

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 128 (2002)  
**Heft:** 20: Grands projets Pays-Bas

**Artikel:** Projeter les Pays-Bas  
**Autor:** Pfam, Nicolas  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-80313>

### **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:** 17.03.2025

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

# Projeter les Pays-Bas

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Plus que tout autre pays au monde, les Pays-Bas constituent un territoire conçu et littéralement concrétisé par sa population. Au cours des siècles, la géographie physique du pays a suivi une évolution rationnelle et harmonieuse. La nécessité d'exercer un contrôle continu et méticuleux du système d'assèchement des terres, pour préserver des espaces péniblement conquis, contribua par ailleurs à fonder une identité et des mythes nationaux.

Pourtant, cette culture territoriale a radicalement changé au cours des vingt dernières années. Dopé par une forte croissance économique, le pays a vu sa surface bâtie s'étendre considérablement. Par voie de conséquence, le réseau de voies de communication est entré en surcharge, un phénomène encore aggravé par la très grande mobilité des Néerlandais. Ces disfonctionnements dans le trafic routier et ferroviaire ont pour corollaire une forte altération de la structure urbaine et paysagère, morcelée par la segmentation sectorielle des organes de décision politiques.

La longue tradition de vigilance de la société néerlandaise a néanmoins favorisé une prise de conscience collective aiguë de cette rapide détérioration du territoire. C'est la raison pour laquelle, à l'automne de l'année 2000, le gouvernement a édicté un décret intitulé «Projeter les Pays-Bas», qui stipule que la gestion du territoire devait à nouveau faire l'objet de recherches par le biais de projets. Cet arrêté se doublait de la décision de confier aux architectes le rôle de pilote et du vœu que le caractère public de l'architecture s'affirmât davantage. Le document précise notamment que les architectes doivent être consultés dès les premières phases de réflexion, afin de garantir la qualité conceptuelle et la cohérence intrinsèque des projets au cours de leur développement. Joignant l'action à la parole, le gouvernement a sélectionné dix projets nationaux nantis de budgets appropriés, lesquels doivent ser-

vir de modèle méthodologique pour aborder les enjeux architecturaux, territoriaux ou infrastructurels. Dix projets qui sont tous placés sous la responsabilité directe de l'architecte de l'Etat, Jo Coenen.

## Nota wil grotere rol van architecten in Nederland

Hoeveern  
MRC / H  
5 X  
2000

Hoeveern  
MRC / H  
5 X  
2000

Hoeveern  
MRC / H  
5 X  
2000

Hoeveern  
MRC / H  
5 X  
2000

Hoeveern  
MRC / H  
5 X  
2000

Hoeveern  
MRC / H  
5 X  
2000

Hoeveern  
MRC / H  
5 X  
2000

Hoeveern  
MRC / H  
5 X  
2000

Hoeveern  
MRC / H  
5 X  
2000

## Dix projets d'envergure nationale

La caractéristique essentielle des projets retenus est leur caractère transdisciplinaire, impliquant la collaboration de plusieurs ministères et de leurs administrations. De même, leur mise en œuvre appelle des consultations aux divers échelons politiques, national, provincial, régional et communal.

### Le nouveau Rijksmuseum à Amsterdam

La transformation du plus célèbre musée national - qui abrite les collections du patrimoine historique et culturel néerlandais - représente un gigantesque projet, tant du point de vue financier (CHF 350 mio) que symbolique. Aujourd'hui vieux de 115 ans, le bâtiment de l'architecte Cuypers accueillie en effet un million et demi de visiteurs par année; il doit donc être adapté aux exigences du XXI<sup>e</sup> siècle tout en redéfinissant, globalement, la vocation des musées nationaux.

La transformation est donc appelée à ré-attester le statut de monument national dévolu au musée, tout en le dotant

d'une signification contemporaine. A l'issue d'une procédure de qualification internationale, les architectes espagnols Cruz et Ortiz ont été sélectionnés pour développer le projet en collaboration avec une équipe spécialisée dans la restauration de monuments.

*Un nouveau siège pour les services nationaux des biens culturels et de l'archéologie*

Touchant à un programme emblématique pour l'identité nationale, ce projet est pour l'Etat une occasion d'affirmer son ambition d'exemplarité en tant que maître de l'ouvrage. Le site choisi se trouve dans la ville d'Amersfoort, en un lieu nanti d'une forte dimension culturelle et historique. L'un des enjeux majeurs consiste à intégrer les questions relatives au contexte et à l'histoire locales, afin que des projets complexes prévus sur des terrains sensibles s'inspirent et bénéficient par la suite des enseignements tirés de cette démarche. L'architecte mandaté pour ce projet est lui aussi espagnol, il s'agit de Juan Navarro Baldeweg.

