Association des paysagistes conseils de l'etat

EXTENSIONS URBAINES ET ALTERNATIVES À L'ÉTALEMENT URBAIN EXPÉRIENCES DU RANDSTADT

Séminaire aux Pays-Bas
Du 22 au 25 mai 2008

11 allée Bertrand de Ségur 33130 Bègles
contact@paysagistes-conseils.org
www.paysagistes-conseils.org

Philippe Hilaire
Président de l'Association des Paysagistes Conseils de l'Etat

Le thème de la lutte contre l'étalement urbain a particulièrement retenu notre attention pour l'année 2008 et, pour notre séminaire, nous avons choisi de venir aux Pays-Bas pour visiter les réalisations importantes qui ont été entreprises sur ce sujet et rencontrer les acteurs de ces transformations du paysage à la fois urbain et rural.

Une des qualités du travail néérlandais sur le paysage est de considérer que l'extension de la ville n'est pas une conquête sur l'espace agricole laissé disponible pour des aménagements qui le détruisent, mais plutôt que la ville doit composer avec une réalité plurielle dans laquelle elle n'est qu'un élément d'un ensemble qui constitue un milieu pour l'homme ; un ensemble durable en somme. Densément habité, soumis à des conditions particulières vis-à-vis de l'eau qui est une présence permanente, le territoire réduit du pays devient un champ nécessairement expérimental dans lequel chaque opération est contrainte de prendre en compte des éléments qui lui sont étrangers. C'est ainsi que agriculture, extensions urbaines et réseaux de déplacement prennent part à la constitution d'une spécificité néérlandaise : d'un paysage dans lequel s'exprime en tout lieu la lutte contre les éléments naturels qui se conjugue avec leur utilisation.

Les trois jours de notre voyage ont été enrichissants au-delà de nos espérances. Les contrastes importants que nous supposions entre des projets très urbains et une prise en compte de très grande échelle des paysages ruraux ou littoraux nous ont surpris, l'attention à une forme urbaine riche et complexe nous a intéressés et la qualité des réalisations nous a parfois rendus envieux dans ce que nous avons imaginé de la qualité du dialogue entre maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre.

J'espère que cette richesse transparaîtra un peu dans les documents que vous allez voir ou lire.

Philippe Hilaire
Président de l'Association des Paysagistes Conseils de l'Etat

11 allée Bertrand de Ségur 33130 Bègles
contact@paysagistes-conseils.org
www.paysagistes-conseils.org

Karin Helms
vice-présidente de l'Association des Paysagistes Conseils de l'Etat

LE RÔLE DES PAYSAGISTES NÉERLANDAIS DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DES PLANS DE PAYSAGE AUX NOUVEAUX QUARTIER DENSES VINEX

Les paysagistes néerlandais ont eu un rôle important après guerre dans l'aménagement de leur territoire, voire dans "l'ingénierie" de leur territoire.
L'exemple néerlandais est d'intérêt international, car ils ont théorisé, trouvé des solutions d'ordre économiques, culturelles, sociales et surtout mis en pratique leurs concepts.

Les néerlandais ont une longue tradition d'aménagement du territoire par les constructions de digues, l'assèchement de sol pris sur la mer ou les lacs pour les transformer en espaces agricoles ou habités. Cette grande maîtrise des eaux, douces et salées, font que leur territoire est depuis le Moyen-Âge sous contrôle de l'homme.
Construits par l'homme, les paysages ne sont plus "naturels" mais "culturels".

Dès 1954, la création de polders est même organisée par l'Etat. Des lois pour la *ruilverkaveling* consolidation du territoire et des politiques agricoles radicales (remembrements) sont créées, réels outils d'aménagement, afin de permettre aux Pays-Bas d'être entièrement autonomes du point de vue agricole. Pour mémoire, entre les deux guerres, il y avait une crise alimentaire et de nombreux néerlandais avaient immigré aux USA.
Après la deuxième guerre mondiale, la reconstruction des villes, des ports, mais aussi des sites ruraux, a fait émerger une nouvelle génération de paysagistes.

J.T.P. Bijhouwer (1898-1974), président de l'association des professionnels architectes de jardins et des architectes paysagistes, sera le premier paysagiste "moderne", en opposition aux collègues qui perpétuent la conservation et la reconduction de modèles anciens.
Avant guerre, les paysagistes ont des commandes de jardins et parcs, les "formes" viennent de l'étranger, notamment des français, des anglais et des allemands.
Après guerre, le métier devient une discipline de l'aménagement, très fonctionnaliste et pragmatique, travaillant sur des grandes

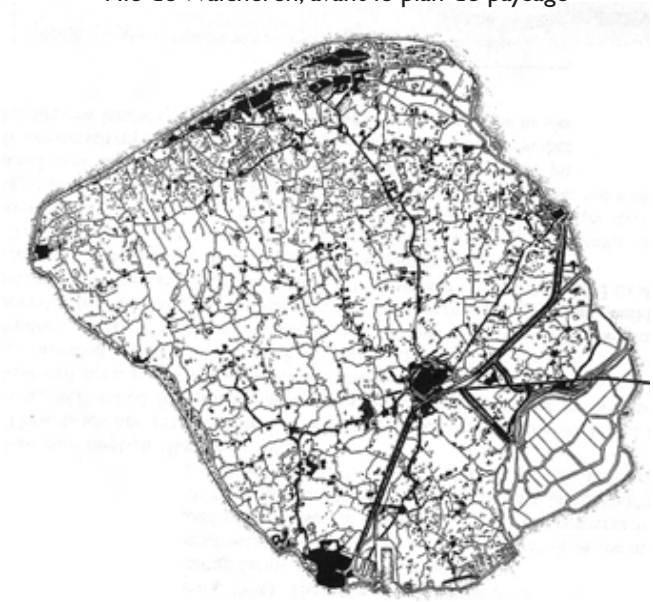
échelles urbaines et rurales ; c'est en lien avec la volonté gouvernementale de réformer tout le pays.
Dans les années '50 aux Pays-Bas, l'enseignement de l'architecture du paysage a uniquement lieu à l'université de Wageningen. Bijhouwer y devint le premier professeur en architecture du paysage.
Après l'obtention de leur diplôme, la plupart des élèves travaillaient pour le secteur public, dans des agences déconcentrées de l'Etat. L'employeur le plus important était le département des eaux et forêts. Les paysagistes travaillaient surtout sur des grands plans de paysages, qui devaient être avant tout fonctionnalistes et en lien avec la réalité du contexte. Les inspirations esthétiques existaient, mais n'étaient pas des paramètres pris en compte.

Le premier grand "plan de paysage" réalisé par un paysagiste fut celui de l'île de Walcheren dans la province du Zeeland. (Visitée le premier jour de notre arrivée aux Pays-Bas).

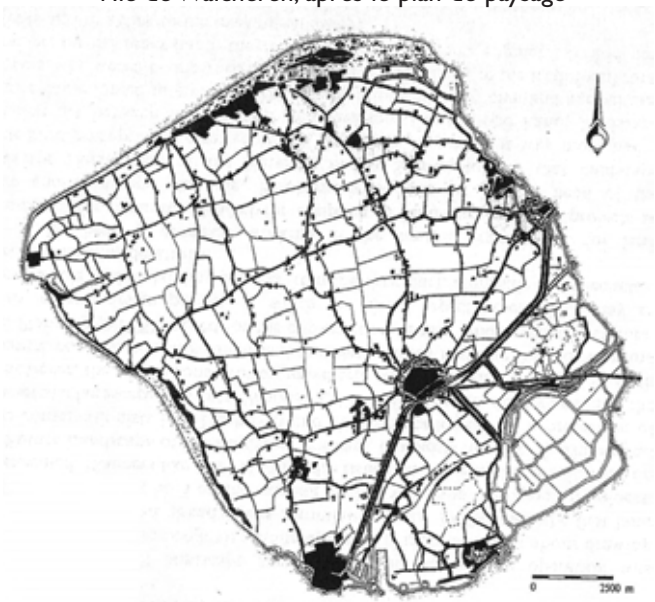
L'île de Walcheren fut volontairement inondée vers la fin de la guerre pour faire fuir l'envahisseur. Avant l'inondation, l'île était composée de très nombreuses parcelles et de cheminements presque labyrinthiques.
Les paysagistes Bijhouwer et Benthem vont changer radicalement l'identité de l'île. Le plan permet une réorganisation certes fonctionnelle, mais aussi "esthétique". Derrière les digues où le sol est moins fertile sont situées les vergers, au centre de l'île les cultures arables, et les fermes sont regroupées en hameaux avec vue sur l'étendue. L'organisation porte sur la question de la mesure et des vues.

Le réaménagement de l'Ile de Walcheren servit d'exemple pour d'autres plans de paysages. Le paysagiste Nico de Jonge (1920-1997) fut un de ceux qui en réalisa le plus (confluence de la Meuse et de la Waal) et proposa aussi une nouvelle "forme" d'installation des fermes dans le territoire, en "arête de poisson". De Jonge travaillait auprès du service national des forêts dont le directeur était le paysagiste Benthem.

l'Ile de Walcheren, avant le plan de paysage



l'Ile de Walcheren, après le plan de paysage



Le paysagiste français Jacques Sgard fit son mémoire encadré par Bijhouwer et ramena en France le processus et l'expérience des grands plans de paysage. Il en réalisa beaucoup, ainsi que des réhabilitations de sites post-industriels.

C'est aussi l'époque de la réalisation des grands projets de polders gérés par le gouvernement. Là aussi, de nombreux paysagistes ont suivi les expériences des prédécesseurs. J. M. Grandpré Molière fut le paysagiste du premier polder national situé dans le nord du pays : *Wieringermeerpolder*.
Ce paysagiste a beaucoup expérimenté. Il a entre autres créé les "systèmes de parcs" de Rotterdam et d'Amsterdam. Son leitmotif était que pour être viable et belle, une ville doit s'ouvrir à de grandes étendues.

Durant les années '70, '80, les plans de paysages furent moins radicaux, et d'autres paramètres comme ceux du développement durable et de l'écologie furent introduits. Les remembrements drastiques sont abolis et les nouvelles voies d'eau et de circulation sont diminuées. Le travail du paysagiste Harry de Vroom à Vries est un exemple de cette approche, plus en lien avec une continuité historique du parcellaire.
Ces années furent aussi celles de l'agriculture industrielle, voire de l'agriculture hors sol, et des serres. À cette époque, les paysagistes commencent à reculer sur le débat de l'aménagement des territoires agricoles car celui-ci n'était plus en lien avec le contexte. Aujourd'hui la politique dite "belvédère" porte un regard sur la nature de cet héritage agricole.

En 1985, advient un grand changement. L'Etat perd sa suprématie sur l'aménagement du territoire. La loi sur les expropriations des terres non agricoles et la création d'agences privées de paysagistes annoncent une nouvelle ère pour les architectes paysagistes.
Plusieurs paysagistes du secteur public vont ouvrir leur agence privée. C'est par exemple le cas de l'agence H+N+S avec Dirk Sijmons.
Les nouveaux grands projets portent sur le *Neue Kart van Nederland* et le programme *Vinex*, et vont mettre la moitié du pays en chantier.
Les jeunes agences (aidées par des bourses d'Etat pour la création de jeunes entreprises) débordent d'innovations et de créativités en matière d'aménagement des franges suburbaines.
La profession est en recherche de nouveaux concepts, ceux-ci sont recherchés dans tous les domaines disciplinaires autour de la conception mais aussi ailleurs. Ce sont en règle générale des concepts clairs (héritage du fonctionnalisme) novateurs (ils ne se privent pas, leur territoire est artificiel...), identifiables, rapides et surtout économiques.
Par contre les maître-d'ouvrage comme l'Etat, les communes ou les collectivités locales, qui ont dans leurs services de nombreux concepteurs et ingénieurs, gardent souvent en interne la phase PRO et VISA. Les paysagistes en libéral ont presque toujours des missions d'esquisse et d'avant-projet, plus rarement de projet. Seuls les projets privés et les cimetières ou les parcs leur permettent d'être maîtres-d'œuvre.

Depuis 1985, on dénombre plus de 40 grandes agences, certaines issues de la mouvance de Koolhaas, d'autres plus en lien avec la tradition paysagère néerlandaise. Les plus connues sont les agences B+B ; H+N+S ; DS ; Michael van Gessel ; West 8 Adrian Gueese ; Karrens en Brands ; Annemieke Diekman ; Juurlink&Geluk ; Kaap3 … en tout 2 000 personnes sont inscrites à l'ordre des concepteurs travaillant sur l'aménagement du territoire rural et urbain. 400 d'entre eux sont issus d'écoles de paysage.

La profession est protégée, gérée par un ordre très dynamique, qui décerne chaque année le prix *Bijhouwer*, un prix national qui répond aux attentes de la convention européenne du paysage. Meto Vroom est venu le vendredi soir nous présenter les revues et actions réalisées par cet ordre.

Les écoles sont notamment celles de Wageningen, de l'académie d'Amsterdam et de la Hogschule de Larenstein. Les professeurs paysagistes de la faculté d'architecture à Delft qui enseignent le paysage sont : Clemens Steenbergen, Martin Van den Toorn, Wouter Reh.
Les élèves issus de ces écoles ont en commun le goût du neuf. Par l'expérimentation, ils cherchent à étre novateur.
Dans ce paysage néerlandéais, l'innovation n'est pas juste une réponse nécessaire pour s'adapter au contexte technique très mouvant. Elle est aussi le moyen essentiel de créer une identité propre à chaque lieu, une "distinction culturelle", sans laquelle les Pays-Bas aurait pu devenir ennuyeux. C'est la diversité et la cohabitation des styles, des formes et des écritures qui rend ce pays si dynamique. Celui-ci ose depuis toujours réaliser de grands projets qui nous étonnent.

Karin Helms
Vice-présidente de l'Association des Paysagistes Conseils de l'Etat

SOMMAIRE

jeudi 22 mai ● SPÉCIFICITÉS DU PAYSAGE NÉERLANDAIS - pp. 7 à 25

vendredi 23 mai ● ALTERNATIVES À L'ÉTALEMENT URBAIN - pp. 26 à 39

samedi 24 mai ● POLITIQUE DE REDENSIFICATION DES VILLES - pp. 40 à 49

dimanche 25 mai ● JOURNÉE LIBRE

ANNEXES - pp. 50 à 115
BIBLIOGRAPHIE - pp. 116 à 118
REMERCIEMENTS - p. 119

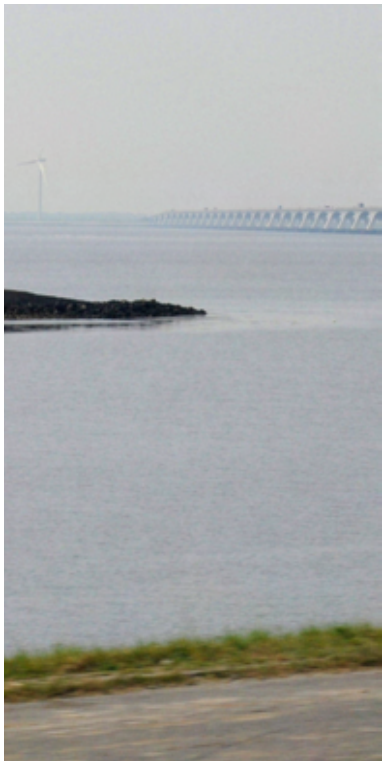
JEUDI 22 MAI

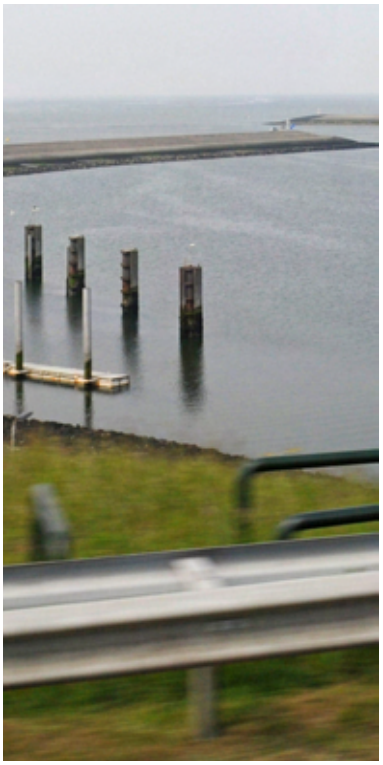
SPÉCIFICITÉS DU PAYSAGE NÉERLANDAIS

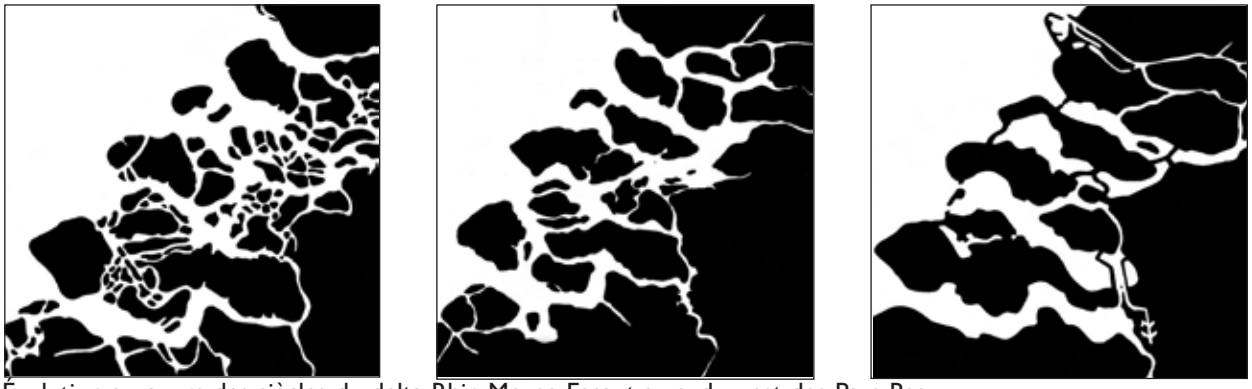
UNE TERRE AMPHIBIE

Zones sous le niveau de la mer, qui seraient régulièrement inondées si les Pays-Bas n'étaient pas protégés par les digues

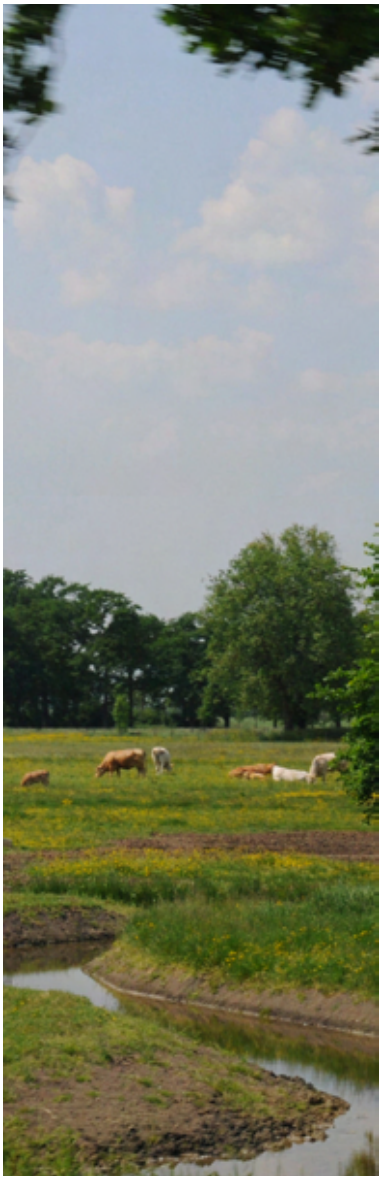
L'eau a toujours tenu une place prépondérante aux Pays-Bas, tout à la fois amie et ennemie. Elle est à l'origine du développement commercial du pays et de son agriculture. Mais il a fallu aussi mener une lutte permanente pour protéger les terres contre les menaces permanentes de la mer. Les digues de "fermeture" ont permis de créer des polders sur la mer et de créer des réservoirs d'eau douce.
Aujourd'hui, ce schéma est-il encore valable et efficient ? Le "paysage de l'ingénieur" tend-il vers une "entropie contrôlée" ? Quelles incidences auront à terme les changements climatiques ? Les Néerlandais expérimentent beaucoup, innovent facilement pour s'adapter aux changements techniques, culturels et sociaux. Aujourd'hui , quelles orientations prennent-ils ? Quel habitat est prévu pour demain ?







Évolution au cours des siècles du delta Rhin Meuse Escaut au sud-ouest des Pays-Bas

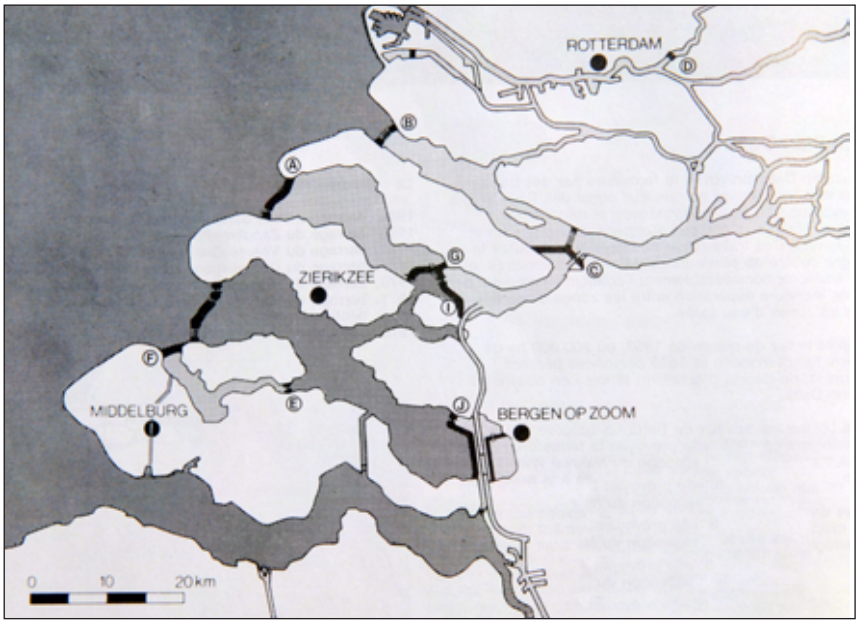


VISITE DE LA RÉGION DES DELTAS

À L'ESTUAIRE DU RHIN, DE LA MEUSE ET DE L'ESCAUT

Passage par l'île de Walcheren, inondée durant la guerre et qui fut l'objet du premier plan de paysage en 1947 par Benthem et Bijhouwer, ingénieurs paysagistes.

Plan des barrages du Delta



eau salée soumise au mouvement des marées

eau salée stagnante

eau douce

Polders

L'histoire de la protection des terres contre la mer débute au Moyen-Âge. Dès le XIIIe siècle, les Hollandais tentent de se protéger de l'eau par des tertres et des remblais. Ils construisent ensuite les premières digues le long des rivières. Plus tard, en 1320, la première grande digue est édifiée près d'Amsterdam et rend possible l'assèchement des terres par pompage. Des techniques complexes sont mis en œuvre qui associent canaux, rigoles et moulins à vents placés en série. Au fil du temps, ce système ne cesse de s'améliorer et de se sophistiquer. Il permet ainsi aux Néerlandais de contenir l'avancement de la mer et d'arrêter les inondations (digues) tout en gagnant des surfaces de terres pour l'agriculture, l'élevage et l'habitat (polders). Aujourd'hui, l'un des principaux enjeux pour la pérennité des terres aux Pays-Bas est d'anticiper les conséquences du réchauffement climatique. Cela implique notamment la création de réservoirs d'eau pour les périodes de sécheresse et l'aménagement de zones d'expansion de crues.

