

Résumés

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **10 (1956)**

Heft 10: **Städteheft Hannover und Basel**

PDF erstellt am: **05.08.2024**

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.

Résumés

Pourquoi un numéro spécial sur les villes de Hanovre et de Bâle?

Voilà une question qui nous a été posée maintes fois. Qu'y a-t-il de commun en ces deux villes et pourquoi ont-elles été choisies parmi tant d'autres? Nous avons choisi Hanovre, car — à notre avis — aucune autre ville allemande s'est relevée aussi positive et aussi magnifique des destructions terribles de la dernière guerre. Nulle part ailleurs, ont été réalisées des idées plus vastes dans la planification urbaine. Cela peut être un hasard heureux, mais nous pensons plutôt que c'est le mérite personnel d'un seul homme énergique qui fut l'initiateur, souvent même rigoureux, de la reconstruction de Hanovre après 1945. Ce fut en 1947 que M. R. Hillebrecht a été appelé à la place de l'urbaniste municipal de Hanovre. Il a su choisir ses collaborateurs et il a poursuivi son chemin épineux malgré et contre les influences de la part des bourgeois de cette ville dont les quartiers historiques étaient entièrement détruits. Il a su les convaincre qu'il faut renoncer aux désirs personnels trop souvent mesquins, au profit de la communauté. La première partie de notre périodique est donc consacrée aux résultats de ce travail gigantesque.

Quant à Bâle, nous l'avons choisie parce que — à notre avis — c'est la ville suisse qui se distingue parmi les autres par une certaine conception audacieuse. Et cette conception apparaît aussi bien dans les constructions que dans la législation. Il y a trente ans, Bâle a pris l'initiative en construisant plusieurs bâtiments conçus dans le Nouveau Style qui, grâce à cette initiative heureuse, a pu se consolider depuis en Suisse. Dans ce numéro, nous faisons la revue de quelques-uns de ces bâtiments. Un mélange curieux de tradition et de progrès a été, depuis toujours, caractéristique pour cette ville frontalière, pour son université, son industrie internationale et ses musées, et ce mélange a abouti à une synthèse intéressante et raisonnable dans le bâtiment. L'auto-critique propre aux Bâlois qui se manifeste particulièrement au Carnaval de Bâle, a toujours aidé à sélectionner les idées et a produit des résultats positifs. Les articles des deux architectes responsables de l'urbanisation de Bâle donnent un aperçu de cette situation unique au monde.

La Rédaction

Hanovre (pages 325—326)

En 1945, le « bilan des ruines » dans nos villes ne se mesurait plus que par des superlatifs. Dix ans plus tard, les mêmes superlatifs, appliqués au « bilan de la reconstruction » reflètent le « miracle économique » allemand. Et l'idée des « occasions manquées » dans le domaine urbaniste hante cependant les esprits; d'un côté, généreuse distribution de lauriers, de l'autre, ample distribution de savons. Mais la répartition des deux points de vue nous semble injuste, prématurée et superficielle.

Si nous donnons un rapport sur la reconstruction à Hanovre, nous le faisons avec hésitation et uniquement par reconnaissance envers « Construction + Habitation » qui, depuis des années, n'a jamais manqué de nerf dans ses articles sur la reconstruction des villes allemandes. Et nous espérons que personne ne prendra notre rapport pour une « fière parade du miracle hanovrien ». Nous aimerions aussi avoir l'occasion de parler de ce qui n'a pas été réalisé, de ce qui a mal tourné et de ce qu'il reste à faire depuis que nous avons, semble-t-il, surmonté les plus gros obstacles.

Nous sommes reconnaissants de ce que nous avons pu réaliser et espérons que les soucis financiers accablant Hanovre comme toute autre ville allemande n'interrompent pas nos travaux. Les années à venir démontreront si l'occasion de reconstruction que chaque ville a saisie à sa manière, nous est garantie ou interdite. Car cette occasion est bien moins placée entre les mains des urbanistes et architectes qu'elle n'est à la merci d'un destin impondérable que nous ne pouvons déterminer que dans une infime mesure. Les occasions ont, elles aussi, leurs mesures et leurs limites.