*L'espace public en révision*

La qualité de l'espace public doit être améliorée. Bien que les Pays-Bas soient depuis longtemps cités en exemple par les architectes et les urbanistes pour le soin accordé à leurs espaces publics, ce projet a pour objectif de renforcer encore ce caractère. Il s'agit ici d'appuyer les autorités locales dans la gestion de l'aspect qualitatif de leurs espaces publics: l'Etat entend mettre davantage de moyens à la disposition des communes et veut intervenir sur une plus grande échelle.

Cette politique devrait stimuler les communes à réaliser des projets exemplaires à différentes échelles (rues, places, quartiers, cités, espaces verts et paysages). À cette fin, les collectivités devront s'impliquer encore davantage en tant qu'organismes, mandants et gestionnaires de leurs espaces publics, tout en intégrant de manière plus soutenue les divers usagers.

*La commande privée, un projet public*

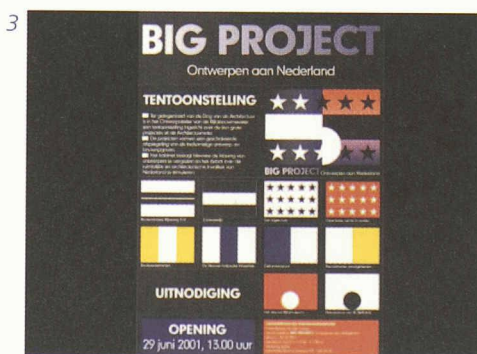
Cet énoncé devrait rendre perplexes les adeptes d'un monde où l'économie de marché représente le *modus operandi* de la société. Il faut ici se remémorer qu'en raison de la condition - par essence collective - du sol et de la destinée historique des Hollandais, la production de logements aux Pays-Bas relève essentiellement des compétences de l'État.

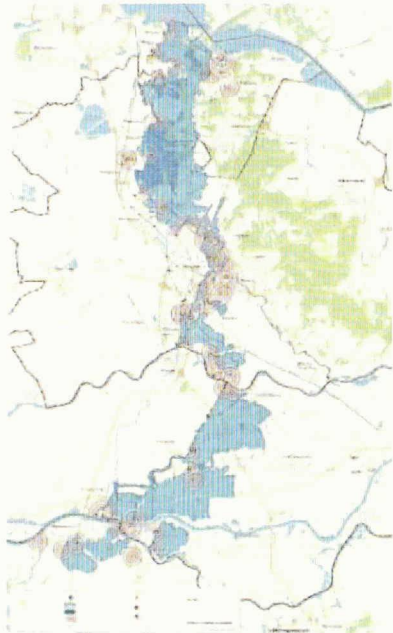
Jusqu'à un passé récent, on peut considérer que, sur l'ensemble des logements construits aux Pays-Bas, environ un tiers regroupait des logements sociaux locatifs, un autre tiers des logements destinés à une accession à la propriété subventionnée, le dernier tiers étant laissé au marché libre. Cette production dirigée à hauteur de 70% par l'Etat - soit par subvention directe, soit par le biais d'un large mouvement coopératif subventionné - constitue une caractéristique essentielle des Pays-Bas.

La demande accrue pour l'investissement personnel dans le logement familial résulte de la bonne santé économique du pays durant la dernière décennie. Or il s'agit là d'une demande sociale à prendre en considération, dans la mesure où elle risque de modifier profondément le caractère collectif de la gestion du sol (fig. 6 à 10). Les recherches à ce sujet sont orientées, entre autres, sur les critères de densité, les questions d'intégration urbaine et le système de propriété par étage.

*La Deltamétropole*

Une conurbation appelée Randstad, située dans le delta du Rhin, forme la partie la plus densément peuplée du pays. Elle regroupe les plus grandes villes, à savoir Rotterdam, La Haye, Amsterdam et Utrecht. L'ambition de développer cette entité de plus de 7 millions d'habitants, pour la transformer en une métropole urbaine polynucléaire capable de concurrencer les autres grands centres européens, bénéficie d'un large consensus.





