

"Glattal-Stadt": nouveaux quartiers urbains zurichoïses

Autor(en): **Meier, Urs / Gottschall, Walter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **122 (1996)**

Heft 18

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78860>

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.

« Glattal-Stadt » : nouveaux quartiers urbains zurichoïses

Par Urs Meier, arch. dipl. EPFZ/SIA, et Walter Gottschall, arch. dipl. EPFZ/SIA, Planpartner SA, Klausstrasse 26, 8034 Zurich

Entre la City zurichoïse et l'aéroport, on voit se créer une agglomération moderne, avec des zones d'habitations allant se stabilisant et des sites caractérisés par un développement dynamique dans les anciennes zones industrielles. L'aéroport et un excellent réseau de desserte routière, en tant que moteurs principaux de la croissance, ont donné naissance à d'importants réservoirs d'emplois. Nonobstant les moyens réduits des finances publiques, il s'agit d'équiper ces quartiers dynamiques de transports publics et de les faire bénéficier d'un véritable urbanisme. Cette situation est illustrée par l'exemple des deux centres de Zurich-Leutschenbach et Opfikon-Glattbrugg.

Le projet Eurogate (anciennement HB-Südwest) représente moins une offre de surfaces supplémentaires importantes que l'occasion de savoir s'il est encore possible, dans l'espace économique de Zurich, de réaliser rapidement et de façon flexible de grands projets dans des lieux centraux. L'extension de l'aéroport en réponse à des exigences quant aux infrastructures constitue un défi analogue. Outre ces deux projets clés, avec leur fonction de portes ouvertes au-delà de la région, d'autres tâches de planification du développement sont prioritaires :

- le parc immobilier existant est-il entretenu et peut-il se développer de façon concurrentielle ?
- les conditions cadres existantes sont-elles aussi adéquates pour des projets de faible ou moyenne importance ?

La concurrence des sites exige une prévoyance attentive

L'offre de terrains à construire sur de bons emplacements excède durablement la demande, ce qui représente un succès pour l'aménagement du territoire. Dans ce domaine et dans celui de la politique de développement urbain comme dans l'hôtellerie, une approche prévoyante consiste à faire à temps les lits et à préparer un accueil sympathique pour le moment où les hôtes arriveront. La concurrence entre sites de différentes régions exige de définir des priorités, car, en vertu du principe des vases communicants, les moyens publics et privés ne suffisent pas à pro-

mouvoir partout le développement avec le même niveau de priorité. Il est donc adéquat que le plan directeur cantonal définisse des centres, qu'il s'agira de structurer par des affectations urbaines mixtes et où l'accent sera mis sur l'offre de places de travail.

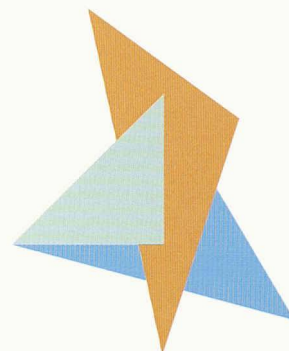
La City zurichoïse et les deux axes de développement ZH-ouest et ZH-nord revêtent à cet égard une importance particulière. Pour leur assurer d'indispensables contrepoids, il convient de développer prudemment des quartiers stables (noyaux et zones d'habitation, aires de loisirs, zones vertes).

Toute croissance induit un trafic supplémentaire, qu'il est préférable d'absorber par les transports publics. Si l'on n'y réussit pas, il faut se résigner à des bouchons durables, comme nous les connaissons dans la plupart des métropoles.

Il revient à la planification de débloquer la situation sur les meilleurs sites et d'offrir des zones à des prix abordables, structurées de façon adéquate :

- prêtes pour la construction, avec des autorités coopératives,
- aisément accessibles par les transports publics et privé,
- offrant une flexibilité optimale en ce qui concerne les étapes de réalisation et leur affectation,
- imposant un délai maximum de trois ans entre la décision d'investissement et l'occupation des locaux.

