

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 120 (1994)
Heft: 12

Artikel: "Esplanade": l'habitat des Cornes-Morel à La Chaux-de-Fonds
Autor: Schelling, Claude
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-78324>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.03.2025

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

«Esplanade»

L'habitat des Cornes-Morel à La Chaux-de-Fonds

Par Claude Schelling,
architecte EPFZ-SIA,
Stationstrasse 25A,
8604 Volketswil

Photo de la
maquette:
P. Grünert, Zurich

Le complexe de l'Esplanade des Cornes-Morel est le résultat d'un concours d'architecture lancé par la ville de La Chaux-de-Fonds en 1988, et jugé en 1989. Il comprend 294 logements et environ 3500 m² d'espaces multifonctionnels réservés à des équipements communautaires et des surfaces pour bureaux, ateliers et artisanat, petites entreprises, commerces, etc.

Les réflexions qui ont servi de base au concept du projet sont les suivantes:

1. Il s'agissait de concevoir des espaces destinés à diverses fonctions dont, en priorité, l'habitat. Les choix constructifs retenus devaient à la fois tenir compte des données et moyens actuels en matière de production, de partage du travail, d'impératifs politiques, etc.
2. Il s'agissait d'intégrer le projet dans un environnement topographique et urbain déjà plus ou moins construit, de façon à mettre en valeur ce dernier.
3. Il s'agissait enfin de créer, pour l'être humain et sa communauté, un environnement qui lui offre – au-delà d'une réponse à ses stricts besoins physiques – un lieu d'habitat et de vie pour une durée plus ou moins longue.

1. L'offre constructive

Une des caractéristiques les plus marquantes de notre époque est l'engagement, dans le processus de construction, d'une entreprise générale, dont la raison d'être est de prendre en charge les risques constructifs des coûts et des délais à la place du maître de l'ouvrage. Pour ce faire, elle représente celui-ci et à ce titre, a la haute main sur l'exécution. C'est ainsi qu'une situation de conflit caractéristique de notre époque se crée entre l'architecte, auteur du projet, et l'entreprise générale, représentante du maître de l'ou-

vrage avec fonction d'exécution. Deux optiques s'affrontent alors. D'un côté, l'entreprise générale vend un produit dont elle pourra se désintéresser une fois qu'elle l'aura remis à son client, respectivement au bailleur, qui n'est lui-même qu'un intermédiaire par rapport au futur utilisateur qu'est le locataire. A ce titre, ce dernier porte un intérêt immédiat à l'appartement, et le client ou le bailleur se soucie du rendement et de la durabilité de l'objet. Tandis que l'entreprise générale ne se préoccupe que de son gain immédiat, en garantissant les coûts et les délais jusqu'à la remise des travaux. En outre, même si elle ne connaît que peu ou pas les bases de référence de l'architecte pour le projet dont elle s'est vu confier la réalisation, sa position la met en mesure de disposer dudit projet.

De son côté, l'architecte qui se soucie de défendre la solution à la base de son projet, se voit confronté à une tâche très délicate. Il ne doit pas gêner l'entreprise générale dans ses efforts pour atteindre ses objectifs. Il ne doit pas choquer le maître de l'ouvrage par ses exigences, tout en tâchant de remplir la mission culturelle qui est la sienne et qui passe avant les aléas momentanés de la construction. Il doit satisfaire un futur habitant, qui lui est inconnu lors du projet et du chantier. Toutes exigences qui ne peuvent pratiquement être satisfaites que par le biais d'un concours, le risque demeurant toutefois de les voir balayées lors des phases ultérieures.

