

Les Pays-Bas, un projet

Autor(en): **Pham, Nicolas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **128 (2002)**

Heft 20: **Grands projets Pays-Bas**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-80312>

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.

Les Pays-Bas, un projet

À beaucoup de visiteurs, les Pays-Bas apparaissent comme un mélange fascinant: de pittoresques villes anciennes y semblent nonchalamment insérées dans un réseau d'équipements incroyablement sophistiqué, dans lequel tant l'urbanisme que l'architecture expriment incontestablement un paradigme de la modernité. C'est d'ailleurs une image que la société néerlandaise cultive soigneusement et projette volontiers vers le monde extérieur.

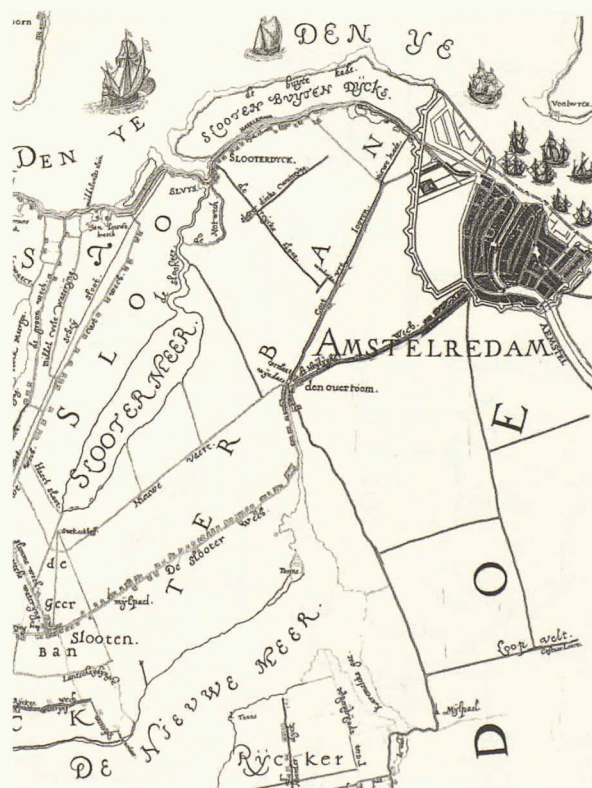
À cette vision d'un monde où l'ancien et le moderne semblent parfaitement accordés, il convient de confronter les notions de nécessité, d'urgence et de fragilité, qui sont à l'origine d'une œuvre humaine exceptionnelle.

Une nature hostile

Pour comprendre le devenir des Pays-Bas, il faut d'abord se replacer dans le contexte géomorphologique et historique du delta du Rhin et tenter de se représenter un territoire absolument hostile à la présence de l'homme (fig. 2).

Jusqu'au XV^e siècle, en effet, le cœur du pays n'était qu'un gigantesque marécage, constamment submergé par les marées et les affluents du fleuve, dans lequel il n'était possible de se déplacer qu'en barge plate. Quelques villes furent fondées à cette époque sur les parties sablonneuses les plus élevées, principalement sur les dunes qui forment encore le rempart naturel principal contre la mer du Nord. Le reste, comme les cartographies de l'époque le démontrent clairement, n'était qu'un «niemandslan» inexploré, dans lequel personne n'aurait eu la possibilité de vivre. La richesse des Pays-Bas de l'époque provient donc essentiellement du commerce, qui exploite une situation de pivot entre les pays du nord et ceux du sud, et non de la possession de la terre, comme c'est le cas dans le reste de l'Europe.

La carte (fig. 1) livre un certain nombre d'informations spécifiques. Elle montre la ville d'Amsterdam entourée de ses bastions et l'importance qu'y tient l'interface avec la mer. Le nombre de bateaux qui y sont représentés suffit déjà à révéler ce trait essentiel, et le plan même de la ville n'est en



AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE



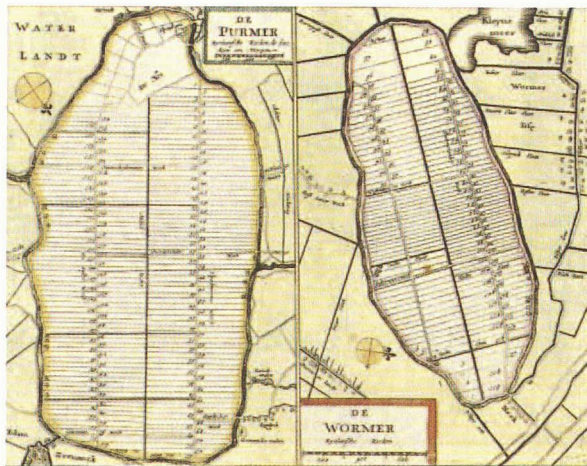
Fig. 1: Plan d'Amsterdam, 1600

Fig. 2: Jacob Maris (1837-1899): «Paysage» (1883), Coll. privée

Fig. 3: Plan de polders, XVII^e siècle

Fig. 4: Gerrit Berckheyde (1638-1698): «De bocht van de Herengracht bij de Nieuwe Spiegelstraat te Amsterdam» (1672), Rijksmuseum, Amsterdam

3



somme rien d'autre qu'un réseau rationnel de distribution par canaux. Quant à la représentation de l'arrière-pays, elle indique la seule présence des lacs, rivières et cours d'eau; on n'y repère nulle trace de chemin, les tracés rectilignes indiquant les canaux ou cours d'eau canalisés qui commencent à former le réseau structurant fondamental. On note enfin que les seuls bâtiments hors les murs, des fermes pour la plupart, sont implantés sur les digues bordant ces voies de communications navales.

Les enseignements de l'iconographie

Les tableaux des grands maîtres de l'époque livrent pour leur part une quantité d'informations précieuses retraçant le processus de conquête des terres qui a permis, avec des moyens rudimentaires mais ingénieux, de créer un monde en dessous du niveau des eaux de surface.

Au départ, il s'est agi d'endiguer et de corriger les cours d'eau naturels à leur cote maximale, puis, au moyen des moulins à vent, d'assécher par paliers successifs les terres basses ainsi protégées.

Le mode opératoire était le suivant: à partir de la cote maximale d'une rivière, les ingénieurs ont créé un canal de ceinture de la zone à transformer en Polder. La surface ainsi délimitée était divisée dans sa plus grande longueur en canal principal de récolte des eaux, puis dans sa largeur maximale en canal secondaire de récolte et ainsi de suite (fig. 3). Ce processus, qui s'est étendu sur cinq siècles, a non seulement façonné de toutes pièces un paysage, mais a aussi profondément imprégné la mentalité des néerlandais dans leur rapport si particulier à la nature.

Nombre de représentations picturales de cette époque se caractérisent par le témoignage de la présence de l'eau désormais maîtrisée (fig. 4). Celle-ci occupe généralement le centre de la composition et s'affirme comme une surface plane habitée; ainsi, la figure 5 donne à voir une surface précisément délimitée, des embarcations sur lesquelles se trouvent les habitants ainsi qu'un certain nombre de cavaliers. Un arbre en pot symbolise la nature domestiquée.

L'iconographie du début du XX^e siècle témoigne elle aussi de la condition foncière des Néerlandais, fût-ce sur un plan métaphorique. Dans l'une des nombreuses versions de la «Ferme à Duivendrecht» qu'il exécute autour de 1907, Piet Mondrian propose un traitement réticulé pour les arbres se reflétant dans l'eau du canal (fig. 7), qui évoque singulièrement la grille des polders, telle que représentée par la cartographie (fig. 8). Cette toile revêt une importance singulière dans l'évolution du peintre, puisqu'elle annonce, avec «l'arbre rouge» (1908-1910), sa période cubiste (de 1912 à

4



Fig. 5: Frans de Mompert (1603-1660): «Hofvijver a La Haye» (1633-37), Mauritshuis, La Haye

Fig. 6: Johannes Vermeer van Delft (1632-1675): «Vue de Delft» (1660-1661), Mauritshuis, La Haye

Fig. 7: Piet Mondrian (1872-1944): «Ferme à Duivendrecht» (1907), Gemeentemuseum, Coll. Slijper, La Haye

Fig. 8: Plan d'Amsterdam, 1770

5



6



1914) et ses compositions orthogonales (dès 1915). Certains auteurs¹ ont contesté récemment la datation de cette œuvre : ils la situent plutôt en 1916, époque à laquelle Mondrian opère plusieurs retours à la figuration.

Un urbanisme aux délinéations précises

Ce mode de colonisation de la terre a évidemment des répercussions immédiates sur la formation et le développement des villes. L'un des aspects qui fascinent les architectes

et les urbanistes du monde entier est cette frontière stricte qui sépare la ville de la campagne, ainsi que le dessin précis et contrôlé de chaque croissance urbaine.