En outre, les visions d'avenir à long terme doivent pouvoir se concrétiser par « une combinaison artistique des éléments ». C'est ainsi



Journées SIA 96 Du 29 au 31 août 1996 Kongresshaus Zurich

A l'occasion des prochaines Journées SIA, qui se dérouleront à Zurich du 29 au 31 août, nous présentons un article traitant des perspectives de développement de l'agglomération zurichoïse. Deux exemples y sont traités dans l'optique d'un urbanisme répondant aux demandes d'une économie dynamique. Nous remercions nos collègues et amis de la revue Schweizer Ingenieur und Architekt d'avoir aimablement mis cet article à notre disposition, ainsi que Mme Arlette Ortis, arch. SIA, urbaniste ORL, pour la relecture de la version française.

Rédaction

qu'une adresse devient attractive et qu'un quartier acquiert une qualité de vie élevée. Ce n'est pas par hasard que dans le jeu de simulation sur PC « Sim City », les aménagements publics tels que les parcs sont rentables.

Quartiers dynamiques à Glattal-Stadt

Les cinq communes de l'agglomération zurichoïse de Dübendorf, Kloten, Opfikon, Rümlang et Wallisellen, ainsi que les arrondissements 11 et 12 de la ville de Zurich forment une ville dans la vallée de la Glatt - « Glattal-Stadt » - avec quelque 145 000 habitants et 90 000 emplois. Comme les anciennes zones industrielles proches de la ville se sont développées au-delà des limites des communes en quartiers urbains et que les communes se sont ainsi fondues, celle-ci ont constitué une communauté d'intérêts « Zukunft Glattal »¹ (IG ZUG). Grâce à une action concer-

¹ Avenir de la vallée de la Glatt

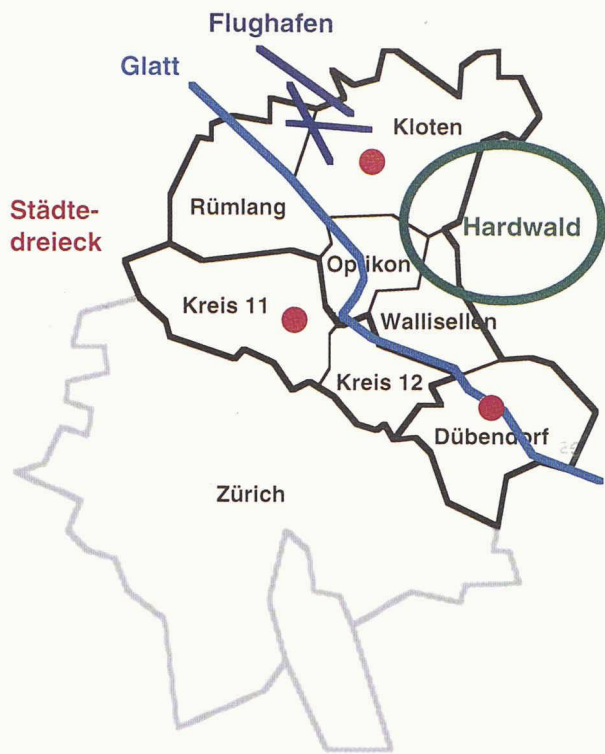


Fig. 1. – 145 000 personnes habitent « Glatt-Stadt » et 90 000 y travaillent.

tée (menée par une commission *ad hoc*) pour la coordination des problèmes communs, il est possible de réagir rapidement aux changements.

Il a fallu moins de cinq ans pour passer de l'idée de transports publics tangentiels à l'intégration

d'un réseau médian de distribution Glattal dans le plan directeur cantonal. La réalisation de ce réseau de transports, dont le coût est estimé à 600 millions de fr., doit être achevée en 2005. La partie centrale de ce transport urbain traverse les cinq km séparant Oerlikon de l'aéroport. Dans cette seule zone, ce ne sont pas moins d'une douzaine d'aménagements de grande dimension qui se trouvent en cours d'étude. En outre, deux ouvrages importants sont en travaux: la Foire de Zurich (locaux d'exposition et immeuble de parking) et la galerie de la Glatt destinée aux eaux usées. Malgré la récession, de grands immeubles commerciaux et d'habitation se sont construits ces dernières années et ont en règle générale été loués dans un délai de deux ans.