Urbanisme à Hanovre (pages 327—337)

Hanovre a été l'une des grandes villes les plus dévastées. En 1945, ce n'était qu'un vaste amas de décombres. Aujourd'hui, Hanovre est redevenue une ville industrielle et affairée qui a non seulement recouvré son ancienne importance économique, administrative et culturelle, mais encore assumé le nouveau rôle de capitale de la Basse-Saxe et de siège d'une Foire Internationale. Ceci est, d'une part le fruit d'un travail dur et infatigable, d'autre part le résultat d'un planning intelligent dont l'avantage réside dans le fait qu'il est effectivement réalisable avec les moyens techniques, légaux et financiers dont on dispose.

Après la destruction complète, la tâche urbanistique touchant de vastes parties de la ville et en particulier le centre pu être attaquée à ses racines mêmes. Il s'agissait de tirer parti des fautes faites antérieurement, de prévoir l'avenir et, surtout, de rétablir l'organisation structurelle de la ville toute entière, ainsi que l'organisation de la circulation. Des ces travaux intenses résultèrent le Plan d'utilisation de la surface disponible 1950 pour la ville entière et le Plan de la ville intérieure 1949.

Réorganisation du trafic

Hanovre est situé au point d'intersection des grandes routes nord-sud (Copenhague — Hambourg — Hanovre — Francfort — Berne) et est-ouest (Moscou — Varsovie — Berlin — Hanovre — La Haye — Londres). En 1949 encore, toutes les routes nationales à grande fréquence de passage traversaient le centre de la ville et importunaient la vie économique de la City à un point intolérable. Un examen approfondi de tous les aspects topographiques, structurels, économiques et esthétiques aboutit à une réorganisation complète du réseau de circulation. Les buts principaux étaient:

- 1° Eloignement de la grande circulation traversante au-delà des zones de construction et disposition en zones libres,
- 2° Concentration des départs et arrivées sur quelques artères à grande capacité,
- 3° Répartition des arrivées dans le centre et concentration des départs sur une ceinture,
- 4° Création d'artères à grande capacité reliant les divers arrondissements de la ville.

Le noyau du plan de circulation était la ceinture du centre qui avait pour but d'éloigner tout trafic radial de la City,

d'aspirer la circulation intérieure et extérieure et de la mener rapidement à son but. Cette ceinture a été projetée et exécutée à 6 voies avec séparation médiane; sa structure et sa forme en font l'élément essentiel du trafic urbain.

Structure et forme

L'urbanisme ne doit pas vieillir; il doit toujours et éternellement rester neuf et vivant. Il ne doit pas éviter les décisions, mais les prendre bien, au bon moment, même s'il faut toujours prendre de nouvelles décisions de portée sans cesse plus grande. La surabondance des aspects économiques, sociaux et culturels nécessite une étude intime du caractère de la ville, une analyse systématique de sa structure organique, une maîtrise parfaite de la théorie de l'urbanisme et une connaissance approfondie de ce qui est nouveau. L'exemple donné par Hanovre montre cette nouveauté. Le plan n'a pas omis l'évolution qui a réformé et qui reformera toujours notre vie et notre économie.

Les grands immeubles administratifs des organisations privées et publiques ont été retirés du centre; ces aimants pour le trafic, maintenant situés près de la nouvelle ceinture, capable de digérer leur circulation, restent cependant en relation visuelle avec le noyau.

D'autre part, il reste encore à libérer dans toute la ville les quartiers purement résidentiels de toute industrie gênante, ce qui sera réalisé par l'établissement de nouvelles aires industrielles et artisanales et par la préparation d'assainissements dans les quartiers conservés et anciens. Au-delà des simples questions de situation, ce plan s'est particulièrement efforcé de conférer une forme optimum aux surfaces de construction et aux voies de communication.