5

L'enjeu central de ce projet est la création d'un ensemble urbain spatialement cohérent, à même de renforcer le contraste entre ville et campagne, une caractéristique spécifiquement néerlandaise qui tend actuellement à s'estomper. Le projet doit tout à la fois imaginer des solutions pour les nouvelles zones à urbaniser et résoudre les problèmes de communication et d'accessibilité.

L'objectif principal - la qualité spatiale - doit être atteint à tous les niveaux, de l'échelle locale à l'échelle nationale (voir article en pages 16 à 20).

#### *Les zones d'activités*

Une économie moderne doit pouvoir offrir des terrains spécifiquement adaptés à la variété de la demande pour des activités commerciales et industrielles. Ce projet postule l'obligation de porter autant d'attention à l'aspect qualitatif qu'à l'aspect quantitatif de la réponse. L'objectif principal est en l'occurrence de lutter contre la dégradation avancée du paysage néerlandais. Il est proposé de faire intervenir architectes, urbanistes et paysagistes dès les premiers stades des études, pour trouver des solutions novatrices face à ce problème.

Parallèlement, le ministère de l'économie veut encourager les provinces à améliorer les zones d'activités existantes, par des opérations de restructurations spatiales et de densification: en même temps qu'elles dégageront de l'espace supplémentaire, ces interventions permettront de fixer des exigences qualitatives pour les terrains déjà existants.

#### *La Nieuwe Hollandse Waterlinie*

Ce que l'on peut traduire par «nouvelle ligne d'eau hollandaise», correspond à une ligne d'ouvrages militaires défensifs, située à l'est des grandes villes et s'étendant sur 85 km, d'Amsterdam jusqu'au sud de Rotterdam (fig. 5).

Il s'agit d'un ensemble composé de canaux, d'écluses et de forts à la Vauban dont la mise en œuvre a débuté en 1850 et s'est achevée en 1940. Le but de ces ouvrages était de pro-



6

téger les villes hollandaises d'une attaque armée en inondant de grandes parties de la campagne, de façon à rendre le terrain impraticable aux mouvements de troupes, d'artillerie et d'engins mécanisés.

Cette ligne représente évidemment un héritage culturel et historique important, qui a conditionné la forme et la croissance des villes et modelé tout le paysage de cette région. Or la fin de la fonction défensive menaçait, à terme, d'altérer gravement les caractéristiques spatiales uniques de ces paysages.

Par une approche globale, le projet, inspiré par le slogan «conservation par le renouvellement», doit restaurer l'ouvrage dans sa totalité, tout en permettant une utilisation renouvelée des bâtiments et des terrains en les affectant à des activités touristiques ou associatives. De même, la planification devra intégrer les lignes de force qui assureront sa lisibilité dans les développements urbains à venir.

#### *La reconstitution des régions sablonneuses*

Par nombre d'habitants, les Pays-Bas sont un des plus grands éleveurs de porcs d'Europe. Pour diverses raisons, d'ordre politique et sanitaire, cette monoculture intensive risque de se voir déstabilisée et, par conséquent, de mettre en péril l'économie globale du pays. Il a donc été décidé de réduire drastiquement le nombre d'élevages, en recourant à des subventions. Ces exploitations sont actuellement implantées dans ce qu'on appelle les «régions sablonneuses», lesquelles recouvrent environ le tiers est du pays.

La réaffectation de ces régions va, d'une part, permettre de résoudre un certain nombre de problèmes écologiques et, d'autre part, offrir des occasions nouvelles de créer des espaces naturels permettant de revitaliser la campagne.

Deux projets infrastructurels nationaux ont également été sélectionnés.

