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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 42 (1969)

Heft: 6

Artikel: L'aménagement des moyens de transport de la région de Zurich

Autor: Bernath, J.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126688

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: 02.07.2025

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

L'aménagement des moyens de transport de la région de Zurich

par M. J. Bernath, ingénieur de la ville de Zurich

Eléments fondamentaux

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les diverses études élaborées pour résoudre le problème des transports dans l'agglomération zurichoise se sont succédé à un rythme rapide. Comme le manque de périmètre desservi s'aggravait malgré les aménagements routiers, on vit alors aussi surgir au premier plan le développement des transports publics. Une étude avait été élaborée en 1946 déjà pour réaliser une voie ferrée expresse en tunnel. En 1956, le Conseil municipal de Zurich prit connaissance de deux expertises concernant un plan général du trafic. Le projet fut remanié en 1962 sous la forme d'une étude pour un métro dont le peuple eut à décider en votation populaire. Mais le projet, d'un coût de 544 millions de francs, ne trouva pas grâce devant les citoyens.

Les prévisions ayant servi à l'élaboration du plan général du trafic pour la charge future des routes furent, par la suite, dépassées de très loin par le développement réel de la motorisation. C'est ainsi que la conception proposée d'un réseau routier principal ne fut pas à la hauteur non plus des exigences à venir. On avait insuffisamment tenu compte de l'imbrication de la route et du parcage dans l'analyse. Les critiques violentes élevées contre l'autoroute urbaine dans la zone de la Sihl que proposa la Commission fédérale de planification est aussi caractéristique de ces années consacrées à la planification. On critiqua le fait que lors de la planification des autoroutes urbaines si importantes pour le développement de la ville, l'on n'avait tenu compte qu'accessoirement des questions urbanistiques.

Il est heureux que les efforts en vue d'une planification régionale d'ensemble aient abouti à la fondation, le 1er janvier 1960, de la Société d'aménagement régional de Zurich et environs. C'est ainsi que l'aménagement se libéra des limites administratives. De cette façon, on put travailler à une planification des transports de l'agglomération urbaine, avec ses multiples poussées de développement, d'après les principes les plus récents de la planification. Ces derniers s'établissent comme suit:

1. L'hypothèse sur laquelle se fonde le travail ne doit pas être axée sur un moment déterminé, mais elle doit englober l'aménagement intégral de la région d'urbanisation en cours.
2. Le trafic et la ville constituent une unité – il n'existe pas de développement sans trafic. Le transport des humains et des biens revêt une importance étendue pour l'extension, l'organisation et l'ordonnance d'une cité.
3. L'imbrication des divers moyens de transport et les conséquences qui en résultent exigent une étude globale de tous les besoins de transport lors de la planification. On ne peut déterminer les exigences posées à un unique moyen de transport qu'une fois connues celles qui le sont à l'autre moyen de transport.
4. La planification du trafic ne doit pas être restreinte par des limites administratives; elle doit englober toute la région où elle s'exerce.
5. Un plan de transport n'est pas achevé au moment où il est présenté; il constitue une solution transitoire à compléter en permanence.

Le 13 mai 1966, une Commission de coordination présidée par le directeur cantonal des Travaux publics fut en mesure de présenter les premiers documents élaborés dans le cadre du but fixé. S'étant fondés sur ce rapport, le canton, la ville et les CFF constituèrent le 24 janvier 1967 une délégation des autorités présidée par le directeur cantonal du département de l'Economie publique. On lui confia les problèmes suivants à traiter et à concrétiser sous forme de propositions:

– financement de la construction d'une ligne de métro de Zurich à Dietikon;
– encouragement et financement des ouvrages des CFF pour l'amélioration du transport des personnes dans la région étendue, notamment la construction d'une nouvelle ligne périphérique partant de la zone de Dubendorf–Dietikon avec le tunnel du Zurichberg;
– fondation des entreprises de transport de la région zurichoise.

Le Grand Conseil et les citoyens de Zurich ont déjà approuvé un crédit de 2 millions de francs chacun pour des études et l'élaboration du projet des travaux susmentionnés. La base pour la continuation de l'étude est constituée par le projet, présenté en janvier 1966, du plan d'aménagement de la ville de Zurich élaboré par le Service municipal d'urbanisme et le réseau des routes à grand trafic établi en 1967 par le Service du génie civil du canton de Zurich sur la base d'analyses étendues sur de nombreuses années. Il incomba à un groupe d'étude d'examiner les exigences en matière de parcage des véhicules dans la zone de la City. En juin 1960 déjà, il fut en mesure de soumettre des propositions pour résoudre ce problème.