Un autre exemple de notre planning est fourni par la forme du tronçon terminé de l'autoroute sud qui traverse sans la déranger la zone de repos dans la vallée de la Leine, œuvre de nouvelles vues sur la silhouette de la ville et fait découvrir des beautés scéniques jusqu'alors inconnues. La beauté de bâtiments historiques rehaussée par les rues et immeubles contemporains est révélée par l'exemple du tronçon traversant la Place Waterloo vers la route de ceinture. Ce passage est relié à la section presque terminée de la ceinture près de la rive Leibniz, à la hauteur du château de la Leine.

Exécution

Dans le cadre du rapport que la Rédaction nous a demandé sur les bases légales de la reconstruction, nous ne pouvons que citer les questions les plus importantes. La loi de Basse-Saxe de 1949 sur la reconstruction offre la possibilité d'établir légalement, bien que par un procédé long et pénible, les idées d'un projet et de faire prononcer, en cas de besoin, des consolidations, remembrements et expropriations. Au début de la reconstruction, Hanovre n'a pas fait usage de son droit d'expropriation. Les adeptes de la reconstruction cédèrent gratuitement du terrain pour l'élargissement des voies de communication. Si l'on considère le prix du terrain, relativement élevé pour les conditions hanoviennes, de DM 1200 le mètre carré en ville, ces cessions représentent un beau sacrifice, mais qui a été fait pour permettre une reconstruction plus rapide. La question fut plus compliquée quand il s'agit de percer de nouveaux passages là où existaient des entreprises depuis longtemps établies.

A. Reconstruction autour de l'église Kreuzkirche 1950.

Dans la reconstruction de quartiers résidentiels, la collaboration désintéressée et l'appui constant de dirigeants du bâtiment permirent de trouver et d'appliquer de nouvelles solutions sans l'aide de moyens légaux. Les premières constructions autour de la Kreuzkirche montrent comment on aborda ces problèmes qu'aucune autre ville n'avait résolus. Des deux possibilités, à savoir:

- 1° transférer la reconstruction aux autorités publiques par la création de prescriptions légales et leur conférer de vastes pouvoirs d'expropriation pour exécuter les plans;
- 2° former des organisations volontaires sous forme de communautés de projets telles que des associations enregistrées ou des communautés et coopératives de construction, sociétés de financement et de surveillance des constructions telles que des Sàrl, que les communes et pays aideraient,

on choisit la seconde. Le 30 juin 1950, on posa la première pierre; fin juillet 1951, au moment même de l'exposition du bâtiment, le nouveau quartier de la Kreuzkirche était terminé. Aujourd'hui, donc six ans plus tard, cette zone d'habitation s'est imposée et forme une oasis verte dans la grande ville.

B. Reconstruction du « Bloc Constructa » 1952.

La deuxième tâche, la reconstruction d'un quartier datant de la fin du 19e siècle, put également être entreprise et exécutée par l'initiative d'une communauté de construction et de l'administration.

C. Reconstruction de la Calenberger Neustadt 1955/56.

La reconstruction de ce quartier, qui vient d'être terminée, représente le troisième exemple dans un grand nombre d'autres performances très remarquables de cette communauté de reconstruction. Taré par un parcellement datant du 17e siècle, ce quartier avait à prendre une importance toute nouvelle dans l'organisme de la ville. Il fut possible de bâtir, à proximité immédiate de la ceinture, sur la rive de la Leibniz, des immeubles locatifs de trois, quatre et six étages.