Le quartier de Leutschenbach

Ce sont quelque 2000 personnes qui habitent Zurich-Leutschenbach et 10 000 qui y travaillent à plein temps. On connaît le studio de télévision qui y est installé, ainsi que le siège de plusieurs sociétés non moins importantes. Un développement immobilier peut y être envisagé, car les possibilités offertes par le plan de zones en vigueur ne sont exploitées que pour un tiers (fig. 4). L'expression urbanistique y est jugée insuffisante par les milieux concernés. Cette lacune s'explique par une situation en marge des centres historiques de Zurich et d'Opfikon ainsi que par l'absence d'une population spécifique au quartier. D'autre part, en période de haute conjoncture, ni les pouvoirs publics, ni les investisseurs ne s'en sont préoccupés, car une bonne accessibilité pour les voitures suffisait à assurer la location ou la vente des immeubles destinés au commerce et à l'artisanat. Une esquisse élaborée sur initiative privée, « Das Stadtquartier Leutschenbach », indique deux possibilités de mise en valeur progressive du quartier.

– Tout comme par exemple dans le quartier de Seefeld, il y a cent

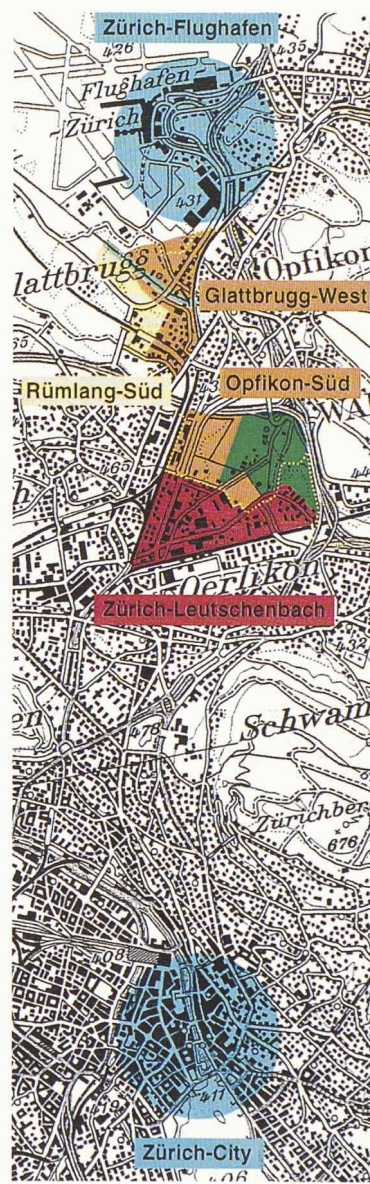


Fig. 2. – Les zones de développement Leutschenbach et Glattbrugg se situent entre la City et l'aéroport. Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie de 1996



Fig. 3. – Tracé du nouveau tram en site propre (Source: ZVV 1996)

ans, la chance est offerte d'animer l'environnement construit par des espaces urbains attractifs et des commerces de détail, de façon à ce que se crée un quartier diversifié. Le réseau des rues principales, le concept urbanistique pour la zone non encore construite d'Oberhauserriet ainsi que la possibilité de créer un vaste parc constituent autant de conditions favorables (fig. 4 à 6).