L'aménagement actuel des moyens de transport peut se faire heureusement sur la base d'études approfondies et d'un modèle arrêté par les autorités fédérales, cantonales,

municipales et les CFF. Les ouvrages exécutés par le canton, la ville et les CFF compléteront en permanence ledit modèle, de sorte que le but fixé pourra être atteint au gré des moyens financiers disponibles et du volume de travail possible.

Le programme d'aménagement

Comme l'aménagement des moyens de transport doit être réparti sur plus de deux générations, il fut nécessaire d'en subdiviser la réalisation en plusieurs étapes. L'architecte Hans Marti, délégué nommé par le Conseil municipal pour l'aménagement de la ville proposa un programme immédiat à titre de solution transitoire. Ce dernier englobait des mesures pouvant être réalisées à brève échéance et apportant des améliorations effectives du trafic. Comme mesure à moyen terme, Hans Marti proposa l'aménagement de la tangente ouest urbaine qui relie l'ensemble, dans la zone de la ville, les futurs terminaux des trois routes nationales.

Le programme à longue échéance englobe la construction d'un nouveau moyen de transport de masse et des autoroutes urbaines dans la zone de la ville, ainsi que la ceinture des routes nationales avec les tunnels du lac et de l'Uetliberg. Les dépenses annuelles de la ville pour les ouvrages destinés au trafic sont fixées aujourd'hui à quelque 40 millions de francs. Avec les subventions correspondantes de la Confédération et du canton, l'effort financier annuel atteindra le montant de 70 millions. Depuis quatre ans, le Service municipal du génie civil établit chaque année un plan quinquennal afin que le budget courant se conforme à cette planification. Ce plan quinquennal est devenu aujourd'hui un moyen de direction important. Il donne la possibilité de coordonner les travaux de génie civil avec les tâches de construction des services municipaux et des entreprises de transport.

Le programme immédiat

Le programme immédiat est repris à nouveau chaque année. Il s'agit de travaux pouvant être exécutés en moins d'une année. Une première phase vit la réalisation des ouvrages apportant une amélioration de la capacité des moyens de transport publics, c'est-à-dire des trams et des autobus. C'est ainsi que près de vingt arrêts de tram furent réaménagés et adaptés aux compositions plus longues. Il en résulta également des améliorations notables sur les axes routiers correspondants pour la circulation privée, le dépassement des trams à l'arrêt devenant dès lors possible pour les automobiles. La capacité des rues est améliorée graduellement par la signalisation des avenues à sens unique. L'axe de l'Uraniastrasse est prolongé actuellement comme rue à sens unique par la Sihl en direction de la Birmensdorferstrasse.

Le programme immédiat contient aussi les projets d'aménagement de divers tronçons de routes où les voies du tram sont déplacées sur un tracé séparé. C'est le cas par exemple de la Birmensdorferstrasse, de la Hardturmstrasse et de la Kreuzbühlstrasse.

Le nouveau passage sous-voie de la gare sert à décongestionner le trafic dans la zone de la City. Nous espérons que dans moins d'une année, le passage souterrain à piétons pourra être ouvert au public. On réalisera ainsi un accroissement important de la capacité de circuler aussi bien pour le trafic privé que public dans la zone de la gare.

La décision relative à l'aménagement prioritaire de la route régulatrice urbaine – la tangente ouest – de son raccordement à l'autoroute près de l'hôpital vétérinaire par la Bucheggplatz jusqu'à la place Escher-Wyss, avec raccordement à l'autoroute de la vallée de la Limmat par la Hardturm- et la Pfingstweidstrasse, par la Hardturmplatz au Sihlhölzli était nécessaire, les terminaux touchant aux routes nationales se trouvant à la périphérie de la ville et l'aménagement du système des autoroutes urbaines à l'intérieur de la ville n'étant pas encore programmé. Le programme fédéral de planification ne fixait pas le moment de l'exécution de l'œuvre. Mais l'on savait que pour 1972, l'autoroute de la rive gauche (N 3) arriverait près du Sihlhölzli, la route nationale de la vallée de la Limmat (N 1) serait aménagée jusqu'au Hardturm ou aussi que l'autoroute de la Suisse orientale par Winterthour serait achevée dans une large mesure jusqu'au pont sur l'Au. La Confédération et le canton étaient heureusement disposés à subventionner à raison de 30% l'aménagement largement conçu de l'axe urbain. Il nous fut possible d'entreprendre en 1966 déjà l'aménagement de la place Escher-Wyss. Les chantiers urbains compliqués exigèrent des mesures à grande échelle pour détourner le trafic. Un pont auxiliaire moderne en aval du pont existant sur la Limmat absorbe le trafic de transit, alors que la circulation sur l'axe nord-sud est dirigée au-dessus du chantier. On peut utiliser aujourd'hui déjà le premier nouveau pont jeté sur la Limmat. Le chantier de la S.A. Conrad Zschokke, organisé d'une manière très intéressante, avec des méthodes modernes d'exécution, a prévu un programme de construc-