La ville construit elle-même (pages 338—346)

En printemps 1944, le Conseil Municipal de la capitale de Hanovre décida de construire le nouvel immeuble du Service de Construction à côté de l'ancien Hôtel de Ville (construit en 1901—1913). Cette décision fut précédée de longues et orageuses discussions auxquelles le public et la presse participèrent activement. On s'était rapidement mis d'accord sur la nécessité de cette construction malgré le manque sensible de logements et d'écoles, étant donné qu'en suite de l'accroissement du travail il n'était plus possible de maintenir les différents services dans 8 immeubles répartis dans toute la ville, état qui, en plus des frais d'entretien, coûtait annuellement 500.000 DM à l'administration. Mais la proposition de l'emplacement échauffa les têtes des responsables et il fallut plus de 30 rapports critiques pour qu'il soit accepté. Les projets comprirent des constructions du style à colonnades cher au 3e Reich et de celui du début du siècle, et une partie de la presse alla même jusqu'à soutenir sérieusement ces horreurs.

Les 7 services de l'administration nécessitent 600 places de travail. Les services très fréquentés de l'urbanisme et de la direction des travaux avec leurs départements fort importants sont placés au rez-de-chaussée. Chaque employé dispose en moyenne de 12 m², surface semblant à première vue extrêmement grande, mais donnée par l'équipement utilisé dans les bureaux techniques et l'espace réservé au grand nombre de visiteurs.

Le bâtiment est une construction à squelette en béton armé avec dalles massives de plafonds. Fondation à pilotes Franki. Les éléments structurels en béton disposés près des murs extérieurs sont revêtus de panneaux légers. Les murs et appuis dans la construction en béton sont en briques à treillis.

Ecoles professionnelles

Sauf une, toutes les écoles professionnelles de Hanovre ont été détruites. Les nouvelles écoles devaient être situées à proximité du centre, où la ville pu mettre à disposition un terrain pour les 6 écoles suivantes (v. plan de situation):

- 1° Travail des métaux (prête depuis 1952)
- 2° Arts graphiques (prête depuis 1954)
- 3° Commerce des denrées alimentaires (en construction)
- 4° Ateliers pour apprentis (en projet)
- 5° Electrotechnique (en projet)
- 6° Bâtiment (en préparation).

L'École du travail des métaux est une structure en maçonnerie avec plafonds en béton armé apparent, dont le ruban blanc contraste avec le jaune des briques de revêtement. Appuis de fenêtres en barres de revêtement gris-brun. Parties métalliques en bleu-vert.

Garderie d'enfants à Hanovre-Bottfeld

Depuis la guerre, Hanovre a déjà construit plus de 30 écoles enfantines. Notre exemple est situé sur un grand terrain entouré de verdure. Les salles et locaux nécessaires purent être réunis dans un bâtiment clair et précis.

Ecole Siemens à Hanovre

Après la construction de l'Ecole Leibniz (école supérieure pour garçons) et sur la base d'un concours, on se mit à construire, dans une seconde étape, l'Ecole Werner von Siemens (école primaire supérieure pour garçons) qui fut mise en service à Pâques 1955. Il a été prévu que ces deux écoles formeraient des unités séparées et indépendantes l'une de l'autre. Mais par leur disposition et par l'effet des deux bâtiments dans leur entourage, ils ne représentaient qu'une seule conception. Le terrain de jeu au milieu de l'ensemble et l'auditoire (634 places assises) sont utilisés par les deux écoles. Dans le bâtiment principal de l'Ecole Siemens, l'administration et l'appartement du concierge sont au rez-de-chaussée. Les classes pour les élèves plus âgés, au 2^e étage, sont toutes proches des salles spéciales (physique, chimie, biologie) situées au premier. La section des classes moyennes (toutes les salles sont éclairées de deux côtés) abrite le préau au rez-de-chaussée, tandis que la troisième section, réservée aux plus jeunes élèves, est reliée aux 4 ateliers et aux salles de musique et de dessin.

Nouvelles tâches pour les zones de verdure à Hanovre (pages 347-350)

Les citoyens hanovriens ont conservé et cultivé pendant des siècles leur amour pour la verdure. Chaque nouvelle génération y a mis du sien. Nous aussi avons maintenant d'importantes tâches dans la bonne utilisation des surfaces existantes et dans la création de nouvelles zones de verdure, afin de réserver à nos contemporains et aux générations suivantes les aires de récréation plus nécessaires que jamais.

