

Ueli Zbinden, architecte: foncièrement rationnel

Autor(en): **Luchsinger, Christoph**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

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

Heft 7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78835>

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.

Ueli Zbinden, architecte

Foncièrement rationnel

Par Christoph Luchsinger,
Bureau d'architecture
Max Bosshard &
Christoph Luchsinger,
Rodtegg 701 B,
6005 Lucerne

L'architecture suisse alémanique a connu au cours de ces dernières années une évolution qui incite la critique internationale à parler de «Nouvelle architecture suisse», de «Minimalisme» ou de «Nouveau rationalisme suisse». Il n'y a pas encore unanimité quant à savoir s'il s'agit d'une école, d'un mouvement ou simplement d'une mode; quoiqu'il en soit, la production des architectes suisses alémaniques de la nouvelle génération témoigne d'intérêts communs et d'orientations formelles convergentes. Contrairement au postmodernisme international, caractérisé par la primauté de l'affirmation du signe, cette architecture indigène est dominée par l'usage de prismes dépouillés, clairement découpés, par un répertoire restreint et quelques matériaux sélectionnés mais d'autant plus soigneusement mis en œuvre, ainsi que par la tentative d'exprimer des relations structurelles et tectoniques sur le plan constructif, matériel. L'architecture suisse alémanique, dans sa quête d'authenticité, tente d'attribuer à la syntaxe constructive le rôle de sémantique de l'architecture, tout en réprimant toute information superflue ou parasite – en d'autres termes, de s'affirmer comme rationnelle et concrète.

Une telle analyse, beaucoup trop générale, de la scène architecturale suisse alémanique ne fait pas la différence entre protagonistes et disciples, sympathisants, épigones. Or, cet aspect est fondamental si l'on souhaite isoler l'essentiel d'un traitement spatial ou de surface uniquement inspiré par la mode. La séduisante nouveauté toute simple est aussi relativement facile à imiter. Il suffit d'enlever à un programme toute sa complexité et de ne pas s'épuiser à vouloir donner à tout prix de la cohérence à une solution architecturale; en d'autres termes, cela revient à simplifier le problème dès le départ. Il faut donc constam-

ment regarder derrière les choses, se méfier de sa perception du monde, afin de découvrir si les problèmes sont abordés, transposés, puis résolus de manière rationnelle, si une réflexion critique a été opposée à certaines évidences par trop réductrices, si les programmes ont été étudiés à fond et si les concepts structurels ont été optimisés.

Ce n'est peut-être pas un hasard si les protagonistes de la nouvelle architecture suisse ont presque tous été actifs dans la recherche ou le sont encore. La réflexion sur le rôle de l'architecture dans le domaine de l'urbanisme et au sein de la société tout entière ne peut pas être dissociée du travail de conception au sens étroit du terme, d'autant plus qu'il s'agit de défendre de manière critique l'héritage du mouvement moderne en tant que substrat culturel de la société industrielle éclairée. Ce qui, dans les années vingt et au début des années trente, constituait un manifeste artistique – fonctionnalisme et rationalisme, présence technologique et responsabilité sociale – représente aujourd'hui la survie de l'architecture, pour autant que celle-ci ne dégénère pas volontairement dans le design de produits réalisés en série. Pour cette raison, l'architecture doit trouver, projet après projet, son droit à l'existence, voire sa nécessité.

Les projets d'Ueli Zbinden sont importants dans la mesure où ils se placent délibérément dans ce champ de tensions. Zbinden ne considère pas les programmes qui lui sont imposés comme des problématiques architecturales isolées, mais dans leurs relations globales. Dans quel cadre politique et économique se situe projet architectural ou urbanistique, quelles sont ses répercussions? Par quoi, par qui et pourquoi à ce moment précis, les besoins se sont-ils manifestés? Quel est l'horizon sur le plan temporel? Comment s'est réalisé tel tissu bâti et quelles sont

ses caractéristiques spatiales? A quel résultat doit aboutir tel choix constructif sur le plan du fonctionnement aussi bien qu'au niveau formel et architectural? Quelles technologies sont-elles envisageables dans le cadre de la réalisation, que ce soit sous l'angle pratique, économique et architectural? De quelle manière l'utilisateur exploitera-t-il ce qu'on lui offre et comment peut-il se l'approprier judicieusement?