Dunes

Présentes sur une grande partie des côtes, les dunes jouent un rôle très important dans les paysages néerlandais. Elles constituent une protection naturelle contre la menace permanente des marées et des tempêtes qui sévissent sur la mer du Nord et participent à la conservation de l'eau douce. Elles sont également un espace naturel et de loisirs très prisé des Néerlandais. Pour maintenir et renforcer ces espaces dunaires qui auront également un rôle essentiel à jouer dans la perspective du réchauffement climatique et de la probable montée du niveau des eaux, des projets sont mis en œuvre à grande échelle.

VENT : DES MOULINS AUX ÉOLIENNES

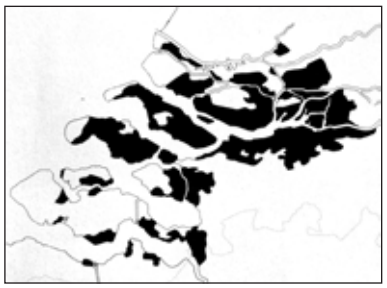
10 000 moulins à vent en 1860

Plus de 120 parcs éoliens et 1780 éoliennes en 2006

Digues et grands travaux du XXe siècle

En 1916, une marée de tempête et une grande inondation font des ravages autour du Zuiderzee, dans le nord de la Hollande. Pour éviter une nouvelle catastrophe, entre 1927 et 1932, une digue longue de 30 km, large de 90 m et située sept mètres au-dessus de la mer est construite pour fermer la Zuiderzee. Le golfe ainsi refermé est devenu un grand lac et une réserve d'eau douce. Cette digue a permis la création de deux grands polders (Flevolnad et Noordoostpolder). Aujourd'hui, la digue sépare les eaux douces du lac d'Ijssel de la mer des Wadden. La digue supporte l'autoroute A 10 qui relie la Hollande septentrionale (Province d'Amsterdam) et la Frise.

En noir, région inondée par le raz-de-marée de 1953 (200 000 ha)



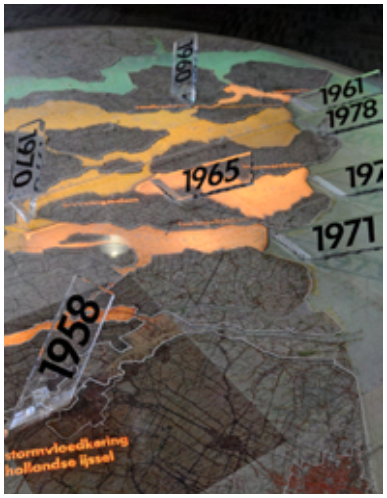
En 1953, lors des inondations, la mer s'engouffre par les multiples brèches dans les digues, détruisant tout sur son passage.

LE PLAN DELTA

PROTECTION DE LA HOLLANDE CONTRE LES INONDATIONS

Les paysages de la région des deltas, dont la moitié est située sous le niveau de la mer, sont marqués par les travaux gigantesques entrepris dans les années 1950 pour lutter contre les inondations. Ainsi, en 1953, la combinaison de grandes marées et d'une forte tempête de vent d'ouest fait céder une vingtaine de digues et un raz-de-marée ensevelit sous les eaux une grande partie du pays provoquant la mort de presque deux mille personnes et des dégâts considérables.
Cette catastrophe incite le gouvernement néerlandais, dans le cadre du "Plan Delta", à entreprendre des travaux pour protéger la région des tempêtes les plus dévastatrices. Des barrages sont construits pour fermer la presque totalité les bras du Rhin, de la Meuse, de l'Escaut et de leurs affluents. Seuls, les accès aux ports de Rotterdam et à Anvers sont conservés. En 1997, est achevé le barrage anti-tempête mobile dans le Nieuwe Waterweg, dernier grand ouvrage du dispositif.

Sur une île artificielle entre les îles de Schouwen-Duiveland et de Noord-Beveland, à Neeltje Jans, un musée du plan Delta se trouve dans un bâtiment réalisé par l'agence d'architecture Nox. Ce pavillon est implanté au milieu d'un parc d'attractions, formant un curieux mélange entre la très sérieuse mémoire de la grande inondation de 1953 et les très ludiques séances de nourriture des phoques.



Liens web du Musée des inondations
http://www.watersnoodmuseum.nl/fr_FR/index.html

Principaux ouvrages du plan delta

Barrage de Haringvliet (1971)
La plus grande écluse du monde

Barrage de Brouwersdam (1972)

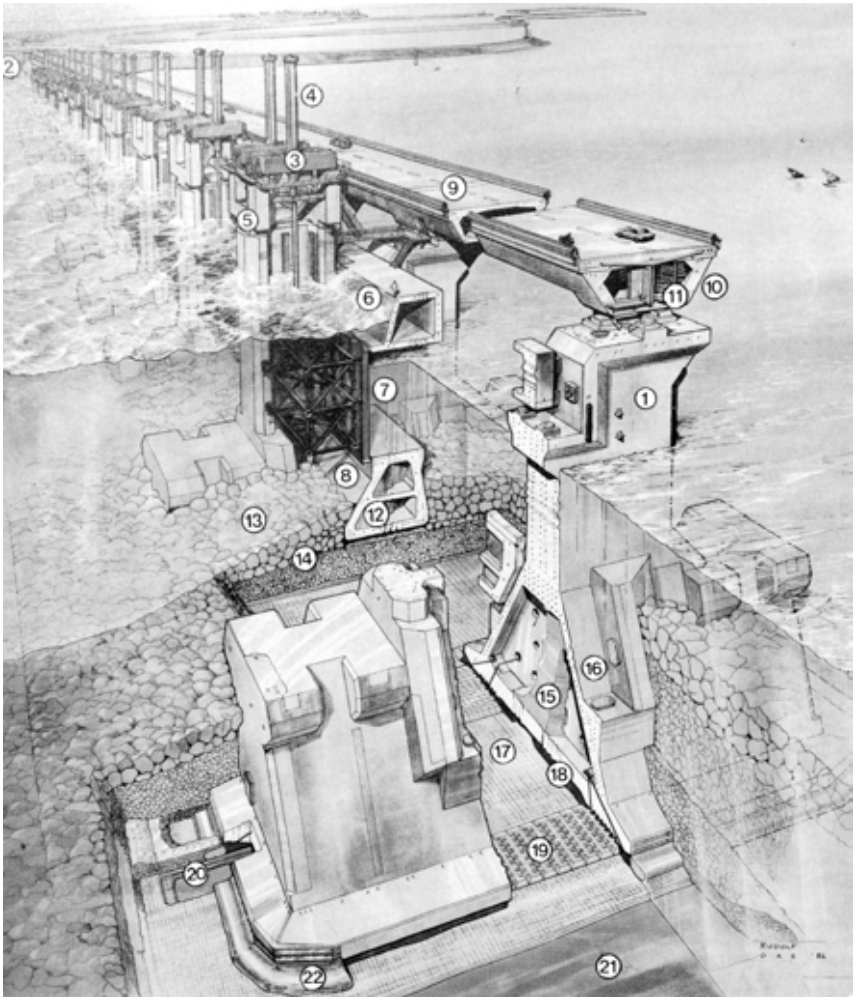
Barrage anti-tempête de l'Escaut oriental (1986)
Unique au monde
3 km de long

Barrage anti-tempête mobile Nieuwe Waterweg (1997)
En cas de forte tempête, les deux bras de l'ouvrage se ferment

La gestion du barrage anti-tempête de l'Escaut oriental (1986)

Pour éviter toute mauvaise surprise en cas de hautes eaux, les vannes du barrage sont baissées, à titre de contrôle, au moins une fois par mois. Selon les prévisions, le barrage est fermé en moyenne une fois par an. Le temps nécessaire pour la fermeture ou l'ouverture de toutes les vannes est d'une heure environ. Si l'opération se faisait plus rapidement, on courrait le risque que se produisent dans l'estuaire de l'Escaut oriental des courants de marée dangereux.
On a effectué une analyse permettant de déterminer les conditions dans lesquelles le barrage doit être ouvert ou fermé. Cette analyse a permis de fixer un certain nombre de règles en la matière et d'examiner les effets de l'ouverture et de la fermeture des vannes sur la sécurité, l'environnement,

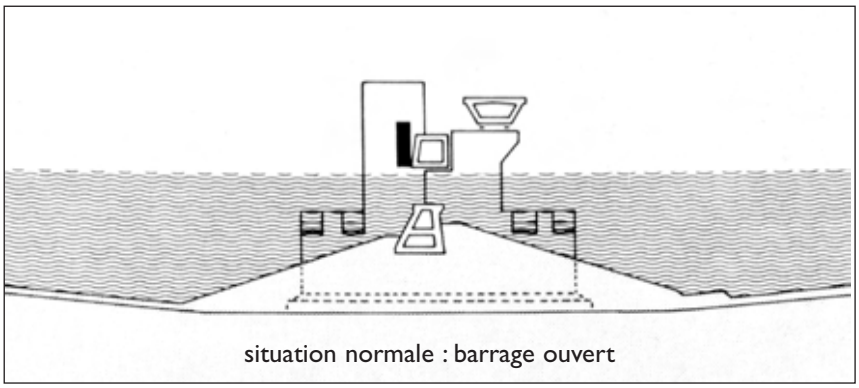
Détail du barrage anti-tempête



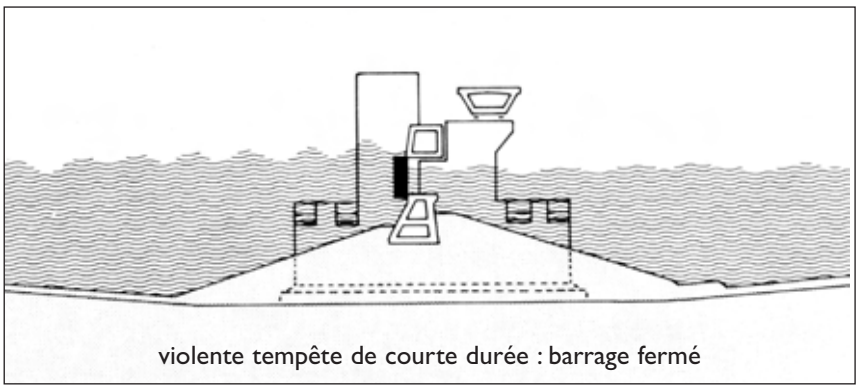
1. pile
2. barrage de moellons entre la pile et la butée
3. poutre pour la suspension du mécanisme de commande des vannes
4. verins hydrauliques
5. élément supérieur de la pile
6. poutre supérieure
7. vanne
8. poutre inférieure
9. route
10. élément de tabier avec dispositif de commande des vannes
11. passage pour canalisations et conduites
12. sable de remplissage de la poutre inférieure
13. couche supérieure du seuil
15. sable de remplissage du socle de la pile
16. appuis des poutres inférieures
17. matelas supérieur
18. mélange de ciment, de sable et d'eau
19. matelas de dalles
20. matelas inférieur
21. sous-sol du barrage (sable compacté)
22. sac de gravier

l'économie des eaux, la navigation sur l'Escaut oriental, etc. Il se peut en effet y avoir des circonstances qui imposent de fermer le barrage à marée haute, ou à marée basse, ou de ne le fermer que partiellement, de sorte qu'une quantité limitée d'eau de mer puisse encore pénétrer dans l'Escaut oriental.

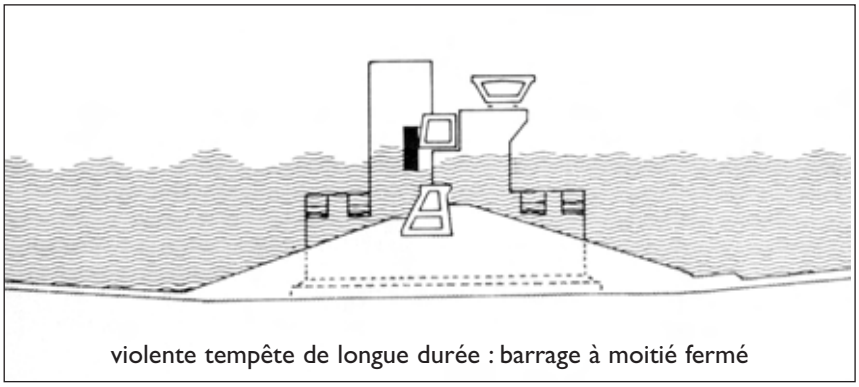
Ce qui importe avant tout, c'est que le barrage fonctionne bien quelles que soient les conditions climatiques et les circonstances particulières.



situation normale : barrage ouvert



violente tempête de courte durée : barrage fermé

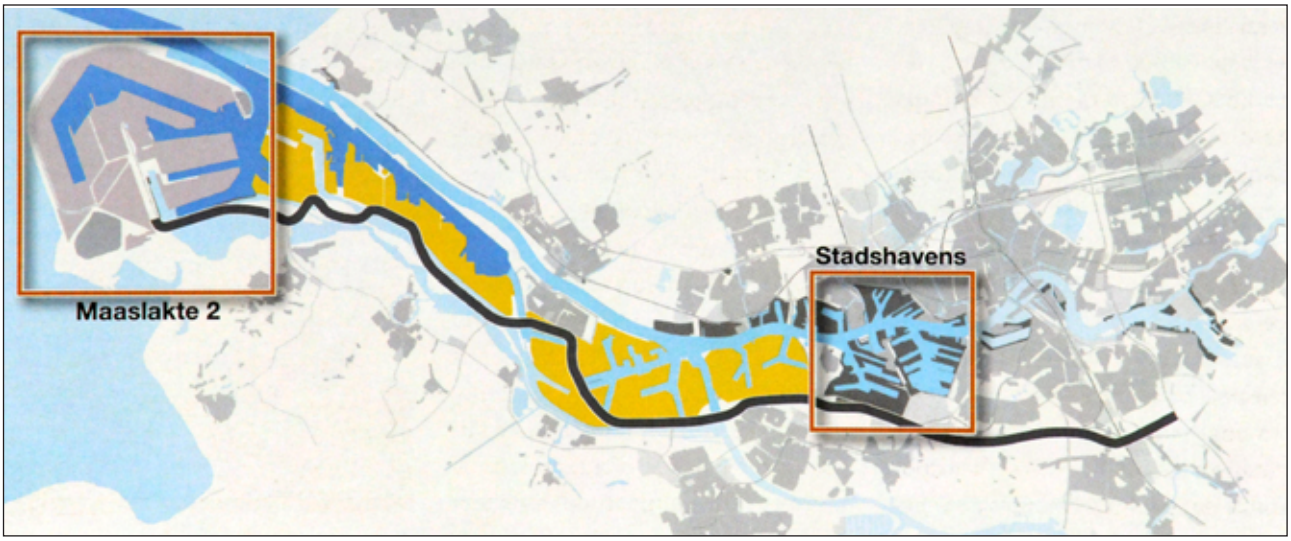


violente tempête de longue durée : barrage à moitié fermé

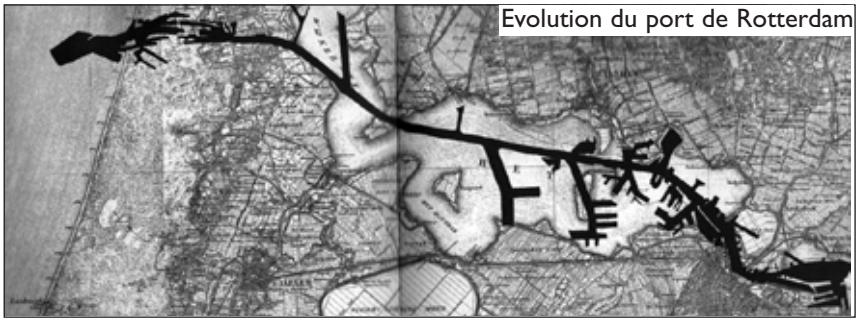
LE PORT DE ROTTERDAM – EUROPORT

Les infrastructures portuaires s'étendent à Rotterdam sur près de 30 km. Alors que les capacités du port et sa modernité lui donnent le quasi-monopole des arrivées d'hydrocarbures en Europe, le premier port d'Europe va encore s'étendre.

Le projet d'aménagement Port Vision 2020



- aménagement d'une nouvelle zone portuaire et de zone naturelle et de loisirs
- gestion durable des zones industrielles et portuaires
- aménagement mixte de l'interface ville-port
- urbain hors zone d'aménagement portuaire
- requalification de l'autoroute A15



Evolution du port de Rotterdam

Rotterdam est sur le point de s'engager dans un réaménagement de sa zone portuaire au cœur de la ville. Le projet de développement (2004-2030) est globalement différent de ceux réalisés entre les années 1960 et 2000. L'évolution du contexte socio-économique et l'activité du port nécessitent une stratégie d'urbanisme flexible. L'enjeu est de moderniser et de mettre en valeur l'existant au moyen d'une nouvelle organisation associant le port de Rotterdam, récemment privatisé, et la municipalité de Rotterdam.

L'aménagement d'une seconde zone portuaire en aval de Rotterdam (Maaslakte 2) va permettre au secteur de Rotterdam Ville-Port (Stadshavens) de devenir le trait d'union entre la ville et le port. Sa stratégie d'aménagement repose sur différents objectifs :

- la création de 10 000 emplois dans les 25 ans à venir,
- la construction de 15 000 logements, notamment en bordure du fleuve,
- l'implantation d'un ou plusieurs pôles d'attractivité,
- l'amélioration du réseau d'infrastructures de transport par la construction d'un franchissement supplémentaire du fleuve,
- l'implantation de nouveaux sites de production,
- l'amélioration de la gestion de l'eau,
- l'approche innovante de la ville avec son environnement,
- le test de nouvelles formes de partenariat public-privé.

Tableau de comparaison du Stadshavens avec le projet de la Plaine de France

MÉTROPOLE	PROJET URBAIN	SURFACE	NATURE DU PROJET	OBJECTIFS QUATITATIFS
Rotterdam	Stadshavens (2005-2030)	1 500 ha	reconquête urbaine	10 000 emplois 15 000 logements
Paris IDF	Plaine de France (2000-2020)	23 000 ha	reconversion économique et urbaine	180 000 emplois 160 000 logements

ITINÉRAIRE LE LONG DES QUAIS PORTUAIRES DÉFENSE DE CÔTES ET ÉOLIENNES

Visite des brise-vents au sud du port pétrolier de Rotterdam construits par Maarten Struijs et remontée vers Rotterdam le long de l'Europort, visite en bus des quais portuaires.

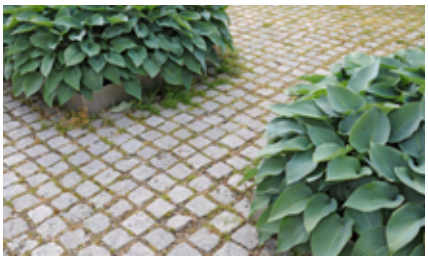
Presque-île entre la Meuse et le canal de la Meuse, une ancienne décharge devenue aujourd'hui un site écologique

CONFÉRENCES À L'HÔTEL NEW YORK

Situé à la pointe ouest d'une île de la Meuse (Maas), l'hôtel New York a été aménagé en 1993 dans l'ancienne gare maritime d'où partaient jadis les nombreux émigrants européens vers les Etats-Unis pour fuire les persécutions religieuses ou/et la pauvreté.

Construit entre 1901 et 1917 par les architectes J. Muller, Droogleever Fortuin et C.B. van der Take, le bâtiment a accueilli, jusqu'en 1984, les locaux de la compagnie maritime *Holland America Line* (HAL) fondée en 1896, qui assurait les traversées transtlantiques.

Les quais et les abords de l'hôtel ont été aménagés à la pointe de l'île, en s'inspirant en partie de ce passé historique.



LE RÔLE DES PAYSAGISTES DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE NÉERLANDAIS

Philippe Hilaire présente les thèmes des deux conférences-débat prévues dans le cadre du séminaire. La première s'est tenue le 22 mai était consacrée au rôle des paysagistes dans l'aménagement des territoires néerlandais. La seconde s'est tenue le 23 mai au soir était consacrée aux problématiques d'extension et de recomposition urbaines. Philippe Hilaire remercie tous les participants et intervenants de leur participation à ces échanges. Avant de souhaiter une bonne soirée à tous, il remercie chaleureusement toutes les personnes qui ont préparé et organisé ce séminaire aux Pays-Bas.

Philippe Hilaire et Karin Helms
président et vice-présidente de l'APCE

Karin Helms présente ensuite les différents intervenants et le thème des conférences qui porteront principalement sur le rôle des paysagistes dans la fabrication du territoire néerlandais passé, présent et futur.

Martin van den Toorn
paysagiste et professeur à l'Institut de technologie de Delft (TUDelft)

Martin van den Toorn

PAYSAGISTE ET PROFESSEUR À L'INSTITUT DE TECHNOLOGIE DE DELFT

En ouverture du cycle des conférences, Martin van den Toorn, fait l'historique de la participation des paysagistes à l'aménagement du territoire néerlandais. Les paysagistes ont commencé à intervenir dès le XXe siècle au sein des services des Eaux-et-Forêts dans le cadre de l'aménagement des routes et des voies navigables. Après la guerre, la reconstruction des territoires détruits, les très importantes opérations de remembrements, la construction de très nombreuses et grandes infrastructures d'une part, et la mise en place d'une formation universitaire adaptée d'autre part, ont été des opportunités pour les paysagistes qui ont intégré en nombre les services publics nationaux et locaux de l'Etat. Actuellement, les Pays-Bas comptent environ 1 500 paysagistes en activité.

Page web à consulter à propos de Martin Van den Toorn :
www.bk.tudelft.nl/live/pagina.jsp?id=f8ff8ca6-d544-4a47-af58-d73ccf680433&lang=nl

Catherine Bergeal
sous-directrice des Sites et des Paysages au MEEDDAT

Catherine Bergeal

SOUS-DIRECTRICE DES SITES ET DES PAYSAGES AU MINISTÈRE FRANÇAIS DE L'ECOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Catherine Bergeal fait un rappel historique sur la politique des paysages en France qui s'insère désormais dans le cadre de la Convention européenne des paysages. Elle fait un bref exposé des spécificités et des originalités de la profession en France et énonce une des priorités du ministère qui est d'apporter son soutien à la formation des paysagistes. Elle rappelle également l'intérêt des visites effectuées dans le cadre des séminaires organisés par l'APCE à l'étranger.

Site web du MEEDDAT :
www.developpement-durable.gouv.fr

Michael Van Gessel
paysagiste

Michael Van Gessel

PAYSAGISTE

Grand prix du Paysage (Bijhouwer prize), Michael Van Gessel fait une présentation de projets de paysage et d'urbanisme (réalisés soit par son agence, soit par des confrères) représentatifs de la production et de l'esprit dans lequel travaillent les paysagistes aux Pays-Bas. Pour information, il indique l'intérêt de la revue *Field Work* qui est une revue européenne qu'il a soutenu et qui publie tout les 3 ans des projets européens. L'ordre des paysagistes NL publie, quant à lui, une revue bisannuelle *Landschaps architectuur en stedenbouw in Nederland* qui présente une sélection des meilleurs projets conçus par des paysagistes et des urbanistes néerlandais.