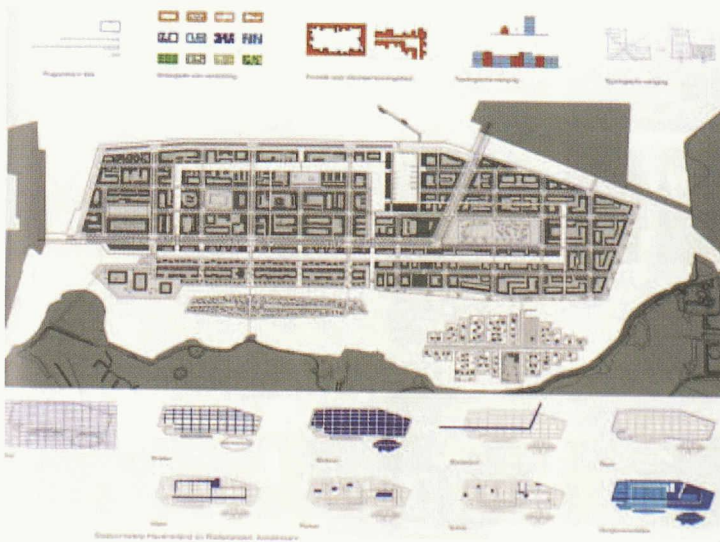
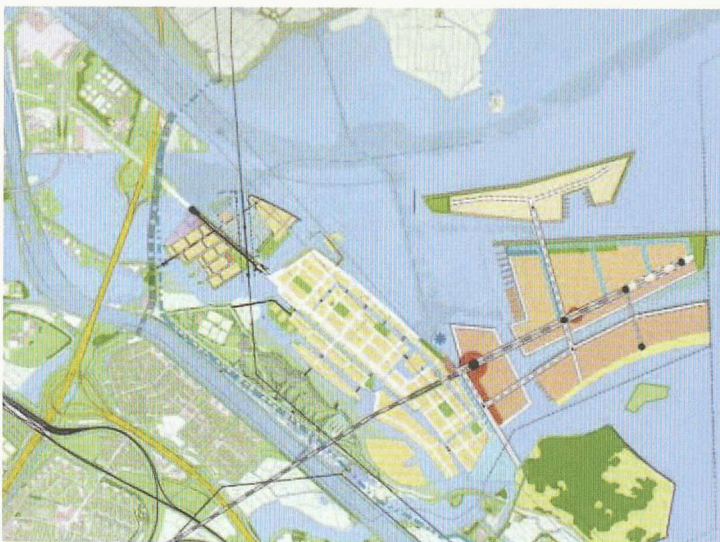
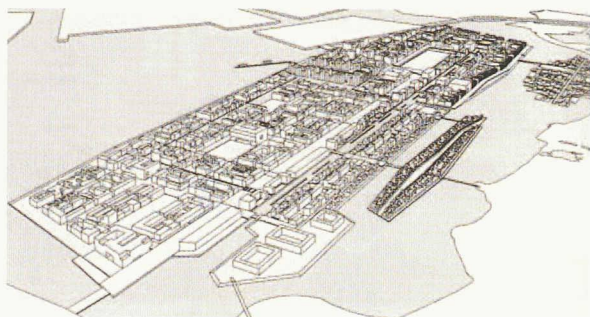
#### *La Zuiderzeelijn*

Il s'agit d'une nouvelle ligne de communication rapide par

Fig. 5: Zone inondable de la Nieuwe Hollandse Waterlinie (Document: Ministère du logement, de l'aménagement du territoire et de l'environnement)

Fig. 6: Logements privés sur les docks d'Amsterdam

Fig. 7 à 10: Projet de logement sur les polders actuellement en voie d'assèchement, quartier de Ijburg, Amsterdam (Documents: Architectes Claus en Kan)



train entre l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol et la grande ville septentrionale de Groningue. Elle est destinée à améliorer les liaisons entre la Randstad et le nord du pays, afin de développer son économie régionale.

Un certain nombre d'hypothèses sont à l'étude, qui vont de l'amélioration du réseau ferré existant à l'extension de la ligne du TGV Paris-Amsterdam, en passant par la création d'un train à coussin magnétique circulant sur un viaduc.

Autour de ce projet s'étendant sur 190 km, tous les éléments d'accompagnement d'une ligne de chemin de fer doivent trouver une solution: les gares, les espaces urbains attenants, mais surtout l'insertion de l'ensemble du tracé dans la diversité des paysages à traverser.

#### Le projet d'autoroute A12

La perception que l'on peut avoir des Pays-Bas, comme partout ailleurs du reste, est largement déterminée par le réseau routier. Si l'on adopte un point de vue architectural, les autoroutes présentent fréquemment un aspect chaotique, dû à l'absence de vision d'ensemble lors de l'élaboration de mesures d'accompagnement (protections contre le bruit, arborisations et mesures paysagères locales). Il n'en demeure pas moins que - tant par leur fonction que par leur dimension - les autoroutes sont par excellence des œuvres à caractère unitaire.

Sans prétendre à une solution dominante pour tout le réseau autoroutier néerlandais, le projet de l'A12 devant relier La Haye à l'Allemagne est néanmoins appelé à dégager des solutions intégrées, en adéquation avec le caractère dynamique de l'autoroute, et à servir d'exemple aux transformations et élaborations futures des routes à travers tout le pays.

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