Et ainsi de suite, en gardant à l'esprit que le catalogue complet serait encore bien plus vaste. Si d'une part, et pour qu'une proposition s'avère praticable, Ueli Zbinden se met au travail avec une optique aussi large que profonde, il est d'autre part particulièrement ouvert à la multiplicité des problèmes architectoniques dignes d'intérêt, à l'importance de la perspective architecturale dans l'ensemble du secteur de la construction. Le catalogue de ses projets englobe aussi bien des kiosques et des abris ouverts, des immeubles d'habitation et des cités, que de grands ensembles résidentiels et des complexes urbains mixtes – malheureusement restés à ce jour au stade du dessin. Ce qui réunit ces projets, ce n'est pas un répertoire de formes, mais une logistique bien particulière, l'art et la manière dont Ueli Zbinden organise sa composition. Pour Zbinden, l'architecture constitue certes une prestation de service, mais c'est en même temps, et fondamentalement, un processus cognitif.

Abris de la régie des transports VBZ, Zurich 1986

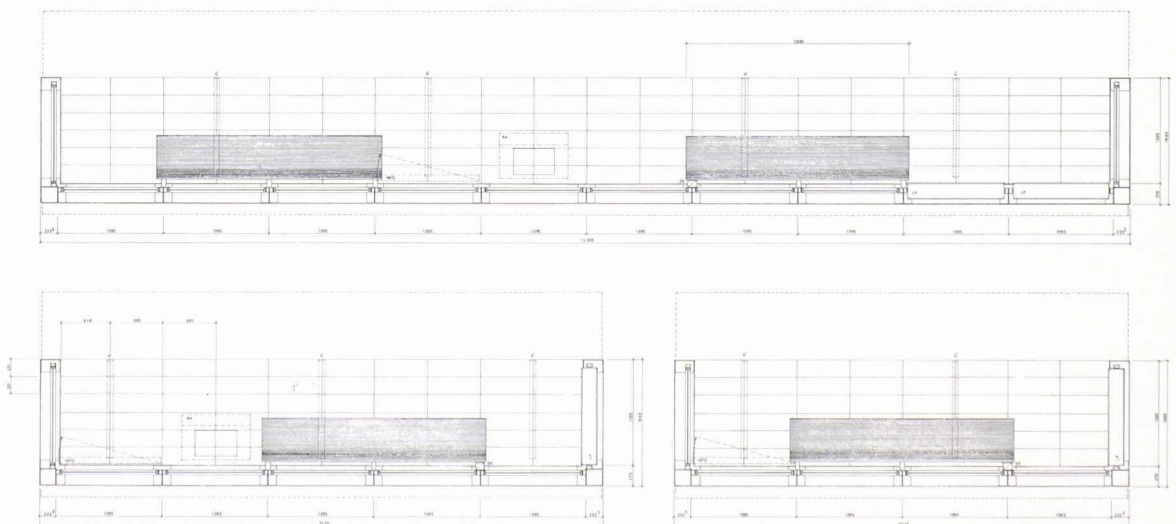
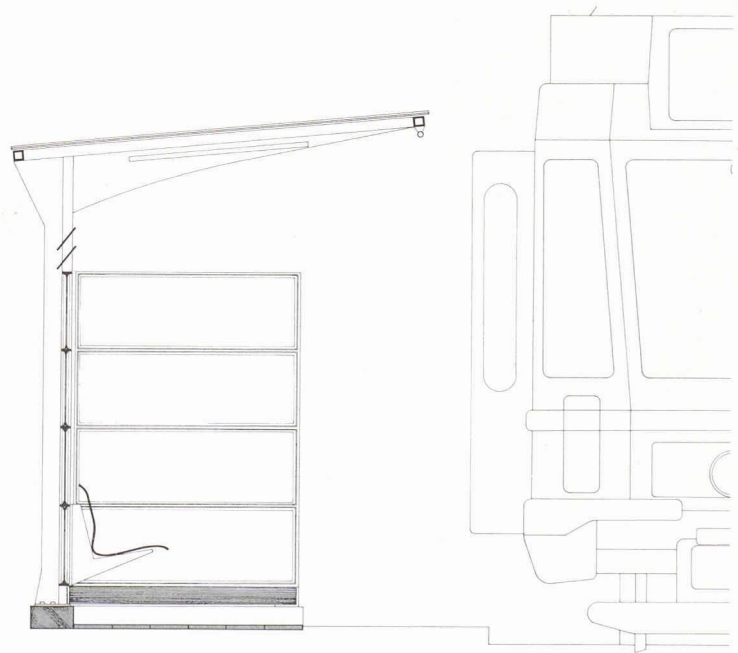
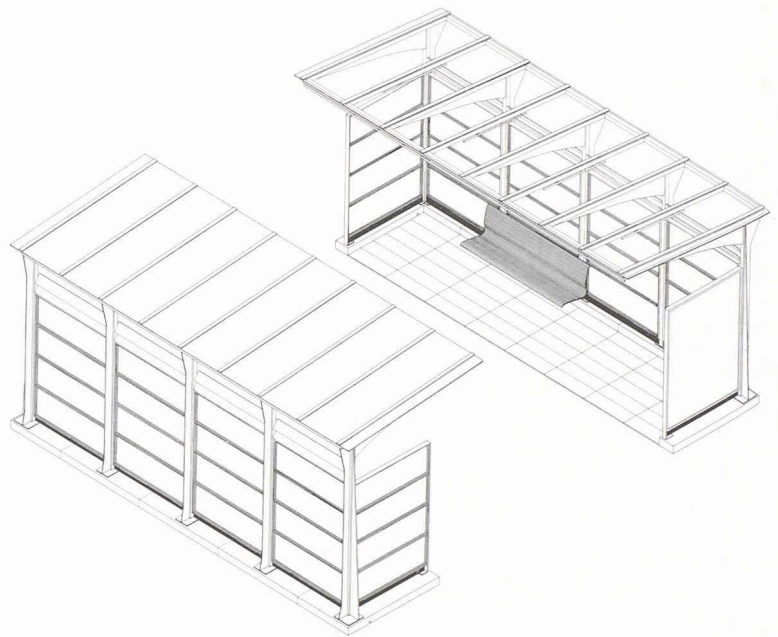
Ingénieur:
SKS Ingenieure AG

Maître de l'ouvrage:
régie des transports
de la Ville de Zurich

Le projet a été réalisé en concurrence avec des entreprises spécialisées dans la publicité. La conception a été guidée par l'idée que les abris font partie de l'architecture urbaine d'une part, de l'univers technique des transports publics d'autre part.

Le cahier des charges prescrivait un système de construction additif, basé sur le module des panneaux publicitaires 120 x 170 cm. Afin de créer une zone d'attente libre de tout pilier, l'on a eu recours à une ossature porteuse réalisée à partir d'éléments en porte-à-faux. Les fers plats utilisés à cet effet sont boulonnés sur des tubes creux de section rectangulaire, dans lesquels sont logés les câbles électriques. Les parois latérales et arrières sont réalisées à partir de cadres interchangeables. Le socle est constitué d'éléments préfabriqués en béton armé, reliés de manière rigide afin de reprendre les efforts en porte-à-faux de la structure. La couverture est réalisée en verre translucide.

Le principe développé a en outre été repris pour réaliser les cabines téléphoniques implantées à la place Bellevue.