Il présente ensuite différents projets auxquels il a collaboré :
- un parc et une place dans un quartier difficile de Rotterdam (Afrikaanderplein) conçu par une agence d'Utrecht, OKRA Landscape Architects
Lien : www.okra.nl/project.php?project_id=29
- un plan d'urbanisme pour la Municipalité de Nijmegen réalisé par l'agence MTD Landscape Architects basée à Hertogenbosch
Lien : www.mtdlandschapsarchitecten.nl/bureau/index_uk.html
- un plan pour un espace public dans la ville de Elspit réalisé par Etwin Cenharens (La Haye). Ce projet fait suite à l'explosion d'une usine de feux d'artifices qui a fait de nombreuses victimes.
- un plan d'urbanisme prospectif (Vain Colonian) réalisé par

réaménagement du cimetière De Nieuwe Ooster, à Amsterdam par l'agence Karres & Brands

l'agence MUST (Amsterdam) : rendre à nouveau attractive une région en perte de vitesse économique et démographique.
Lien : www.must.nl/home.asp?#
- le réaménagement du cimetière "De Nieuwe Ooster" à Amsterdam par l'agence Karres & Brands (Hilversum) qui a reçu le prix européen TOPOS en 2004. *Lien : www.karresenbrands.nl/*
- un projet pour une revitalisation paysagère de Wieringen une île dans le nord de la Hollande réalisé par le bureau de paysage Alhosper (Wieringen).

Il présente ensuite quelques projets réalisés par son agence :
- rénovation d'un jardin pittoresque et romantique à Amsterdam
- création d'un jardin à Stravelood
- différents projets à Amsterdam
- projet de palais de justice, hôtel et logements à La Haye…

Site web à consulter à propos de Michael Van Gessel :
www.michaelvangessel.com/website/

Jandirk Hoesktra
agence H+N+S

Jandirk Hoesktra
AGENCE H+N+S

Jandirk Hoesktra expose les différentes stratégies en débat pour le Cœur Vert, espace à dominante d'agriculture et d'élevage entouré de l'anneau urbain continu (Randstad) que constituent les villes d'Amsterdam, de La Haye, de Rotterdam et d'Utrecht dans lesquelles vivent environ 40 % de la population des Pays-Bas.
Après une explication du système hydraulique général de la région et des problématiques liées au changement climatique (hausse du niveau de la mer et des rivières, fortes pluies, trop plein des petits canaux, salinisation…), Jandirk Hoesktra présente les options sur lesquelles travaillent aujourd'hui les aménageurs pour préserver le Cœur Vert et les propositions faites par l'agence H+N+S. Leur projet se fonde sur une amélioration de l'accès au Cœur Vert, par la restriction et la planification de l'urbanisation du Randstad et par la limitation de l'oxydation des tourbières qui constituent une grande partie des espaces du Cœur Vert.

Site web à consulter à propos de l'agence H+N+S :
www.hnsland.nl

Huub Juurlink
paysagiste et urbaniste

Huub Juurlink

PAYSAGISTE ET URBANISTE

Huub Juurlink présente son parcours professionnel et les travaux qu'il mène tant aux Pays-Bas qu'à l'extérieur du pays. Jardinier, paysagiste et urbaniste, son agence est située à Amsterdam. Récemment il a créé une agence internationale "Complex urban landscape design" avec laquelle il travaille sur des projets d'urbanisme notamment à Taïwan… Il présente ensuite ses différents projets aux Pays-Bas dont le campus et le centre de recherche de l'entreprise Philips à Eindhoven.

Site web à consulter à propos de Huub Juurlink :
www.culd-org.eu

VENDREDI 23 MAI

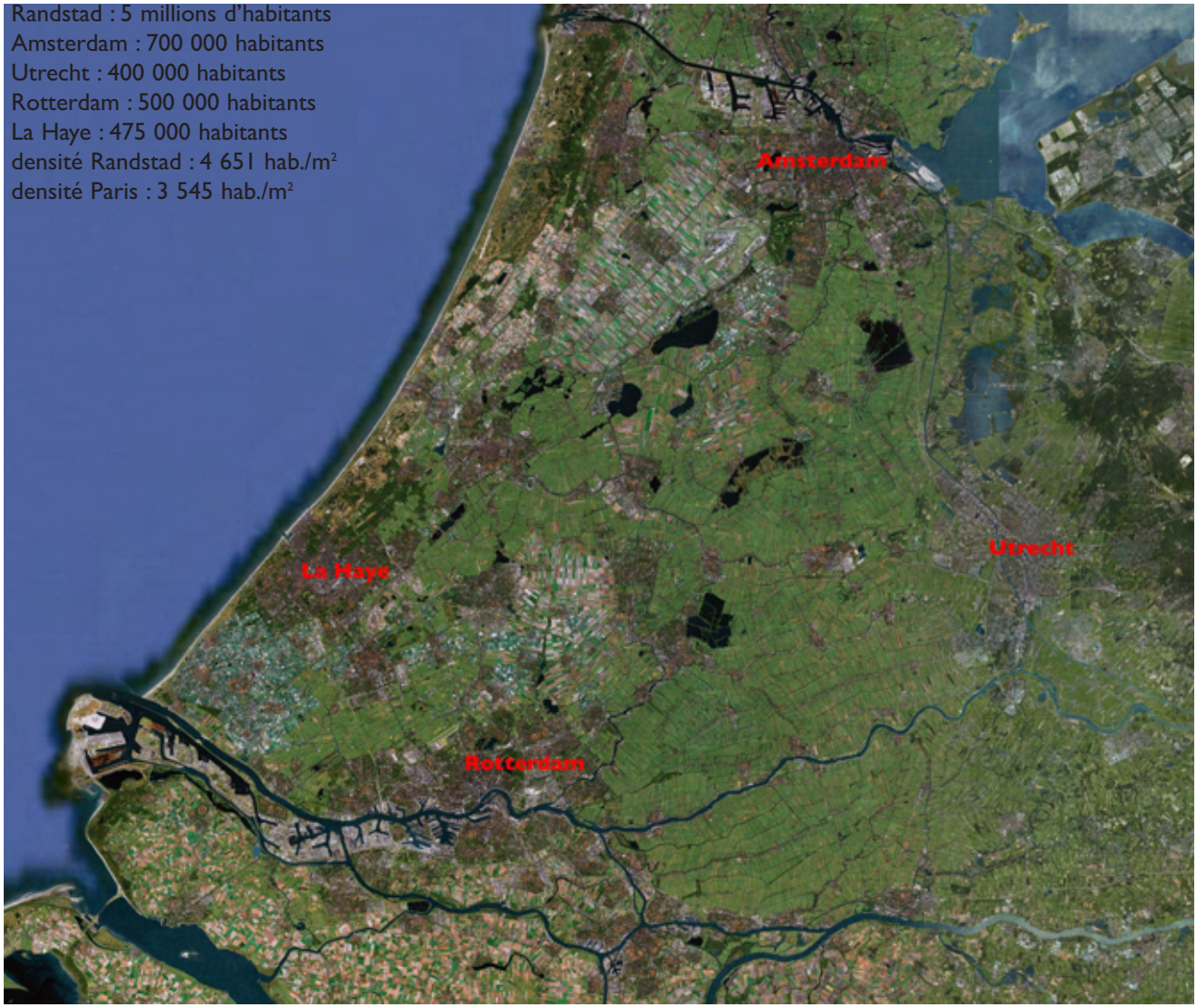
ALTERNATIVES À L'ÉTALEMENT URBAIN

LE LOGEMENT DANS LE RANDSTAD
LES EXPÉRIENCES DU "VINEX"

Le développement des campagnes européennes a, en règle générale, été conçu et vu depuis les centres urbains. La campagne et l'espace agricole sont planifiés pour être avant tout des lieux de production, nourriciers pour les urbains. De même, les mesures de protection de la nature, les parcs régionaux, les espaces littoraux… sont perçus par les citadins comme étant à leur destination afin de répondre à leurs attentes en termes d'espaces récréatifs, poétiques, de compensation au stress des villes.
Aux Pays-Bas, la plupart des villages sont situés dans un rayon de 30 km autour d'un centre urbain et fonctionnent donc comme des cités suburbaines dont la fonction est essentiellement résidentielle.
Les approches et le regard sur nos campagnes comme des espaces "vides" en opposition aux villes "pleines", réduisent négativement nos territoires agricoles. À partir de là, y a-t-il une alternative au modèle urbain pour les extensions urbaines ?
L'agriculture extensive et traditionnelle peut-elle être une source d'inspiration pour un autre type d'habitat amenant à de nouvelles formes de développement ?

LE CŒUR VERT

Le Cœur vert est un espace à dominante d'agriculture et d'élevage qu'entoure un anneau urbain continu (le Randstad) constitué des villes d'Amsterdam, La Haye, Rotterdam et Utrecht dans lesquelles vivent environ 40 % de la population des Pays-Bas. Cet espace agricole est relativement vide. Sous la pression urbaine de la Randstad, la tendance est aujourd'hui d'accepter délibérément son urbanisation au lieu de le laisser se faire grignoter par petits morceaux, comme auparavant. Cette urbanisation partielle doit aller de paire avec la conservation de zones intéressantes, comme les anciennes tourbières qui peuvent être transformées en vastes parcs urbains.



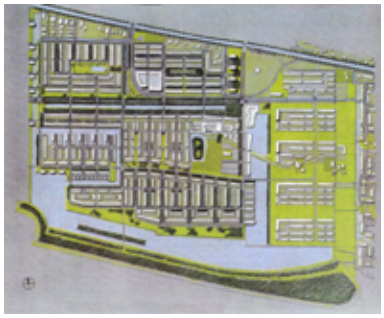
Polders

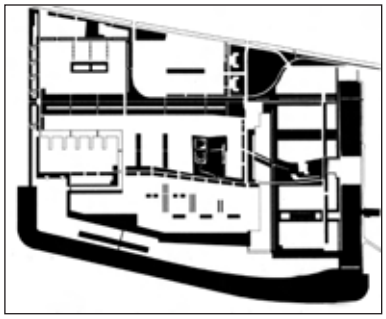
Le Rhin

zone naturelle créée au milieu des cultures agricoles à l'ouest d'Utrecht conçue par le paysagiste H. Warnau

LE PLAN VINEX

Les Pays-Bas ont initié en 1995, avec la loi de planification spatiale VINEX (VIerde Nota EXtra) un programme de construction massive de logements (près d'un million de nouveaux logements en 10 ans). Ce programme a pour objectif d'enrayer le mitage du territoire néerlandais en promouvant la construction d'extensions compactes en périphérie de villes existantes (de 50 à 80 logements/ha). Vingt neuf sites VINEX sont répartis dans le pays.





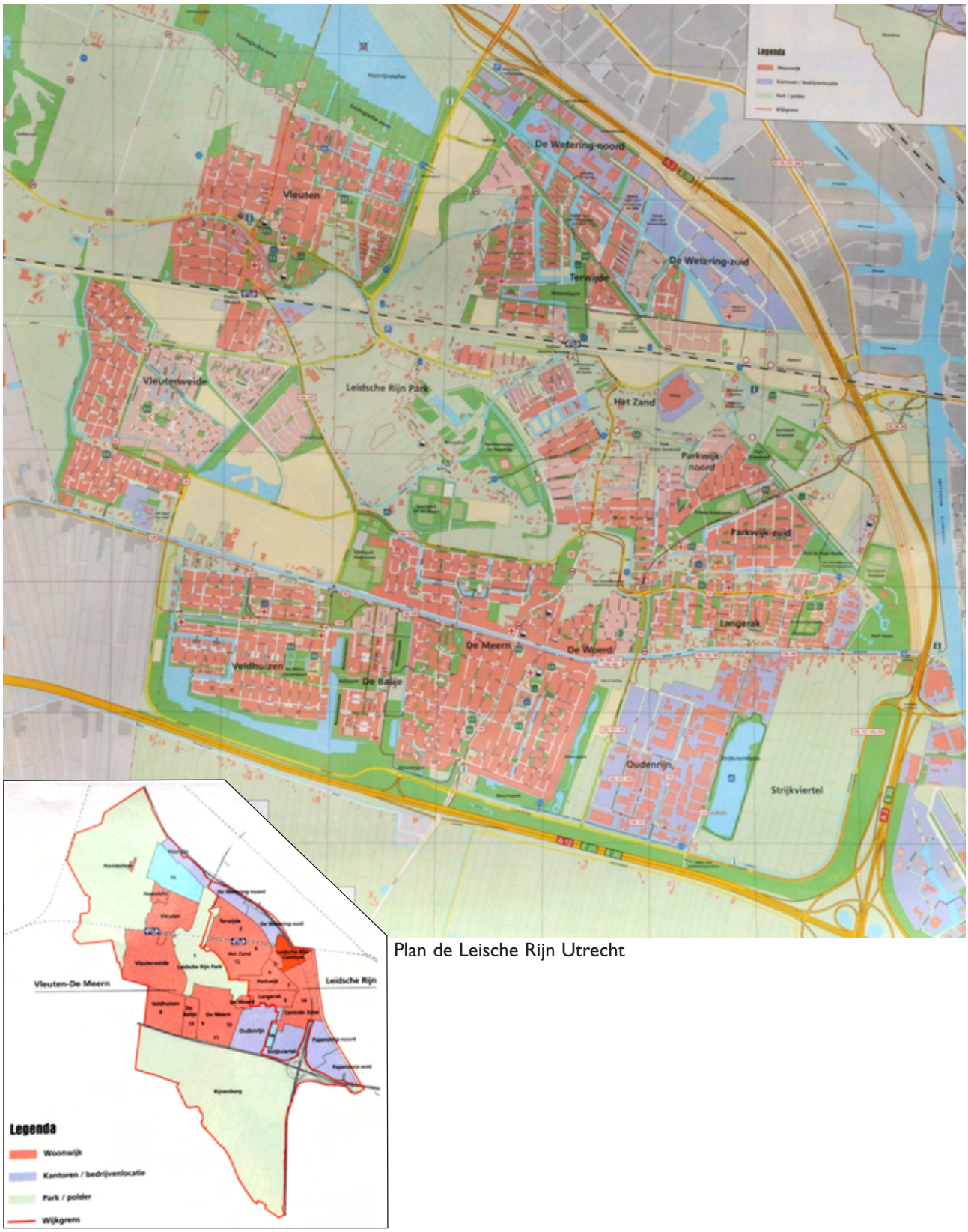
LEISCHE RIJN UTRECHT

Le programme de construction de Leische Rijn Utrecht issu du programme VINEX est l'une des opérations d'expansion urbaine les plus importantes et ambitieuses menées aux Pays-Bas. Elle prévoit d'ici à l'année 2015, la construction de 30 000 logements, soit 80 000 habitants et 30 000 emplois. Ce programme se situe dans le cadre d'une politique spatiale basée sur une extension urbaine concentrée sur les pourtours de la conurbation de la Randstad (Amsterdam, Rotterdam, La Haye, Utrecht). Le plan directeur de la ville nouvelle de Leische Rijn Utrecht a été développé en 1994 par l'agence Maxwan. Cette agence de Rotterdam est dirigée par Rients Dijikstra.

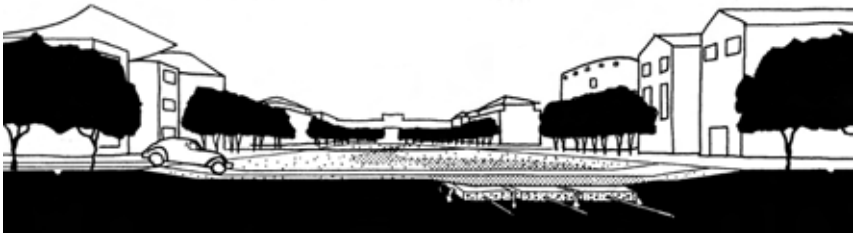
Calendrier
1989 : Lancement de Vinex
1993 : Premières négociations sur le site de Leische Rijn
1994 : Contrat d'exécution entre l'Etat néerlandais et les municipalités et création de l'équipe de projet Leische Rijn
1995 : Schéma directeur adopté par Utrecht et Vleuten-de-Meern
1997 : Début des activités de construction

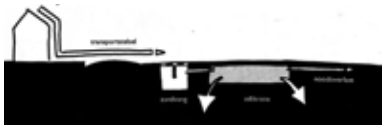
Site web sur le projet VINEX Leische Rijn Utrecht :
www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/elabproj/vinex.htm

Site sur le travail de l'agence Maxwan :
www.maxwan.com/project/154/history/clear/



Plan de Leische Rijn Utrecht





Dans le quartier Leische Rijn Utrecht, le système de gestion de l'eau proposé par H+N+S dirige l'eau pluviale des toits vers les canaux ou des révervoirs de décantation. Ceux-ci libérent l'eau après filtrage dans le sol, en fonction des saisons. En effet, pour garder un équilibre et que l'eau soit diffusée de façon homogène dans le sol, elle est stockée en hiver et libérée en été.

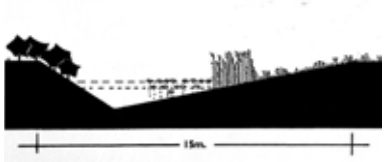
canaux régionaux

canaux principaux

canaux secondaires

stokage des eaux pluviales

Les limites du quartier sont gérées par des canaux qui créent un sas avec les grands espaces agricoles qui entourent le quartier. Autour de ces plans d'eau, sortes de ah-ah, s'est dévéloppée toute une végétation qui attire aujourd'hui de nombreux oiseaux sauvages.



10
8
9
7
5
6
4
2
3
1

VISITE DE L'EXPOSITION LEISCHE RIJN UTRECHT

CONFÉRENCES AU NAI
LE RÔLE DES PAYSAGISTES DANS L'AMÉNAGEMENT DES EXTENSIONS URBAINES ET DES ÉCO-QUARTIERS

Yttje Feddes
paysagiste conseil auprès du ministère du Logement, de l'Environnement et de l'Aménagement du territoire

Yttje Feddes

PAYSAGISTE CONSEIL AUPRÈS DU MINISTÈRE DU LOGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Yttje Feddes fait une présentation du projet Ijmeer à Amsterdam (extension urbaine de 18 000 logements) auquel elle a participé en tant que paysagiste libéral. Il s'agit de la création de sept îles artificielles qui couvriront à terme 450 hectares sur le lac d'eau douce Ijmeer. Ces îles qui doivent accueillir environ 50 000 habitants ont chacune des fonctions et des ambiances différentes allant de l'urbain dense (plus de 80 maisons à l'hectare) à des ambiances plus pastorale… Le projet a démarré en 1997 et se poursuivra jusqu'en 2015. La conception des paysages de ces nouveaux espaces a été guidée principalement par la prise en compte et la mise en scène de l'eau.

Yttje Feddes fait ensuite une présentation rapide du rôle des architectes et paysagistes-conseils aux Pays-Bas. Leur travail consiste à donner des conseils au niveau ministériel notamment sur les problèmes liés à l'eau, sur les paysages agricoles ou encore sur la manière de lier urbanisation et paysage… Les paysagistes conseil se partagent à temps égal entre leurs missions auprès de l'Etat et leur agence.

Agnès Vince
chef de bureau à la DAPA
sous-directrice au ministère des transports, de l'équipement.

Agnès Vince

CHEF DU BUREAU DES ENSEIGNEMENTS À LA DAPA,
SOUS-DIRECTRICE DES MÉTIERS DE L'AMÉNAGEMENT AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, EN CHARGE DES AC ET PC DANS LES DDE

Agnès Vince a souhaité répondre à l'intervention de Madame Feddes, paysagiste du gouvernement en disant combien la France avait beaucoup à apprendre du modèle de gouvernance des néerlandais.
Elle s'est étonnée de l'importance et de la qualité du traitement des 10 % de stockage obligatoire des eaux que chaque quartier pavillionnaire doit gérer aux Pays-Bas. Elle a fait le parallèle avec l'aménagement et la gestion des 10 % d'espaces verts dans les nouveaux aménagements français.

Wilke Diekema
paysagiste

Wilke Diekema

PAYSAGISTE

Wilke Diekema présente rapidement le plan stratégique de développement urbain de Rotterdam. Depuis quelques années, la ville voit sa population diminuer et se paupériser. Le Plan Port Vision 2020 qu'a lancé la municipalité vise à stabiliser le nombre d'habitants à l'horizon 2020 grâce à un grand programme d'aménagement urbain et de construction de logements.

Elle expose ensuite les projets qu'elle a conçu dans ce cadre :
- un espace public de 4 hectares aménagé dans l'ancienne zone portuaire. *Lien : www.urbanlanguage.org/pag/49/*
- un espace public à Pendrecht, une des extensions de Rotterdam construites juste après la Seconde guerre mondiale, entre 1954 et 1965. Le projet a consisté ici à transformer une partie des bâtiments en maisons familiales avec des jardins.

PDF à télécharger sur le plan Port Vision 2020
www.portofrotterdam.com/mmfiles/SummaryPortVision2020_UK_tcm26-9530.pdf

Frederic Rossano
paysagiste français

Frederic Rossano

PAYSAGISTE FRANÇAIS

Frederic Rossano travaille aux Pays-Bas dans l'agence KCAP dirigée par Kess Christiaansee . Il présente tout d'abord un projet d'extension urbaine réalisé à Lelystad. Le polder de Flevoland est l'un des plus récents de Hollande. La digue a été construite dans les années 1950 et le polder a fini de s'assécher dans les années 1970. Le paysage a été "créé" très rapidement selon un schéma issu de la tradition fonctionnaliste néerlandaise (parcelles découpées à la dimension des fermes). Flevoland a été créé en grande partie pour accueillir le développement urbain d'Amsterdam. Deux "villes nouvelles" Almere et Lelystad y ont été fondées à la fin des années 1960. Si Almere a eu une forte croissance, Lelystad, malgré son joli plan aéré dessiné par des urbanistes et des paysagistes, n'a pas rencontré le succès espéré en raison notamment de la concurrence d'Almere, mieux située et plus proche d'Amsterdam.

Plan de Lelystad par KCAP

L'agence KCAP a été appelée à travailler à Lelystad dans le cadre de la revitalisation de la ville. Sur une zone de 1 000 hectares située dans la périphérie sud du centre urbain, l'agence a élaboré un plan, sorte de "mitage organisé", dont la structure peut accueillir des programmes de logements peu denses (10 000 logements sont prévus) mais susceptibles à terme d'être densifiés. La trame proposée qui s'organise autour d'un lac et d'un grand canal s'inspire des anciennes Laanen, sortes d'avenues qui structurent traditionnellement le paysage rural néerlandais. Sur cette base, de très grands îlots ont été créés dans lesquels les architectes et les paysagistes peuvent imaginer chacun un programme de logement spécifique réalisant au final un ensemble dans le principe du collage. Des règles simples ont été données pour la construction des logements dans chaque îlot : hauteur, position des bâtiments par rapport à la rue, délimitation des parcelles par des rues ou des clôtures... Au final, le plan ressemble à une grande tapisserie composés de différents types de paysages habités . Ce plan permet ainsi de cadrer la croissance urbaine sans la définir et ni la rigidifier.

En contrepoint, Frédéric Rossano, présente un autre projet de plan urbain (Meerstad) réalisé par l'agence. Le contexte est très différent, puisqu'il s'agit ici d'une extension réalisée sur un vieux polder à proximité la ville de Groningen, au nord de la Hollande.

Le projet consiste en la création sur d'anciennes terres agricoles d'un lac artificiel de 600 hectares et de 10 000 logements. Pour cela, les paysagistes et urbanistes se sont appuyés sur la structure de l'ancien paysage agricole ainsi que sur les Laanen. Le nouveau morceau de ville se décline en zones plus ou moins denses (de 50 logements à l'ha au centre, à 5 logements à l'ha). Différentes ambiances sont ainsi créées (paysage boisé, de bord de l'eau , urbain et minéral …).

