

Principes de l'urbanisme néerlandais

Hollandais. Né à Leiden le 22 août 1917. Ancien élève de Gerrit Rietveld. Après avoir achevé ses études moyennes, il reçut sa formation d'architecte à l'Académie d'Architecture d'Amsterdam. Il travailla ensuite dans plusieurs ateliers d'architecture et, dès la fin de la guerre mondiale, il eut une part active dans la reconstruction des villes détruites dans les Flandres hollan-

daises. Occupé durant plusieurs années au Département d'Urbanisme de la ville de Leiden, il est actuellement chef du Département d'Urbanisme de la Commune de Nimègue, professeur d'urbanisme à l'Institut d'Architecture d'Arnhem et, depuis 1953, Président du Comité permanent du Jour Mondial de l'Urbanisme aux Pays-Bas.



Il y a environ cinquante ans que l'urbanisme a été redécouvert aux Pays-Bas. Il s'agissait alors d'une réaction causée par le développement chaotique des villes dû à l'accroissement considérable de la population à la suite de l'industrialisation à la fin du XIX^e siècle.

Bien qu'il fallut attendre longtemps avant que les projets d'organisation des cités atteignent un niveau architectural valable, l'urbanisme aux Pays-Bas prit un essor particulier entre les deux guerres mondiales. L'idée fondamentale fut celle d'offrir à la population les meilleures conditions pour un développement harmonieux en fonction de l'habitation, du travail, de la culture, de la circulation et de la récréation.

Les rapides transformations sociales firent naître également d'autres idées, spécialement celle du principe de la ville verte, d'après les théories d'Ebenezer Howard (cité-jardin).

C'est par l'introduction de la maison à étages que ces principes pouvaient être réalisés. Le système mixte de construction de bâtiments hauts et bas dans les agglomérations urbaines permit en effet d'obtenir une densité suffisante et des prix abordables. Par cette méthode on parvint, sur une même surface, à une configuration urbaine moins fermée et à une meilleure viabilité. Durant les années 1940-1945, les urbanistes néerlandais étudièrent surtout les problèmes du développement ultérieur de la ville verte. Leur but était d'élever des villes formées de quartiers plus ou moins indépendants et peuplés par toutes les catégories sociales.

Entourés de verdure et munis de services collectifs appropriés, ces quartiers devaient redonner aux masses des grandes cités le sens d'un civisme oublié. Malheureusement, ces théories se révélèrent en général trop idéalistes et ne purent être appliquées intégralement. Cependant, grâce à ces projets où l'homme saisissait clairement la belle et pure répartition structurale, on arriva à dégager de ce cadre des possibilités de lotissement favorisant la composition technique et esthétique des plans d'urbanisation. Par une implantation nouvelle des pâtés de maisons on chercha, d'une part, à réaliser la continuation de l'espace et, d'autre part, l'autonomie des unités. On construisit, à cet effet, des types particuliers d'édifices suivant des plans conçus après la dernière guerre mondiale (maisonnettes et bâtiments à étages desservis par des galeries, etc.).

Il faut bien se rendre compte des facteurs particuliers qui déterminent les formes de l'architecture et jouent un rôle essentiel dans la création des plans d'extension des villes. Le Hollandais donne la préférence à l'habitation destinée à une seule famille, au groupement de nombreux logements sur de petits terrains, à la définition différenciée du gabarit de vie, à l'accessibilité des maisons par voies motorisées. Aux Pays-Bas, la plupart des fournisseurs (laitiers, bouchers, boulangers, épiciers, marchands de fruits et légumes, etc.) font quotidiennement le service à domicile, et il est presque impossible d'établir une séparation entre les piétons et le trafic des véhicules.