Poste d'aiguillage CFF, Zurich Tiefenbrunnen, 1992-93

Collaboratrice:
Margreth Blumer

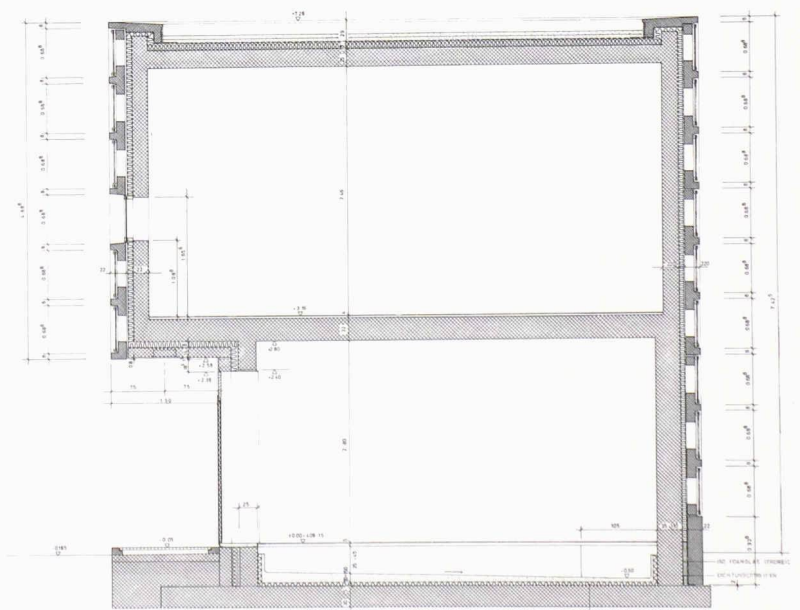
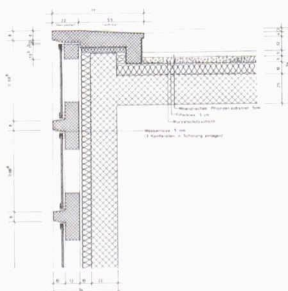
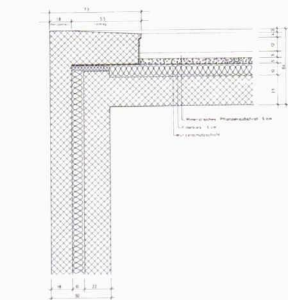
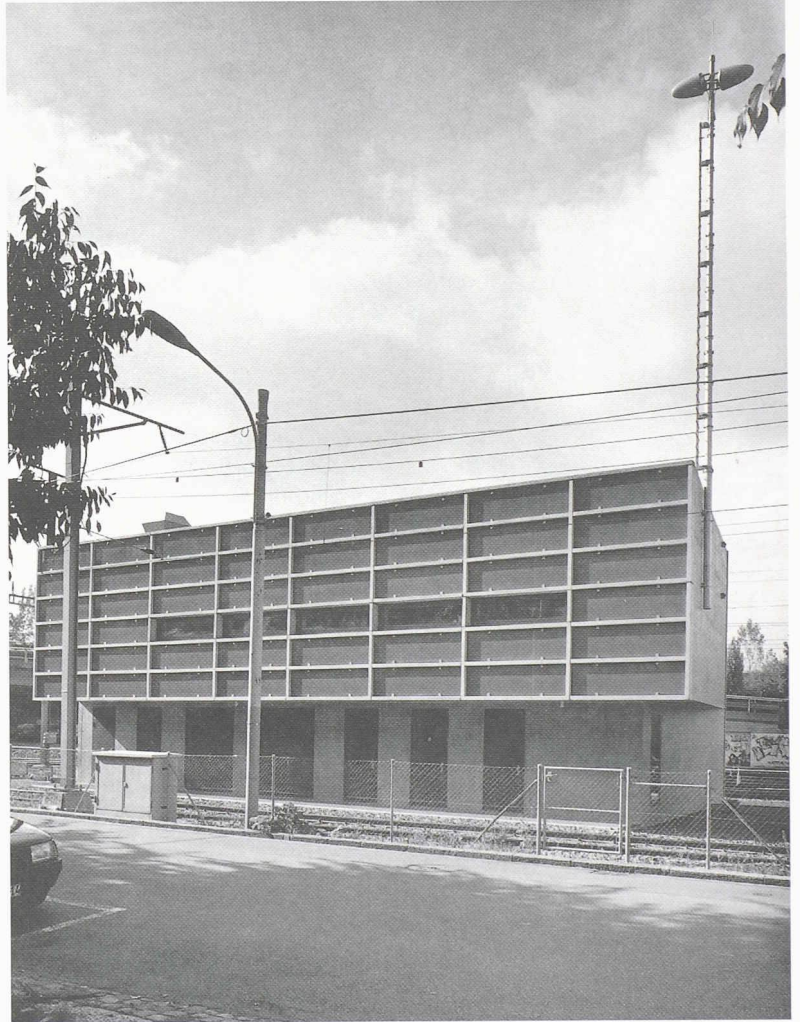
Ingénieur:
Markus Recher