Site web sur le plan de développement de Lelystad :
www.planum.net/4bie/main/m-4bie-lelystad.htm

Site web sur l'agence KCAP :
www.kcap.eu

Meto Vroom
paysagiste, ancien professeur à Wageningen

Meto Vroom

PAYSAGISTE, ANCIEN PROFESSEUR À WAGENINGEN

Meto Vroom, chef de file de l'enseignement du paysage aux Pays-Bas, conclut les conférences en présentant différentes supports de communication sur le paysage :
- la revue professionnelle bimestrielle des paysagistes néerlandais *Blauwe Kamern* qui existe depuis 16 ans et à laquelle tous les professionnels sont obligés de s'abonner.
Lien : www.blauwekamer.nl
- une publication *Fieldrück* avec des projets de paysage réalisés dans l'Union Européenne, des articles de réflexion, des essais… La première édition a été traduite en allemand, en anglais, en français , en italien…). La deuxième édition rencontre plus de problème pour sa traduction en français…
Lien : www.landscapearchitectureeurope.com
- *'Scape*, une revue internationale de paysage rédigée en anglais qui paraît deux fois par an. *Lien : www.scapemagazine.com*

Meto Vroom conclut la soirée en faisant le point sur l'avenir des paysagistes aux Pays-Bas. Le glissement des Pays-Bas de la social-démocratie vers le libéralisme est un atout pour les paysagistes libéraux qui aujourd'hui sont de plus en plus nombreux et ont beaucoup de travail.

Page web sur Meto Vroom :
www.lar.wur.nl/NL/medewerkers/Meto+Vroom/

SAMEDI 24 MAI

POLITIQUE DE REDENSIFICATION DES VILLES

La construction de "villes nouvelles" ou de "noyaux de croissances" en périphérie des grandes villes réalisée dans les années 1970 et 1980 a engendré de nombreux inconvénients comme la multiplication des déplacements pendulaires entre les nouveaux quartiers et les grandes villes, la congestion des voies de communication et une forte sélection sociale des quartiers. Pour changer ces tendances, une nouvelle politique a été menée pour renforcer l'habitat semi-collectif et individuel dans les centres villes en utilisant par exemple les terrains de friches portuaires et industrielles. Les villes nouvelles sont elles aussi densifiées (Almere) ou cherchent une nouvelle attractivité (Lelystad). De nouvelles "villes" sont également en cours de réalisation.

Almere

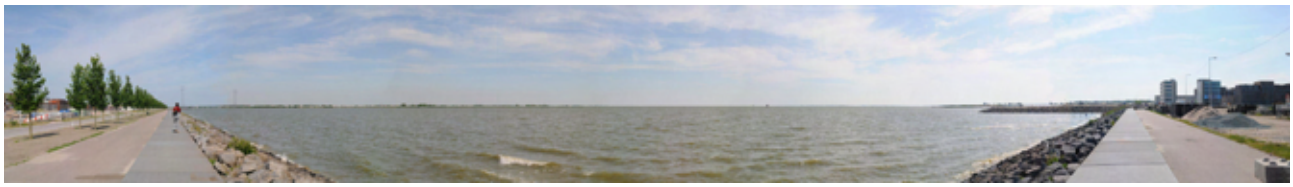
IJBURG
UNE NOUVELLE ÎLE À L'EST D'AMSTERDAM

A l'est d'Amsterdam, sur la rivière IJ, un chantier est en pleine activité : un tout nouveau quartier de la ville s'élève au-dessus des eaux. À son achèvement prévu vers 2020, sept îles artificielles émergeront dans la mer intérieure de Islelsee, et devraient accueillir 18 000 logements pour environ 45 000 habitants. Après bien des aléas qui ont fait du projet l'un des plus controversés des Pays-Bas, IJburg, bâti sur le modèle d'éco-quartier, a encore un long chemin à parcourir. Ce projet innove en termes de formes d'habitat et expérimente de nouveaux modes de partenariat public-privé. Lorsque c'est du logement social, l'État finance à 30 %, ce qui est peu par rapport à avant, où l'État mettait jusqu'à 70% de subvention pour du logement de type HLM.

En 1994, la commune d'Amsterdam ne pouvant s'étendre au sud sur les terrains agricoles du Cœur Vert, et voulant à terme se relier à Almere, sa ville périphérique, décide la construction des îles IJburg. C'est à vrai dire une très vieille idée d'après guerre que les modernes avaient déjà imaginée !

Aujourd'hui, trois îles sont bâties : Haveneiland, Groot Rieteiland et Klein Rieteiland. Palmboom en van den Bout a réalisé en collaboration avec l'agence H+N+S, les plans d'ensemble. Ensuite, la mise au point de certains secteurs est détaillée par de nombreux concepteurs, dont Yttje Feddes pour Haveneiland. Cette île fut construite entre 1998 et 2000 avec du sable de la mer du Nord et de IJmeer. Elle comprend 6 000 habitations, avec une concentration de 65 logements à l'ha
Les autres îles sont destinées à en avoir 45 à l'ha. En tout 32 concepteurs différents auront travaillé sur l'île d'Haveneiland, contrairement à Leidsche Rijn Utrecht, où seuls 5 architectes sont intervenus d'où peut-être la monotonie de ce quartier. IJburg est un vrai quartier d'Amsterdam, avec ses cafés et ses commerces, relié par un tramway rapide (10 mn) au centre ville, ce qui est loin d'être le cas des autres quartiers VINEX. Tout au long du processus, Dirk Sijmons fut le paysagiste-conseil pour la ville.

À long terme, le développement d'une cité lacustre dans l'IJmeer reliée par deux ponts routier et ferroviaire à Amsterdam (IJburg et Zuidas) et Almere (projet Pampus) est envisagé.



QUAIS PORTUAIRES D'AMSTERDAM TRANSFORMÉS EN HABITAT

Le secteur portuaire Est d'Amsterdam appartenaient à la KNSM (la compagnie navale royale néerlandaise). Depuis le milieu des années '70, il était en déclin économique. En 1985, la ville d'Amsterdam, qui manquait alors cruellement de logements, opte pour la reconvertion du site vers de l'habitat. En effet, Amsterdam avait perdu presque 200 000 habitants en 25 ans.

Le site présentait plusieurs atouts : la proximité avec le centre ville, l'eau, la vue sur les polders du Noord Holland. En tout, 8 500 logements furent construits.
Sur l'île de Java, la densité est de 100 logements/ha. Le site fut un vraie laboratoire urbain et un modèle pour les projets Vinex qui ont suivi. De nombreuses stars de l'architecture ont pu s'exprimer comme Hans Kollhoff, Holl, Herzog & de Meuron, Diener & Diener, etc.
Le paysagiste Andrian Geuse de l'agence West 8 fut l'urbaniste des îles de Borneo et de Sporenburg, ainsi que le concepteur des ponts qui relient les 3 bandes construites de Borneo. La composition d'ensemble sur Borneo et Sporenburg est celle d'une ville d'eau, où l'eau est considérée comme espace public.
Le bâti actuel a la même hauteur que les anciens hangars qui étaient situés jadis sur les quais.
Un tram permet d'accéder à la gare centrale en quelques minutes. Un bateau-bus enmène également les habitants des quais jusqu'à la gare. Sur l'île de Java, on retouve un quartier animé avec des cafés et des commerces. Les autres quais sont moins denses et plus résidentiels.

Liens :
www.west8.nl/
www.jocoenen.com

Les îles d Borneo et Sporenburg

L'île de Java

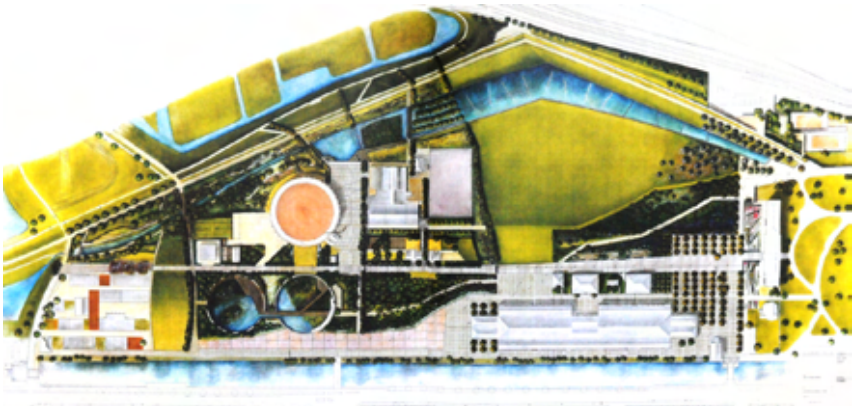
Très beau bâtiment de l'île de Java construit par l'architecte allemand Kollhoff, il enveloppe un ancien bâtiment portuaire qui servait de douane, seul témoignage du passé.

WGL, UN ECO-QUARTIER

L'agence KCAP de Kees Christiansen a réalisé entre 1993 et 1998 un projet d'écoquartier sur une partie de l'ancienne usine de gaz d'Amsterdam. La réconversion du site a permis d'avoir un quartier d'habitat très dense et sans voiture. Les habitants sont inivités à ne pas en avoir du tout et d'adhérer à l'idée de faire partie d'une association de partage de voiture type *stadmobil*.
Les eaux pluviales des toits sont recueillies dans des bassins de décantations qui apportent, au cœur du quartier, une diversité biologique et un cadre de vie qualitatif. Presque tous les anciens bâtiments ont été reconvertis, y compris le château d'eau.
L'ancienne cantine des ouvriers sert de maison de quartier pour les jeunes et moins jeunes.
West 8, l'agence de paysagistes, a fait en sorte que presque tous les logements ont un "extérieur" soit un mini-jardin ou une terrasse. Les parties communes sont aménagées afin de permettre aux gens de se rencontrer.
L'éco-quartier est comme une oasis de calme dans le brouhaha de la ville.
Site web sur WGL : www.kcap.eu/#/GWL%20site

CULTUURPARK WESTERGASFABRIEK

Dans le parc de l'ancienne usine à gaz Westergasfabriek, une vingtaine de monuments industriels de différentes tailles sont en cours ou en projet de restauration. Des manifestations culturelles y sont organisées régulièrement.
Les espaces extérieurs ont été conçus par l'architecte paysagiste suédo-américaine Kathryn Gustafson. Le parc est légèrement vallonné et l'eau y joue un rôle prépondérant. Quelques zones aquatiques (un étang près de la place du théâtre ou encore un petit ruisseau) font écho à un bassin tout en longueur.
L'amphithéâtre, la butte recouverte de gazon qui s'élève graduellement et la colline de Broadway toute boisée sont les autres grands éléments de ce parc. Le long du canal Haarlemmervaart, les visiteurs peuvent flâner sur la promenade aménagée en bordure des quais ou prendre un verre à l'une des nombreuses terrasses de ce beau parc.



plan de Kathryn Gustafson

ANNEXES

7 articles extraits de "Randstad Holland" voyage d'étude interdisciplinaire des élèves de l'Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles, encadré par Thierry Kandjee, et organisé par Karin Helms, en avril 2004.

pages 52-56 LA BATAILLE DE L'EAU
de F. Olivesi, D. Benezech, M. Allix, P-A. Marchevet

pages 57-58 LES DUNES : UNE PROTECTION CONTRE LA MER, UN ESPACE NATUREL, UN ESPACE DE LOISIRS
de R. Duclaux, V. Guibert, A. Meunier, M. Porte

page59-60 DIGUES ET PAYSAGE
de S. Gerin, E. Steinmetz, A. Thomé, A. Zaragoza

pages 61-62 LE VENT EN HOLLANDE
de R. Favory, C. Moeneclaey, N. Rouillard, S. Levy

pages 63-65 LES PONTS
de F. Gilleta, J. Hannoyer, T. Padoan, C. Piereschi

pages 66-69 LES PROJETS VINEX, QUESTION D'HABITAT
de K. Moreau, M. Nicolas, D. Hannier

pages 70-71 EASTERN ISLANDS (BORNEO-JAVA-SPORENBURG-KNSM) SCHOUWBURGPLEIN, ANALYSE DU PROJET DE WEST8
de P. Poulard, C. Bernard, M-S. Gouriou

4 articles extraits de différents ouvrages :

pages 72-98 HÉRITAGE D'UN PAYSAGE DE PRODUCTION, CONCEPTION DU PAYSAGE DANS LES ZONES RURALE ENTRE 1954 À 1985
De Joks Janssen et Luuk Knippenberg
extrait de *Landscape Research N°3, février 2008 (en anglais)*

pages 99-103 ROTTERDAM VILLE-PORT : UNE NOUVELLE ORGANISATION, UNE NOUVELLE APPROCHE DE L'AMÉNAGEMENT PORTUAIRE
De Jaap van des Want
extrait Des cahiers de l'IAURIF N°146, mars 2007

pages 104-106 AMSTERDAM CAS DE "BIJMERMEER, LIEU DE TOUTES LES RÉPARATIONS"
De Frédérique de Gravelaine
extrait Régénérer les grands ensembles. Sous la direction de Ariella Masboungi, Edition La Villette 2005

pages 107-115 IJBURG, LES HAUTS ET LES BAS D'UN NOUVEAU QUARTIER (SUB)URBAIN D'AMSTERDAM
De Tineke Lupi
extrait Des cahiers de l'IAURIF N°146, mars 2007

LA BATAILLE DE L'EAU

Felice Olivesi, Diane BENEZECH, Mathilde ALLIX, Pierre-Alexandre MARCHEVET

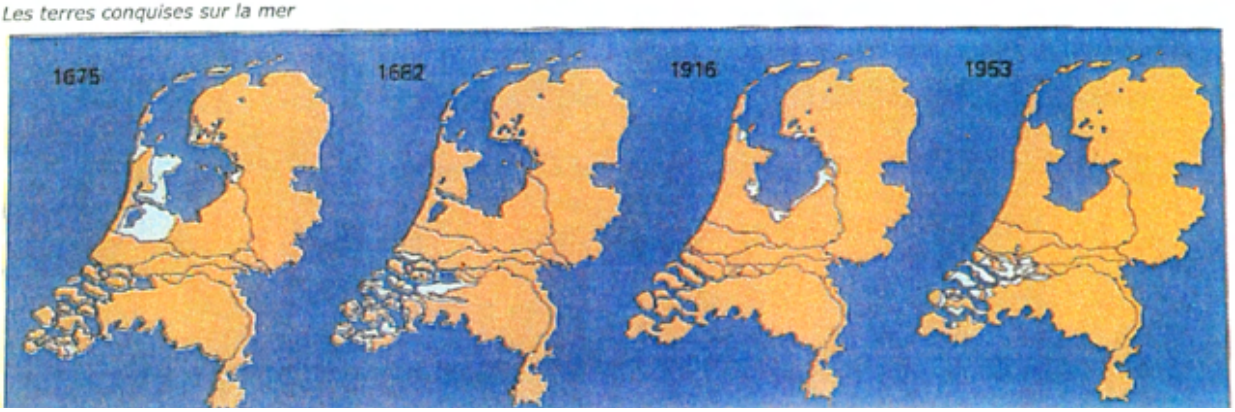
La mer en Hollande a depuis l'origine été ambivalente. Si elle a été source de richesse en facilitant le commerce, elle a aussi constitué une menace pour les terres et les populations. Très vite, les hommes ont cherché à contrôler leur environnement et ont combattu avec acharnement et inventivité la puissance de l'eau.

Les premières digues

Au XIIIème siècle les Hollandais essayaient de se protéger de l'eau par des tertres et remblais. Mais cela resta insuffisant : il y eu 35 inondations tout au long de ce siècle. C'est à cette époque que les premières digues ont été construites, permettant de protéger les populations au bord des rivières. C'est ainsi que, vers 1270, Amsterdam est née sous le nom de 'Amstelledamme' (digue sur la rivière Amstel).

C'est au XIVème siècle (1320) qu'intervient la construction de la première grande digue près d'Amsterdam (bassin de Beemster au nord-ouest d'Amsterdam), afin de se protéger des débordements de la Zuiderzee. Des travaux d'assèchement des terres sont possibles grâce à l'utilisation des moulins à vent qui servent à pomper l'eau (en 1800, il y avait aux Pays-Bas environ 9 000 moulins à vent). Il s'agit d'arrêter l'avancement de la mer et les inondations ; grâce à la construction de digues et barrages et de gagner des terres pour l'habitat, la culture et l'élevage par la création de polders.

Les terres conquises sur la mer



Les moulins

On utilise ainsi les moulins à polder afin de drainer les eaux. Par un système de canaux, de rigoles et de moulins à vent placés en série, l'eau est pompée. Lorsque l'eau a disparue, il reste une étendue de boue, dans laquelle on plante des roseaux qui vont terminer l'assèchement et la désalinisation. Cela peut prendre plusieurs années. Les terres obtenues ainsi sont excellentes pour la culture et le bétail, mais on y construit également villes et villages. Le niveau d'eau dans les rigoles est constamment surveillé et régulé. Ces moulins fonctionnent grâce au vent. Au cours des années, le moulin a changé de forme et s'est amélioré pour le rendre plus facile d'utilisation.

Le premier moulin à polder utilisé pour l'assèchement est construit en 1350. C'est un moulin à pivot. Il est entièrement construit en bois et comporte deux parties : la base ou socle et le corps. Dans ce type de moulin la base est petite et le corps constitue la plus grande partie. A l'aide d'un tronc d'arbre situé au milieu du moulin servant de pivot, le corps du moulin pivotait sur lui-même. A l'extérieur, on manoeuvrait une roue, qui grâce à deux grandes poutres, tournait le moulin en direction du vent. Ce genre de moulin n'existe plus.

En 1513 on améliore le moulin. La partie supérieure (corps) est réduite et la base est agrandie. La partie inférieure du moulin peut servir d'habitation ; ce sont les wipmolen. Apparaissent ensuite les moulins à manches (kokermolen). La différence étant que le tronc d'arbre central est remplacé par un manche creux autour duquel pivote l'axe des ailes.On arrive enfin à la forme de moulin la plus récente et la plus courante. C'est le moulin à calotte tournante. Le corps du moulin s'est encore agrandit et il est surmonté d'une calotte (chapeau) qui pivote sur elle-même et sur laquelle sont fixées les ailes. Il est généralement construit en brique et parfois le toit est en chaume. Quelle que soit sa forme, le moulin comporte soit à l'intérieur mais plus couramment à l'extérieur une roue à godets, ou une vis sans fin pour pomper l'eau vers l'extérieur du polder.

Coupe d'un moulin à manche

Au XIXème siècle on commence à utiliser la machine à vapeur pour pomper l'eau. La machine à l'avantage à elle seule de remplacer plusieurs moulins alignés. Elle est puissante et peut rejeter l'eau par-dessus des hautes digues et n'est pas tributaire du vent. En 1850 un grand lac près de Haarlem est asséché grâce à ces machines situées dans trois grandes stations de pompage (aujourd'hui c'est à cet endroit que se trouve l'aéroport des Pays-Bas (Schiphol) situé à 4,50 mètres sous le niveau de la mer).

1350 Moulins à pivot

1513 Wipmolen

Kokermolen

La Zuiderzee

Suite à la grande inondation de 1916, on décide alors de fermer la Zuiderzee par une digue. Les travaux commencés en 1927, sont achevés en 1932. Cette digue est longue de 30 kilomètres, large de 90 mètres et se situe à 7 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le golfe refermé devient ainsi un grand lac, une grande réserve d'eau douce appelée Ijsselmeer. On créé alors deux grands polders (Flevoland et Noordoostpolder). Sous la digue on a construit des écluses qui permettent de réguler le niveau d'eau, le passage des bateaux et la migration de certaines espèces de poissons (anguilles). Les polders sont donc ces terres situées en dessous du niveau de la mer, endiguées puis asséchées, afin de pouvoir y habiter (Les tourbes qui les recouvraient ont été enlevées, découvrant des argiles marines très fertiles).

Carte du golfe d'Ijsselmeer créé par la fermeture de la Zuiderzee

Le « Plan Delta»

Après l'ouragan de 1953, les autorités décident d'entreprendre de grands travaux afin de stabiliser plus durablement la situation des pays bas. La construction de plusieurs barrages est organisée. Le but de ce « Plan Delta « est de fermer les estuaires des 3 fleuves (Rhin, Meuse, Escaut) et leurs affluents. On gardera un affluent de l'Escaut ouvert pour permettre aux bateaux l'accès du port d'Anvers et un autre pour l'accès au port de Rotterdam. Cependant, pour ce deuxième passage, il est en projet de construire un barrage anti-tempête qui permettrait une fermeture de l'affluent en cas de trop forte montée des eaux. Le « Plan Delta « comprend au total 9 barrages (4 barrages principaux et 5 secondaires en arrière, évitant la formation de courants trop violents, nécessaires pendant la construction des grands barrages). Ils seront construits selon plusieurs procédés.

Le barrage de Haringvliet : terminé en 1971. C'est la plus grande écluse du monde. Elle comporte 17 vannes qui s'ouvrent et se ferment grâce à de puissants moteurs. Elle peut laisser passer 1200 millions de litres par seconde.

Le barrage de Brouwersdam : terminé en 1972. On a utilisé le système des « caissons à vannes « (grosses caisses avec portes) que l'on a placé au fond de l'eau. Puis on a fermé toutes les portes en même temps, ce qui empêche d'avoir un courant trop fort et destructeur.

Le barrage de l'Escaut oriental : terminé en 1986. Ce barrage est unique au monde. Il est long de 3 km. C'est un barrage anti-tempête qui comprend 65 piliers entre lesquels il y a des portes coulissantes (vannes) qui se ferment en cas de tempête. Sur ce barrage il y a une route qui permet la traversée des polders.

Enfin, en 1997 est achevé dans le Nieuwe Waterweg un barrage anti-tempête mobile, se composant de deux énormes vannes mobiles qui sont ouvertes en temps normal et peuvent être fermées en cas de tempête. Ce dernier ouvrage terminait les travaux du Delta

Tous ces barrages permettent un contact constant avec la mer. Ils ne bloquent pas totalement le rythme naturel de celle-ci, mais ils en permettent la maîtrise. Le principe des marées est toujours présent, mais si elles sont trop fortes, on ferme les vannes pour éviter les inondations. Ces aménagements sont censés ne pas perturber la vie au sein de l'écosystème la mer (élevage des huîtres et des moules et migration de certains poissons).

Carte des barrages du plan «Delta»

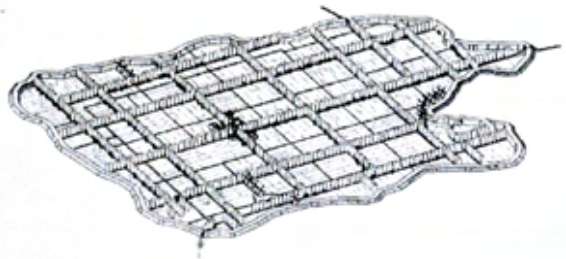
LE PAYSAGE DE L'INGENIEUR

Une quasi absence d'espaces naturels.

La Hollande est un petit pays mais très peuplé. Elle s'étend sur 41000m² soit environ 1/13° de la superficie de la France et sa densité est trois fois supérieure à celle de la France. Le manque d'espace induit donc des tensions entre ses différents utilisateurs ce qui explique que l'agriculture a cherché à compenser la carence de terres exploitables en s'orientant vers une production intensive. En un siècle en effet, les paysages et la structure agraire ont considérablement évolué et il ne subsiste que peu de surfaces dites naturelles. Encore faut-il s'entendre sur le terme de « nature « dans un pays où les forêts plantées par les hommes sont artificielles, où les champs sont tirés au cordeau, où l'aspect rectiligne du paysage est souligné par de grandes infrastructures (canaux et routes) mises en place pour faciliter cette agriculture productiviste. Seules les dunes et les collines dans le sud du pays n'ont pas été remaniées.