Nous avons cherché à concilier les intérêts des deux parties en optant pour un système constructif inspiré du principe du mécano, à savoir des éléments préfabriqués au coût aisément calculable et pouvant être assemblés librement, mais dont le choix, une fois arrêté, ne saurait ensuite être remis en question sans surcoûts notables. Les lignes directrices et les élé-

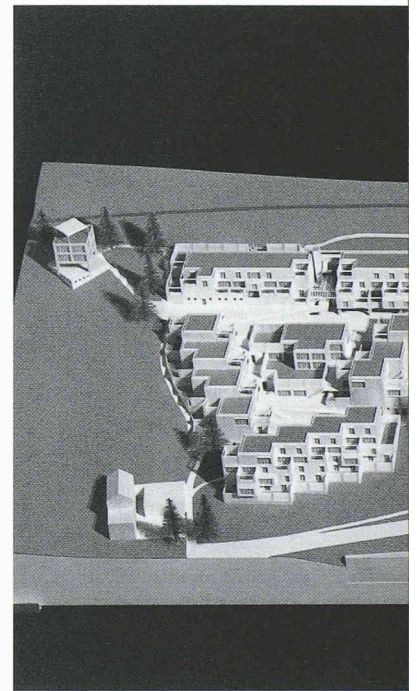
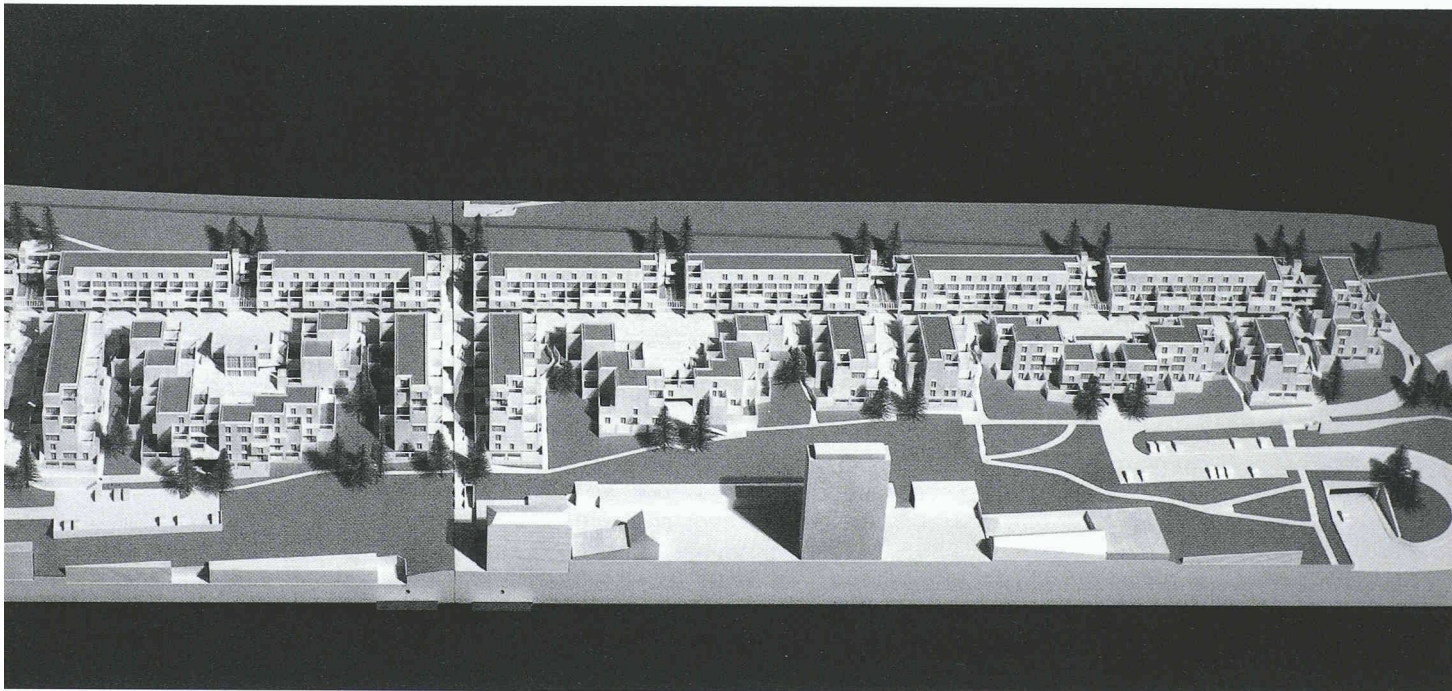