Maître de l'ouvrage:
Chemins de fer
fédéraux, division de
la construction de
l'arrondissement III

Le bâtiment est implanté au milieu des rails, entre une voie de transit et une voie de garage, le long de la Seefeldstrasse. Le programme prévoyait des locaux de taille réduite, de dimension variée et accessibles individuellement au rez-de-chaussée, ainsi qu'un poste d'aiguillage avec des relais électroniques à l'étage.

Le projet découle d'une réflexion tant sur le plan plastique que sémantique. La situation de la parcelle trapézoïdale, délimitée par deux voies, fut utilisée dans la conception de l'aspect plastique. Le rez-de-chaussée et l'étage constituent deux volumes superposés dotés d'un pignon et d'une façade latérale communs.

L'aspect extérieur souligne à la fois le contexte urbain et technique du bâtiment. Ainsi, la façade donnant sur la Seefeldstrasse, avec son porte-à-faux et ses fenêtres en bande, se présente comme un bâtiment urbain. La grille avec ses remplissages de verre assure la liaison avec l'univers des chemins de fer, du rail, des ossatures métalliques, du caractère répétitif de ses installations. L'effet réfléchissant de la peau aide en outre à fondre le bâtiment dans son environnement.



Immeuble commercial Musik Hug, Effretikon Mandat d'étude 1994

Collaborateur
Markus Wassmer

Le programme exigeait, pour trois départements autonomes de l'entreprise, la création d'un bâtiment pouvant être réalisé par étapes, implanté en bordure de l'autoroute et destiné à servir de signal architectural.

Le projet prend en compte les différentes manières de percevoir le bâtiment depuis l'autoroute et depuis la voie d'accès. Un volume simple de forme allongée pouvant être appréhendé d'un seul coup d'œil se dresse face à l'autoroute. Sur cette face se trouve situé le système de desserte intérieur du bâtiment. Le nom de l'entreprise *Musik Hug* s'inscrit dans les bandeaux qui composent cette façade comme s'il s'agissait d'une portée musicale. Le logo est éclairé par l'arrière grâce à des lumières colorées, de telle sorte qu'il apparaisse en tant qu'ombre portée et puisse se voir de loin. Du côté de la voie d'accès, le bâtiment présente une volumétrie différenciée, destinée à mettre en évidence la multiplicité des activités de la firme *Musik Hug*.