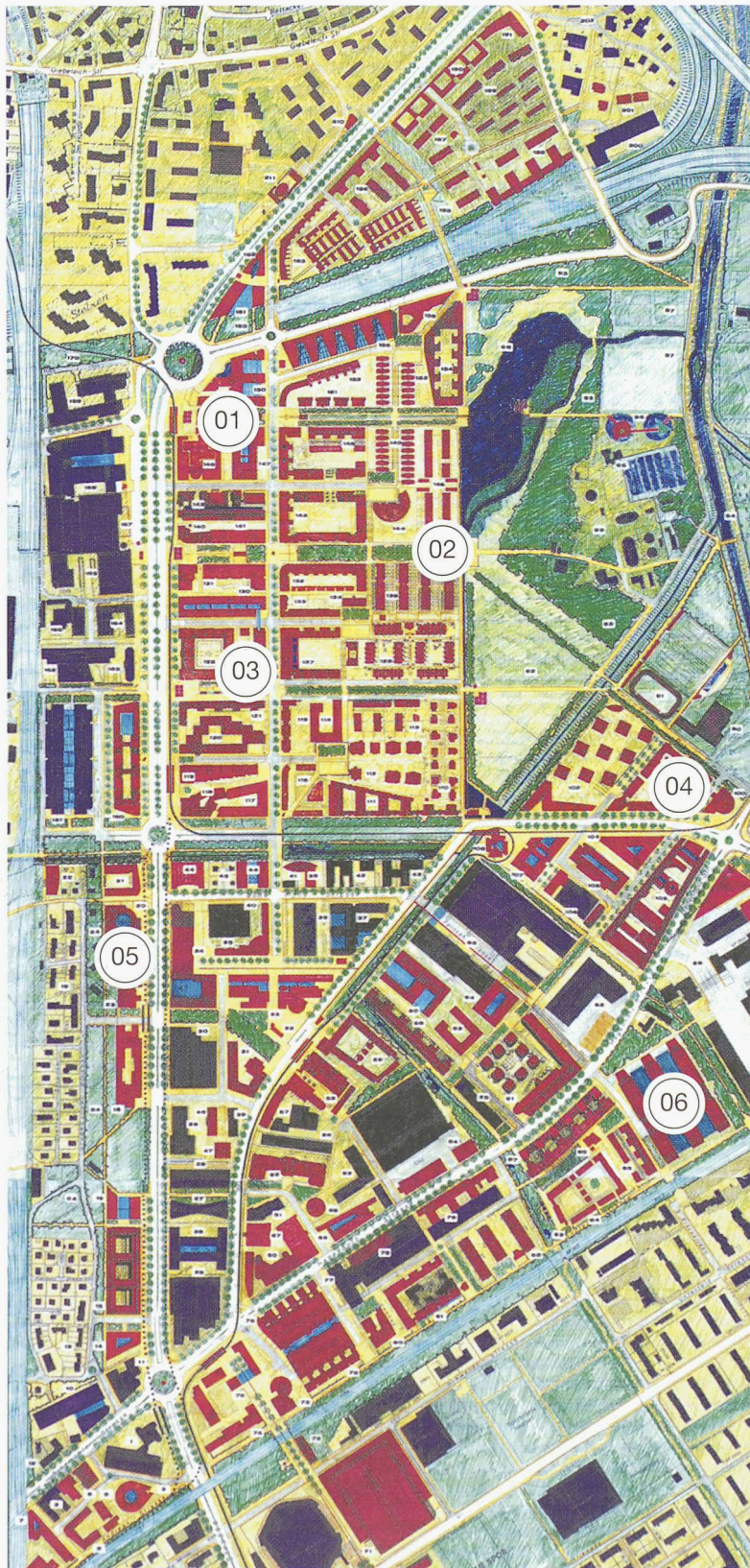


Fig. 4. – Montage de l'état actuel (violet) et du potentiel restant (rouge) de la zone de développement Zurich-Leutschenbach/Opfikon-Sud, sur la base d'exemples connus (tous à la même échelle). Les grandes réserves d'espaces permettent de prévoir un développement partiel et non une extension globale.



Fig. 5. – Vision Leutschenbach: le World Trade Center et les studios de TV se trouvent le long d'une route déserte. Le montage photo montre comment d'autres constructions, des allées d'arbres, un parc de sculptures et des aménagements du ruisseau ainsi que le tram pourraient en faire peu à peu un boulevard.



Fig. 6. – Vision Thurgaustrasse: le tronçon de rue représenté ici, avec ses magnifiques arbres, n'est pas encore construit. Le montage propose un aménagement possible, avec le tram et des immeubles orientés vers la rue.