Photo de la maquette

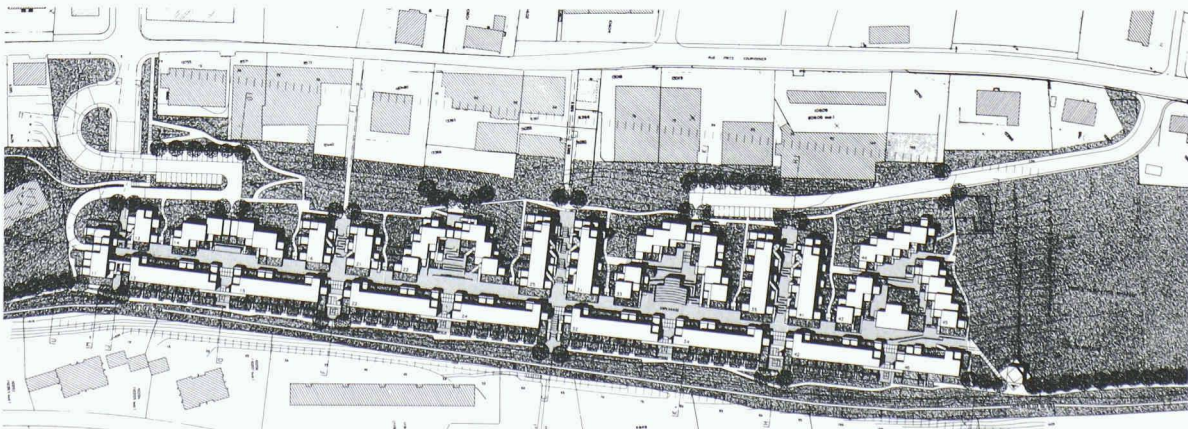
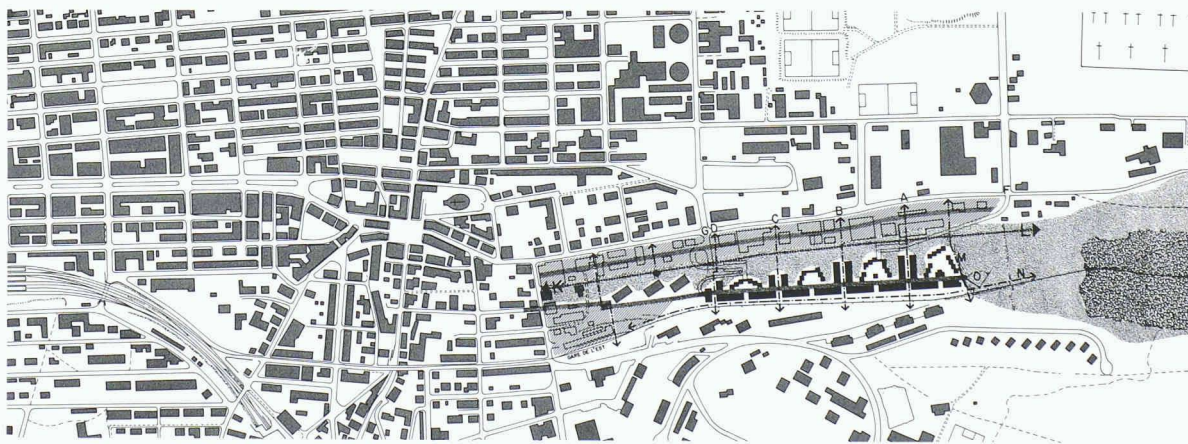
ments de construction étant ainsi définis, le respect du projet se trouve assuré pour l'essentiel. Nous avons donc développé un système de construction qui peut servir de cadre à toute activité urbaine et s'avère conforme aux exigences de production actuelles, sans limiter les aspirations des utilisateurs.