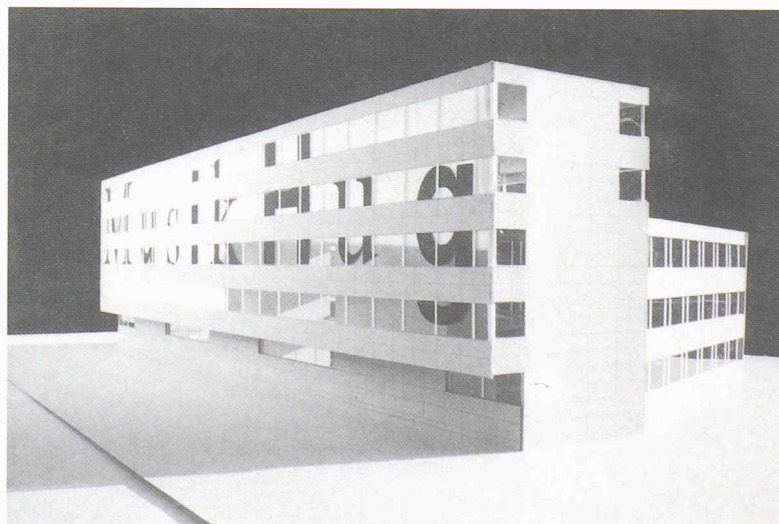
Le bruit produit par l'autoroute constitue le problème central de ce site; or le projet y apporte des solutions conceptuelles qui rendent superflues la mise en œuvre de coûteuses mesures de protection phonique. Le volume allongé bordant l'autoroute crée une oasis de silence sur sa face arrière. Les places de travail, les locaux de vente et de démonstration se trouvent situés dans cette zone protégée. Le couloir de desserte placé le long de l'autoroute sert de filtre sonore aux places de travail qui le prolongent, ce qui a pour résultat d'éviter de créer des fenêtres spécialement isolées sur le plan phonique, même sur cette façade particulièrement exposée.

L'organisation spatiale nécessitait une économie de surface maximale. Les divers départements de l'entreprise sont répartis par étages et leur accès s'effectue de manière centrale à partir de la réception. L'entrée principale se trouve

située à l'endroit le plus représentatif, à côté de la salle de concert. La réception, la salle de concert et son foyer, ainsi que le restaurant forment ainsi une zone publique continue au rez-de-chaussée. Le long du volume allongé, dans lequel sont situés les noyaux de desserte et le couloir central, viennent se greffer au sud trois corps de bâtiment secondaires. L'une des annexes est réservée aux vastes salles d'exposition destinées aux pianos à queue, ainsi qu'à la salle de concert. Les proportions retenues, ainsi que la paroi placée en biais, garantissent à cette dernière une sonorité optimale. Les deux autres annexes sont occupées par des places de travail et peuvent être agrandies en direction du sud. Leur orientation est-ouest assure une vue sur l'extérieur depuis chaque poste de travail.



85



Aménagement du centre ville, Dietikon

1^{re} étape: 1990-92, 2^e étape: projet 1991

Collaborateurs:
Marianne
Unternährer,
Toni Winiger

Ingénieur de la
circulation,
génie civil:
Sennhauser,
Werner + Rauch AG

Maître de l'ouvrage:
Ville de Dietikon

Photographe:
H. Holfenstein

Situé au cœur d'une commune en croissance rapide prise dans l'agglomération zuricoise, le centre de Dietikon a connu le développement habituel à de tels sites. Des bâtiments aussi éclectiques que démesurés se heurtent aux vestiges du tissu villageois, créant une image chaotique. Ce n'est qu'à partir de 1990, lorsque la planification de la circulation eut été achevée, que l'on se posa la question d'un réaménagement architectural de l'espace public situé entre la gare et la Zurcherstrasse, au sud-ouest. A partir d'un état existant problématique, la recherche d'une nouvelle identité de l'espace public fut tentée.

Sur le plan conceptuel, nous avons établi un processus par étapes, avec pour objectif final la création d'un ensemble cohérent. Quatre bâtiments ont été conçus, qui partagent un langage formel commun et sont destinés à héberger les fonctions liées à la circulation et à la vie publique du centre. Il s'agit d'une halte de bus, d'une station de taxis, d'un couvert à vélos et d'un marché couvert à l'air libre. Des modules constitués

d'éléments préfabriqués en béton, teintés dans la masse, se combinent de manière variée avec des structures métalliques réalisées en tubes d'acier de section rectangulaire. Des couvertures en verre translucide de grande dimension signalent leur caractère public. Les réverbères, bornes et autres éléments du mobilier urbain ont été conçus dans le même esprit. Des plaques de béton de grande taille, teintées en gris dans la masse, ont été retenues pour réaliser les sols.

