



UN CONCEPT DE QUARTIER RÉSIDENTIEL

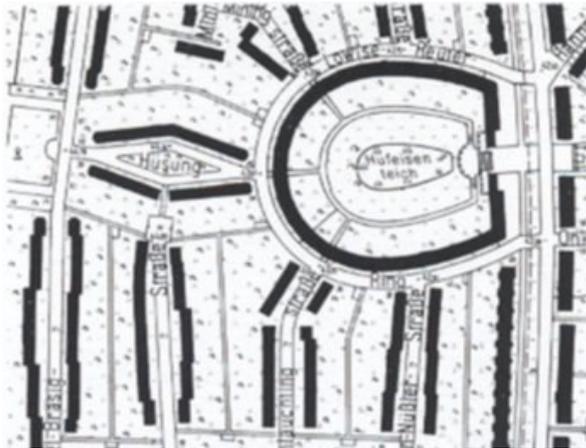
Le bruit en ville reste un problème difficilement solvable. La circulation routière y contribue grandement. Si un immeuble peut préserver une de ses façades du bruit de la rue, la qualité de vie de ses habitants y est nettement meilleure. Un principe de base consiste à créer des îlots protégeant une zone calme au centre. Pour diminuer encore l'exposition au bruit, la circulation entre les îlots n'est possible que pour se parquer ce qui diminue le trafic et limite aussi la vitesse des voitures. Par ailleurs, les commerces sont peu nombreux voire même inexistant dans les quartiers résidentiels. Les immeubles qui forment ces quartiers se composent exclusivement d'appartements et de petits commerces. En effet de cette manière en limitant le bruit à sa source, on parvient à le réduire sensiblement aux fenêtres des appartements.

Pour illustrer ce cas de figure, nous avons choisi deux exemples :

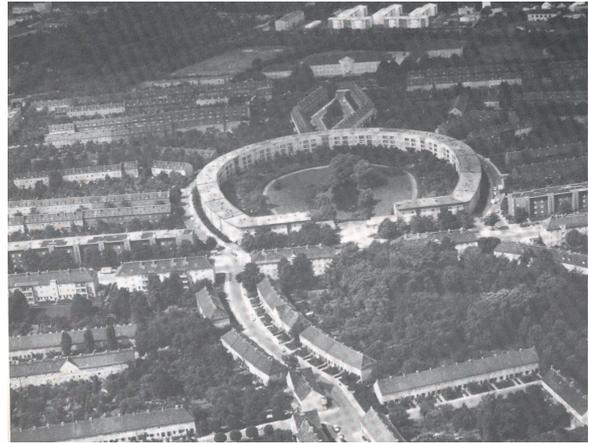
- La cité « fer à cheval » de Martin Wagner dans la banlieue de Berlin (1925)
- Les squares Montchoisy de Braillard et Vial à Genève (1927-1948)

LA CITE « FER A CHEVAL »

Il s'agit de logements ouvriers, situés dans la banlieue de Berlin, dont la principale caractéristique est d'avoir un plan en fer à cheval, ce qui permet d'isoler un jardin communautaire du reste de la ville. La faible hauteur des constructions (3 étages) devait permettre un bon ensoleillement du jardin central et ainsi conférer à ces logements de conditions modestes une salubrité indéniable. C' est l' architecte Martin Wagner qui dans l'entre-deux guerres (1925-1927) développe un système de logements bon marché pour un classe ouvrière de plus en plus importante. Parmi les critères de l'architecte figurent le souci de la qualité de l'espace, de la lumière et préserver ainsi une vie sociale éloignée des bruits de la ville.



Plan de la cité. La forme du fer à cheval marque une nette opposition à la disposition en barre.



Vue aérienne de la cité. De par sa configuration l'ensemble des logements protège le jardin commun du reste de la ville.



Vue depuis le jardin de la façade intérieure. Les larges ouvertures indiquent que les belles pièces donnent sur la cour.

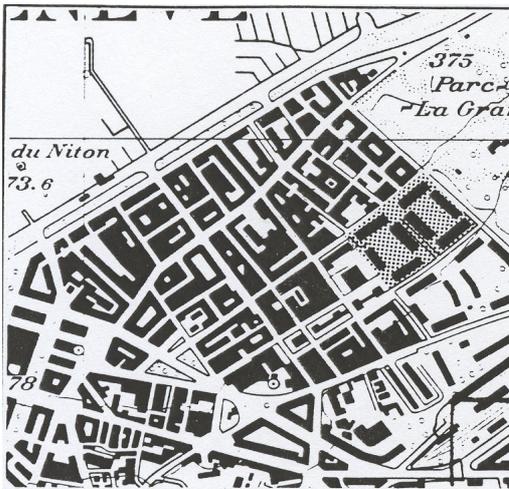


La façade côté rue est vraisemblablement plus fermée. Elle comporte les cages d'escaliers et des chambres.