Un paysage construit.

La majeure partie du paysage est maîtrisé, dessiné par l'homme. L'espace agricole a ainsi été aménagé en partie sur des polders. Ceux-ci apparaissent comme des toiles vierges, comme de grandes structures compartimentées dans lesquelles sont inscrites de larges bandes régulières. Ces formes rectangulaires, que soulignent les infrastructures liées à l'eau, sont chacune dédiée à un usage déterminé (cf. le schéma). L'espace est divisé en fonction de son occupation au sol. C'est l'émergence d'un paysage particulier, celui de l'ingénieur, issu donc de la maîtrise de l'eau qui se profile, un paysage sous-tendu par une trame géométrique à l'échelle du territoire.



Axonométrie montrant la trame régulière des Polders

La texture ou l'absence de relief.

Ce paysage de l'ingénieur est caractérisé par son absence de relief. Si en France le relief est une des composantes essentielles du paysage, ce qui va faire varier le paysage hollandais en revanche, c'est la texture de son sol, c'est sa teneur en eau. Assécher le sol est la gageure de l'ingénieur mais plus subtilement, c'est lui qui va agir sur les variations de l'humidité dans le sol, favorisant tel ou tel type de culture par exemple. Paradoxalement, plus la teneur en eau du sol est élevée et plus le résultat se rapproche du paysage archétypal des Pays-bas, le marais. Et ce sont les zones marécageuses qui se rapprochent davantage de l'image que se font les Hollandais de la nature.

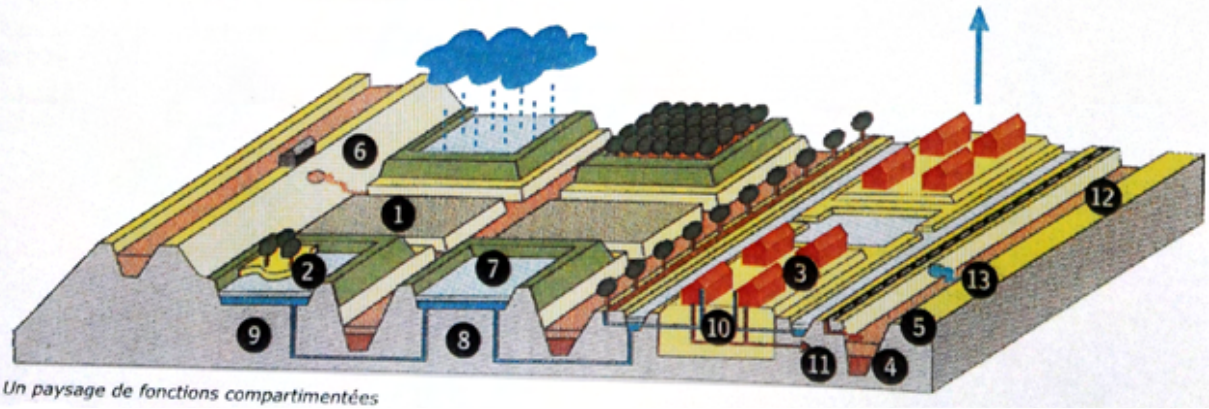
Un paysage monotone.

Même si la variation de l'eau contenue dans le sol influe sur le paysage, ce dernier reste monotone. Aujourd'hui, la demande actuelle en matière de paysage émanant essentiellement des citadins est autre. Ils souhaitent multiplier les usages sur un même espace (l'espace agricole par exemple ne serait plus uniquement dévoué à la production agricole) et allier la maîtrise de l'eau à des considérations écologiques et patrimoniales ainsi qu'à la notion de loisir.

VERS PLUS DE PAYSAGE

Le conflit généré par une agriculture intensive.

Le mode de production agricole choisi a engendré d'importantes nuisances, notamment en matière de pollution des sols. L'élevage intensif, pour lequel il a très souvent fallu importer de la nourriture, génère de réels problèmes d'épandage. Par ailleurs, la biodiversité perd de sa richesse. Par exemple, certaines prairies naturelles qui ont perduré jusque dans les années 60 ont disparu sous la pression de cette agriculture. Ce mode de production intensif a engendré une surproduction importante. La demande actuelle se tourne vers une production plus qualitative. Plusieurs éléments de réponse se sont mis en place à différentes échelles.



Un paysage de fonctions compartimentées

Le rôle des associations de protection de l'environnement.

Au niveau du public, la création d'associations de protection de l'environnement montre la volonté d'implication des citoyens dans la gestion des paysages. L'une d'elles, Natuurmonumenten, forte de 950000 membres (quand le pays compte 93000 agriculteurs), acquiert des espaces naturels mais aussi agricoles (environ 840 km² en 2000). En imposant aux gestionnaires (des agriculteurs ?) une conduite d'exploitation définie (période de fauche, élevage extensif...) l'association vise à restaurer une bio-diversité et un équilibre du sol. Il peut s'agir aussi de l'achat d'une mare dont on augmente à nouveau l'humidité pour relancer la dynamique végétale, afin de retrouver ensuite le paysage tel qu'il était au début du siècle. Elle exerce un lobbying sur les politiques lors des projets d'infrastructures ou les projets urbains. D'autre part elle sensibilise le public en l'informant et en communiquant sur ses actions environnementales et patrimoniales.

Les actions gouvernementales

Confronté aux problèmes liés à cette agriculture productiviste longtemps soutenue, l'Etat souhaite mettre en place un projet de redynamisation de l'espace rural. Répondant à l'attente des citoyens, il propose :

> davantage de nature sur les espaces agricoles ;

> davantage de loisirs à la ferme ;

> moins de produits agricoles, et de meilleure qualité.

L'Etat a mis en place en matière de protection de la nature une structure écologique nationale, son but est de parvenir à une gestion globale de tous les parcs et réserves naturelles existants (4500 km²), des réserves nationales créées en zone agricole (500 km²), 2000 km² où la nature se maintient en zone agricole. Il crée entre ces différentes entités des corridors écologiques afin de recréer des connections entre les espaces naturels.

La politique de l'Etat et les efforts associatifs sont menés dans le sens d'une gestion agricole du paysage naturel. Ils visent plusieurs objectifs : la protection des oiseaux, les Pays-Bas étant un lieu de nidification des oiseaux migrateurs ; la réintroduction d'espèces végétales et animales pour l'enrichissement de la bio-diversité ; et enfin la préservation et la réintroduction des éléments patrimoniaux du paysage (moulins, mares, arbres de grande taille...)

Vers une entropie contrôlée

Les situations décrites jusqu'ici concernaient des zones existantes. La plupart des rivières Hollandaises ont été depuis longtemps canalisées entre des doubles digues. L'espace intermédiaire était ainsi dédié au pâturage. Aujourd'hui, les bras anciens sont reconstitués par la démolition des premières digues. La rivière reprend ses droits et petit à petit, les pâturages redeviennent des prairies humides.

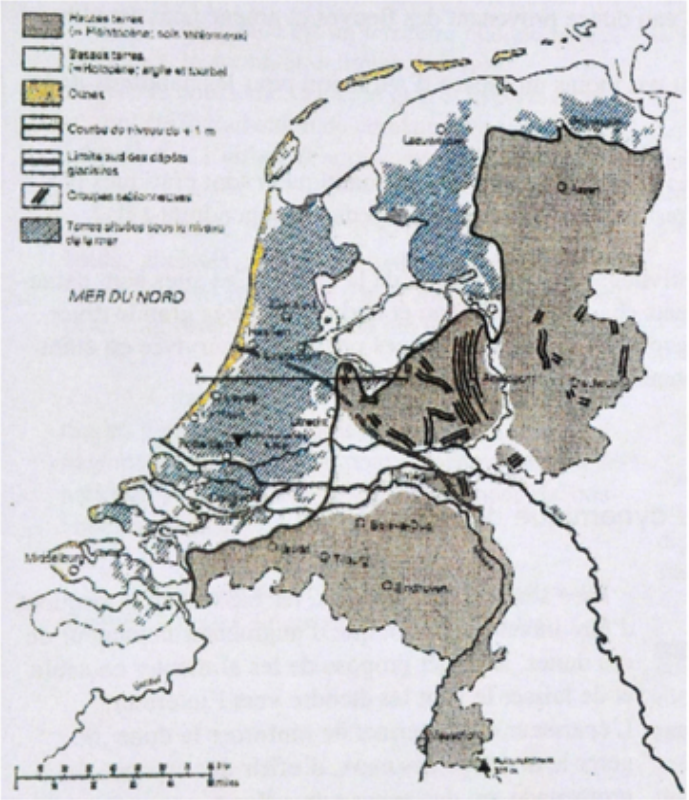
Lors de la construction du dernier polder, une partie représentant 6000 ha était difficile à assécher. Comme toute la surface n'était pas nécessaire, cet espace fut laissé en l'état. Dix ans plus tard, l'endroit abrite une grande bio-diversité.

Dans quelle mesure le terme de « naturel « peut-il s'appliquer pleinement à ces espaces ? Il existe un paradoxe entre cette richesse naturelle des zones humides et l'action humaine qui en est à l'origine. Les zones naturelles apparaissent ainsi dans les lieux où la technique arrive à ses limites. Le paysage de l'ingénieur finit par tendre vers une entropie contrôlée.

Les plates-formes d'Ijburg en construction

Les dunes: une protection contre la mer, un espace naturelle,un espace de loisir

Dune : *Monticule, colline de sable édifié par le vent sur les littoraux et dans les déserts.*



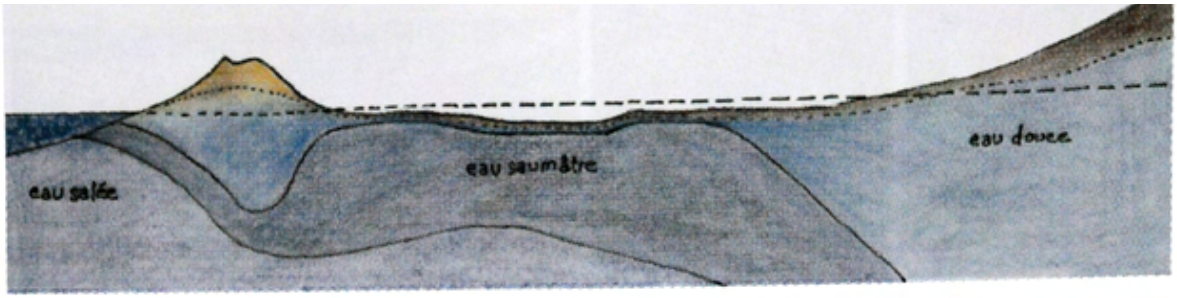
Au début de l'holocène, puis au début du premier millénaire, l'action conjuguée du vent et de l'eau a constitué un cordon de dunes sur une grande partie des côtes des Pays-Bas.

Le sable et la vase provenant des fleuves (le Rhin et l'Escaut) sont refoulés par le vent et les courants de la mer du Nord sur les dunes. Ces courants transportent le sable le long de la côte néerlandaise et érodent les dunes en certains points. Ainsi les rivages à moins d'être stabilisés (par la végétation ou d'autres moyens) sont en perpétuel mouvement.

Le processus d'élaboration des dunes a créé une opportunité d'installation humaine. L'étroite bande côtière constitue une protection contre la menace permanente de la mer (marées, tempêtes, eaux salées).

Le territoire des Pays-Bas est caractérisé par deux grandes entités : Les hautes et les basses terres. Ces dernières sont situées sous le niveau de la mer. Les dunes constituent une barrière physique contre l'action mécanique de la mer et un filtre naturel de l'eau.

(Schéma)



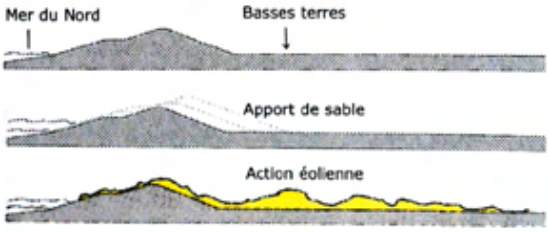
Dans les basses terres, les eaux souterraines saumâtres et salées sont très proches de la surface. Dans les régions de polders, l'eau douce de surface est pompée en permanence, tandis que l'eau salée remonte vers la surface en passant sous les digues et les dunes. Pour éviter l 'épuisement des nappes d'eau douce sous les dunes, on y infiltre en différents endroits de l'eau douce provenant des fleuves et amenée par canalisations.
Outil de protection contre la mer, la dune n'en est pas moins un espace d'attraction pour les habitants de la *Randstadt* : espace de loisirs, espaces naturels.

Les loisirs de plein air (bronzage – pas de craintes de coup de soleil-, sports nautiques) sont pratiqués par les nombreux touristes et vacanciers. Quelles infrastructures et quels aménagements engendrent-t-ils?

Les zones à vocation essentiellement naturelles privilégient la sauvegarde de la nature. Ces sites sont caractérisés par une végétation basse (battue par les vents chargés d'embruns) et abritent une très grande diversité d'oiseaux nicheurs ou hivernants. Véritable poche de nature, ces espaces peuvent-ils survivre en étant isolés ? Sont-ils compatibles avec la présence humaine ?

Un exemple de projet: Accompagner la dynamique de la dune

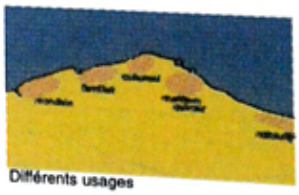
à West Zeeuwsch-Vlaanderen



Face à la montée des eaux, les basses terres risquent d'être inondées. Plutôt que d'augmenter la hauteur de ces dunes, le projet propose de les alimenter en sable et de laisser le vent les étendre vers l'intérieur. L'épaisseur créée permet de renforcer la dune ,de gérer le drainage des eaux, d'offrir des espaces de promenade, ou des zones naturelles

Restauration du drainage naturel

Relier les espaces naturels

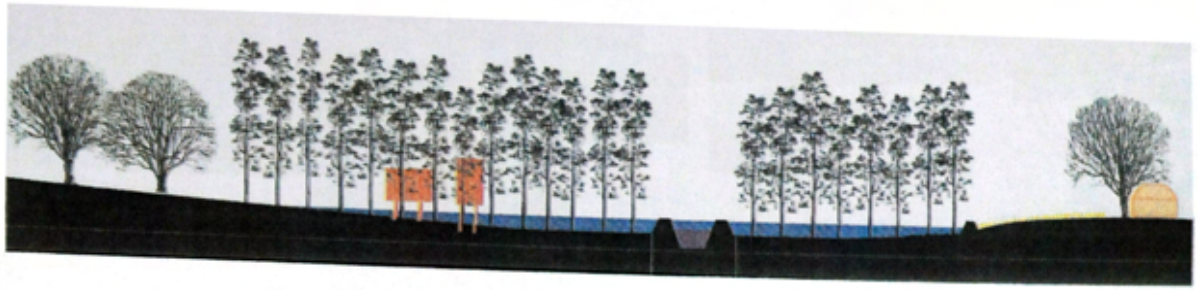

Différents usages

Sources: Petite géographie des Pays- Bas, ministère des affaires étrangères, La Haye, 1987.

Raphaëlle Duclaux Violaine Guibert Alexandre Meunier Marion Porte
ENSP 2ème année

DIGUES ET PAYSAGE

Sophie GERIN, Estelle STEINMETZ, Anna THOMÉ, Anne ZARAGOZA



Coupe sur le projet "Flows" de l'agence H+N+S

La Hollande est un territoire plat, au niveau de la mer, restreint, et densément peuplé.
Depuis le douzième siècle, le gain et la perte de terres ont été la traduction du combat entre les activités humaines et l'influence croissante de la mer.

Entre le 10ème et le 12ème siècle, les New lands, abaissés par l'exploitation saline des tourbières, étaient reconquis par la mer à chaque tempête, fragilisant ainsi les Old lands plus reculés.

A partir du 13ème siècle, la construction de digues côtières et fluviales firent l'objet d'un aménagement concerté par un pouvoir central à l'échelle nationale, et initièrent le développement de nouvelles techniques.

Nous allons présenter trois projets à différentes échelles autour du thème des digues.

« Flows » in landstad Deventer

Deventer, au Sud-Ouest des Pays-Bas, s'interroge sur le devenir de son aire métropolitaine et lance un concours devant intégrer les problèmes de stockage de l'eau : " Deventer, une région colorée en évolution."

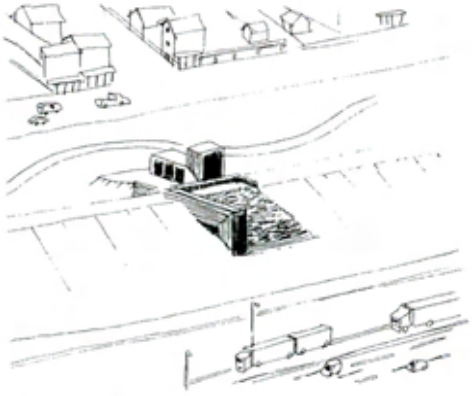
L'agence H+N+S propose une gestion de l'eau par le biais de vastes aires naturelles qui permettraient d'accueillir les débordements de la rivière Ijssel.

Les zones agricoles laisseraient place à des aires récréatives. Le canal drainant se transformerait en une zone marécageuse écologique entre deux digues basses. De petites maisons sur pilotis s'installeraient sur les bords.

Ce projet atypique a été refusé lors de la concertation publique car l'idée d'un débordement, même ponctuel, n'est pas encore entré dans les mœurs. En effet, de tout temps les hollandais ont préféré garder l'eau à distance, en construisant des digues, pour s'en préserver.

DIGUES ET PAYSAGE

Sophie GERIN, Estelle STEINMETZ, Anna THOMÉ, Anne ZARAGOZA



Gederland River Dikes Plan

Le projet de renforcement de digue dans la province de Gederland mené en 1995 par l'agence H+N+S est précurseur d'une nouvelle démarche plaçant la réalisation de digue à l'interface de la technique et du paysage.

L'agence N+H+S ne considère pas l'objet "digue", mais élargit l'emprise du projet afin d'intégrer tout l'espace lié à la digue physiquement et visuellement, notamment l'espace dont la digue devient la première ligne d'horizon.

Le projet se fonde sur deux principes.

La réalisation de digue doit être l'occasion de se projeter dans l'avenir afin d'éviter dans les prochaines années de rompre ponctuellement la digue. Pour cela, il faut hiérarchiser les accès à la digue, prévoir leurs usages et les accès à la mer.

Ensuite, l'ensemble des tronçons de la digue doivent être à la fois perçus comme un tout et recevoir des traitements particuliers.

Pour répondre à cette double exigence, des profils de référence sont établis. Chaque tronçon peut décliner ces modèles afin de répondre aux enjeux locaux et particuliers de chacun d'entre eux.

Selon ces profils de référence, le flanc de la digue est concave, le sommet est raide et étroit, et le pied peu profond et large.

L'intérieur et l'extérieur de la digue sont distingués clairement. À l'intérieur, le pied reconnaissable assoit la digue et marque la transition entre la terre et la pente. À l'extérieur, la pente se prolonge progressivement dans des zones enherbées.

Le projet satisfait ainsi aux exigences techniques d'une digue et constitue en même temps un élément visuel majeur. La digue fabrique un paysage.

Aujourd'hui, construire une digue consiste à la fois en la réalisation des performances techniques et en la conception d'un projet de paysage.

The observatory

Au Nord-Est de Rotterdam, à Nieuw Terbredgge, une digue a été installée le long de l'autoroute A20. Elle constitue une barrière contre le bruit pour les 850 maisons implantées sur sa partie supérieure. Elle est composée de plusieurs éléments: une tour qui peu accueillir des expositions temporaires, élément vertical du projet et sa contrepartie horizontale: une rampe formée par des morceaux d'asphalte.

Cette digue ne remplit pas sa fonction première de retenir l'eau, mais celle de contenir un flux automobile à distance et de s'en préserver. L'observatoire/ digue met en scène l'autoroute que l'on peut ainsi contempler comme l'on contemplerait les flots.

LE VENT EN HOLLANDE

RAPHAEL FAVORY - CYRIL MOENECLAEY
NICOLAS ROUILLARD - SILVERE LEVY

Contexte environnemental

Les Pays-Bas, c'est un pays d'eau, un long littoral face à la mer du Nord, un pays créé avec du sable conquis sur la mer et des lacs asséchés. Enchevêtré de canaux, il s'adosse à l'Allemagne et s'appuie au sud sur la Belgique.

96 % de son territoire est sans relief.

Cette conquête sur la mer a marqué la Hollande : moulins (10000 en 1860 contre 900 aujourd'hui principalement à Kinderdijk), canaux et espaces de cultures ouverts.

La résultante d'espace plat et dégagé amène au questionnement du vent.

L'absence de relief et une zone côtière importante favorisent sa circulation.

Le vent dominant souffle du sud-ouest, en raison de l'existence d'un maximum atmosphérique dans la région des Açores et de minimas atmosphériques au-dessous de la partie septentrionale de l'océan atlantique.

Le vent aux Pays-Bas

Il est composé d'une influence océanique du Gulf Stream. La vitesse moyenne du vent varie de 6 à 7 m par seconde le long de la frontière orientale. C'est en automne surtout que naissent avec régularité des vents de tempête.

Contexte culturel

A l'origine, la lutte de la population de ces régions contre les eaux et les vents revêtait essentiellement un caractère défensif. Puis, La pression économique des villes en expansion demanda des nouvelles terres pour l'augmentation des productions alimentaires et la croissance des villes. Cette pression conjugué aux progrès techniques, en particulier l'invention du moulin à calotte tournante pouvant être toujours utilisé quelle que soit la direction du vent, fit perdre à la lutte contre les eaux, son caractère défensif pour devenir résolument offensif. Les hollandais qui vivaient depuis toujours dans une relation de face à face avec la nature adoptèrent une attitude de conquête.

Dunes et digues se mirent à protéger les basses terres contre les inondations. La presque totalité de l'ouest et du nord du pays s'est ainsi constitué de polders, c'est-à-dire de terres entourées de digues et dont le niveau de l'eau est réglé artificiellement. C'est grâce aux moulins à calotte tournant puis à l'énergie électrique que cette conquête a été rendue possible.

Les habitants des Pays-Bas apprirent donc à manipuler et/ou maîtriser la nature, se positionnant dans une attitude de faire contre la nature et/ou avec la nature.

Le projet de *Duinderstadt coast* s'inscrit dans cette démarche culturelle du faire contre grâce au faire avec.

Application de leur démarche (exemples) :

Projet d'implantation d'éoliennes

Sluizencomplex en baggerdepot (1996 Lodewijk Baljon)
Basé sur la création d'un second dock entre Enkhuizen et Lelystad, le projet a la forme d'un diamant de 50 hectares sur 11 m d'épaisseur. Une île échancrée y abritera un biotope, et enserrera une baie menant vers une écluse de contrôle des entrées, chevauchant l'autoroute. Une digue réservée à 6 éoliennes obturera la baie.

Windturbines in het landschap (1997 Veenenbos en Bosch)
Implantation de parc d'éoliennes sur 4 sites de 20 éoliennes. 3stratégies ;

-Ajuster : pour une forme d'intégration dans le paysage.
-Renforcer : Se servir des éoliennes pour construire un trait caractéristique du paysage.
-Créer : utiliser l'agencement d'éoliennes pour marquer un nouveau modèle dans le paysage.