-  Immeubles existants
-  Potentiel de développement
-  Espaces publics
-  Espaces libres
-  Stations de tram

- ① Textis- und Mode-Center
- ② Studio de télévision
- ③ World-Trade-Center
- ④ Nouvelle bourse, Zurich
- ⑤ Brahmshof, Zurich 3
- ⑥ Technopark, Zurich 5



Fig. 7. – Glattbrugg-Ouest, avec toutes ses places de travail, se situe entre l'axe de développement historique de la Schaffhauserstrasse et la zone de l'aéroport. Au premier plan : bifurcation des voies ferrées avec les deux stations RER de Glattbrugg et d'Opfikon

(DesAir Photo, 1990)



Fig. 8. – Un monde du travail diversifié s'est installé à Glattbrugg-Ouest. La structure construite est hétérogène et l'espace urbain inhospitalier. Dans les deux seuls bâtiments de la Société de Banque Suisse travaillent plus de 1500 employés.

(DesAir Photo, 1990)

- Les importantes réserves de **317** places de travail permettent aussi de prévoir à Leutschenbach une proportion importante de logements, élément d'équilibre indispensable.
- Comme dans toute agglomération dense, il est nécessaire développer les transports publics, la capacité des rues existantes ne pouvant être étendue.
- Comme la moitié environ des espaces non construits appartient aux pouvoirs publics, une politique foncière active ouvrirait de nouvelles perspectives de financement des tâches de la collectivité.
- Il est suggéré que la ville de Zurich, en tant que responsable de l'aménagement, élabore avec le quartier de Leutschenbach une structure prospective comportant des directives contraignantes (définition des buts, des actions nécessaires et des motivations) pour les traduire ensuite par des outils de planification plus flexibles.

Glattbrugg-ouest: un test

La région de Glattbrugg-ouest peut être comparée à celle de Leutschenbach à bien des égards :

- accroissement du nombre d'emplois supérieur à la moyenne ces dernières années,
- réserves considérables de capacités du plan des zones (env. 50 % de surfaces non construites),
- environnement inhospitalier,
- pas de frontière apparente avec la commune voisine de Rüm- lang,
- réseau routier saturé, avec formation croissante de bouchons,
- desserte fine insuffisante à partir des stations RER de Glattbrugg, Opfikon et Balsberg ainsi que de la gare de l'aéroport.

L'arrivée à Glattbrugg de la *Société de Banque Suisse* a déclenché il y a environ deux ans une discussion sur l'aménagement urbain. Malgré le changement de nom de la Kanalstrasse – aujourd'hui Europa-

strasse –, les bouchons routiers s'y allongent à chaque nouvelle construction. Même le bus régional cofinancé par la banque se trouve pris dans les embouteillages à proximité de la station «Bank Center» (on relèvera le nom anglais...), ce qui renforce la demande pour un tram en site propre. De plus, les agréments de l'immeuble commercial moderne de la SBS, abritant plus de 1500 employés, pâlisent quelque peu à la constatation que son environnement ne peut se comparer avec celui de l'ancien emplacement de la Paradeplatz.

Les bus pendulaires de la banque assurant lors de la pause de midi la liaison avec le centre commercial relativement éloigné du Glatt, les pistes ouvertes par les piétons vers les stations des transports publics ainsi que les nouvelles boutiques à sandwich ou à kebab sont autant de témoignages de la nécessité de compléter l'équipement urbain de ce quartier.

De juin à décembre 1996, une planification test englobant toute la région sera élaborée sous la houlette de la ville d'Opfikon. A l'issue d'une phase de préqualification, qui a vu plus de vingt candidatures, trois équipes interdisciplinaires ont été chargées de présenter trois propositions comportant des priorités différentes. Le processus de coopération instauré par ce test permet un dialogue direct entre les mandataires et les communes concernées (Opfikon, Rümlang), les entreprises liées au transport (CFF, ZVV², direction des travaux publics, aéroport) ainsi qu'avec les propriétaires et les sociétés concernées. La possibilité d'intervenir directement semble particulièrement motivante pour les participants.

Le test Glattbrugg-Ouest vise à :

- proposer des solutions urbanistiques réalistes et pouvant être financées, que les pouvoirs publics et les privés puissent concrétiser progressivement,
- démontrer que le tram projeté s'intègre au nouveau quartier,
- fournir des résultats propres à servir de base à la révision du plan d'affectation.