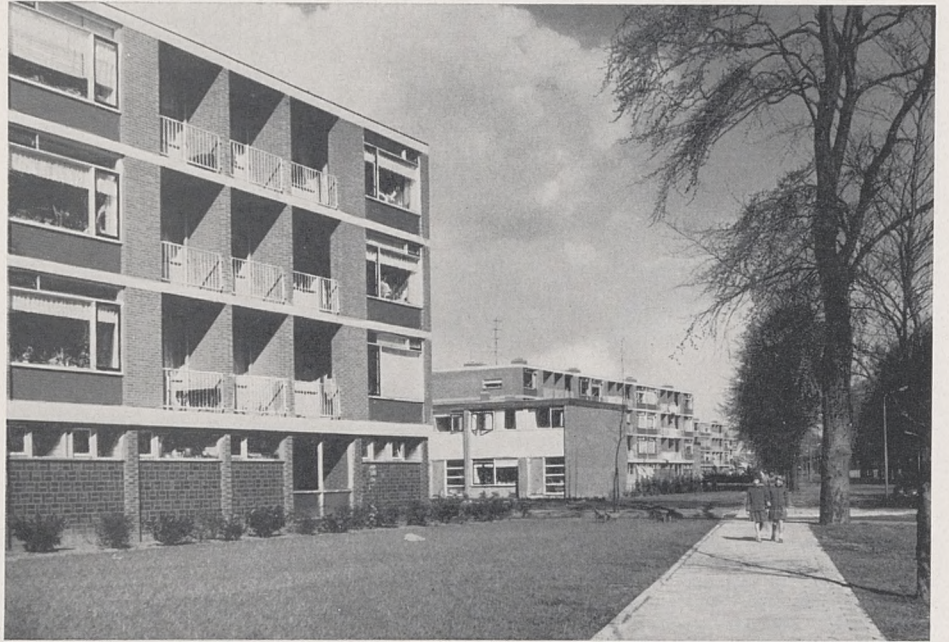
Cependant, par suite de l'augmentation de la circulation, la Hollande va se trouver dans l'obligation de songer à une distribution plus rationnelle du trafic, à mieux l'insérer dans l'urbanisme et, par conséquent, à changer à l'avenir son mode d'existence. En outre, la nécessité d'industrialiser le logement et d'étendre la construction préfabriquée aura une influence considérable aussi bien sur les plans-masses que sur l'habit, malgré le frein de la tradition. Le développement constant des agglomérations urbaines ne fait pas sentir seulement ses effets dans les centres des villes, mais aussi dans les faubourgs où le manque de terrain complique singulièrement le problème de la liaison des cités entre elles. La question est particulièrement grave dans l'Est du pays où plusieurs grandes villes essayent de placer le surplus de population dans de nouvelles cités-satellites. Dans les autres contrées, où la concentration des habitants n'est pas aussi dense, il reste le choix entre la répartition des fonctions entre plusieurs communes et la restriction du développement des villes elles-mêmes, ou l'agrandissement illimité des abords des grandes villes qui deviendront alors des métropoles.

Quant aux mesures à prendre pour la régularisation des vieux centres de villes, elles sont pour l'urbaniste néerlandais de la plus haute importance. Leur conservation ou leur reconstruction dépend de toutes sortes de facteurs et, jusqu'à ce jour, aucune décision définitive n'a pu être prise.

Antonie Olivier

Urbanisme néerlandais

Vue d'un quartier ouvrier à Nimègue-Sud.
Plan dressé par le Service d'urbanisme de la ville de Nimègue,
en collaboration avec l'architecte Groosman



Vue d'un quartier bourgeois (classe moyenne) à Nimègue
Réalisation du Service d'urbanisme de la ville de Nimègue,
en collaboration avec l'architecte Ten Have