La forêt municipale Eilenriede (mesurant aujourd'hui 665 ha) est privilégiée depuis 1371 et est restée conservée depuis cette date, au contraire de nombreuses autres forêts aux environs de la ville.

Le Jardin Zoologique (100 ha), construit en 1820 aux portes de la ville, est un vaste parc qui a été relié récemment avec le parc Hermann Löhns datant de 1935 (100 ha) et la Eilenriede.

Les jardins royaux, mondialement connus, Herrenhäuser (1666, 125 ha au total) formeront le point de départ pour d'autres zones vertes dans la plaine nord de la Leine. Le «Grand Jardin» est resté, malgré les vicissitudes de l'Histoire, un chef-d'œuvre du jardinage du Haut Baroque. Le temps qu'il faut pour réaliser des zones de verdure et de récréation est illustré par notre exemple du Lac Masch en aval de la Leine. Les premiers projets furent discutés en 1900 déjà, mais ce n'est qu'en 1934 qu'on pu se mettre au travail. Le rôle qu'il joue pour la population de cette grande ville et, en particulier, pour les sports aquatiques, est unique.

Le Stade de Basse-Saxe, à proximité immédiate du Lac Masch a vu le jour en 1949, alors qu'on cherchait des surfaces disponibles aux environs de la ville pour les décombres. Sur les 6,5 millions de m² de décombres, plus d'un tiers a pu être utilisé dans la construction de ce stade d'une capacité de 80.000 places.

Hannovre nécessite encore 170 ha de terrains de sport et de plages. Avec les écoles et d'autres installations, telles que par exemple le stand de tir (1955), ils seront situés dans l'espace réservé aux grands surfaces de verdure et de récréation et rempliront de véritables lacunes.

Bâle construit (pages 351-358)

L'exiguïté du canton explique peut-être le fait que le Bâlois qui est accoutumé aux vastes horizons et qui a un penchant prononcé pour le lointain, entoure souvent sa maison d'un mur et devient un ami des jardins intimes et de la sociabilité cultivée. Cette affection pour le «hortus conclusus» et l'intérêt pour le vaste monde déterminent le caractère particulier de la ville de Bâle.

1^o Le secteur du coude du Rhin

La Cathédrale avec son cloître et le Palais sur les hauteurs du Rhin sont toujours le symbole de la ville; le parvis de la cathédrale est encore le centre de la ville. L'ancienne université et les nobles maisons patriciennes avec leurs terrasses sur la rive haute du Grand-Bâle sont équilibrées par les rangées des vieilles maisons artisanales sur la rive basse du Petit-Bâle.

Si jadis les extrémités inférieure et supérieure de la ville ceinte de murailles étaient

caractérisées par deux paires de cloîtres de chaque côté du Rhin, ce sont aujourd'hui les grandes institutions de l'industrie et du trafic, d'importance nationale et internationale, qui embrassent la ville; les ports rhénans à Au et à Birsfelden, l'usine de forces motrices à Birsfelden et la fabrique de produits chimiques Hoffmann-La Roche à la limite nord, les usines Ciba, Sandoz et Durand-Huguenin, ainsi que les installations du port de Kleinhüningen à la limite sud.

La construction de l'usine de forces motrices à Birsfelden offrit une occasion unique de remanier les bords du Rhin. Un barrage comprenant cinq vannes fait que la ville s'enrichit d'un lac et d'une chute de 9 m environ.

Sur la rive droite, en amont et en aval de l'usine, nous avons de belles promenades, des terrains de jeu et de sport jusqu'au Parc de la Solitude et même au-delà; on se propose maintenant de créer, sur la rive gauche, entre l'usine et le Birskopf, un Parc Rhénan. Il s'agit là de transformer l'une des plus belles réserves de terrains publics de la commune de Birsfelden. Les bâtiments que l'on construirait dans ce parc comprendraient un groupe de trois habitations-tour de quinze étages, distantes d'environ 80 m, ainsi qu'un groupe d'immeubles locatifs de trois, quatre et cinq étages, enseignant une petite places avec magasins, etc. Un peu plus bas se trouve le pont St. Alban qui a été mis en service en 1955; il prend une partie de la circulation en camions du centre de la ville et sert en même temps de liaison entre les quartiers résidentiels du Petit-Bâle supérieur et la Breite.

