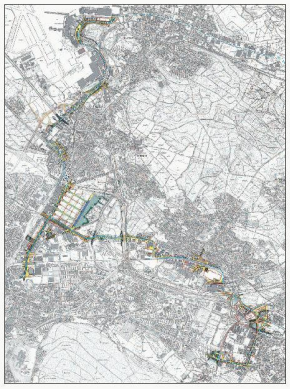
Le Forum Zurich

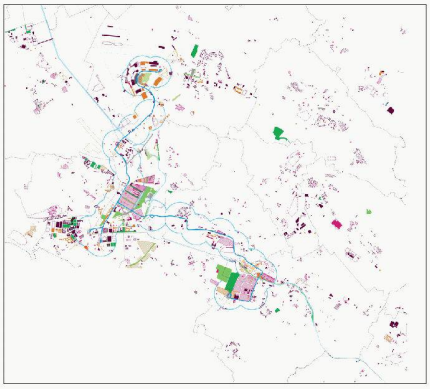
Revenons à Zurich West. La figure 9 représente la situation d'aujourd'hui. En gris, les constructions d'avant 1990, en vert toutes celles construites entre-temps et en brun, celles à construire. On repère le fameux stade de Meili/Peter, la *Toni*

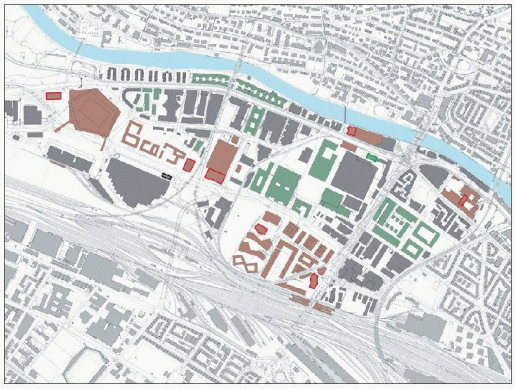


5

6


7


8


9

Areal, la Markt Areal, la Turbinenplatz et le Schiffbau, dont tout le monde a sans doute déjà entendu parler. Il faut revenir maintenant sur la situation de la ville après le blocage provoqué par Mme Koch, dont le mandat a pris fin en 1996. Deux ans avant, le président de la ville de l'époque, M. Joseph Estermann, a organisé le « Forum Zurich ». Il a invité tous les gens intéressés par la planification de Zurich West, c'est-à-dire pas seulement les propriétaires, les investisseurs mais aussi les politiciens, les gens des associations communales et de quartier et tous ceux qui pouvaient avoir un poids politique dans l'affaire. Pour la première fois, après 10 ans de blocage, ils se sont mis à table et ont réappris à parler ensemble. Le Forum Zurich n'était rien de plus qu'un grand bavardage, mais après tout, chacun a pu remarquer que les autres n'étaient pas aussi idiots qu'il se l'imaginait. Juste après, ils ont commencé ce qu'on appelait à Zurich la planification consensuelle. Avant, on faisait un plan et tous ceux qui étaient contre essayaient de le démolir. Maintenant on fait autrement. On invite tous ceux qui sont intéressés, on parle jusqu'à ce qu'on trouve un compromis et après, on fait un plan.

Ca a bien marché jusqu'ici mais il y a quand même des problèmes. La figure 10 montre le fameux stade de Meili/Peter et on voit bien que toutes ces constructions en blanc n'ont pas la même matrice que les autres. Il faut aussi admettre que nous sommes dans le temps de concurrence entre les villes. Mais Zurich n'est pas en concurrence avec Bâle et Berne, Genève ou même Neuchâtel. Zürich est en concurrence avec des villes comme Stuttgart, Strassbourg, Lyon, Milan. Nous jouons dans l'*Euroleague* et plus dans la *Prime League of Switzerland*.

Sur la figure 11, on voit la Turbinenplatz, le bâtiment c'est le *Pool 5*, qui comprend trois étages de logements et quatre étages de services. Au fond, il y a la tour *Mobimmo* de *Bluewin*, augmentée de trois étages avec une terrasse splendide et la plus belle vue de tout Zurich West. Ils ont mis ces trois étages et ils ont fait une nouvelle façade. A droite, il y a le fameux Schiffbau où on construisait des bateaux – il y en a encore un qui flotte sur le lac de Zurich –, qui contient aujourd'hui les ateliers du SchauspielHaus et 21 appartements. Ils ont été vendus un million chacun, ce qui a permis de financer le théatre de la Schiffbauhalle. Cinq ans auparavant, on prétendait que personne ne voudra habiter ici, que les gens qui ont du fric veulent aller habiter ailleurs. Et voilà aujourd'hui que tous ces appartements ont été vendus à un prix hors de ma portée. Cette construction a été la masse critique pour mettre en marche cette opération de Escher/Wyss, car elle a tout fait démarrer.

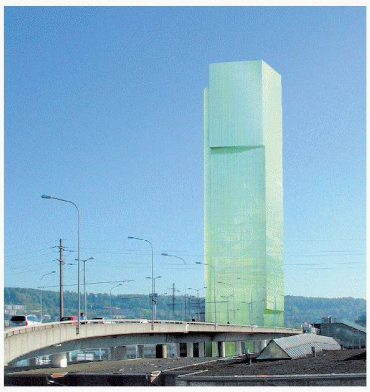
La dernière image est celle de la *Marktower* (fig. 12) – qui s'appelle aujourd'hui *Prime Side Tower*, car nous parlons zurichois –, un projet de Gigon/Guyer. Cette tour-là n'est pas encore construite. Ils ont un permis de construire, mais il leur reste à trouver des locataires.

Et voilà, c'est ça la ville de Zurich. Je pense que le point faible de Zurich, c'est qu'il nous manque encore 50 000 Welches pour augmenter la cohésion de la nation, bien plus que ce que le directeur de l'ARE nous a promis.

Benedikt Loderer
Stadtwanderer, fondateur et
ancien rédacteur en chef de la revue
Hochparterre
Ausstellungsstrasse 25
CH – 8005 Zurich

10

11


12