A cette époque même si l'automobile était encore à un stade embryonnaire, les calèches, charrettes et chevaux produisaient déjà un bruit non négligeable.

LES SQUARES MONTCHOISY

Les squares de Montchoisy réalisés eux aussi à la charnière des années 20 et 30 présentent un projet architecturale et urbain d'envergure remarquable tant par son insertion très clair dans son contexte historique que par l'actualité de sa conception. Ce projet de grande échelle ne manque pas de frapper par la qualité architecturale indéniable des immeubles qui composent les squares. L'intérêt du projet tient surtout aux aménagements extérieurs et au caractère unique de chaque détail.



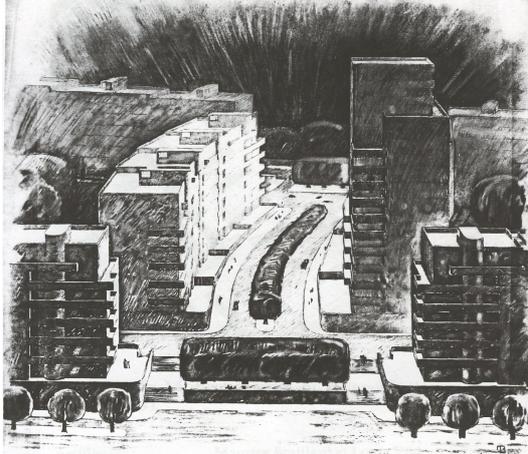
C'est Maurice Brillard qui décide le premier d'un plan de quartier repris sur un domaine privé entre les rues William Favre, Montchoisy et de Frontenex aux Eaux-Vives à Genève.



Squares A : Brillard
Squares B, C et D : Vial

Notez que la disposition des squares s'insèrent dans le tissu urbain. Il s'agit d'îlots ouverts.

Le programme comprenait 900 logements, petits commerces et garages souterrains. Les logements étaient destinés à des bourgeois de la classe moyenne. 4 squares indépendants constituent l'ensemble. Le square A est construit par Brillard entre 1926 et 1931 puis suite à la crise économique seul une barre du square B a été achevée, le reste a été complété par Louis Vial jusqu'en 1948.



1



2



3



4

1: Ce croquis montre ce que Braillard projetait pour le square C. De grandes volées d'escaliers séparent clairement les squares A et B des squares C et D ce qui permet de faciliter les passages piétonniers et d'interdire la traversée aux voitures.

2: A l'intérieur du square A le dénivelé est repris par un mur traversant la cour ce qui lui confère une ambiance romantique et paisible.

3: Vue montrant 2 barres du square A.

4: Dans un souci d'ouverture sur la ville Braillard ne ferme pas les squares et laisse la possibilité aux piétons de les traverser.

RELATIONS ARCHITECTURALES

Le quartier est composé d'îlots à angles ouverts.

Ce n'est pas principalement l'îlot qui contribue à protéger du bruit une face des bâtiments mais c'est tout le concept de circulation entre les squares qui permet de définir ce quartier comme résidentiel et relativement tranquille. En effet, le niveau sonore dans les rues corridors se trouvent entre 67 et 69 dB tandis que le niveau mesuré sur les squares est limité à 50- 55 dB.

La séparation de la circulation piétonne et automobile est un facteur clé. En effet les rues intérieures ne sont utilisées que pour le stationnement et ne permettent pas de gagner les rues adjacentes en traversant . Les escaliers filtrent la circulation piétonne et condamnent les voitures à rester à leur niveau.