Juste à côté du merveilleux Parc de la Solitude se trouve le grand terrain du bâtiment principal de la maison Hoffmann-La Roche qui fabrique surtout des produits pharmaceutiques spéciaux. Il faut faire honneur à la direction de cette entreprise de ce qu'elle est consciente de l'importance que des bâtiments industriels jouent dans l'aspect d'une ville et de ce qu'elle s'est assurée très tôt la collaboration d'architectes réputés (O. R. Salvisberg, R. Rohn) pour ses fabriques et bâtiments administratifs. Plus en aval, en plein cœur de la vieille ville, on se voit entouré par les rives vertes du Rhin et les constructions datant du glorieux passé de la ville. A côté de la Predigerkirche, récemment restaurée, on a les huit étages du pavillon de malades du nouvel Hôpital des Bourgeois qui, tel un transatlantique, s'élève au-dessus des vagues formées par les petites et vieilles maisons bourgeoises près du Rhin. Le Pont Dreirosen sépare ces quartiers des grandes usines de l'industrie chimique et des installations du port de Kleinhüningen avec ses docks et ses silos. Ici, ce sont surtout les derniers bâtiments de fabrication de la Ciba S. A. (architectes Suter et Suter) et quelques bâtiments du port qui se font remarquer par leur présentation. Un souffle d'air marin et de pays lointains caresse ces sites de la recherche et du travail.

2^o Centres de la vie commune

La rapide croissance de Bâle pendant la première moitié du 20^e siècle (la population de cette ville-canton a augmenté de 77.000 âmes de 1900 à 1950, et compte actuellement 210.000 habitants) a entraîné un développement tout aussi rapide des quartiers extérieurs et une transformation correspondante du noyau de la ville. Vu la mécanisation continue de la ville, dans laquelle la circulation n'est plus serviteur, mais maître, l'une des tâches les plus importantes est devenue celle de créer des centres de vie commune bien placés et bien conçus, où la famille a son foyer et où les gens ayant des intérêts communs peuvent se retrouver pour des causeries, concerts, manifestations publiques, activités sportives, jeux, récréations, perfectionnement professionnel, etc. A côté des petits centres de vie commune dans les quartiers résidentiels où la famille représente la cellule essentielle, mais auxquels il faut aussi ajouter les chapelles et églises, les écoles et auditorios, les restaurants et salles de réunion, les salles de gymnastique et les terrains de jeu, il y a aussi les grands centres de vie commune qui servent une ville entière: université, théâtre, salle de concerts, musée, exposition, foire, et même piscine publique et stade. Dans tous ces cas, il faut trouver l'échelle appropriée, car si le grand élève, le colossal opprime.

La Petersplatz devient de plus en plus le centre universitaire. Les «parois» de cette grande pelouse boisée sont formées par le «Stachelschützenhaus», une construction datant de la Renaissance et qui abrite maintenant l'Institut d'Hygiène de l'Université, et par une rangée de bâtiments des 18^e et 19^e siècles dont l'un

sert à l'Institut Dentaire et un autre (la maison Windt, style baroque, récemment restaurée) à l'Académie suisse des sciences médicales, aux étudiants pour leurs manifestations et au gouvernement pour ses grandes réceptions. Les deux autres côtés du square se composent d'anciens bâtiments près du Petersgraben et du bâtiment administratif de l'Université (architecte R. Rohn).