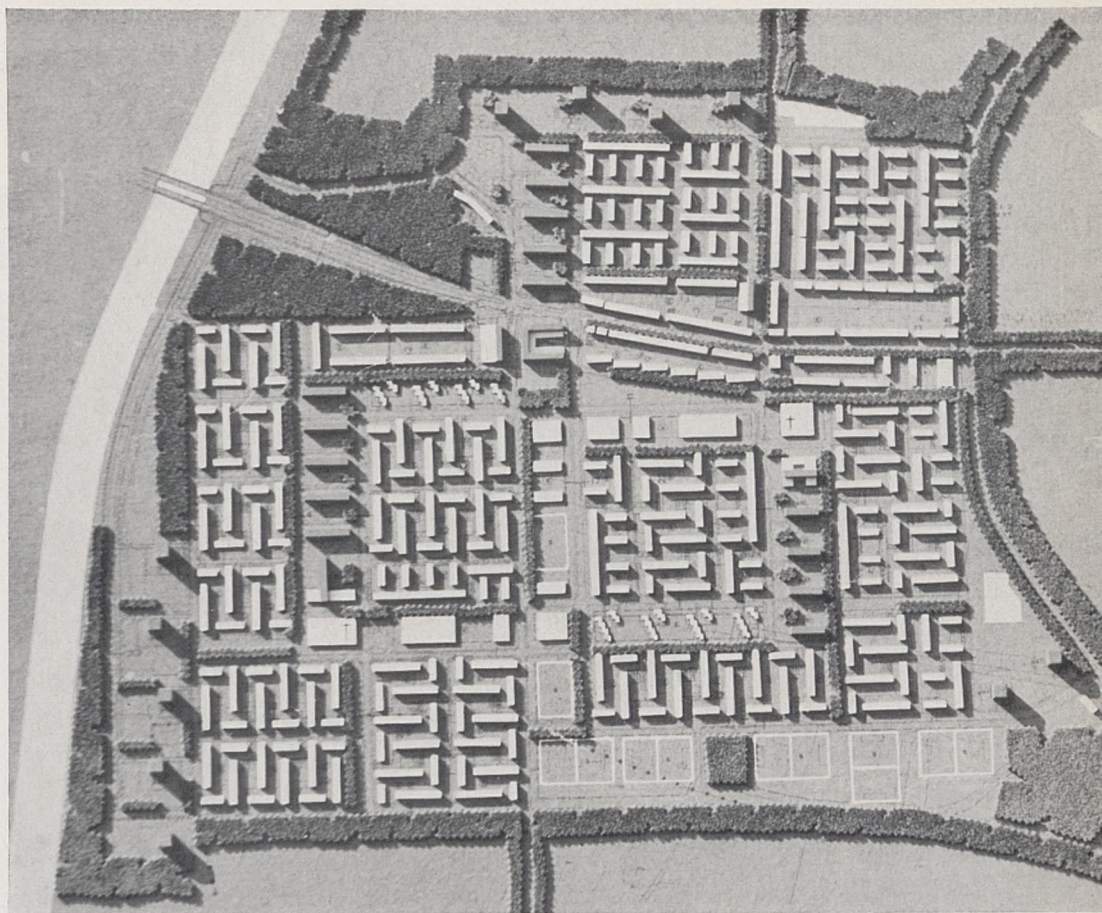
Vue d'un quartier bourgeois (classe moyenne) de Nimègue
Réalisation du Service d'urbanisme de la ville de Nimègue,
en collaboration avec l'architecte Ten Have

Plan de quartier dressé par le Service d'urbanisme de la ville de Nimègue, en collaboration avec les architectes Gerrit Rietveld, A. Bodon, Prof. Holt et W. Verschoor. 1960