Basé sur une trame carrée de 3.90 m x 3.90 m, ce système organise tout le site en tapis et autorise la mixité des fonctions (habitation, commerces, jardin d'enfants, etc.) Pour les locaux multifonctionnels, la trame est doublée, passant de 3.90 m à 7.80 m. Le principe de construction du lotissement est perceptible dans la perspective de la rue principale d'habitation. L'interchangeabilité des fonctions les plus diverses confirme bien le principe de superposition des usages inhérent au système de construction.

Si l'on désire en effet superposer sans restriction diverses fonctions, le système de construction doit être suffisamment neutre



*Le quartier des
Cornes-Morel avec
son extension côté
nord en aval de la
rue Fritz-Courvoisier*



*Plan de circulation:
accès des voitures
et parking*

pour se prêter à toutes les activités. Parallèlement, je souhaitais une trame non-directionnelle, afin qu'à une surface définie par la construction, d'autres puissent venir s'ajouter de tous côtés, pour assurer à la fois la liberté de conception et une exploitation flexible. Le carré est une des rares formes répondant à ces critères, et c'est la raison pour laquelle on le retrouve à la base de presque tous mes projets. Le résultat constructif de ce choix débouche en effet sur une vraie structure urbaine, opposée à une simple addition de bâtiments.

2. Intégration urbanistique du quartier

Nous avons recherché un système de voirie qui, tout en canalisant les voitures, supprime les obstacles et offre aux piétons un réseau aussi finement maillé que possible, afin d'intensifier le contact entre les habitants du quartier et avec ceux des quartiers voisins.

A partir de là, nous avons développé une proposition de liaisons piétonnières avec la partie est de la ville pour intégrer dans le tissu urbain ce quartier jusqu'ici séparé de celui des Arêtes par la ligne de Chemin de fer du Jura. Pour ce faire, nous avons pris en considération tout le périmètre sis entre la rue Fritz-Courvoisier, la rue de l'Etoile, le chemin de fer du Jura et la forêt (voir illustration). Nous nous sommes inspirés de la trame urbaine spécifique à La Chaux-de-Fonds, mais en remplaçant les routes à trafic mixte par des voies réservées aux piétons. Toutefois, notre système de voirie ne reprend pas tout à fait la trame rennaire de la ville, soit une rue parallèle à la direction de la vallée, puis une rangée d'immeubles, et des jardins privés. Notre projet comporte des liaisons piétonnières horizontales est-ouest qui remplissent deux fonctions:

- celle de voie principale regroupant tous les accès aux logements (rue des Cornes-Morel avec ses arcades);
- celle de chemin de promenade dans l'espace vert qui relie le centre-ville à la forêt à l'est, et d'où l'on gagne tous les alentours de La Chaux-de-Fonds. Cette voie devrait avoir une importance au-delà du quartier.

Comme les routes analogues en ville, les chemins piétonniers perpendiculaires aux courbes de niveau font office de liaison entre les rues horizontales, et rattachent en outre la rue Fritz-Courvoisier au quartier des Arêtes, complétant ainsi le réseau urbain.

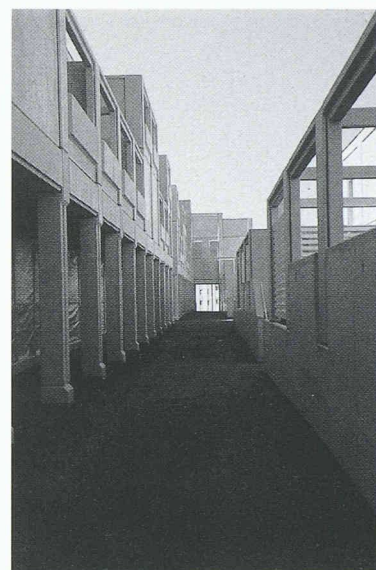
3. Organisation contrastée des espaces extérieurs du quartier selon leurs fonctions

