Bâle, ville pour piétons

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **26 (1954)**

Heft 12

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-124344

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

locataires la tentation de procéder à des arrangements contraires aux fins que vise la nouvelle conception du logement.

En ce qui concerne la dimension des cuisines, des placards, etc., nous sommes arrivés à des chiffres précis dont nous avons affirmé le bien-fondé.

La seconde enquête, qui a eu lieu en 1950, portait sur des logements qui avaient été construits d'après les résultats de notre première enquête. Nous avons été heureux de constater que les « manières de vivre » s'étaient généralement améliorées. Ce fait concordait parfaitement avec nos théories initiales, à savoir que s'il y avait, au début, des possibilités permettant un arrangement plus rationnel de l'ameublement, les intéressés en profiteraient. Nous avons constaté en même temps que la satisfaction des habitants était d'une manière générale, beaucoup plus grande, ce qui nous a été confirmé notamment par le fait que pas une des ménagères interrogées ne songeait à échanger son appartement contre un appartement de l'ancien type, même lorsqu'elle aurait pu avoir ainsi un logement plus spacieux en payant le même loyer. Lors de notre première enquête, nous avions constaté que beaucoup de locataires auraient voulu changer d'appartement pour ces raisons.

Nous avons aussi constaté malheureusement que ces nouveaux appartements étaient trop semblables les uns aux autres et se conformaient à un modèle trop rigide. Cela pouvait convenir à une famille moyenne qui représentait évidemment la majorité, mais non pas *à toutes* les familles. Les pièces isolées les unes des autres et l'agencement plus précis et plus strict faisaient à beaucoup de locataires l'effet d'une camisole de force et leur donnaient l'impression de ne plus pouvoir aller et venir dans l'appartement comme ils le voulaient. Leur sentiment de confort, de sécurité et de bien-être s'en trouvait diminué.

A la suite de cette requête, nous avons dû admettre que la nécessité d'un plan « à l'épreuve des sottises » avait été exagérée, et qu'il fallait viser un objectif complètement nouveau, plus souple et essayer de résoudre le problème en prévoyant deux living-rooms pour un appartement moyen.

Facteurs positifs et négatifs

Une étude de ce genre permet d'évaluer plus facilement l'utilité des divers types de logement. Les résultats obtenus sont importants, certes, pour l'architecte praticien, mais ils sont particulièrement utiles aux différents organismes qui élaborent les plans et qui fournissent les crédits, car ils peuvent se guider sur ces résultats lorsqu'ils ont à choisir entre les différents projets qui leur sont soumis. Ce serait une erreur de croire que ces investigations suffisent à montrer ce que les logements *devraient être*, mais, du moins, elles nous aident à comprendre ce qu'ils ne doivent *pas* être et elles représentent un progrès substantiel. Les erreurs précédemment commises peuvent être désormais évitées et il devient possible de concevoir des installations qui permettront un mode de vie plus harmonieux.

On peut aussi soulever des objections contre cette méthode. Si les enquêtes de ce genre ne sont pas faites à intervalles réguliers, avec des vérifications et des mises au point fréquentes, leurs résultats risquent d'être considérés comme incontestables, et de mauvais administrateurs peuvent les utiliser pour empêcher de nouvelles améliorations. Les plans peuvent devenir immuables et l'on cessera peut-être de tenir compte des variations dues à l'évolution économique et sociale, qui sont si importantes pour le bien-être dans un milieu donné. C'est ce qui arrivera probablement si les personnes chargées de ces enquêtes ne sont pas assez conscientes de leurs responsabilités. Elles doivent se méfier de la pression de la majorité, et ne pas oublier que la *moyenne* est une notion mathématique mais non une réalité humaine. Lorsque les enquêteurs publient leurs conclusions, ils doivent songer surtout à décrire et à exposer la diversité des aspects de la situation, au lieu d'indiquer simplement des résultats définitifs, en apparence irréfutables.