Le quartier, actuellement en construction, aura une capacité de 13 000 habitants

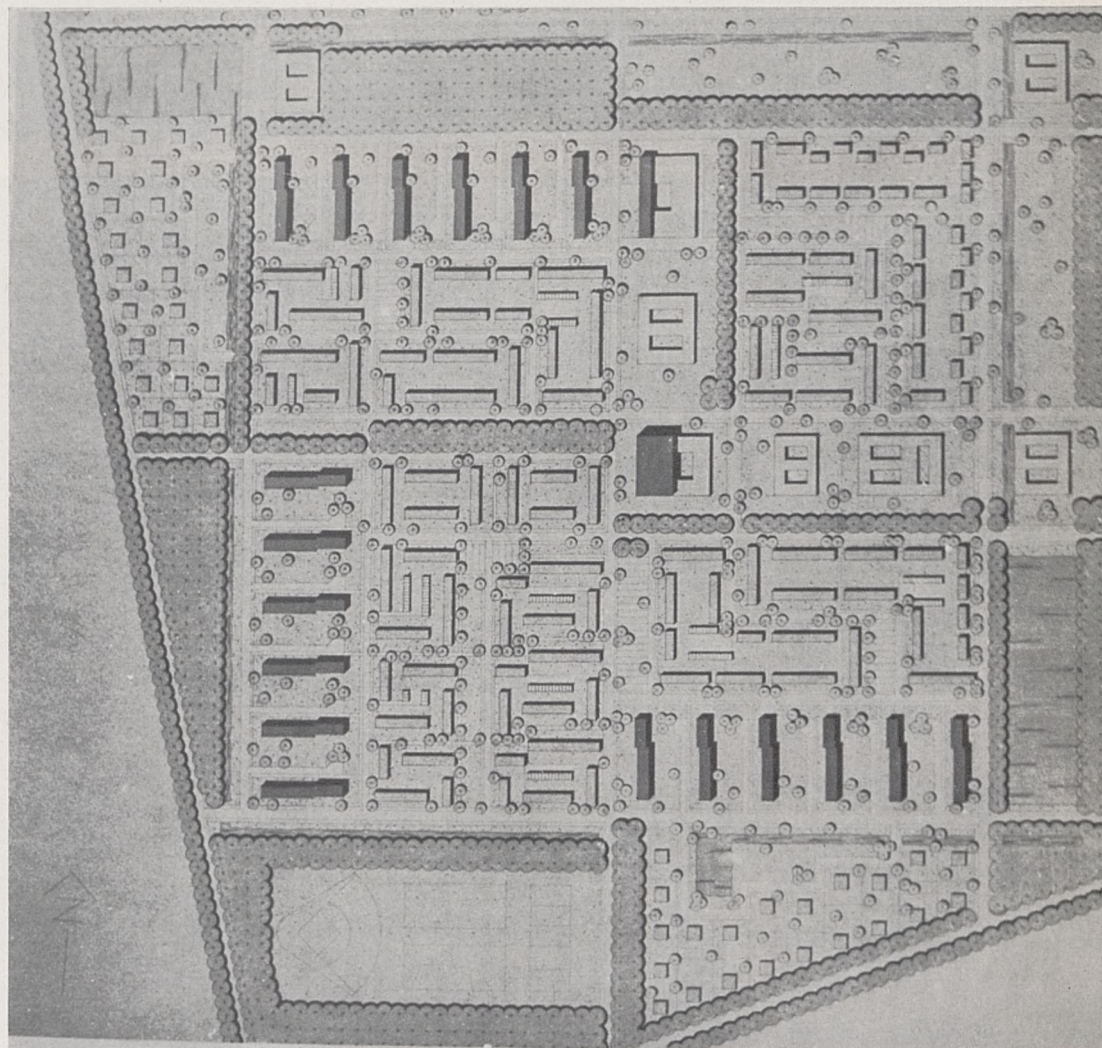
Les 3200 habitations sont réparties de la façon suivante: 75 % d'habitations familiales, 10 % de maisons de 3 à 4 étages, 10 % d'édifices de 8 étages, 5 % de logements pour personnes âgées