tion de vingt-six mois. L'avancement des travaux montre aujourd'hui que les dispositions prises dans le cadre du plan réticulaire établi sont respectées.

L'automne passé, le peuple zurichois a voté un crédit de 72 millions de francs pour l'aménagement du tronçon allant de la Nordstrasse à l'hôpital vétérinaire. Les travaux de la Nordstrasse jusqu'à la Bucheggplatz comprise viennent d'être attribués. Nous espérons pouvoir mettre en soumission, avant l'été encore, le tronçon en tunnel de la Hirschwiesenstrasse. L'élaboration du projet de l'ouvrage de raccordement près de l'hôpital vétérinaire exige d'autres études, car il faut réaliser en même temps le tronçon de raccordement à la sortie nord du tunnel du Milchbuck de l'autoroute.

L'étude du tronçon de raccordement à la place Escher-Wyss par le pont du Hard et la place du même nom est achevée. Nous espérons être en mesure de soumettre encore avant l'été le projet au Conseil municipal.

Les méthodes de construction modernes requièrent une solution à grande échelle des détournements de la circulation. Les chantiers peuvent être organisés d'une manière d'autant plus fluide que des dispositions prises approchent de l'optimum. C'est la raison pour laquelle nous avons étudié l'aménagement d'un nouveau pont sur l'axe de la Herdenstrasse pour l'évitement du chantier du Hardbrücke. Les travaux purent encore être commencés l'automne passé. Le programme de construction à bref délai de seize mois permettra d'ouvrir le nouveau pont au trafic jusqu'à l'hiver prochain. Les fondations sont déjà terminées et les piles du pont sont en cours de réalisation.

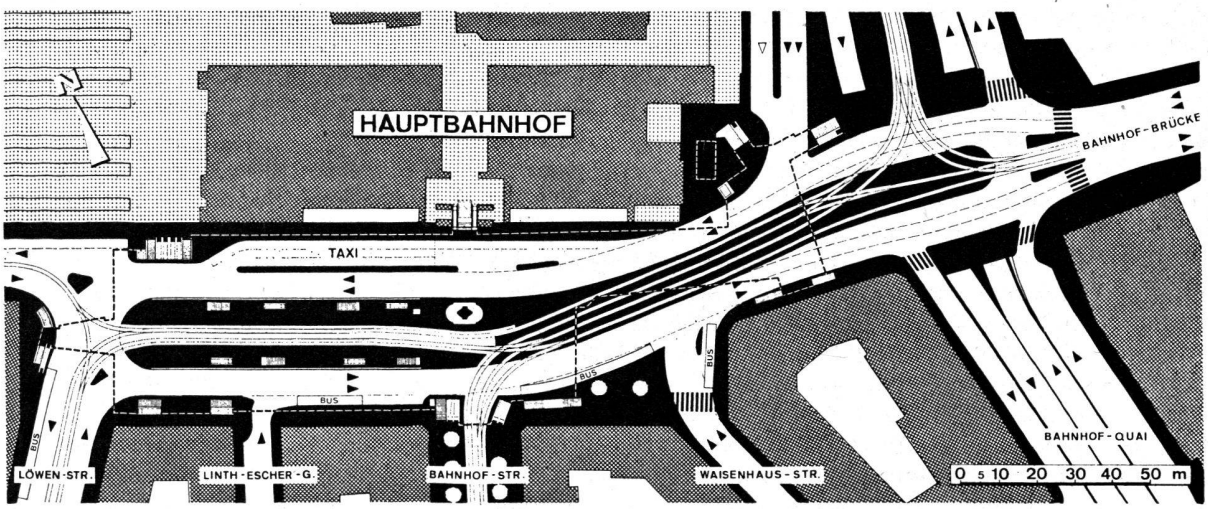
L'état des travaux de construction et les études montrent qu'il nous sera possible d'ouvrir la tangente ouest au trafic encore avant le début de 1973. Ainsi, elle pourra servir provisoirement à la circulation urbaine au moment de la mise en service des raccordements correspondants aux routes nationales.