Veenenbos et Bosch proposèrent 3 agencements ce qui donna 12 possibilités pour les jeunes côtes du nord (Groningen et Friesland)

Projet usant du vent

Duindoornstad, coast of Holland (1995 West 8)

Plan d'extension, dans le cadre de « Rotterdam 2045 », de la côte Hollandaise (70 Km) pour un développement de la ville sur une période de 50 ans. Le principe est le « Scénario vert » : Eriger un cône de sable de 80 m de haut au sud afin que le vent dépose ce sable, pendant 5 ans, derrière une dune, formant ainsi le socle d'une ville piétonne de 50 à 100.000 logements en 20 ans.

QUESTIONS

Le vent est-il une contrainte forte ?
Si oui, dans quelle mesure cette contrainte a-t-elle modifié ou influencé le paysage Hollandais (anamorphose)?
Dans quelle mesure retrouve-t-on aujourd'hui la culture du faire contre grâce au faire avec ?
Y a-t-il eu, ou encore aujourd'hui, de systèmes défensifs contre le vent (brise-vent, haies, etc...) ?
Au niveau de la dispersion d'espèces végétales sur le territoire, y en a-t-il eu, et le vent a-t-il jouer un rôle ?

Sources : Atlas des Pays-bas

GILLETA Flavien
HANNOYER Julie
PADOAN Thomas
PIERESCHI Charlotte

LES PONTS

TRAVERSER RELIER

Le pont incarne un symbole de passage : par-dessus les eaux, par-dessus les airs, par-dessus les obstacles naturels, en avant sur la mer. Il sert aussi de connexion entre les choses et entre les gens. Il permet et régule parfois un échange économique tant par la mer, les fleuves que par la terre et il sert à cette transition.

Plus encore qu'ailleurs, la Hollande, pays d'eau est aussi, par là même, pays de ponts. Il lui est essentiel de valoriser au maximum l'espace, rare, qui constitue son territoire, d'établir de multiples connexions entre ses berges séparées par un cours d'eau afin de les relier, pour qu'elles puissent faire partie du même espace, constituer une ville, un tout.
C'est ce qui s'est passé à Rotterdam alors que la construction du pont Erasme permet à cette urbanisation en pleine expansion de se dilater par-dessus la rivière, et du même coup de l'intégrer non plus comme une limite mais bien comme un élément constitutif, central de la ville.

Cette nécessité de construire des ponts a donné lieu à des réponses assez diverses sur des modes de passages des cours d'eau. L'image du pont est parfois tellement associée à celle d'une ville hollandaise que certains artistes ou aménageurs en ont fait un élément purement formel de leur projet. Les ponts intérieurs de l'île de Java, créés par les artistes Guy Rombouts et Monica Droste et réalisés par l'architecte Quist Wintermans, semblent ainsi ne rien traverser sinon de petits canaux artificiels et se situent plus comme des éléments d'ornements que de passage.
Le pont du rêve d'Yves Brunier dans le parc du musée de Rotterdam joue quand à lui sur la symbolique et l'imaginaire de cette structure.

Mais on trouve également, à l'inverse, des ponts beaucoup plus fonctionnels tels ceux du Leidsche Rijn de l'aménageur Maxwan. Il s'appuie sur des matériaux très sobres, prend en compte le trafic, le rayon de braquage et la largeur d'une voie de circulation et créé des ponts qui sont construits avec le minimum utile et laissent une bonne transparence, légèreté. La forme est ici directement reliée (issue de) à la fonction. Et cette forme varie selon les caractéristiques spécifiques du lieu et des besoins de circulation, selon des modes très différents selon chaque besoin.

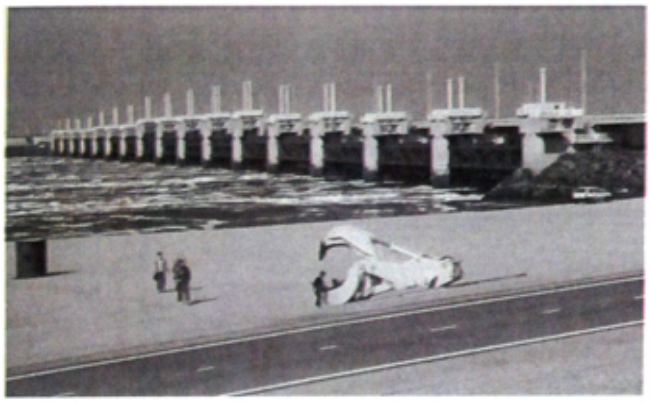
Enfin, si le pont est un lieu de passage, il permet par son accroche aux berges et sa configuration de créer des espaces d'arrêts sur ces lieux de promenades. Il peut servir de lieu de contemplation d'un horizon retrouvé dans la continuité du bâti.

LES DIGUES

Les grands travaux entrepris au XXème siècle pour protéger les Pays-Bas des assauts de la mer ont mis en oeuvre de grandes digues le long des côtes.
Au Nord-Ouest, les travaux du Zuiderzee et plus tard, au Sud-Ouest, les travaux du Delta.

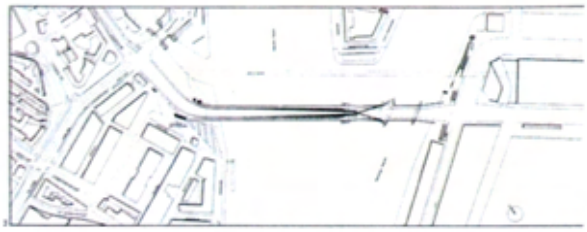
Les tentatives d'asséchement du lac salé du Zuiderzee se sont succédées depuis le XVIIème siècle.
La digue de 30 km de long construite de 1927 à 1932 sépare maintenant l'eau douce du lac d'Ijssel de la mer des Wadden.
Elle supporte l'autoroute E10 entre la Hollande Septentrionnale (la province d'Amsterdam) et la Frise, province du nord des Pays-Bas.

Les travaux du Delta sont entrepris dans les années 60.
Ils ont été motivés par les innondations meutrières de 1953 qui ont touché la Hollande Méridionnale et la Zélande, entre Rotterdam et la Belgique.
Dans cette région s'épanchent les deltas des nombreux bras de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin.
Parmis toutes les digues et tout les barrages construits, le dernier d'entre eux, le Oosterschelde dam, achevé en 1986, est remarquable par ses innovations techniques.
C'est un projet particuliérement dispendieux, élaboré dans les années 70, dans une période économiquement faste où les considérations écologiques commençaient à être prises en compte.
Par son système de caissons en béton intégrant des écluses, le barrage permet d'éviter les innondations tout en conservant le régime originel des marées, et ainsi préserver l'écosystème d'eaux saumâtres de l'Oosterschelde.



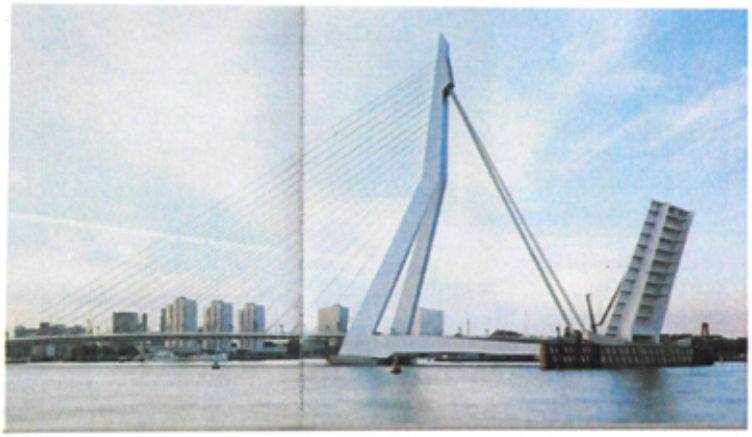
LE PONT ERASME : UN ELEMENT D'IDENTITE

Après 1945, la croissance du port de Rotterdam s'est faite par l'ouest, pour des raisons économiques et techniques. Les terrains situés en rive sud du centre ont ainsi perdu leur importance économique. En 1996, la construction du Pont Erasme sur la Meuse va permettre de reconquérir ces terrains (logements, bureaux, commerces, équipements publics..) et d'opérer une dilatation du centre ville au sud.



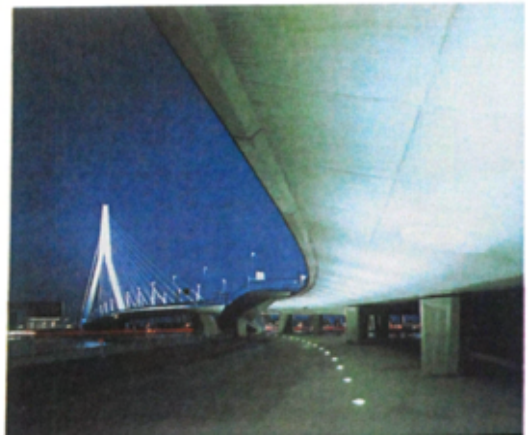
Insertion fluide du pont dans les axes de circulation

Pour ce qui devait devenir le symbole de la ville et de son développement, les pouvoirs publics ont exigé un excellent niveau de qualité, et c'est le projet de Ben van Berkel et Caroline Bos (UN-Studio) qui a été retenu. A la fois gracile et robuste, Il est attaché à la ville par ses haubans qui paraissent l'empecher de s'envoler. Seul pont à l'échelle du port industriel (140m de haut) il exprime bien la volonté d'unir les deux parties du centre de Rotterdam. Les visites du port en bateau partent d'ailleurs de ce point focal de la ville. Au delà d'un pont, c'est un élément d'équilibre et d'identité pour la ville et ses habitants, qui l'ont rapidement renommé "Le Cygne".



Le pont fonctionne dans sa travé sud comme pont levant pour le trafic fluvial.

En bas à gauche : vue depuis le nord, insertion dans la ville.



PAYS-BAS, LES PROJETS VINEX

MOREAU Karine
NICOLAS Marie
HANNIER Dorothée

LE LOGEMENT AUX PAYS-BAS

Aux Pays-Bas, bâtir des villes est une tradition: selon un dicton populaire, "Dieu a créé la terre, mais il a laissé aux Néerlandais le soin de créer les Pays-Bas". Dans ce pays qui connaît la plus forte densité de population d'Europe avec quatre cent soixante-cinq habitants au kilomètre carré, où un tiers du territoire se situe au-dessous du niveau de la mer, l'homme s'est très tôt fait bâtisseur, et même ingénieur...

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il faut reconstruire sur les ruines, mais aussi résorber la, crise du logement. Comme ses voisins, le pays connaît le boom démographique: avec dix mil-lions d'habitants en 1950, la population a doublé en un demi-siècle. L'Etat se transforme alors en bâtis-seur, créant des logements sociaux qui poussent à l'époque comme des champignons de béton. Le ré-sultat est d'une uniformité affligeante : des rangées interminables de maisons à deux étages, alignées au cordeau le long des canaux ou des rues. Le gouvernement est le maître d' oeuvre des trois quarts de ces logements. Mais à partir des années soixante-dix, face aux critiques qui pleuvent sur la monotonie étouffante de cette architecture standardisée, l'Etat fait appel au génie créateur des architectes - néer-landais mais aussi étrangers - et ouvre progressi-ve-ment le marché aux promoteurs immobiliers. Des expérimentations extravagantes voient alors le jour. Le bien-être est au centre de toutes les préoccupations. Une mutation profonde s'opère dans la société néer-landaise, les habitants voulant profiter au maximum de la bonne santé économique du pays.
On cherche à constituer de nouveaux " noyaux de croissance " en périphérie des grandes villes par le déve-loppement d'un habitat extensif dans de petites localités appelées à connaître un développe-ment fulgurant, telles que Purmerend et Zoetermeer, ou encore des villes entièrement nouvelles, telles que Almere et Lelystad. Mais cette approche a été forte-ment mise en cause dans les années quatre-vingts. En effet, il est apparu que la stratégie des noyaux de croissance a entraîné de gros inconvénients tels que le mouvement, entre ces noyaux et les grandes villes, d'une masse de navetteurs qui en arrivaient à immo-biliser complète-ment la circulation routière en de nombreux points de la Conurbation.
On constate depuis les années soixante-dix une nette tendance au renforcement de la fonction résidentielle dans les grandes villes. Cela permet à la fois d'alléger la pression sur la campagne et de freiner ou stopper l'exode vidant les grandes villes (plus de 500.000 Néerlandais quittèrent les quatre grandes villes du pays entre 1960 et 1984). Car il entraînait aussi des conséquences extrêmement néfastes pour ces derniè-res, en raison notamment de son caractère sélectif, et de la perte d' une partie considérable de la surface portante de nombre d'équipements urbains. Il faut pour cela améliorer l'état de très nombreuses habitations anciennes

et, lorsque c'est possible, en construire de nouvelles. Cette politique se traduit notamment par de grands projets de rénovation et la construction de nouveaux logements sur des surfaces encore libres où dans les secteurs urbains qui ont per-du leur fonction première : ports, terrains industriels, remplacement des voies ferrées, anciennes casernes, etc. Les premiers résultats de cette stratégie sont ap-parus dans les dernières années puisque la population a, dans l'ensemble, cessé de diminuer, ou, parfois même, connu un léger accroissement (depuis 1984).
Cependant, au début des années quatre-vingt-dix, le pays continue à faire face à un déficit de cent cinquante mille logements par an et à la démolition de vingt mille autres pour cause de vé-tusté. A cela s'ajoutent l'essor démographique et une immigration importante. L'évolution sociolo-gique et économique du pays exige de trouver de nouvelles surfaces habitables. La " loi Vinex ", au début des années 90 va ouvrir la voie à une planification de vaste envergure, prévoyant entre autres la construction d'un million de nouveaux logements d'ici à 2015...

LA LOI VINEX

La,procédure VINEX (4° loi de planification spatiale) est une politique nationale d'aménagement qui s'efforce de préserver l'environnement (qualité spatiale) et qui favorise une économie de marché. Le plan VINEX intègre la recherche d'un équilibre entre les zones urbaines et zones naturelles, en contrôlant la dispersion urbaine et la mixité des fonctions (concept de " développement durable "). Le projet de loi propose des actions dans quasiment chaque domaine de l'intervention gouvernementale, tels que le développement des espaces urbains/ruraux (urbanisation), la mobilité et le transport (infrastructure), la triade fuel/énergie/déchets (ressources naturelles). De plus, il énonce les débouchés économiques et les politiques spatiales des différentes régions du pays.Il se propose de restructurer l'organisation provinciale (spatiale et économique), faire de la Randstad " une métropole polynucléaire, grandiose et rayonnante ", réguler la croissance urbaine, et conserver le coeur vert.
" Afin que la Randstadt atteigne une position internationale forte, il faut améliorer la qualité de son environnement et limiter la croissance du tout automobile ".
En conséquence, la politique spatiale de la Randstad est basée sur: une extension spatiale stoppée ; une croissance concentrée sur les pourtours de la conurbation formée par Amsterdam, La Haye, Rotterdam et Utrecht ; des liens renforcés avec la structure régionale existante en matière d'espace et d'infrastructure. Cela exclut une politique de développement radial, que ce soit vers l'extérieur ou vers l'intérieur de la Randstad (le coeur vert). Le projet de loi repose sur une prévision officielle qui table sur une demande estimée à un million de nouveaux logements d'ici l'année 2015. Afin de relever ce défi, la deuxième chambre instaure une politique intitulée BON, où l'Etat travaille en partenariat avec les collectivités locales et les investisseurs privés.
L'État définit les conditions de ces accords en fonction des différents niveaux de l'intervention gouvernementale : les ministères, les provinces et les communes. En outre, l'État finance des travaux supplémentaires d'infrastructures (y compris la décontamination du sol) et subventionne l'habitat social. Dans le cas de Leidsche Rijn, l'Etat financera 30 % du programme global d'habitat. Cependant, les 70 % restants seront construits par des investisseurs privés. Traditionnellement, l'État contrôlait ces politiques de grande ampleur, principalement en subventionnant l'habitat social, ce qui aurait représenté ici 70 % de la totalité de l'opération, assez pour garder un important pouvoir de négociation. Mais aujourd'hui, la situation a changé. Les cinq plus grosses banques néerlandaises jouent les promoteurs. Un investissement d'une telle ampleur est unique en Europe. S'il a été rendu possible aux Pays-Bas, c'est parce que l'implication du politique dans l'ur-banisme y est traditionnellement très forte.

LES PROGRAMMES VINEX

Ce projet prévoit d'ici 2015 la construction d'un million de loge-ments, soit 80 millions de mètres carrés

de surface. Vingt-neuf "sites Vinex" sont répartis dans le pays, choisis et décontaminés par l'Etat. Certains sites ont un enjeu dans un processus de restructuration des régions rurales (Groningen,...). Cependant l'effort se concentre sur la Randstadt, où l'on cherche à constituer une vaste conurbation en anneau autour de son " cœur vert ", rassemblant Amsterdam, la Haye, Rotterdam et Utrecht en une sorte de capitale polynucléaire à l'échelle de l'Europe.
De nombreux projets sont réalisés en cœur de ville, où la fonction d'habitat remplace des fonctions anciennes en partie caduques. Si ces programmes ne sont pas sans défauts, ces requalifications au sein des grandes villes semblent rencontrer une large adhésion. Ainsi à l'ouest d'Amsterdam le réaménagement des silos à grains en logement privés est déjà une réus-site. Une immense pancarte à l'entrée du chantier annonce que tous les appartements ont été vendus (environ 3 millions de francs pour un 120 mètres carrés). A l'est, les anciens entrepôts qui stockaient les produits importés des colonies ont été réorgani-sés sur trois étages où se juxtaposent commerces, bureaux et habitations. Les presqu'îles de Borneo et Sporenburg, qui servaient autrefois d'embarca-dères, ont elles aussi été transformées en quartiers d'habitation. Cet ancien site portuaire, proche du centre, a offert deux mille cinq cents nouveaux ap-partements. L'objectif était de caser un maximum d'habitants dans. un minimum de surface, soit une densité de cent habitants par hectare ! Résultat : pas de commerces, des rues étroites, des jardins sur les toits ou remplacés par des patios. Tout espace superflu est éliminé. L'eau de l'IJssel ou des canaux à l'intérieur des presqu'îles fait partie intégrante de la vie de ses habitants. Un nouveau type de banlieu-sards branchés s'y est installé, profitant du bord de l'eau tout en n'étant qu'à vingt minutes du centre d'Amsterdam.
Mais le plan Vinex prévoit aussi des utilisations beaucoup plus extensives des territoires de la Randstat pour la création de logements. Ainsi les densités prévues sont d'environ 30 logements par hectare, en total désaccord avec la tradition de densité liée au contexte particulier des Pays-Bas, et malgré les aspects néfastes déjà observés de ce type d'urbanisation. Aussi, cet aspect du plan Vinex est beaucoup plus controversé. Les habitants sont las de devoir systématiquement prendre leur voiture pour aller chercher du pain et faire des kilomètres matin et soir pour se rendre au travail. Sans compter qu'aux Pays-Bas, les grands axes routiers sont au bord de la saturation et que le parc automobile devrait passer de cinq millions à huit millions de véhicules d'ici 2015.
Mais les architectes s'interrogent aussi sur le sens de ce développement tentaculaire et expriment leurs doutes par des contreprojets...

Critiques à propos du VINEX

Au delà du suburbain

Les derniers quartiers de logements suburbains VINEX devaient être construits dans des secteurs assez proches des grandes et moyennes villes hollandaises. Ils devaient réduire l'augmentation du trafic routier, ce que espéraient les politiciens des ministères de logement et de l' environnement. Le programme VINEX devait se positionner au-dessus des générations antérieures des programmes de logement des années 70 et 80. Les banlieues VINEX devaient répondre à un nouveau type d'urbanisme.

Cependant, longtemps avant que le premier quartier VINEX ne soit prêt, les commentaires à son sujet se sont présentés assez controversés. On prédisait lors du Volkskrant 1997 que ces quartiers deviendraient les ghettos du future. Un an plus tard, le directeur de l' institut d' Architecture au Pays-Bas écrit dans le livre annuel " l' architecture des Pays-Bas " de 1998-1999 que le programme VINEX peut être comparé aux légères maisons -terrasses des années 60, 70 et 80.

Aujourd'hui, les quartiers VINEX sont presque toujours décrits comme étant monotones et légers. Ils représentent des réalisations ni urbaines, ni suburbaines. Ces programmes de logements répondent à des formes

diverses, non prévues dans les banlieues hollandaises. Les densités d'habitations varient donc énormément. On peut trouver certains quartiers avec 19 résidences à l'hectare et d'autres à 50 résidences à l'hectare. Ce qui crée un certain déséquilibre.

Les banlieues VINEX n'ont pas de petits commerces ni de cafés aux coins des rues : les habitants doivent alors se déplacer assez loin en voiture et fréquenter les grands centres commerciaux. Le système VINEX n'aura donc pas fait baisser l'utilisation de la voiture. Cependant, il ne faut tout de même pas considérer le programme comme étant un véritable fiasco...

La dernière décennie du vingtième siècle est à l' image d' une expansion urbaine satellite drainée par d' innombrables réseaux de communication, avec des modes et des qualités de vie correspondants, soit un modèle propre d' habitants.

L' habitant type de ces nouvelles villes n' est plus dépendant du centre ville historique pour ses loisirs et sa culture. Il vit donc en banlieue, travaille dans un grand groupe d' entreprises situé à trente kilomètres de son domicile, pratique du sport dans un grand complexe, apprécie les nouvelles sorties cinématographiques dans un grand cinéma attenant à un grand centre commercial... Bref, qu' il habite ou non en centre ville, le citadin d' aujourd'hui en Hollande(ou même ailleurs en Europe...) n' a pas peur de se déplacer sur de longues distances pour répondre à ses besoins.

Pour cela, le programme VINEX convient bien à ses situations et contribue à une nouvelle forme d' urbanisme et d' individus...

WEST 8 URBAN DESIGN & LANDSCAPE ARCHITECTURE

Paul POULARD
Christelle BERNARD
Marie-Sabine GOURIOU

Eastern Islands - 4 îles : Bornéo - Java - Sporenburg - KNSM - projet de réhabilitation des anciens docks - début des années 1990 - souci de reconnection du centre ville ancien d'Amsterdam au fleuve IJ par formation d'un «front de mer» - vocation : inverser la situation en replaçant l'IJ au premier plan et corriger la scission provoquée par la voie ferrée et la gare centrale - projet de bureaux abandonné au profit d'une zone d'habitation attractive avec activités culturelles, commerciales, touristiques et bases nautiques. - extension de la ville à l'est : réponse à un besoin lourd de logements - pression urbaine forte - centre ancien saturé

fixation d'une trame globale (source d'homogénéité) intégrant des sous-projets (source de diversité) - spécificité novatrice : définition de la trame urbaine confiée à un paysagiste Adriaan Geuze (agence WEST 8)- réalisation 1996 à 2000 : 2500 habitations sur 23 hectares - une règle d'or imposée par le paysagiste aux 40 architectes : réserver 30 à 50% d'espace vide dans les habitations - Travail sur différentes échelles selon les îles : îles de Java et KNSM : plutôt dédiées au logement collectif - Bornéo et Sporenburg : plutôt au logement individuel - Sur chacune des îles un immeuble sculpture : repère-totem qualifie l'espace urbain - les 4 îles forment un ensemble cohérent à forte identité et tissent parallèlement des liens avec le reste de la ville -

Quelle est leur situation dans la ville et par rapport au centre ? le projet opère-t-il réellement une connection du centre ville ancien et des quatre îles ? Peut-on parler de création d'une nouvelle centralité reproduisant à l'échelle de la ville le processus de conurbation existant à l'échelle du territoire hollandais?

structure des îles : îles longues et étroites comme 4 jetées sur l'IJ (ancienne zone activité portuaire)- constructions en front de mer au ras de l'eau comme des navires à quai - souvent pas de bords de quai , pas de promenade , une relation directe bâti/eau sans intermédiaire , sans transition- omni-présence de l'eau : importance des ponts, canaux, trafic fluvial, ferry sur l'IJ, bateaux de plaisance dans les hangars des habitations- l'eau impose l'ordonnancement du bâti - reprise de l' organisation parcellaire traditionnel du centre ancien- L'eau apporte une respiration, un vide imposé, un horizon ouvert - circulations longitudinales sur chaque île induites par la disposition des bâtiments mitoyens en bande formant un front de façades en alignement régulier sur quai , sur canal ou sur rue - des ponts : circulation transversale entre les îles de Sporenburg et Bornéo -

En quoi le projet doit-il être qualifié d'urbain par opposition au péri urbain ? Est-ce un projet à forte densité ? question débattue sur l'habitiat en Hollande : dense ou pas dense ? - Pourquoi garder l'eau ? pourquoi ne pas faire un seule île des quatre par poldérisation? L'eau génératrice de vide et de respiration remplace-t-elle les espaces publics ouverts dans une situation de forte densité urbaine ?