3.1 *Contraste entre les chemins piétonniers et les rues ouvertes au trafic*

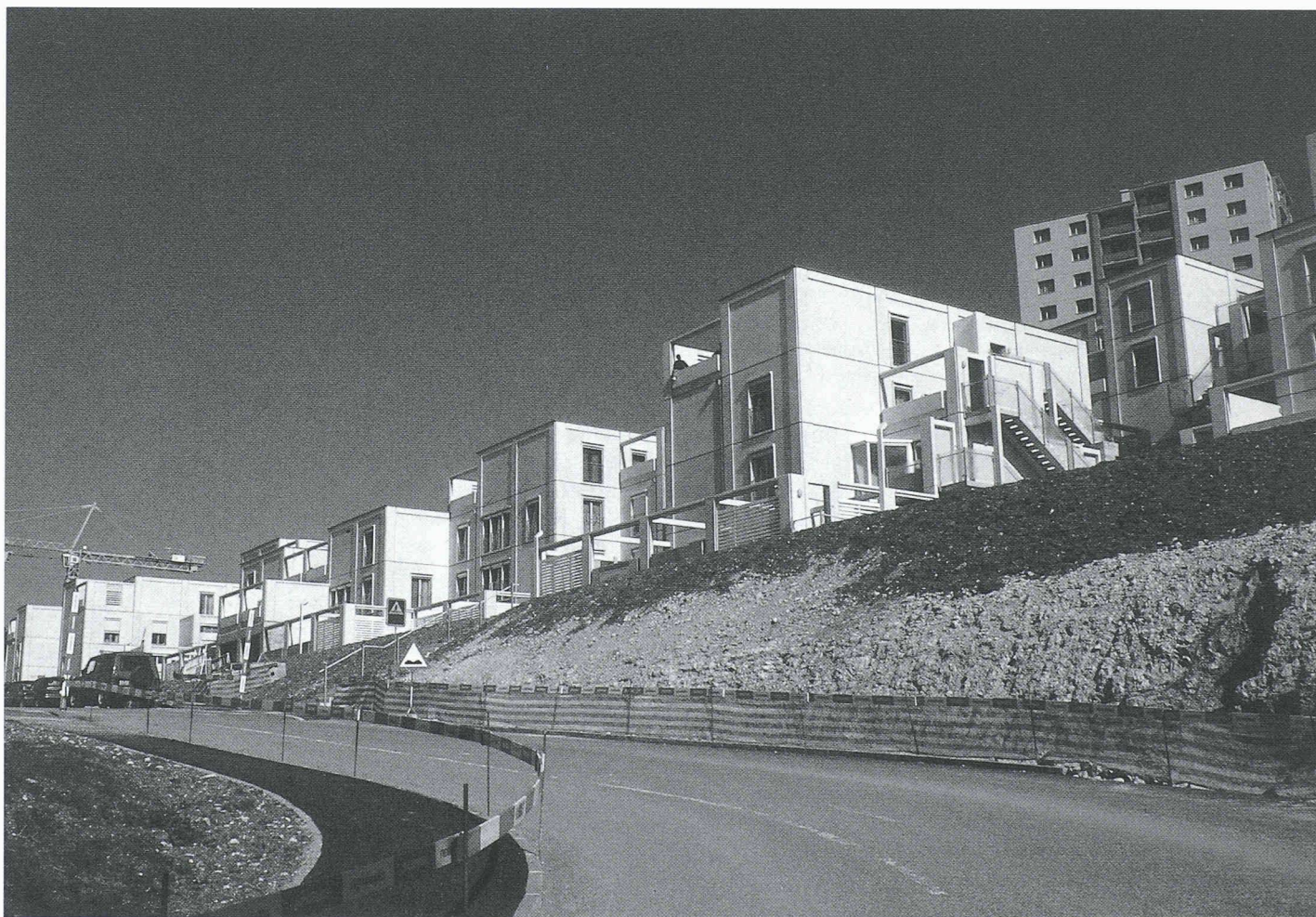
Les automobiles atteignent le nouveau quartier depuis la rue Fritz-Courvoisier par deux voies situées à l'ouest et à l'est de celui-ci. Elles aboutissent chacune à des places de parc, d'où on atteint les entrées des garages souterrains. La mise en sous-sol des garages, à l'exception des places pour visiteurs, ainsi que le refus d'accepter des véhicules en surface dans l'enceinte du complexe affirment la volonté de privilégier les déplacements piétonniers, d'abord pour la sécurité des enfants et des personnes âgées, ensuite pour favoriser les échanges et les contacts entre habitants.