1^{re} étape: place de la Gare

Par la mise en œuvre de deux bâtiments tout en longueur destinés à servir de halte de bus et de station de taxi, les relations spatiales devant la gare ont été traitées en tant que superposition d'espaces parallèles. En même temps, on a développé l'axe sud-ouest en direction de la place du Marché et de la place de l'Eglise. Le long de cet axe se dresse le couvert à vélos, qui constitue un autre fragment de l'ordonnance spatiale. Le problème du nombre élevé de vélos a été résolu par la création d'un parking de 400 places réparties sur

deux niveaux. Les parois longitudinales et la couverture sont réalisées en verre translucide, de telle sorte que la construction rayonne sur l'espace alentour. Des rangées de peupliers soulignent l'organisation spatiale et imposent une silhouette homogène à des bâtiments de taille variée. Par ailleurs, cette essence constitue un élément représentatif de la vallée de la Limmat et souligne que, malgré la coupure qui résulte de la construction de la ligne du chemin de fer, Dietikon appartient au paysage fluvial.

2^e étape: place du Marché et place de l'Eglise

Sur la place du Marché sera créée une halle ouverte destinée à recevoir diverses manifestations, ainsi que le marché hebdomadaire. Sur la place de l'Eglise, plus calme, sera réalisée une pièce d'eau, dont l'axe de symétrie définira un espace spécifique devant le front de l'église. La fermeture de la place au sud-ouest, avant le passage d'une route à grande circulation transversale est assurée par un bosquet dense constitué de tilleuls.