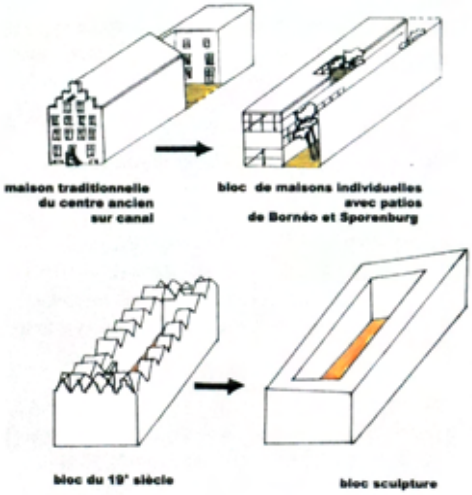
rangs de maisons en zone péri urbaine

alignement hollandais de maisons : traitement traditionnel du logement individuel de forte densité

Bornéo et Sporenburg (profil en travers de l'île) : traitement urbain du logement individuel de forte densité

WEST 8 URBAN DESIGN & LANDSCAPE ARCHITECTURE

Paul POULARD
Christelle BERNARD
Marie-Sabine GOURIOU



structure du bâti

Logements individuels sur Bornéo et Sporenburg : 1850 habitations individuelles, 5 typologies de 3 profondeurs différentes selon la configuration des iles - maisons individuelles de 3 à 4 étages - façades toujours différentes - principe : une maison, un architecte - rythme à la fois régulier et varié des façades mitoyennes accolées - alignées en front de mer (ou en front de rue) - maisons étroites et longues - une pièce par étage

Adriaan Geuze a demandé de réserver 30 à 50 % à l'espace vide dans chaque maison individuelle - réponse : 1850 patios - Lumière du jour pénètre à l'intérieur par ces patios - puits lumière - Pas de jardin - des terrasses sur les toits

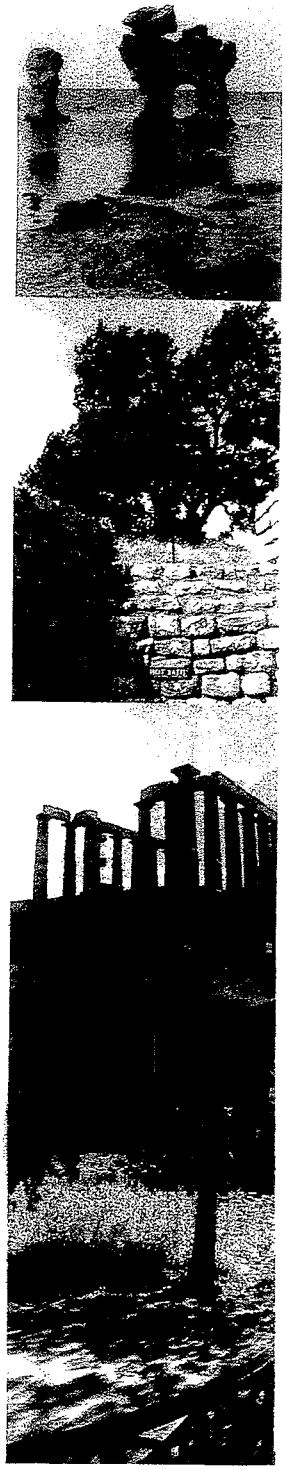
logements collectifs sur Java-Eiland et KNSM - Immeubles d'une dizaine d'étages accolés en front de mer sur l'IJ se referment sur un espace central moins densément construit ponctué d'espaces ouverts- traitement des quais différent que sur Bornéo et Sporenburg- pas de relation directe du bâti et de l'eau - d'un côté la rue opère séparation et transition - de l'autre côté : le port avance ses bras sur l'eau - contrepartie du collectif et de la plus forte densité : à la place des patios , des espaces ouverts publics -promenade plantée au bord de l'IJ-

immeuble sculpture: un par île - repère et totem y compris la nuit (travail précis sur l'éclairage) - *exemple de « the whale»* sur Bornéo Sporenburg- Immeuble bloc en zinc et bois refermant un vide central : cour intérieure avec jardin privé collectif véritable parc planté d'arbres aux allures de jardin public (à la différence des immeubles «scultpure» des autres îles dont les jardins intérieurs sont publics) - forme originale étudiée pour favoriser la pénétration de la lumière en coeur d'îlot- treize étages dominant les constructions basses alentours - 214 logements - parkings sous terrain-

structure de logement individuel (Bornéo - Sporenburg)

Patios avec accès sur voie publique ou canal : espace privé individuel - au coeur ou le long du bâti - différentes typologies- rythme des grilles ou claustrats fermant leur accès - transparence - effet vitrine - profondeur du patio perceptible de la rue - larges fenêtres sans rideaux - part d'intimité offerte à l'espace public - vie des habitants débordant sur l'espace public- patio garage - patio jardin - patio hangar à bateau - à vélo - à chaise longues- sur le toit la terrasse privée , inaccesible au regard curieux - jeu sur les passages et les limites espace extérieur/intérieur, espace public/privé-

Cette part d'intimité offerte au visiteur, au passant survivra-t-elle au succès touristique du lieu, en passe de devenir la mecque du design et de l'architecture contemporaine ?



Landscape Research,
Vol. 33, No. 1, 1–28, February 2008

Routledge
Taylor & Francis Group

The Heritage of the Productive Landscape: Landscape Design for Rural Areas in the Netherlands, 1954–1985

JOKS JANSSEN* & LUUK KNIPPENBERG†
*Netherlands Institute for Spatial Research, The Hague, the Netherlands †Center for International Development Issues, Nijmegen University, the Netherlands

ABSTRACT *In the current debate about the future of the Dutch countryside, more and more attention is drawn to the role of landscape heritage. Spatial designers are asked to translate historic identities into spatial forms in order to bridge the gap between past and future. Special cultural heritage policies are developed to stimulate a shift in design practice and to increase awareness of the value of cultural landscapes. Because interpretation of the rural landscape is often rooted in nostalgia, most conservation efforts are directed at old historical landscapes and rural scenes. But what about modern rural landscapes? How do these landscapes relate to the emerging issue of heritage protection and development? To answer this question the historical significance of these landscapes was examined by analyzing their design in the slipstream of post-war reconstruction. Attention was also given to their possible future in a planning and management context that is increasingly influenced by a public and professional demand for landscape conservation and heritage. We argue that these landscapes are at odds with the values and core convictions of the current heritage policies and merit recognition in their own right.*

KEY WORDS: Landscape architecture, countryside, land consolidation, modernism, heritage

Introduction

> Landscapes of the recent past are, too often, the last considered and the most threatened. (Richard Longstreth, 2004, p. 118)

There is a growing concern in the Netherlands to preserve historical landscape elements and features and to exploit the countryside as landscape, independently of the intentions of its producers. Soil-based agriculture and family-based farming are declining in recent years. Rural regions are looking for new possibilities to develop economically. Supported by governmental policies rural landscape heritage has become the starting point for new concepts in rural development. In 1999 a so-called 'Belvedere Memorandum' was introduced by the national government to stimulate the use of cultural history in spatial planning projects. It was drawn up by four

Correspondence Address: Joks Janssen, Netherlands Institute for Spatial Research, Willem Witsenplein 6, PO Box 30314, GH-2500 The Hague, the Netherlands. Email: janssen@rpb.nl

ISSN 0142-6397 Print/1469-9710 Online/08/010001-28 © 2008 Landscape Research Group Ltd
DOI: 10.1080/01426390701773748

different ministries involved in the future development of the Dutch rural landscape to answer the widely felt need for a past to cherish in a time of rapid change (Nota Belvedere, 1999). The memorandum stated that the conservation and use of cultural heritage would be of prime value for future generations and would add an extra dimension to the existing landscape (Vervloet *et al.*, 2003). Although some spatial and heritage planners emphasize a dynamic and integrated approach with heritage, most government agencies, policy-makers and the broader public still search for a fixed past with authentic originals. For them the Dutch identity is largely rooted in 'a lost world'. The fact that the Belvedere memorandum advocates the idea of special 'Belvedere areas', that is, historically and culturally valuable sites where special attention will be paid to the heritage of landscape, seems to confirm this conviction.

Since the ethics of nature and landscape conservation are founded on firmly held views regarding authenticity, modernist landscape features are not prime targets in these efforts for landscape conservation. Historical and human geographers, conservation planners and architectural historians involved in preservation issues have, up till now, not paid much attention to modern landscapes. And when they did, the essence of the landscape was reduced to a more or less static image. Because of that, most landscape transformations added in the 20th century are valued as a loss of the 'traditional' rural landscape.[1]

Another reason that contributes to the low appreciation of the planned (rural) landscapes of the 20th century, especially those of the post-war period, is the very age of these landscapes. They make many preservationists skeptical about whether they are worthy of protection. More important, however, seems to be current popular taste and aesthetics. As the Dutch countryside is turning into an antidote of the city it is becoming idealized as a resource of landscapes that can be enjoyed and contemplated. This interest in rural landscapes is almost entirely devoted to those landscapes that meet the requirements of the picturesque. It is not strange, therefore, that most rural landscapes, planned, designed and constructed in the post-war period, are neglected by governmental and popular interest, because in the process of their production no aesthetic or symbolic aspects seem to have been taken into account. These landscapes do not accord with the current notions of landscape aesthetics, which are focused on idyllic images of the countryside (Czerniak, 1998; Corner, 2000).

In order to encourage understanding of these modern rural landscapes, we analyzed the social, economic, and cultural conditions in which these landscapes were engineered, exploring the scarce literature on this subject. Although some international studies have dealt with the heritage of modern design in landscape architecture (Treib, 1993, 2002), detailed studies of the relationship between landscape design for rural areas and modernity are rare. Nevertheless, there has been a growing awareness of these themes in recent years, especially in the Netherlands. This has resulted in studies that offer insight into the design considerations of landscape architects involved in land consolidation projects (Vroom, 1992; Warnau, 1993; de Visser, 1997); others paid attention to the general societal processes of countryside transformation (Andela, 2000; Mak, 2000).

Dutch rural landscape design in the post-war period is of international interest, not only because of the unprecedented large-scale reconstruction of the landscape, the planned character of the reconstruction and the (national) level of operation but

also because of the profound collaboration between professionalized landscape design and agricultural land consolidation. Nowhere has the ideology and illusion of shaping the landscape to meet human needs been so powerful and viable as in the Netherlands. Therefore, the Dutch example can exemplify the intricate relationships between Modernist design in theory and practice. We investigated the consequences of Dutch landscape design for countryside areas as part of a larger, more comprehensive societal, economical, and cultural transformation project, loosely defined as 'modernity'. We also examined the concepts and methods applied by the landscape architects involved in the design process of post-war countryside transformation.

The aims of this study were twofold. Starting with the premise that our physical landscape is a fundamental reflection of our culture, the first aim was to explore the social, economic, and cultural conditions in which the Dutch rural landscapes were transformed. An understanding of these conditions provides insight into the specific characteristics and spatial qualities of these landscape designs. The second aim was to draw attention to the complex issue of dealing with the heritage of these landscapes in a context that increasingly encourages awareness of appropriate development of the countryside. This raises questions about the criteria for selecting valuable modern landscapes to preserve.

To elaborate the above, we focused on those areas where land consolidation (in Dutch: *ruilverkaveling*) as a statutory tool was used to reconstruct the countryside as part of an agricultural structural improvement. This tool was introduced in 1954, with the second Land Consolidation Act (the first Act was introduced in 1924) and finally replaced by the Land Development Act in 1985. Following Vitikainen (2004) we defined land consolidation as a large-scale, comprehensive reallocation procedure of a rural area consisting of fragmented agricultural farms. Land consolidation was used as an instrument to abolish fragmentation of agricultural holdings (Figure 1). In the period between 1954 and 1985 land re-allotment was inextricably interwoven with land consolidation.

Radical Changes

Planning the Country

The Netherlands has a long tradition of land development, dike building and land reclamation. The history of water control and land reclamation starts in the Middle Ages when the Dutch started using wind power to drain the land (Van der Ven, 2004). Still famous are the 17th-century reclamation works, such as the Beemster polder, a typically Dutch example of the transformation of a natural landscape into a cultural landscape. In the 19th and 20th century land development increased in scale, from the 1920s onward resulting in the Zuiderzee projects (the Wieringermeer, the Noordoost polder, Eastern and Southern Flevoland). Although it seems logical to interpret post-war land consolidation simply as a continuation of this history, some of its characteristics differ from the century old tradition of land development. For instance, land consolidation for rural areas was not a purely civil engineering and water management project (flood protection), but a complex planning operation in which new guidelines were laid down for rural living and working. Whereas the

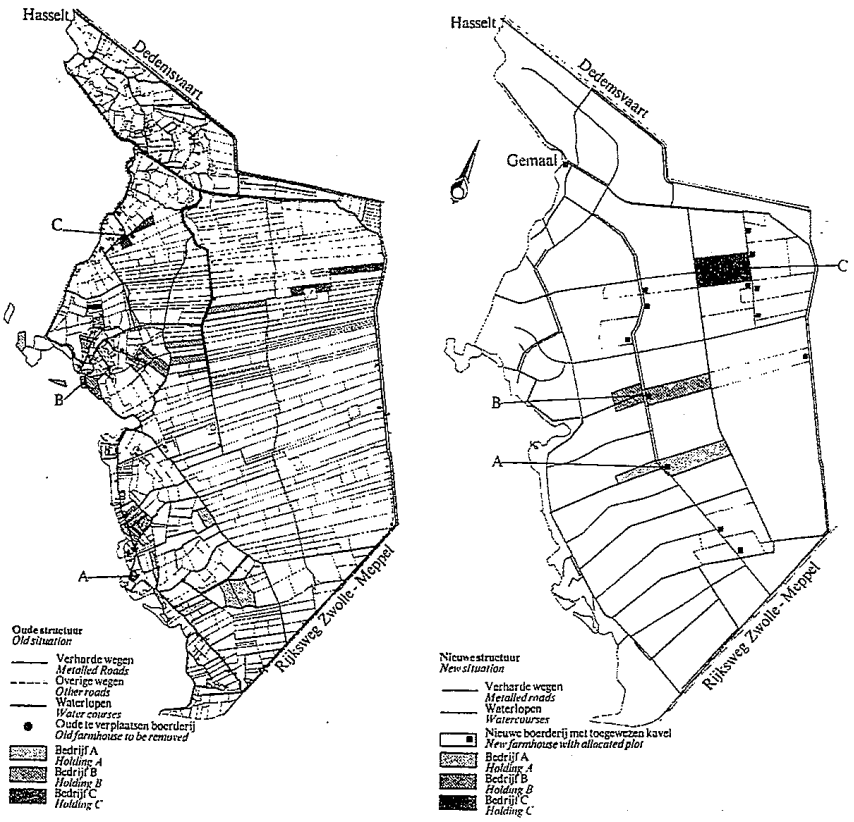


Figure 1. Land consolidation as a tool to abolish fragmented agricultural holdings: old and new structure of the land consolidation area Haerst-Genne (1955). *Source*: Land Consolidation Service, Utrecht.

'traditional' land reclamation projects took place in the lower, western part of the country, the land consolidation of the post-war period had its centre of gravity in the eastern and southern (sandy) parts of the country, not vulnerable to flooding. Land consolidation, therefore, was not an act of creating new land but, instead, modifying the old agricultural landscape. Furthermore, land consolidation was part of a collective, planned and state-led operation, rather than being a product of private entrepreneurship, as was the case with, for instance, the reclamation of the Beemster polder.

After the Second World War agricultural and rural planning became a major political issue in the Netherlands, partly because of the still very vivid memory of the big agricultural crisis in the 1930s, partly because of the remembrance of the acute shortages of food in the last winter of the war. In the post-war period a strong political coalition of Social Democratic and Christian Democratic parties created the basis for strong state regulation of the agricultural sector. The social democrats believed in a thorough reorganization and modernization of the

countryside. The conservative parties also wanted this reorganization, but pleaded for a milder variant, one that preserved the harmonious and communal way of living still dominant in the countryside. Both parties are responsible for the fact that the organization of agriculture, and as a result of that, the agricultural landscape, is a rare example of state regulation.

There is no other European country in which the countryside has been the object of such extreme governmental interference. The government thoroughly reorganized and reshaped the countryside, and thus the agricultural landscape became a 'landscape of intervention' (Lörzing, 1995, 2001). This drive to regulate was linked to an increasing belief in the possibilities of planning. Planning was conceived as state intervention in socio-economic affairs, based on the belief that the state had the duty and the possibilities to reconstruct society and shape its socio-economic future in an ordered and rational way. After the Second World War the act of planning was offered fertile ground. The reconstruction of the Netherlands, severely damaged by the war, required a coordinated and efficient organization, and specific knowledge and prognoses were needed.

It was also a period of great optimism, however, in which new solutions were formulated to end poverty, inequality, and other social ills. A fresh wind of social change ran through the Netherlands. In order to overcome the demolished and damaged state a whole new planning apparatus was established. Planning professionals came up with large-scale and comprehensive plans to sustain the upcoming welfare state. The emphasis on consensus building within the planning bureaucracy led to diverse but firm coalitions between scientists and policy makers, both driven by the dream of a neatly ordered society. There was a firm belief in science as an important and integral part of this new planning conception. It was needed to get a grip on the future.

The influence of science on the regulation of the modernization process became all embracing. It was assumed that science could offer objective knowledge, based on data gathered in fieldwork and statistical analyses, and predict possible future outcomes of certain policy proposals. This belief was motivated and justified within the circles of policy-makers by a range of utopian visions about the future state of society. In the spirit of post-war optimism many politicians were dreaming of a bright new society located in a neatly organized and truly modern landscape. The promise of *tabula rasa* was tempting; the idea that it was possible and desirable to begin from scratch, and build a new society grounded on a new landscape. Post-war society thus "needs to be understood in terms of recovery, growth, and willing ignorance. Radical changes were wrought on the natural landscape as it was engineered for modernity" (Goad, 2002, p. 260).

Modernism and Landscape Architecture

The general theoretical framework that justified the work of ordinary engineers and architects in the slipstream of post-war modernization was laid down in several pre-war CIAM (Congrès International d'Architecture Moderne) congresses. The CIAM philosophy was based on a firm belief in the possibilities offered by technical rationality to serve public interest and general progress. In the first CIAM conference in La Sarraz, Switzerland, a declaration was drawn up stating that

"chaotic division of land, resulting from sales, speculations and inheritances, must be abolished" (Mumford, 2000, p. 25). According to its authors, a more rational, methodical land economy in combination with land redistribution would enable centralized land planning for the common good. This issue received further attention at the Fourth CIAM Congress in 1933, where the reclaiming of the Dutch Wieringermeer (1925–1935) was compared with the drainage of the Pontine Marshes in Italy (Sterling Frost, 1934; Hemel, 1994). J.T.P. Bijhouwer (1898–1974), chairman of the Dutch Society of Garden and Landscape Architects designed the landscape plan for Wieringermeer (Figure 2). He became one of the first Dutch landscape architects associated with the Modern Movement. Bijhouwer emphasized the importance of 'creative work' as a complement of the more traditional act of nature conservation. He, therefore, aimed at a "harmoniously developed, new Dutch cultural landscape" (Bijhouwer, 1933).

At the Fifth CIAM Congress in Paris, a separate session was devoted to rural planning. Le Corbusier, the most prominent of modernist CIAM architects, made his view on countryside development clear in his plans for the 'Radiant farm' (1933/34).[2] In the 1930s, when the Great Depression severely affected the agricultural sector, Le Corbusier observed peasants' leading wretched lives on farms that made them underprivileged in relation to city dwellers. He described most of the French countryside as "infinitely subdivided, incongruously shaped plots of land", "chopped up into tiny holdings" that rendered "the miraculous promise of machinery useless" (Le Corbusier, 1967, p. 322). An aerial photo of the countryside in the Alsace in France illustrated this wasteful and inefficient allotment of the land. It showed the "infinite subdivision of property produced by splitting up family land equally between sons for generation after generation" (Le Corbusier, 1967, p. 149).

According to Le Corbusier, reorganization of the land allocation was needed to adapt the landscape to modern mechanized agricultural systems. The ideal situation would be to redistribute the land, and concentrate the scattered plots of land belonging to a farm family into one single block of arable land on which the farmhouse, as vital nexus of the farm and eye of the estate, could look out. Formal order and rational efficiency were two complementary goals that had to be balanced in a comprehensive plan for farms and villages in order to facilitate large-scale production. He wanted to replace the traditional rural landscape by a complete new landscape that, by means of its shape and organization, would resolve, once and for all, the social, economic, and physical problems of the existing countryside. A radical break with the past thus also meant a radical break with the physical structures of the past.

These ideas profoundly shaped the discipline of landscape architecture in the Netherlands, where modernism already was deeply encroached in architecture and urban planning. Before, during and after the war, landscape architects hooked on to the modernist representatives in architecture and urban planning. For instance, the famous landscape architect Mien Ruys and W. C. J. de Boer joined the '8 en Opbouw' team that designed the Nagele village in the Noordoostpolder. And Hans Warnau, a passionate follower of the Modern Movement, worked in close cooperation with Cornelis van Eesteren on the introduction and extension of green zones in the western suburbs of Amsterdam.[3] The institutionalization and emancipation of landscape architecture and the massive application of the ideas of the Modern Movement went hand in hand in the post-war years (Van Buuren, 2000).