3.2 *Contraste entre les espaces d'accès et les espaces verts et de récréation*

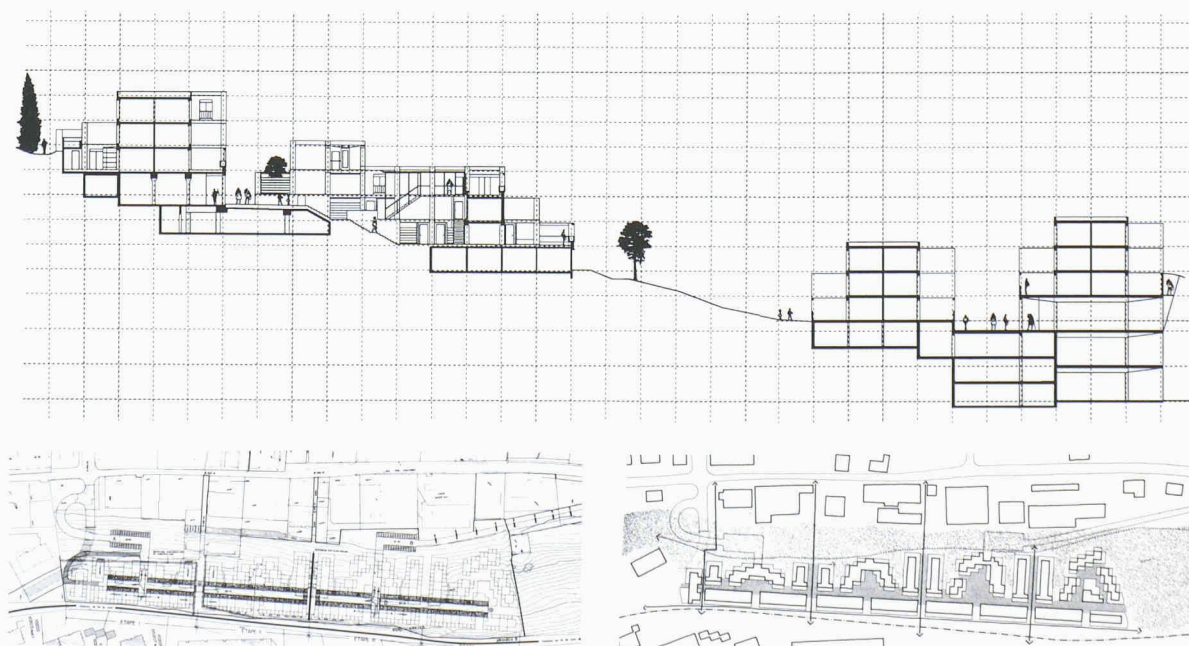
La trame du projet permet de créer deux types d'espaces: les espaces d'accès et les espaces verts. Les premiers sont définis par et en négatif des volumes