Par rapport à l'état prévalant au XVIII^e siècle, le plan d'agrandissement d'Amsterdam de 1880 indique un mode de développement urbain relativement commun à cette époque en Europe : des boulevards ont remplacé les bastions, de grands équipements ferroviaires surviennent, le port se développe, de nouveaux quartiers se mettent en place (fig. 9). Parmi les projets de quartiers aux morphologies diverses, on peut relever la présence importante des parcs,

¹ Marty Bax, «Mondrian complet», catalogue raisonné, Paris 2002

7



8

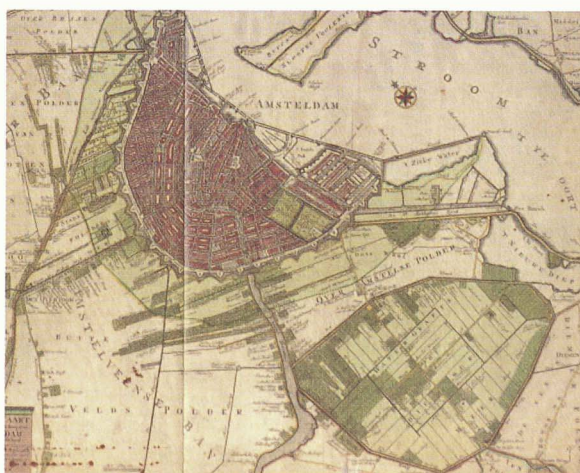


Fig. 9: Plan d'Amsterdam, 1880

Fig. 10: Plan d'Amsterdam, extension de Berlage, 1920

Fig. 11: Vue aérienne de l'extension d'Amsterdam, selon le plan de Berlage, 1920

Fig. 12: Vue aérienne de la ville nouvelle de Almere (125 000 habitants)
(Photo: KLM Aéocarto)

Fig. 13: Vue aérienne des docks d'Amsterdam-est (Photo: KLM Aéocarto)

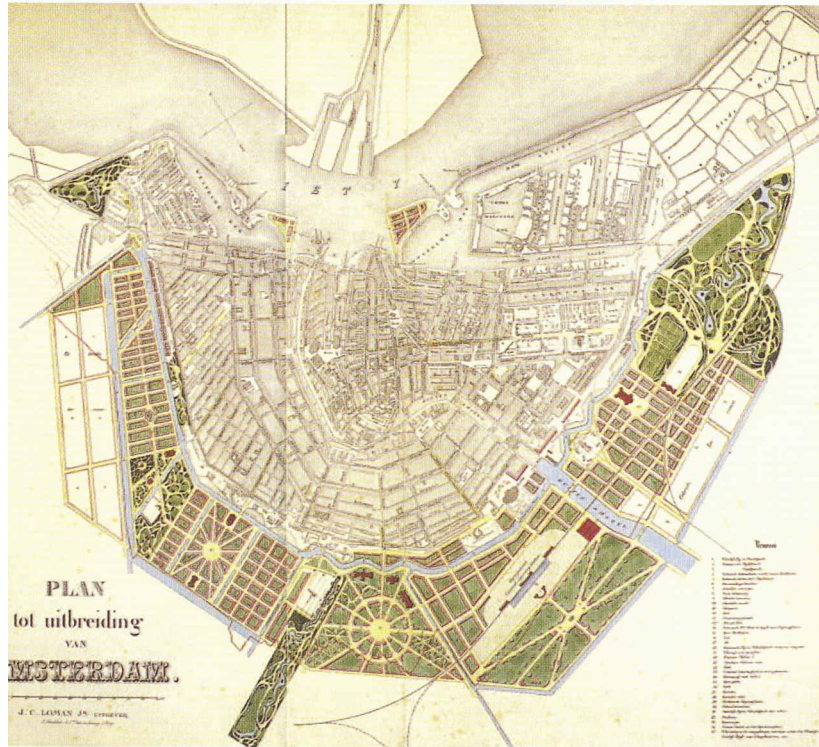
Fig. 14: Franchissement de l'autoroute Amsterdam-Rotterdam par le «vieux Rhin»
(Photo: Ministère des transports et des eaux)

Fig. 15: Vue aérienne des champs de tulipes (Photo: KLM Aéocarto)