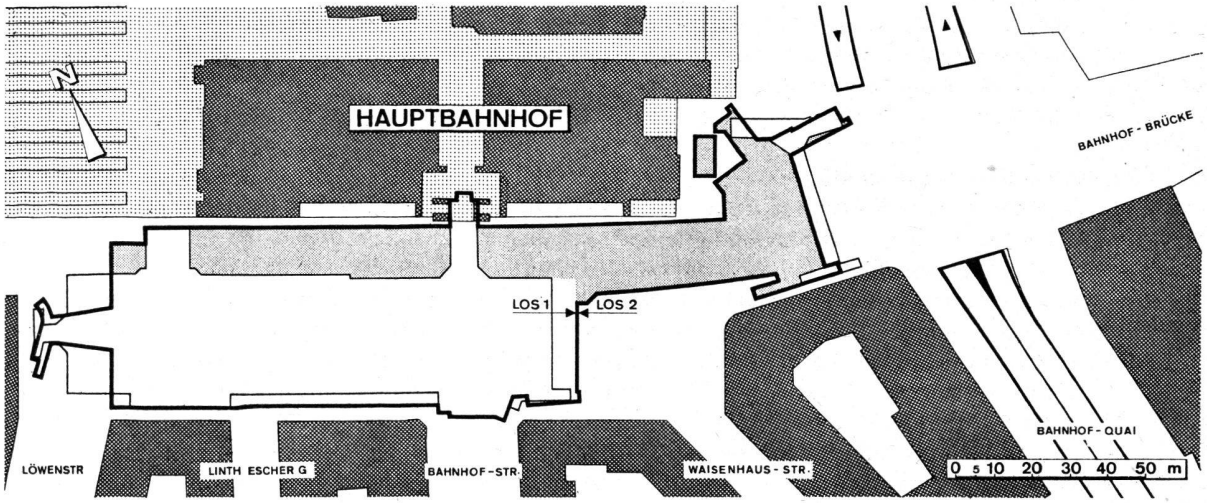
Mesures à longue échéance sur le plan du trafic

Pendant longtemps, le tracé de la route à travers la zone de la Sihl pour l'aménagement des autoroutes urbaines fut l'objet de discussions animées. Les emplacements fixés rendaient impossible une solution impeccable. Un groupe de travail constitué par le canton et la ville, sous la présidence de notre urbaniste municipal M. G. Sidler, put heureusement soumettre aux autorités, au début de l'année, un projet fondé sur l'étude de quatre variantes

1er croquis: le nouveau tracé de la route et des lignes du tram devant la gare principale de Zurich.

2e croquis: passage sous-voie pour piétons.





d'où il ressortait clairement que la solution du tracé de l'autoroute dans la zone de la Sihl est à résoudre avec une route souterraine sur la rive gauche. Le projet a été approuvé antérieurement déjà par le Conseil municipal, alors que le Conseil d'Etat s'est prononcé le 24 avril de cette année. Rien ne s'oppose plus dès lors à la poursuite de l'étude de l'autoroute dans la zone urbaine. Le projet du tunnel du Milchbuck est très avancé. Les ouvrages routiers aux environs de l'hôpital vétérinaire seront réalisés déjà avec la tangente ouest. Il est prévu également de terminer cette année encore l'étude de l'aménagement des voies d'accès à la sortie sud du tunnel par la Wasserwerkstrasse, de sorte que l'on pourra passer aux travaux l'année prochaine. Le tracé général dans la zone de la Sihl ayant été approuvé, il est possible dès lors de commencer l'étude de détail, de sorte que l'on peut prévoir enfin le moment de l'exécution des travaux pour la réalisation de ce tronçon.