Esplanade: l'espace «dur» d'accès

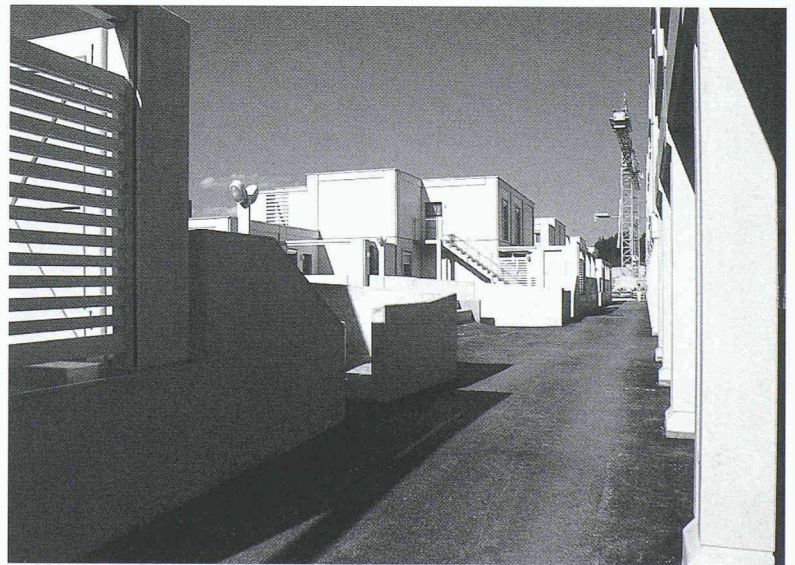
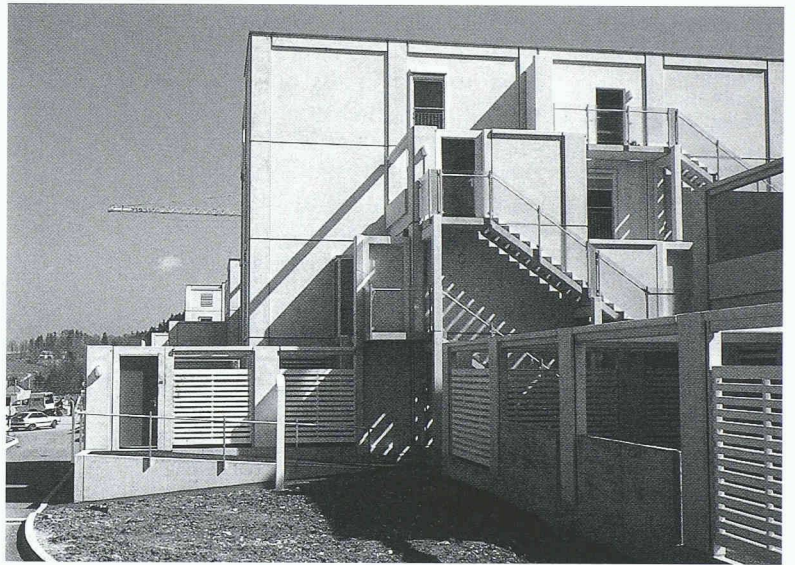
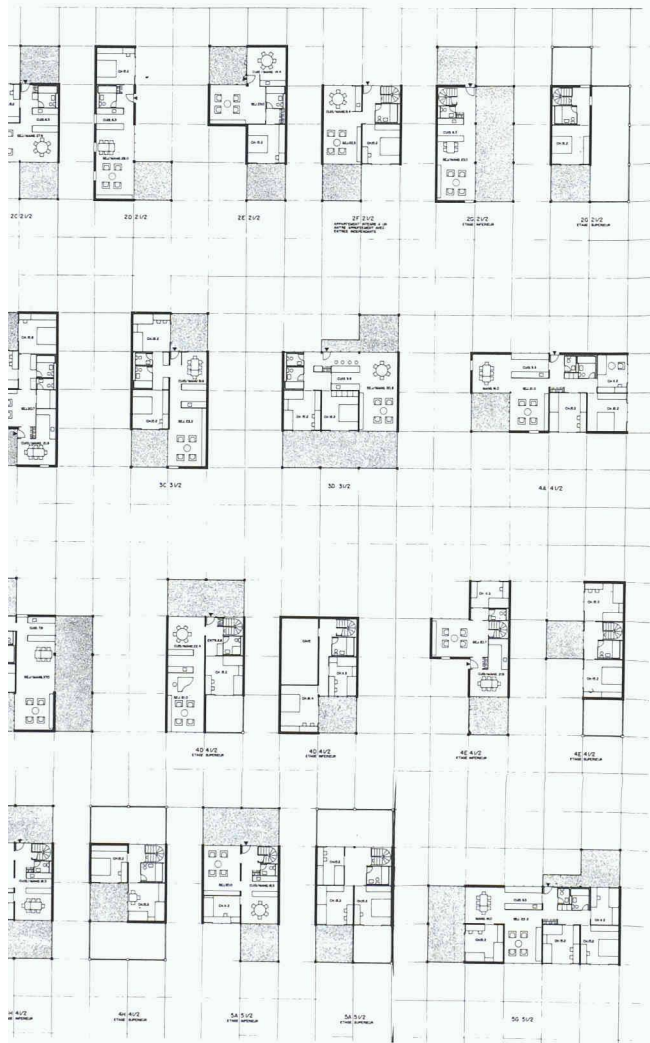