Outils de planification propres à gérer l'avenir de secteurs expérimentaux

Une société novatrice a besoin de champs d'expérimentation avec une grande marge de manœuvre pour un avenir encore inconnu. Il s'agit ici de ne réglementer que ce qui nécessite une protection particulière. L'affectation peut rester largement ouverte, car nous disposons globalement de plus d'espaces de développement que nous n'en avons besoin et la législation sur la protection de l'environnement protège suffisamment les différentes affectations contre les nuisances. C'est une vérité à la Palice que toute densification nécessite d'augmenter l'offre en transports publics, sous peine de transformer les automobiles en «auto-immobiles». A cet égard, le poids des faits conduit aussi l'économie vers de meilleures implantations, de plus en plus souvent situées à proximité des gares.

Il est vraisemblable que la concurrence entre les villes exige qu'elles disposent aussi bien de nouveaux quartiers au développement dynamique que de zones à densifier.

Les nouveaux quartiers (tels que Oberhauserrieten) ou de grandes friches (par exemple le centre Zurich-nord) présentent en général des inconvénients, dus à des chantiers s'étalant sur plusieurs années et à des coûts d'infrastructure importants, mais ils offrent en revanche de fascinantes perspectives d'avenir – pour autant que ces visions puissent se concrétiser. Au début, ces quartiers sont surtout intéressants pour des projets de grandes dimensions.

Les secteurs susceptibles d'être densifiés (p. ex. Zurich-Leutschenbach ou Glattbrugg-Ouest) présentent souvent de grandes lacunes sur le plan de l'urbanisme. En revanche, ils permettent de tisser peu à peu de nouvelles structures locales, ce que préfèrent les petites et moyennes entreprises.

La stratégie appliquée aux noyaux urbains ces dernières années, consistant à changer l'affectation des zones industrielles ou artisanales par le biais de plans de quartier, présente des signes d'usure. Nombre de plans se sont révélés, au terme de fastidieuses procé-

dures, insuffisamment flexibles dans une situation de marché évolutive, un dialogue conduisant en fin de compte par excès de zèle à des solutions sur mesure. En revanche, cette pratique montre que l'importance attachée à la qualité des espaces extérieurs peut contribuer à attirer les intéressés, même en période économiquement difficile.

Pour autant que cela soit opportun, il convient d'en revenir à des constructions conformes au plan des zones, afin de raccourcir le délai de réalisation, de réduire les coûts et – *last but not least* – de faciliter l'affectation provisoire de locaux vides (ateliers combinés avec de l'habitation, par exemple). La législation zurichoise sur l'aménagement et la construction autorise sans autre des dérogations aux plans de quartier. C'est ainsi, par exemple, que l'on pourrait combiner des prescriptions dans un secteur central à faible coefficient d'occupation avec des règles attractives pour un grand ensemble. Celui qui veut densifier devrait satisfaire à des exigences accrues en matière d'intégration.

L'ordonnance Hofmann sur le plan des zones (BZO = Bau- und Zonenordnung) récemment entrée en vigueur, autorisant l'extension partielle des affectations dans les secteurs dynamiques, n'est pas en contradiction avec le postulat du présent article en faveur de larges périmètres d'expérimentation. Il pourrait exercer une influence globalement positive sur la construction en ville de Zurich. La municipalité zurichoise devrait promouvoir la qualité des quartiers en définissant les principaux buts d'aménagement des secteurs concernés par des plans cadres, servant à l'Exécutif d'outils de coordination et de conduite lui permettant de réagir positivement à la situation nouvelle.

Constellation 2005

A *Glattal-Stadt*, on s'attend pour ces prochaines années à une activité supérieure à la moyenne dans le domaine de la construction. Outre l'extension de l'aéroport et la construction de la galerie de la Glatt, la Foire de Zurich et le tram en site propre paraissent représenter jusqu'en 2005 les premières

² ZVV = Zürcher Verkehrsverbund: communauté tarifaire des transports publics de la région zurichoise

étapes de l'aménagement de la région. La question se pose de savoir si les activités de construction prévisibles de toute façon doivent être converties en un événement majeur. On discute de l'idée de l'ex-

position « Grün 2005 » comme couronnement de cette « Constellation 2005 ». Les perspectives d'un parc de la vallée de la Glatt (fig. 4), en tant qu'aire de qualité pour des loisirs de proximité entre

Zurich-Leutschenbach et Opfikon-Sud, avec une Glatt « revitalisée » comme axe principal, semblent favorables; l'époque est donc venue de créer un parc municipal intercommunal.