Les analyses du plan des transports montrent qu'à l'avenir, les exigences du trafic de notre agglomération ne pourront plus être satisfaites au moyen de la route uniquement. Même l'aménagement sur une grande échelle de nos axes de circulation ne répondra plus aux besoins indispensables du trafic. Les analyses du plan des transports révèlent que les routes à forte capacité et les parcs devront être complétés dans la zone métropolitaine par un moyen de transport public. Les relations externes au sein de la région doivent être adaptées aux exigences correspondantes par l'aménagement graduel des lignes CFF en voies de transport rapides. Un premier aménagement a déjà été réalisé sur la rive droite du lac de Zurich. L'étude d'une autre ligne dans la vallée de la Glatt avec un nouveau tunnel traversant le Zurichberg est en cours. La construction d'un réseau de métro est prévue dans la zone urbaine. Les tâches ont été délimitées clairement entre le métro d'une part et les CFF d'autre part. Les divers moyens de transport tels que le métro, les tramways et les bus auront à remplir les fonctions qui leur conviennent le mieux. On a prévu comme première étape du métro le tronçon Kloten–Zurich–Dietikon. L'étude en est très avancée et nous espérons qu'elle sera achevée l'hiver prochain. Il est possible, maintenant déjà, d'adapter à la future ligne de métro les divers projets actuels de construction à caractère privé et public. C'est ainsi que l'on a construit les murs de fond correspondants de la future station de métro lors de la réalisation du passage souterrain à piétons à la place de la Gare. Des passages souterrains à piétons sont réalisés sur diverses places et ils pourront servir également à une future station de métro. La votation relative aux crédits nécessaires pour la construction aura lieu aussitôt que les questions de nature financière et juridique auront été éclaircies.

La tâche la plus difficile sur le plan technique de réalisation que le service municipal du génie civil ait à accomplir est l'aménagement de la ceinture de la City. Sa situation est déterminée par les points principaux qui ont nom Ulmbergtunnel, place Bellevue, Heimplatz, Central. Cette ceinture ouvrira l'accès aux garages du centre de la ville. Le projet d'aménagement de la Heimplatz est terminé. Il est en harmonie avec le nouveau bâtiment du Théâtre. Le devis s'élève à près de 35 millions de francs. Le projet doit être soumis aux autorités, cette année encore, pour approbation.

La transformation de la place Bellevue exige de vastes études. La première étape d'aménagement consiste dans l'introduction d'une circulation à sens unique entre la place Bellevue et la Kreuzplatz. Ce projet est présentement en discussion au Conseil communal et il nécessitera 7,1 millions de francs, y compris les installations de régulation du trafic. L'Utoquai devra devenir souterrain entre le lac et la Sechseläutenwiese. La construction de ce tronçon requiert un élargissement de l'Utoquai qu'il faudra construire sur pilotis en débordant de 14 m. sur le lac. Les frais de cet élargissement de la rive sont devisés à 4,6 millions de francs.

La transformation de la place Bellevue est rendue plus difficile par les dimensions imposantes de la canalisation qui dessert le quartier de Seefeld et la commune de Zollikon. Un premier projet sera soumis à la votation populaire au début de juin pour l'aménagement du canal sur le tronçon Hôtel de Ville–Hechtplatz. La construction d'un grand centre commercial sur la Hechtplatz fournit la possibilité d'adapter le tracé aux exigences futures de la place Bellevue. On y édifiera parallèlement un garage. Il faut inclure également les besoins découlant du nouvel Opéra dans l'étude de la solution du trafic sur la place Bellevue. Il s'avère que les exigences ne sont pas toujours parallèles. Une coordination des besoins est assurée par la collaboration des services du génie civil et des bâtiments.

Les études pour le Central sont si poussées qu'il est possible de construire un tunnel de déviation avec l'accès éventuel à un grand garage comportant 2200 places de parc près du Central. Il va de soi que les études des divers places et de la ceinture de la City sont harmonisées, afin