Fig. 16: Vue aérienne des serres à l'ouest de Rotterdam (Photo: Nicolas Pham)

Fig. 17: Vue aérienne de la région de Boskoop (Photo: Nicolas Pham)

9



10



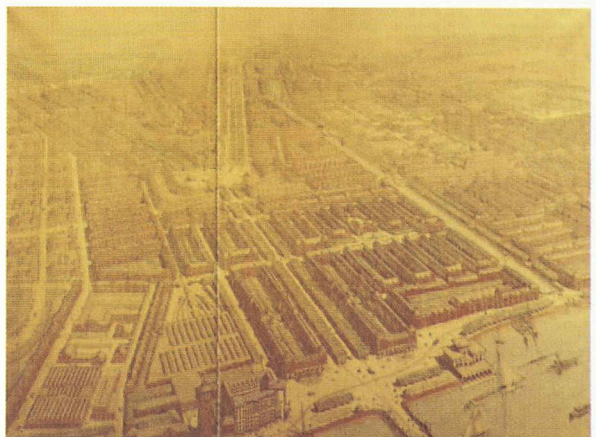
grands espaces publics devant jouer le rôle d'intermédiaire avec la campagne et métaphores d'une nature recomposée selon le modèle importé du jardin anglais, fort éloigné du type de nature qui avait existé dans cette partie du pays...

Quant au plan de l'entre-deux-guerres, tracé par H.P. Berlage pour l'extension de «Nieuw-Zuid» (fig. 10), il illustre la volonté de contrôler la ville selon des critères esthétiques empruntés à Camillo Sitte. Ce dessin donne des informations précieuses sur la manière de former la ville et le territoire urbanisé. On constate que la ville dessinée se superpose sans transition à la campagne.

Il s'agit là de l'une des caractéristiques particulières d'Amsterdam, dont la croissance par couches successives cohérentes, à la manière des lignes de croissance d'un arbre, offre une grande lisibilité des concepts urbains à travers les époques. On remarquera notamment le grand polder ovale situé au sud-est, contenu par un canal périphérique à deux axes principaux perpendiculaires, que l'on peut comparer avec la mise en place de quartiers dont la logique urbaine va se superposer à la logique rationnelle du polder. Le plan de Berlage est l'un des derniers plans du XX^e siècle à concevoir encore la ville comme un continuum intégré. Il s'organise cependant selon les contraintes nouvelles de la circulation automobile tout en déclinant une gradation subtile, de l'espace public jusqu'au domaine privé (fig. 11).

Nicolas Pham, arch. dipl. EPFL
Professeur à l'Université technique de Delft
Av. de Béthusy 40, CH - 1012 Lausanne

11



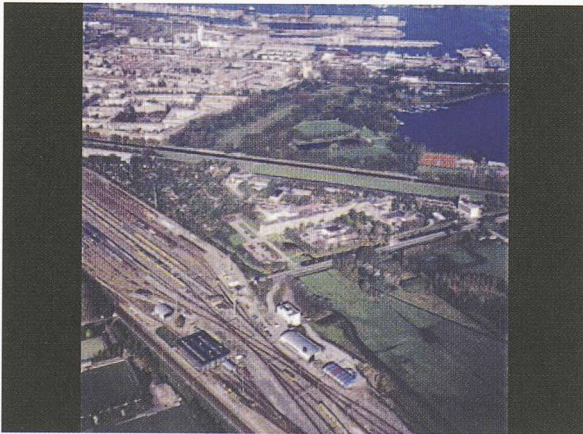
12



15



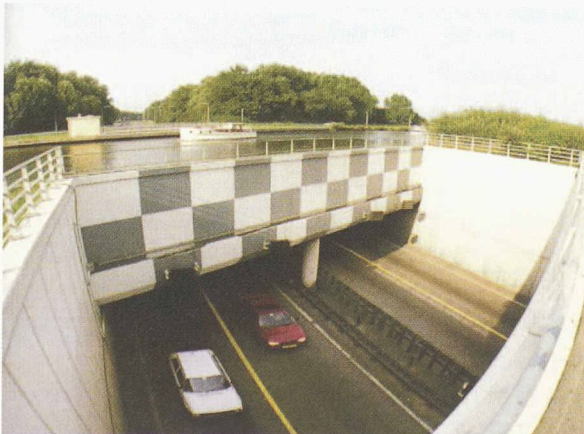
13



16



14



17