La Place de la Cathédrale, avec son bosquet, sa fontaine, la Cathédrale et le Palais, est, depuis des siècles, l'un des centres de l'administration municipale (départements de l'éducation, des constructions, musée ethnographique, administration des écoles, séminaire juridique, sociétés littéraires, etc.). Malheureusement, cette place qui est architecturalement l'une des plus belles de Suisse, sert de surface de stationnement. Le centre scolaire Sandgrube se groupe autour d'une belle villa du 18^e siècle avec ses jardins réguliers et un merveilleux état d'arbres. En face des écoles de quartiers, sur la face sud-ouest de la Sandgrube, se trouve le chantier de la nouvelle Ecole Professionnelle (arch. H. Baur, F. Bräuning et A. Dürig) qui réunira dans un bâtiment bien organisé les 30 filiales actuelles de cette école.

Un autre bel exemple de l'estime qu'on porte aux anciennes propriétés possédant de jolis arbres pour en faire des zones d'habitations, est donné par la transformation du centre de Riehen. Conscieusement encouragée par le président de la commune, l'architecte W. Wenk, l'idée d'une transformation de l'ancien emplacement de la maison des sourds-muets prit corps en 1943 à la suite d'un concours. Depuis lors, on s'efforce de réaliser le plan d'ensemble des architectes F. Bräuning et A. Dürig en plusieurs étapes et avec la collaboration de divers autres architectes.

Le centre résidentiel Kannenfeld est caractérisé par un grand parc public (l'ancien cimetière Kannenfeld) qui est bordé de deux groupes d'habitations pour plusieurs familles. Du côté sud-ouest ce sont quatre rangées d'habitations à sept étages dont les intervalles d'environ 35 m de largeur, arrangés en forme de jardins, les reliant au parc public. Des habitations plus basses (3 étages) et un bâtiment d'un étage en fer à cheval, contenant deux écoles enfantines et une pouponnière, créent la séparation nécessaire d'une rangée plus ancienne d'habitations situées à proximité.

Le nouveau quartier résidentiel «im Gellerb» mérite une mention particulière. La fondation Christoph Merian en tant que propriétaire de ce terrain s'efforce avec beaucoup de compréhension d'obtenir un bon plan d'ensemble (arch. H. Baur) servant de base à une unité d'habitation harmonieuse.

3^o Bâtiment de la Foire d'Echantillons

Le développement des bâtiments formant la Foire d'Echantillons a été extrêmement limité par les conditions locales au cours des dernières dizaines d'années. En effet, les agrandissements provisoires et définitifs ont dû être faits plutôt accidentellement qu'organiquement, là où cela était possible. Le manque d'une conception urbanistique, correspondant à l'importance de cette entreprise, se faisait sentir. Aussi a-t-on chargé l'architecte H. Hofmann, en 1948, d'analyser le développement futur de la foire. Ses propositions stipulent que tout nouvel agrandissement ne doit pas seulement servir les buts de la foire, mais que ces nouveaux bâtiments, que les places et les zones de verdure y relatives doivent aussi enrichir l'aspect du Petit-Bâle.

4^o Terrains de sport St-Jacob

Au cours des 25 années passées, l'ancien champ de bataille de 1444 a vu naître, selon un plan d'ensemble prévoyant plusieurs étapes et projeté par le service municipal d'architecture, le plus grand terrain de sport suisse après l'Ecole Fédérale de gymnastique et de sports de Mäcolin. Le terrain entier mesure environ 310.000 m², dont un septième en territoire du canton de Bâle-Ville et le reste dans celui de la commune de Münchenstein, dans le canton de Bâle-Campagne. La première étape comprenait surtout les terrains d'exercice pour les écoles et sociétés de gymnastique, les terrains spéciaux, les emplacements de sauts et de jets, les pistes de course, un stade d'athlétisme léger et tous les bâtiments y relatifs, disposés sous forme décentralisée. Plus tard, vint le stade de football avec une tribune d'une capacité totale de 60.000 places (architectes J. Gass et W. Boos, F. Rickenbacher et W. Baumann; ingénieur E. Geering), plus les places de stationnement pour automobiles et voies d'accès.