C'est pourquoi il faut recruter ces enquêteurs parmi ceux des professionnels qui possèdent avant tout le sens du réel et de l'humain et qui savent non seulement calculer mais aussi *analyser*. S'ils jugent nécessaire de procéder à des enquêtes statistiques, ils feront mieux de charger de cette partie du travail un statiticien expérimenté, non parce que celui-ci obtiendra des résultats plus précis, mais, au contraire, parce qu'il est habitué à prendre en considération tous les facteurs divers qui sont d'une telle importance pour l'analyse des résultats.

Sous ces réserves, je considère que les enquêtes sur les logements ne sont pas seulement souhaitables, mais absolument nécessaires, si nous voulons accepter avec une certaine chance de succès la tâche d'élaborer des plans de maisons pour des usagers anonymes. On aime à croire que dans ce monde plein de changements l'homme du moins ne change pas. Mais il est évident qu'un nouveau milieu, de nouvelles conditions de travail, un nouveau mode d'alimentation, de nouvelles impressions reçues de l'extérieur, de nouvelles perspectives sur les possibilités de développement qui s'offrent pour les enfants, provoqueront, en une certaine mesure, des changements continuels à la fois en nous-mêmes et dans nos idées sur l'activité de notre milieu.

Jadis, les architectes inauguraient leur collaboration avec le client qui voulait se faire construire une villa en passant avec lui une confortable soirée, afin d'apprendre à le connaître, lui et ses particularités. Quand il s'agit d'un immeuble locatif, nous ne pouvons recourir à cette manière de procéder mais il est tout aussi important que nous *connaissions* ceux pour qui nous travaillons. Utilisons donc à cette fin les moyens dont nous disposons.

(Cahiers du Centre scientifique et technique du bâtiment).

BALE, VILLE POUR PIÉTONS

On propose d'interdire la circulation des automobiles dans le centre de la vieille ville rhénane suisse

Il a suffi de quelques années d'une conjoncture favorable pour renverser complètement nos conceptions – et nos projets – sur la circulation dans nos villes : la largeur des rues qui, il y a quatre ans, était encore considérée comme satisfaisante et qui, de ce fait, figure dans les projets répartis sur plusieurs décennies, est déjà insuffisante. Par exemple, il était encore obligatoire récemment de garer complètement sa voiture pendant la nuit. L'inobservation de cette réglementation rendait passible le fautif d'une amende. Qui aurait osé prédire l'utilisation actuelle de la rue pour le stationnement prolongé? N'aurait-on pas immédiatement traité d'insensé celui qui se serait risqué à le faire?...

Plan schématique de la ville de Bâle montrant en blanc la partie de Bâle où, d'après les théories du Dr Bernoulli, il faudrait interdire la circulation des véhicules, du moins des voitures de tourisme.

» Avant de s'attaquer à l'élargissement des rues dans leur ensemble, il convient d'étudier la solution proposée ici, qui répondra aux besoins actuels et même à ceux d'un avenir encore éloigné. Cette solution part de nouveaux principes, mais reste cependant aisée à comprendre.

» Elle prévoit que le centre de la vieille ville sera laissé dans son état actuel et uniquement réservé à la circulation des piétons. Ce résultat est obtenu en déviant la circulation des voitures selon un trajet périphérique.

» Pour apaiser les esprits sceptiques il pourrait être décidé que la solution préconisée ici serait d'abord appliquée dans un quartier bien déterminé et sur une petite échelle à titre expérimental pour une période plus ou moins longue, pendant la saison d'été ou à Noël par exemple. Il est possible que certaines villes préfèrent attendre encore quelques années pour tirer la leçon des expériences tentées ailleurs. D'autres villes par contre désirant trouver dans les plus brefs délais une solution à la circulation des voitures, voudront profiter de l'occasion, comme Zurich par exemple [1]. On admettra sans peine que toutes fautes, erreurs ou inconséquences qui se révéleraient à l'usage pourront être facilement et radicalement corrigées, puisqu'il ne s'agit que de modifier la signalisation alors que l'élargissement des rues ne laisse apparaître les erreurs et les imperfections qu'après que des travaux coûteux aient été entrepris. Il n'est donc pas nécessaire de faire preuve d'un grand courage pour tenter, grâce à cette solution, de résoudre les problèmes de circulation... »