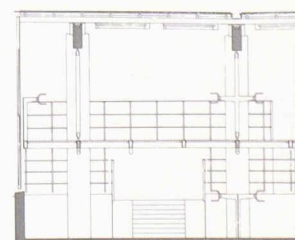
Plan de situation

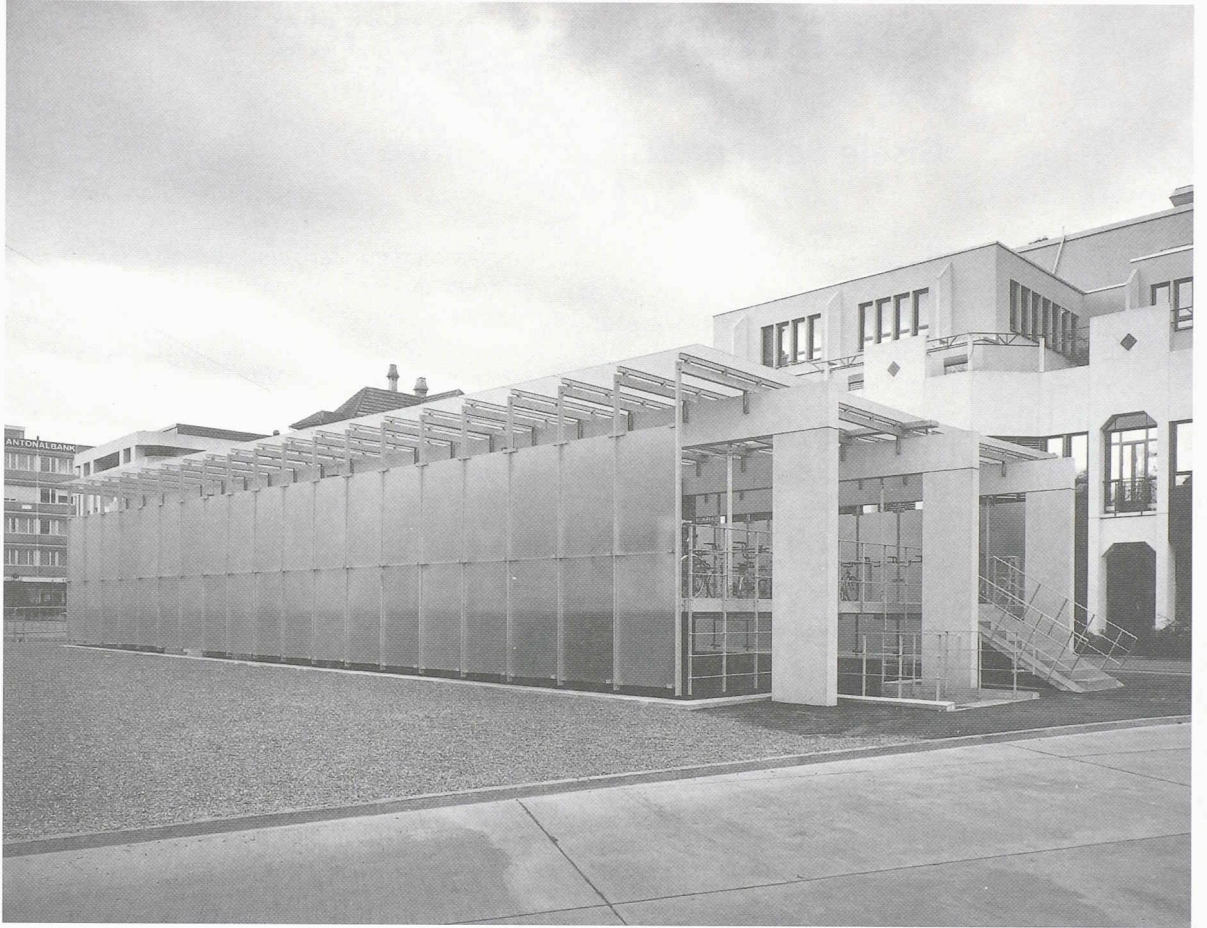


Couvert pour les arrêts de taxi et les vélos

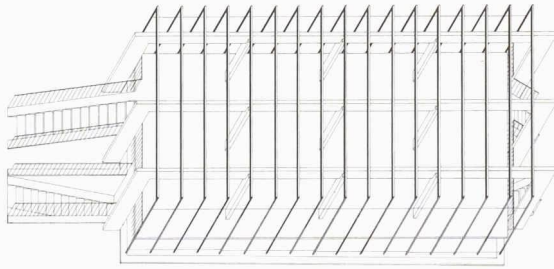


Coupe transversale sur le garage à vélos

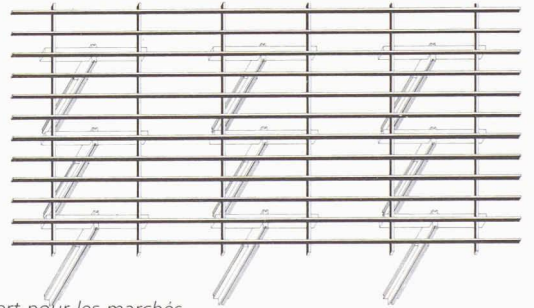




Garage à vélos

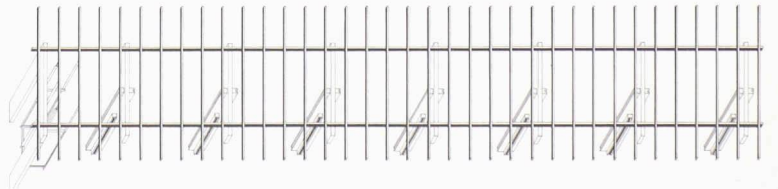
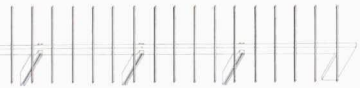


Garage à vélos



Couvert pour les marchés

Couvert pour les arrêts de bus



Coupe longitudinale du garage à vélos