Photographie: nouvelle méthode de mise au point automatique

La mise au point a toujours été un souci majeur des photographes, en même temps qu'un facteur essentiel de réussite. Le verre dépoli des chambres photographiques grand format a longtemps constitué l'outil essentiel pour ce réglage – délicat avec des objectifs dont la longue focale limitait la profondeur de champ.

L'avènement des appareils petit format (35 mm), avec leur focale normale de 50 mm, a apporté un allègement considérable. La recherche de la netteté – donc d'une mise au point précise – a conduit à équiper ces appareils de télémètres, couplés ou non à la mise au point des objectifs, combinés ou non avec le viseur.

La petite taille de l'image fournie par ce dernier ainsi que la difficulté de l'adapter aux objectifs interchangeables ne pouvaient durablement convenir aux photographes, d'où l'apparition, dans les années 30, des premiers reflex petit format.

Néanmoins, l'image restait petite et inversée gauche droite de surcroît.

L'interposition d'un prisme a enfin offert une visée confortable et fidèle, tant pour le cadrage que pour la mise au point, quelle que soit la focale de l'objectif employé. Ce système de visée devait bientôt être combiné avec la mesure de la lumière, en vue de régler automatiquement l'exposition: avait-on atteint la perfection?

L'exposition automatique appelait une facilité analogue pour la mise au point, pour le plus grand bonheur des amateurs peu soucieux de technique.

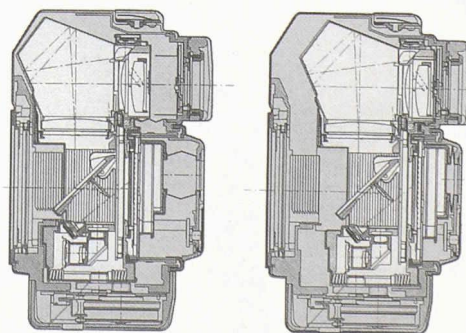
L'apparition de divers systèmes de mesure de distance automatiques, dite autofocus, a abouti à sa généralisation pour les appareils non reflex – et titillé les utilisateurs de reflex: par faible lumière et en présence de sujets se déplaçant rapidement, il est difficile de mettre au point avec précision, même avec les meilleurs systèmes de visée reflex. La solution technique existait: ce qui était faisable pour les appareils de bas de gamme ne le serait-il pas pour le haut de gamme?

« Piloter » un objectif fixe, même à focale variable (zoom), n'est pas trop difficile. Assurer le même réglage en temps réel pour des objectifs interchangeable constituait un défi.

Avec le Contax AX récemment apparu sur le marché, Kyocera introduit une solution tout à fait originale. La mise au point des chambres photographiques de grand format se fait en déplaçant le dos de l'appareil: c'est le principe qui a été adopté sur le Contax AX. Le châssis autofocus constitué par le miroir, le prisme et le guide du film n'est pas solidaire de la monture à baïonnette recevant les objectifs; il se déplace dans le boîtier, parallèlement à l'axe optique, sur des guides en céramique, sa position étant asservie en temps réel par un moteur à la mesure de la distance entre l'appareil et le sujet visé, sur la base des informations fournies par un microprocesseur central, qui commande également l'obturateur, dont le temps de pose le plus court est de 1/6000 de sec.

L'un des avantages essentiels de cette approche technique réside dans la possibilité d'utiliser tous les objectifs existants de la gamme Carl Zeiss T* équipant les modèles Contax précédents. Par ailleurs, toute latitude est laissée au photographe de procéder manuellement à la mise au point, à l'aide de l'image livrée par le viseur reflex. Les autres caractéristiques de la série des Contax restent inchangées.

La prix de la perfection (ou de son approche): le Contax AX coûte 3300 fr., sans objectif.



Position de base du châssis autofocus mobile

Déplacement maximum du châssis en position macro (+ 10 mm)