Circulation et Réglementation des immeubles-tour

Circulation

La situation de Bâle près de la frontière donne une image très claire des problèmes de la circulation: un trafic fort dense, venant du nord et de l'ouest, c'est-à-dire en provenance de France et d'Allemagne, arrive et traverse cette ville située à la pointe extrême ouest de la Suisse. Ce trafic quitte la ville vers le sud et l'est, d'où vient le trafic en provenance de la Suisse. Les routes principales correspondent à ces conditions quelque peu simplifiées.

La situation en ville est caractérisée par les conditions extrêmement difficiles dans la vieille ville où se déroule la plus grande partie du commerce. Ceci cause à la circulation des problèmes des plus épineux. Un premier garage de stationnement près de la Heuwaage, donc à l'une des extrémités de la ligne Heuwaage-Mittlere Brücke-Foire d'Echantillons qui représente le centre des affaires, se propose de diminuer un peu les difficultés sans cesse croissantes du problème de stationnement des voitures.

Réglementation des immeubles-tour

La possibilité de construire des immeubles-tour a été approuvée et légalement arrêtée relativement tôt; en novembre 1928 déjà, le gouvernement proposa au Grand Conseil de compléter la loi de 1918 alors en vigueur par des prescriptions sur la construction d'immeubles-tour. La réglementation bâloise des zones de construction prévoit dans la zone résidentielle et commerciale un maximum de 6 étages pleins. Une prescription particulière datant de 1930 précise que les immeubles-tour sont des constructions de plus de 10 étages ou d'une hauteur supérieure à 28 m et dont les locaux supérieurs servent à des fins d'habitation.

La réglementation sur la construction d'immeubles-tour prescrit que de tels édifices ne peuvent être construits qu'en des endroits particulièrement désignés du point de vue esthétique et circulation, et soigneusement choisis. Dans la vieille ville, les ouvrages historiques et artistiques n'en doivent pas souffrir. Les façades doivent répondre à des conditions très sévères. Il faut réserver un espace suffisant devant chaque immeuble-tour. Le permis de construire doit être refusé si la circulation causée par l'immeuble-tour pouvait surcharger les voies d'accès. Les distances minimum des bâtiments avoisinants et des limites de terrains sont réglées par des profils qui ne doivent pas être outre-passés. La prescription concernant l'espace de circulation et les dimensions des voies d'accès à proximité immédiate du bâtiment, bien qu'étant insuffisamment fixée, permet cependant de prévoir un stationnement correspondant aux besoins.

1^o Emplacement

On prend des photographies de tous les points de vue importants dans le voisinage immédiat de la construction projetée et l'on y dessine le volume du projet. Ceci permet de contrôler l'influence de l'immeuble-tour sur l'aspect de la ville.

2^o Exploitation

Afin d'exclure tout traitement arbitraire ou de préférence lors de l'accord du permis de construire un immeuble-tour, on observe de prime abord que l'exploitation ne soit, en principe pas supérieure à celle d'une construction normale correspondant à la zone en question.

3^o Protection des voisins

Légalement, les voisins ne peuvent pas faire valoir de droits sur un ensolleillement déterminé, mais bien sur l'observation de la configuration légale de la lumière. Le service municipal d'architecture dresse cependant pour chaque immeuble-tour des plans de l'ombre jetée par l'immeuble en question afin de déterminer le tort éventuellement porté aux voisins et afin de l'éviter, si possible, par un changement de l'emplacement prévu ou toute autre mesure adéquate.

4^o Places de stationnement

En l'absence d'une réglementation précise dans la loi bâloise, on applique les prescriptions allemandes sur les questions de garage de voitures. Les surfaces de stationnement et de garage calculées sur cette base conditionnent l'accord du permis de construire.

5^o Architecture

Le parti architectural est soumis à des conditions extrêmement sévères. C'est l'affaire de la commission nationale de sauvegarde du patrimoine de se charger d'une collaboration intime et d'une surveillance continue à partir du premier projet jusqu'à l'achèvement du bâtiment.