Le quartier vu de l'espace vert

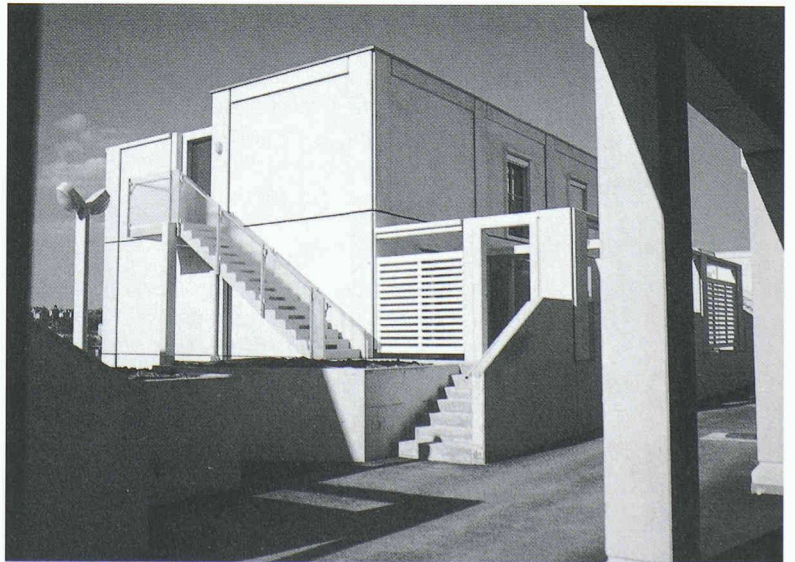
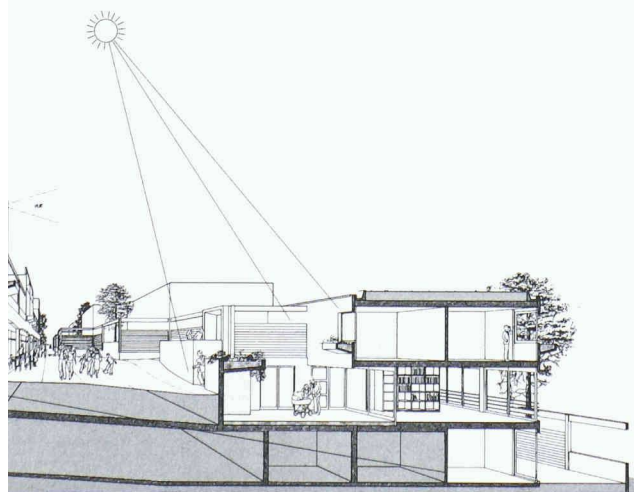


Plan de circulation, les accès et les parkings des voitures

Schéma du lotissement avec ses divers types d'espaces



Exemples d'accès aux logements



Coupe en perspective (rue des Cornes-Morel avec ses arcades)