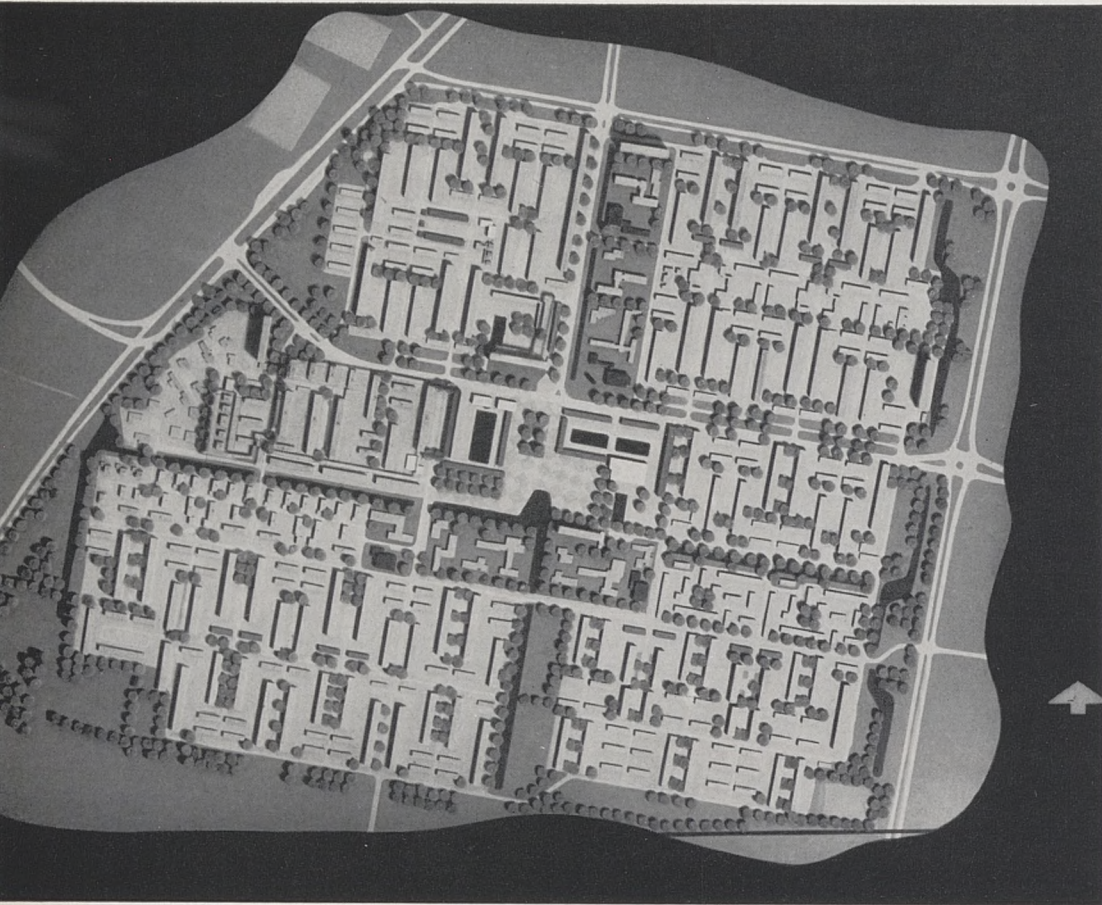
Le quartier se divise nettement en deux parties, entre lesquelles — dans la zone formant un S — sont situées les écoles et les églises. En outre, il comprend un grand et deux petits centres commerciaux, à l'extrémité des maisons à étages et orientés centralement par rapport aux habitants



Etude d'un groupe résidentiel faisant partie d'une agglomération de 35 000 habitants

Plan dressé par le Service d'urbanisme de la ville de Nimègue. 1961





Quartier Pendrecht, Rotterdam
6300 habitations: 24% pour une famille, 60% en étages,
8% plus de 4 étages
Le quartier se compose de quatre groupes résidentiels,
situés autour d'un centre de quartier. Il n'y a pas de
trafic dans le centre



Quartier Lombardije, Rotterdam
Ce quartier a un espace vert, situé centralement, où
les activités de la vie scolaire, sports scolaires et les jeux
sont placés comme éléments collectifs



Carte d'ensemble des quartiers Pendrecht, Zuidwijk, Lombardije, et Groot-IJsselmonde à Rotterdam

Quartier Zuidwijk, Rotterdam
 7000 habitations: 22 % pour une famille, 75 % en étages, 3 % plus de 4 étages
 Le centre montre le caractère dynamique de « la rue à flâner », accompagné par la circulation du quartier