Les extraits ci-dessus constituent le début et quelques autres citations d'un article intitulé « Die Fussgängerstadt » (la ville pour piétons) et figurant dans la revue suisse *Plan*, No 1, 1954, article du Dr Hans Bernoulli, membre de la Fédération suisse des architectes. Ce n'est pas la première fois – voir entre autres son article dans la revue *Der Aufbau* du mois de février 1953 – que le Dr Bernoulli traite de ce sujet, mais cette fois-ci il a annexé à son exposé une proposition concrète relative à la création d'un centre réservé aux piétons de Bâle. Il est bien possible que les vues du Dr Bernoulli soient adoptées à bref délai, et appliquées dans les grandes villes européennes.

[1] A Zurich, des «journées sans autos» ont déjà été expérimentées.

LE BÉTON GAZEUX DANS LA CONSTRUCTION MODERNE

Dans toute l'Europe, les bétons légers ont conquis une place extrêmement importante. Les Pays scandinaves, notamment la Suède, ont été les premiers à comprendre l'intérêt de ce matériau. Il y est d'ailleurs employé à une échelle industrielle. En Allemagne, dès la fin de la guerre, il est apparu sur le marché de la construction et, depuis, son emploi progresse sans cesse. En France, malgré des réticences dues à une tradition désuète et à la routine, on commence à en user de façon relativement courante. Mais, il n'y existe encore que peu de fabricants de produits permettant l'obtention des bétons légers. Les éléments préfabriqués sont en général de bonne qualité, mais la mise en vente de produits de qualité médiocre a freiné l'emploi des bétons légers.

Parmi les bétons légers, il faut citer tout particulièrement les bétons au gaz. Il s'agit d'un béton de très faible densité. Ses alvéoles ou cellules sont produites à partir de gaz. En général, elles sont sphériques et doivent être placées de telle façon que le béton soit homogène. Leur volume varie avec le produit employé mais leur diamètre est rarement supérieur à 2 mm.

Les matériaux employés sont des sables fins de granulométrie 0,25 mm. avec une forte proportion de 0,1 mm. Des grains plus gros et plus lourds empêcheraient le gonflement. Il est préférable d'utiliser des sables siliceux. Le ciment employé doit être de bonne qualité et avoir des résistances mécaniques excellentes. Le choix des matériaux comme celui du ciment doit être fait pour chaque produit de façon à éviter des avatars.

Les produits et procédés existant pour produire les gaz sont très nombreux. On trouve parmi eux, la poudre d'aluminium, l'eau oxygénée ajoutée au carbure de chaux, etc... Mais, presque tous les fabricants gardent secrète la nature de leurs échantillons. Il s'agit, en fait, d'amener à la formation de bulles de gaz dans le béton (ou plutôt le mortier). Ce dernier gonfle comme une pâte. Quelquefois, le produit est introduit dans l'eau, battu vivement puis on y ajoute le sable et le ciment. Souvent l'action d'un stabilisateur de mousse est nécessaire pour empêcher le dégonflement de la pâte. Enfin, on emploie, également divers adjuvants, tels que les accélérateurs de prise.

On donne forme aux éléments préfabriqués de plusieurs façons. D'abord, par moulage, ensuite, les éléments peuvent être tirés des grands blocs qu'on débite à la scie. Après la mise en place du béton dans les moules, on peut le faire durcir de deux façons différentes. Soit à l'air : c'est le ciment qui agit et fait prise normalement. Le durcissement dure au moins un mois avant de pouvoir se servir des éléments fabriqués. Le retrait est élevé. Les résistances obtenues avoisinent 25 kg/cm. Le deuxième procédé est la cuisson à la vapeur