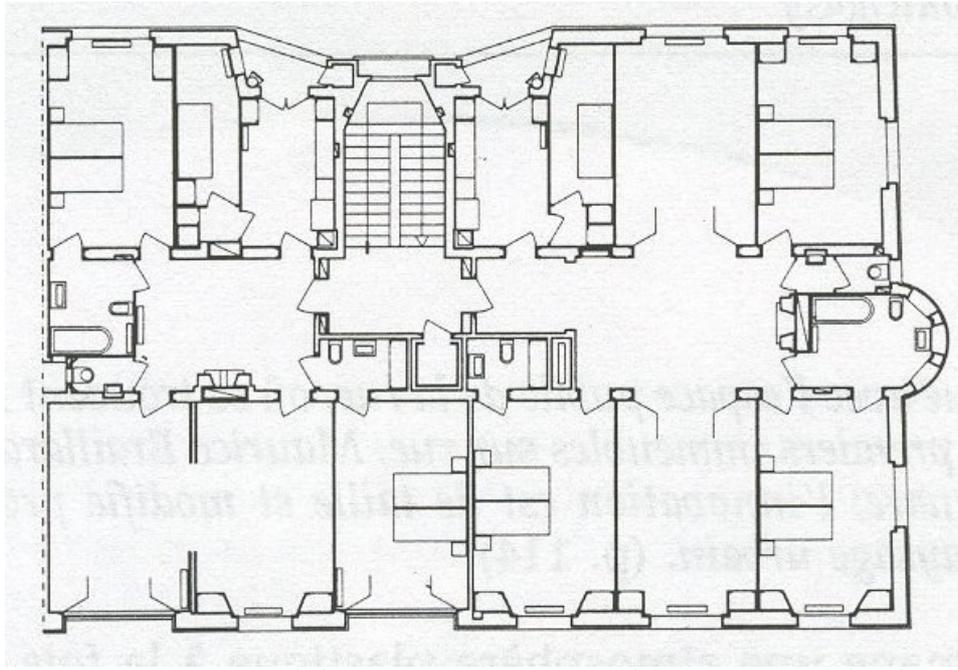
La rue sur la photo de gauche connaît un trafic non négligeable tandis que celle sur la photo de droite amène au centre du quartier ; elle n'est utilisée que pour le parking car c'est une voie sans issue.

Le square A traduit bien la pensée hygiéniste de Brailard qui établit une hiérarchie visible dans son architecture. Un socle massif distingue les logements du niveau de la rue. Des commerces sont installés dans cette partie ce qui favorise une vie de quartier. Toutefois, il ne s'agit que de commerces très spécialisés (antiquaire, bijouterie...) qui ne génère pas une grande affluence. Seules une boulangerie et une pharmacie de quartier permettent aux habitants de se retrouver.



Le socle de l'immeuble abritant les commerces se distingue nettement de la partie destinée aux logements.

Le plan de l'étage type est celui d'un appartement traversant .Les chambres et le séjour sont généralement situés côté cour ; Les cages d'escaliers, éclairés en façade ainsi que la salle à manger et une chambre se trouvent côté rue. La salle de bain se situe dans les pignons. Généralement, on remarque que les pièces de bruit sont tournées vers la rue et les pièces de calme vers l'intérieur de l'îlot.



En haut du plan se trouve le côté rue et le bas correspond à la façade du côté intérieur du square.

SYNTHÈSE

Plusieurs stratégies sont envisageables pour lutter contre le bruit. Au niveau de l'urbanisme une des manières consiste à former des quartiers résidentiels où la circulation n'est pas admise. L'unité de base de ces quartiers est l'îlot. Il existe plusieurs types d'îlots dont l'îlot à angle ouvert. Certes ce type d'îlot n'isole pas complètement du bruit extérieur, mais il y contribue de manière notable. Mais le plus important est d'exclure le transit routier à l'intérieur du quartier et de favoriser la circulation des piétons. Ces quartiers ne contiennent que des logements ou des petits commerces. Un des moyens les moins chers pour se prémunir du bruit en ville réside dans la conception globale du quartier.

- L'îlot préserve un espace semi-privé assez calme ;le quartier résidentiel encourage un espace semi-public calme.
- La séparation des voitures et des piétons contribue à la diminution de la pollution sonore au cœur des habitations.
- Les types d'activités destinés au quartier résidentiel se réduisent à du logement et à de petites infrastructures propres à la vie du quartier.

Les principes d'ordre d'espace et de lumière qui ont donné lieu à ces projets dans les années 30 ,alors que l'automobile ne représentait pas un poids déterminant, se révèlent aujourd'hui efficaces pour lutter contre le bruit. La tranquillité dans ces quartiers ne tient pas seulement à de grands concepts architecturaux mais également à un plan de circulation adéquat. Pour assainir un quartier au niveau du bruit, il n'est pas nécessaire de tout raser, on peut réhabiliter un quartier tout entier grâce à un plan de circulation adapté. La planification de quartier résidentiel est efficace à condition d'être suivie sur le long terme. De nos jours et à Genève , il n'est pas aisé de poursuivre une entreprise aussi délicate.