Aspects de l'urbanisme suédois

par M. Victor Lasserre

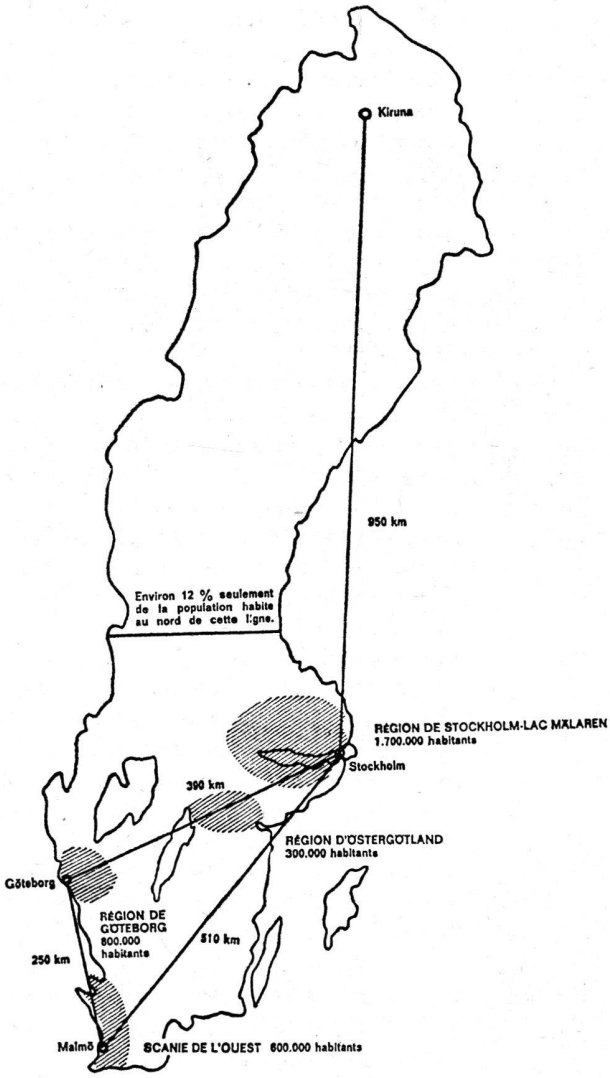
Avertissement

Comme nous l'avons écrit à notre retour de Suède, ce n'est pas en quatre jours que l'on peut prétendre tout connaître d'un pays, même si – comme ce fut le cas pour nous – on s'est livré à un véritable marathon et qu'on est rentré avec une valise bourrée de documents. C'est dire que nous sommes conscients des lacunes de notre information. Si nous nous risquons désormais à parler de «la Suède» ou de «Stockholm» sans ajouter «le plus souvent» ou «dans la plupart des cas», ce n'est pas pour céder à de coupables généralisations, mais pour éviter de lassantes répétitions.

Données géographiques...

Si l'urbanisme est fait par l'homme, pour l'homme, il est aussi conditionné par un certain nombre de données. La nature du terrain et l'espace disponible jouent un rôle essentiel. C'est une évidence... trop souvent oubliée.

A cet égard, et par comparaison avec les grandes cités suisses, Zurich, Bâle, Berne et Lausanne même quoiqu'elles disposent d'un arrière-pays plus favorable, Genève surtout, il ne fait pas de doute que Stockholm a une position privilégiée. La ville proprement dite, qui compte quelque 780 000 habitants, est à cheval sur un isthme séparant la Baltique et le lac Mälar, l'une et l'autre constellés d'îles. Son expansion est limitée à l'est par la mer, à l'ouest par le lac, mais au sud et au nord, plus encore, les espaces



Suède: zones à forte densité de population. Les quatre zones hachurées totalisent 3,4 millions d'habitants, soit 45 % de la population totale.

---

de pouvoir mettre en soumission les travaux selon un programme régulier. D'autres tronçons de route doivent encore être réalisés, outre ces ouvrages relatifs à un système de circulation principal. Il faut, d'une part, viabiliser de nouvelles zones d'habitat comme la Kürbergstrasse à Höngg, qui absorbera 4,7 millions de francs, la Zehntenhaus-Bärenbohlstrasse à Affoltern, qui viabilise une nouvelle zone d'habitat étendue et coûtera vraisemblablement 5 millions de francs, la rue Emile-Klöti comme liaison avec les nouveaux terrains de l'EPF sur le Hönggerberg, qui nécessite 15,3 millions de francs et la route de déviation de Höngg par le Frankental et le Rutihof qui, outre la déviation de Höngg, viabilise une nouvelle zone d'habitat et requiert 20 millions de francs. La Standardstrasse à Altstetten et la Mühlackerstrasse à Affoltern servent à la viabilisation de la nouvelle zone industrielle.

Les projets qui doivent être soumis en votation populaire cette année représentent une somme de près de 200 millions de francs. L'administration et les entreprises de construction avec les ingénieurs intéressés sont placés devant des tâches gigantesques. Elles serviront à mettre à la disposition de notre ville un réseau de transport, adapté dans le futur aussi, aux exigences et à la croissance de notre économie. «L'Entreprise, 18-1968»