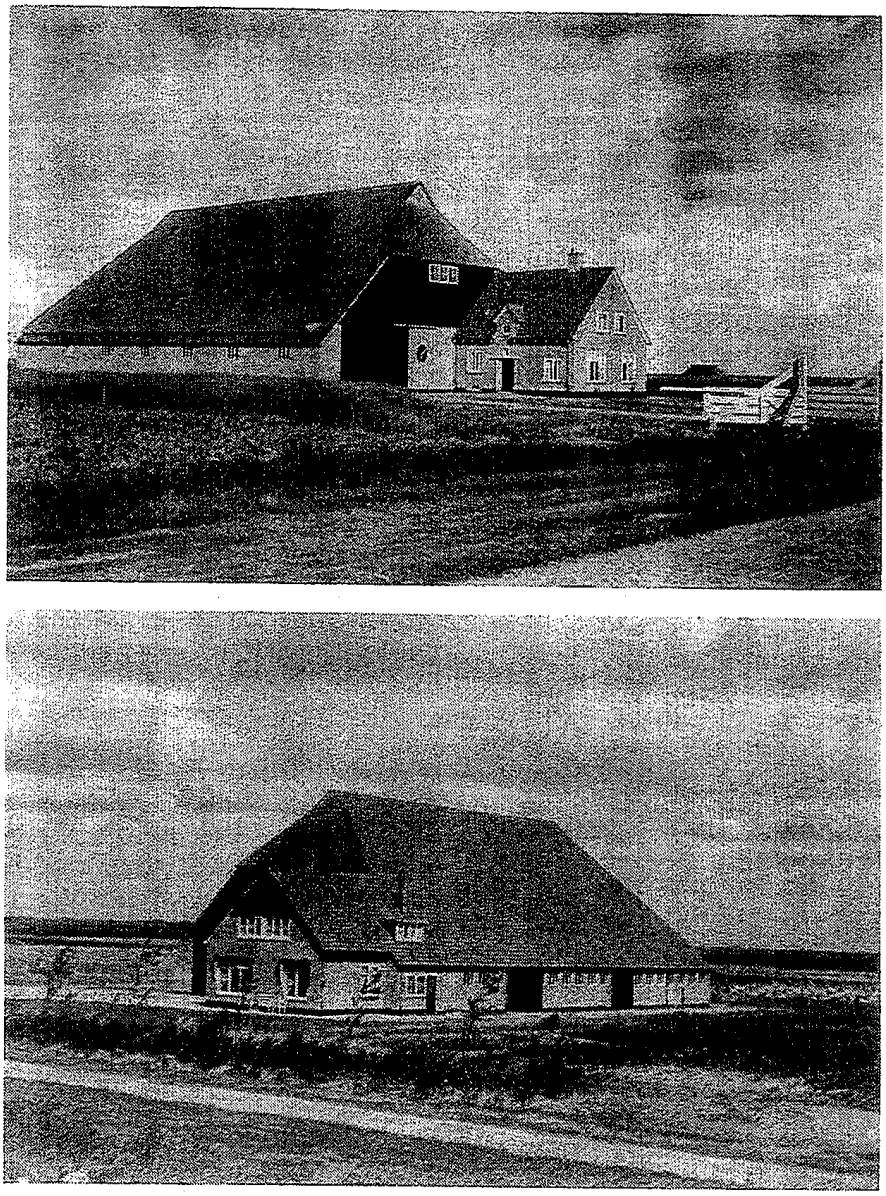


Figure 2. New farms in the Wieringermeer as part of a new polder scheme. *Source*: Limperg and van Gelderen, *Boerderijen* (Amsterdam, 1938).

Whereas in the pre-war period their efforts in modernism were relatively modest, in the post-war period landscape architects used modernism to claim a position in society, and to link up with the disciplines of architecture and urban design. The idiom used in landscape architecture in the 1950s can be considered an offshoot of the pre-war form of modernism. But post-war landscape architecture also added new

elements and features. A new, more tempered version of modernism originated. The main differences with the pre-war period were that the modernist ideas were put into practice, and that this was done without much reference to the ideological underpinnings of the inter-war avant-garde. As the welfare state expanded, modernism ceased to be the ideology of a small elite. Rather, it became fashionable and part of a broadly shared vision on societal progress.

It was also a period in which Dutch landscape architecture developed its own typical qualities and became known for its particular approach in dealing with landscape. In the pre-war period, this had not been the case. Dutch landscape architecture mainly dealt with small and private assignments, such as gardens and public parks, laid out according to French, English, or German examples. Landscape architecture was a largely isolated, traditional, and craftsman-like discipline, firmly rooted in horticulture. After the war, however, it quickly became a functional and pragmatic discipline. Designing landscapes was no longer a purely aesthetic act, motivated by artistic feelings. It became the functional translation of programmatic needs, scientifically underpinned. In the same way as the emergence of large-scale housing projects caused a shift towards large-scale urban planning, landscape architecture changed from small-scale garden and park design to more comprehensive landscape planning. As a consequence of the growing government interference with the reconstruction of the countryside, landscape planning also "became much less dependent on well-off private clients but were increasingly commissioned by local governments" (Vroom, 1992, p. 39).

Productivism

In the period immediately after the war, the University of Wageningen (in Dutch, *Landbouw Hogeschool*) was the only national university that offered a complete program in landscape architecture and planning (Van Dooren, 2003).[4] After their education, most landscape architects worked for governmental agencies. The Landscape Department of the National Forest Service was the main employer for landscape architects involved in the transformation of the Dutch countryside. The landscape architects working at this Department made numerous landscape plans for land consolidation and promoted the regional use of their design knowledge. Design of countryside areas was a public matter commissioned by public bodies. Ideas and concepts developed in Wageningen quickly reached practising professionals working at in-house design studios, and vice versa.

Dutch landscape designers were educated to translate the modernist philosophy into their design practice. The theories and methods of modernist art and architecture became their references. From architecture, they borrowed the concern for space and volume, and the rejection of symmetry, classical axis, and historical styles. They formulated a functionalist and straightforward approach, characterized by disapproval of a suggestive, mysterious, and illusionary romantic design. Their aesthetic vision on the landscape was based on functional and rational conceptions of space. The landscape had to reflect the conditions created by industrial society, the functional physical possibilities of the site, and the specifications of the program. Intuitive and external looks in design practice had to be avoided. To meet these requirements, they came up with the idea of basing landscape design on the structure

of the soil. Soil maps became standard tools in the process of landscape design. In this way, landscape designers could avoid the aesthetic arbitrariness of stylistic and formal approaches of their romantic predecessors. Their aim was to build a regionally differentiated Dutch landscape rather than an exotic one, using native flowers and plants.

The post-war landscape architects wanted to design readable landscapes. A person should be able to see in a glance how things were put together, and how they worked. Some landscape architects were inspired by the organization and functional layout of modern farmsteads (Figure 3). Bijhouwer, the first professor of landscape architecture at Wageningen University, for example, often referred to farmsteads to show that the position of buildings, storage yards, and wheel tracks could reveal the functional organization of the agricultural industry (Bijhouwer, 1938, 1943, 1955). For modernist landscape designers, readability was closely related to beauty. The poetry of a design was often hidden in the functionality of the spatial composition.

The underlying concept of landscape that was used by most of the designers was a productive one. In order to make a contribution to a civilized and harmonious countryside, landscape was not purely to look at but an environment to live in and to actively experience with all human senses, as Mien Ruys put it (Ruys, 1993). In her interpretation and analysis of the park scheme for the Amsterdam Bos (1929–1950), designed by Cornelis van Eesteren and Jacoba Mulder, art historian Anne Berrizbeita takes it further and notes that a program of 'productivism' was adopted, "proposing landscape architectural design as a *technique* rather than as inspired aesthetic creation" (Berrizbeita, 1999, p. 188).

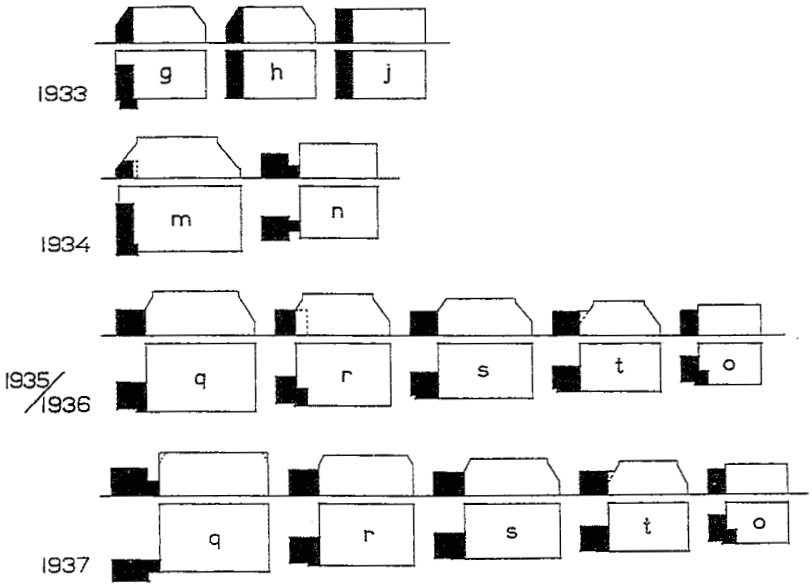


Figure 3. Rational scheme of farm holdings in the Wieringermeer. *Source*: Limperg and van Gelderen, *Boerderijen* (Amsterdam, 1938).

This notion of productivism became a central theme in post-war landscape architecture in the Netherlands.

The shift from the idea of landscape as an aestheticized composition towards a more process-oriented approach marked the beginning of an important period for Dutch landscape architecture. At the same time, however, post-war landscape designs cannot be understood without considering the aesthetic motivation behind the advocated functional modernization. Pictorial and expressive motives were frequently used as long as they did not interfere with a modern harmony of technique and function. For landscape architects it was not simply a question of efficiency but also of an attractive and livable new landscape.

Agricultural Transformation

Land Consolidation as Prime Mover

The need for agricultural development was great after the war, in order to feed the quickly growing population, and to finance, through export profits, the recovery of the country and its industry. Post-war agricultural policy can be described as a policy aimed at lowering the cost of agricultural products and increasing the agricultural productivity by means of expansion, intensification, and mechanization. Food production was the overriding aim of this agricultural policy developed by Sicco Mansholt, the socialist minister of Agriculture.[5] To meet the goal of restoring the national food supply agriculture had to become a strong and resilient economic sector. According to Mansholt the agricultural sector needed restructuring to meet the international competition. This could be done by means of low food prices (Van den Brink, 1990).

An important facet in the achievement of these objectives was the implementation of the so-called 'agricultural structure policy', aimed at improving the agricultural structure of underdeveloped regions with large numbers of small farmers (Herweijer, 1956). The agricultural structure policy made it possible to deeply influence the agricultural structure. This was done using a number of measures. The first priority was augmentation of efficiency in the sector, in order to bring down the production costs. However, the physical situation of many agricultural areas, especially those on sandy soils, was unsuited for increases in efficiency. The main obstacles were poor parcel allotment, unfavorable location, farm size, water management, and land access. Therefore, the focus in the structural policy shifted, almost entirely, to the domain of land consolidation.

The objective of land consolidation was "the improvement of [farming] conditions, promoting the further development of the farms into rational production units" (Herweijer, 1969, p. 24). The agricultural engineering machinery, which was to combat the 'evil of fragmentation' of the countryside, targeted the physical limitations of the traditional rural landscape, which offered insufficient opportunities for viable farming. Increased concentration of capital, land, and labor were paramount in this operation. New legislation in 1954 made a reordering of the entire physical structure of large agricultural areas possible (Figure 4).

Pre-war land regulations, on the other hand, made possible by the Land Consolidation Act of 1924, were primarily aimed at swapping small lots of land

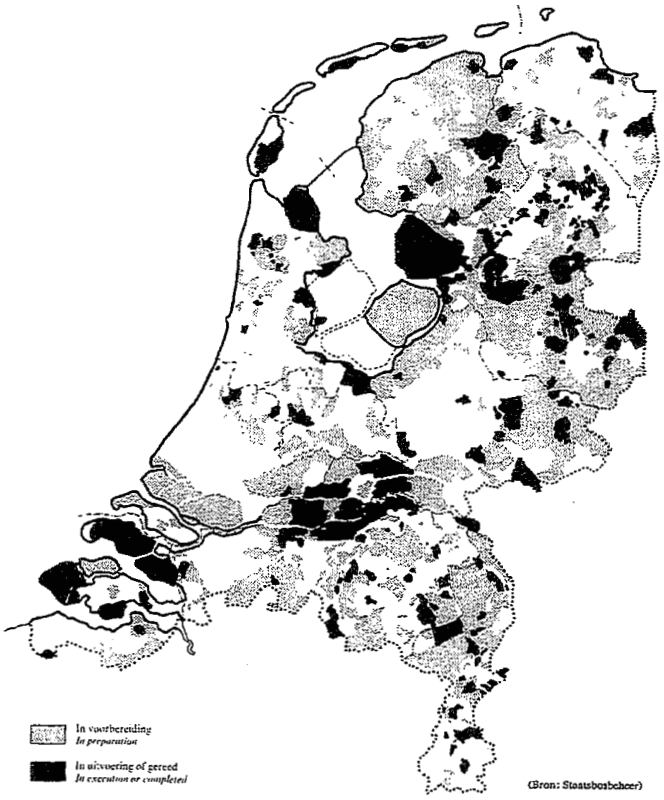


Figure 4. Number of Landscape Plans on 1 October 1961. *Source*: National Forest Service, Utrecht.

between neighboring farmers. Radical changes in ownership and parcel allotment structure were not intended. When it became clear that voluntary measures were ineffective to achieve integral improvement in the agricultural structure, new statutory legislation was developed. After 1954, parcels could be merged and re-apportioned, new roads constructed, farms relocated, and new farms built. These planned and technical interventions transformed the landscape into a *planed* surface, masterminded and controlled by scientifically trained engineers. This resulted in a thorough reconstruction of the agricultural sector. The sector became more and more dominated by large farms, organized along industrial lines, and located in a landscape itself characterized by a huge expansion in scale of its structures and patterns.

It can be argued that the productive use of the agricultural landscape acquired a rational and technological character as a result of conscious government policy based on the idea of a society that could be planned. At first, the intention of the government was more 'modest', aimed simply at the development, rationalization, and modernization of agricultural production. Later, not only agriculture, but also the entire countryside became the object of that transformation project. This

complete transformation of the countryside and its landscape, based on tidiness, openness, rationalization, and strict control of water and nature, was one of the key elements underlying the agricultural boom in the Netherlands in the second half of the 20th century, a boom that made the Netherlands one of the leading agricultural countries in the world.

The involvement of landscape architects in this agricultural operation was organized by way of an obligatory landscape plan (Figure 5). Ideas about drawing up landscape plans had already been formulated in the 1930s when the first land consolidation projects, both on the existing land as well as in the layout of polders, were executed. Planners like D.F. Hudig, who issued an influential report in 1928 on 'The Future Landscape of the Zuiderzee Polders', biologists like Jac. P. Thijsse and nature conservationists like Tienhoven and Weevers, called up for a protection of characteristic landscape elements (Woudstra, 1997). In the years during and after the war, however, the nature conservation movement went through a changeover. Both the nature conservation movement and the Netherlands Institute for Housing and Town Planning (NIVS) argued for the construction of new landscapes as a cultural act, an integral design project, in which the visual aspect deserved to play an important role in the planning process from the very start, alongside more technical and economic considerations.

R. J. Benthem, a geodesist working at the central organization for land reclamation, for instance, pleaded for coupling of land consolidation projects to nature and landscape planning. Benthem, who later on became head of the Landscape Department of the National Forest Service, argued that landscape architecture presupposed creative action. In reality, however, it was more like a balancing act between conservation and creation. On the one hand, landscape designers were forced to go along with the proposals made by civil and agricultural engineers, who weren't concerned about the value and quality of the traditional rural landscape; on the other hand, they often needed those same engineers to add new elements and qualities to the existing landscape.

Because most landscape architects viewed the landscape as a cultural phenomenon that had to adapt to economic, physical, and social circumstances in a continuous process of change, they were not dismissive of the renewals desired by the agricultural sector (Andela, 2000, p. 240). And as landscape architects were eager to

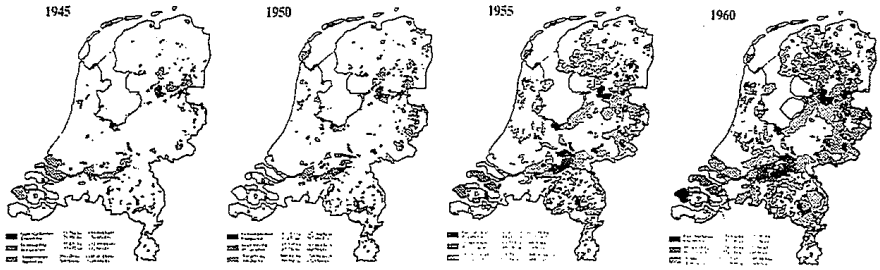


Figure 5. Land consolidation schemes in the Netherlands: situation of blocks, completed, in execution and applied for in the years 1945, 1950, 1955, 1960. *Source*: Land Consolidation Service, Utrecht.

develop their practice in rural areas, their task slowly changed from the mere 'dressing' of landscapes towards a more comprehensive landscape construction.

Designing Modern Landscapes

The first landscape plans for rural redevelopment areas with their majestic tree-lined farm roads and straight drainage canals can be characterized as straightforward and no nonsense. Of primary importance for these first landscape plans was the approach developed during the reconstruction of the isle of Walcheren (Figure 6). The Allied Forces who attempted to drive out the Germans at the end of the Second World War inundated this island, located in the province of Zeeland. Before the inundation, the isle consisted of a labyrinthine small-scale landscape with many hedgerows and groves accompanied by unpaved roads. The national government ordered a total reconstruction of the island, integrating agricultural issues with those of recreation and nature preservation. Farm relocation (many farmers moved to the newly reclaimed Noordoostpolder) and reorganization (enlargement of farms and arable lots) were part of the project.

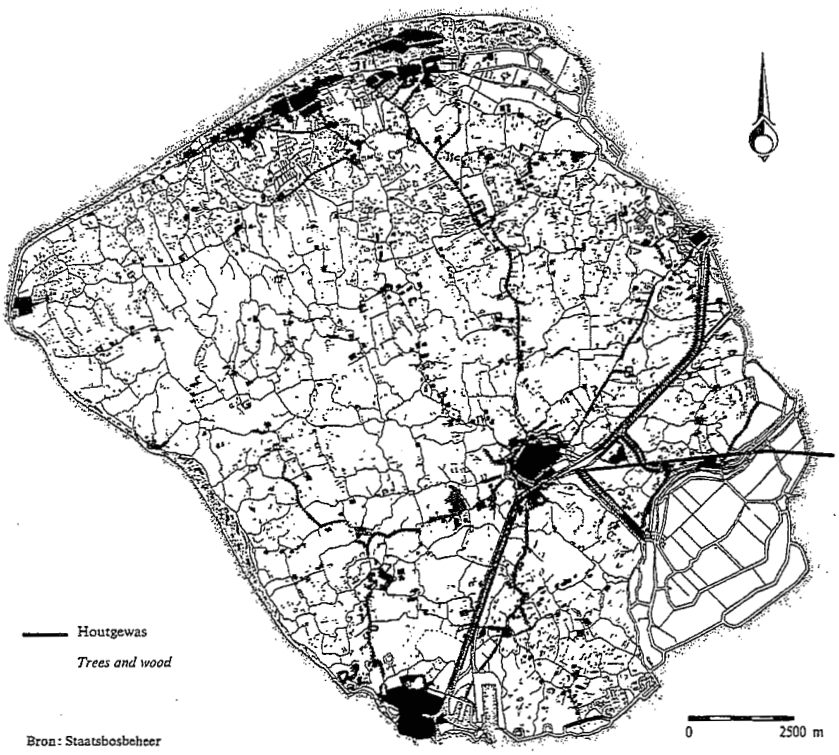


Figure 6. Landscape structure of the isle of Walcheren before land consolidation. *Source*: National Forest Service, Utrecht.

The landscape plan designed by Benthem and Bijhouwer, among others, directly after the war (1947) almost completely reversed this image. The roads were surfaced and firmly planted with trees whereas the hedgerows were thinned out. There was no room for new country seats and (road) planting was reduced to the verges at dike bursts and behind the dunes, the places least suitable for modern farming. Trees and shrubs were planted around farm buildings, along roads, and on raised creek beds; most roads in the polder area were left bare. Dense fields became empty and empty roads were transformed into 'green mantels' (Figure 7).

Although the aim of the thinning out of hedgerows had a functional background, that is, agricultural modernization based on large-scale mechanization, the overall plan with its scale-enlargement of the landscape was also the result of aesthetical choice. According to the designers, fewer but firmer plantings could provide a powerful visual effect, enhancing the image of a truly modern landscape.

This approach was subsequently taken over in other landscape plans, for example, in the land consolidation plan of the river area around the Maas and Waal West (1949–1960), designed by Nico de Jonge (1920–1997). De Jonge worked as a

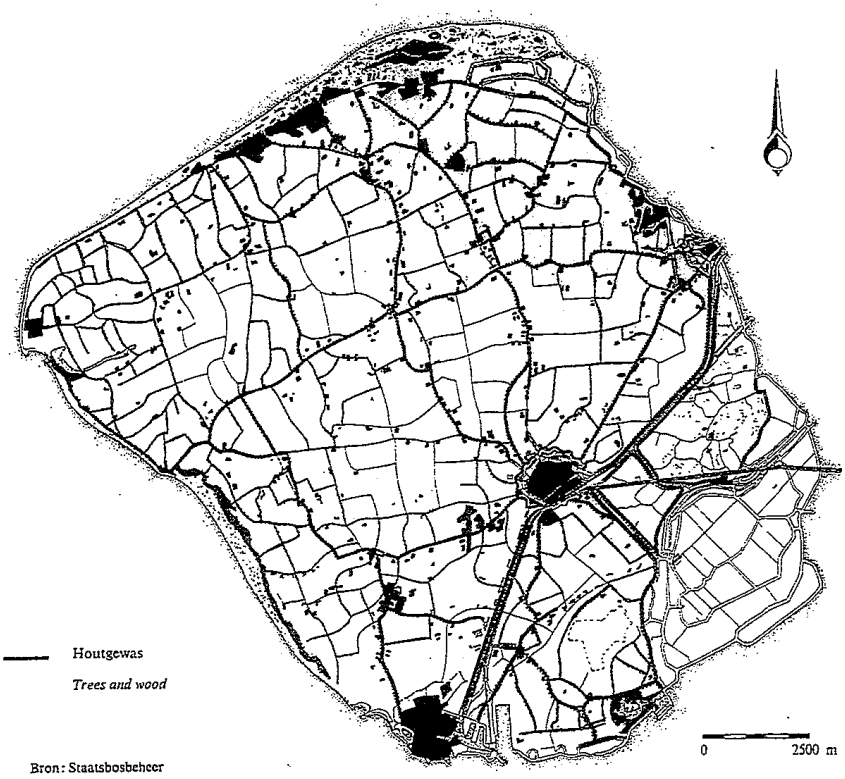


Figure 7. Landscape structure of Walcheren after land consolidation by special act. *Source*: National Forest Service, Utrecht.

landscape architect at the National Forest Service under the supervision of Benthem. He developed a new approach in Dutch landscape design creating large areas of woodland in open polder landscapes, convincingly depicted in his colorful charcoal sketches (Harsema, 1996). The main characteristic of the Maas and Waal plan was the idea of locating farms along a new country road, thereby creating a kind of ribbon development with farm enterprises at regular intervals in the middle of a completely reorganized parcel structure (Figures 8 and 9). The conservation of isolated nature areas went hand in hand with the creation of new, large woodlands for recreational use. This was in line with De Jonge's ideas to identify greenery for urban consumption (Benthem, 1963).

These landscape plans resulted in new large structures, offering huge and open spaces, well suited for modern agricultural production based on mechanization. These vast open spaces not only enabled efficient agricultural production, but they also provided visitors with a sense of beauty and aesthetic pleasure. Landscape architects agreed that these landscapes had at least a few essential elements in common. In order to get a robust structure they needed new plantings, buildings, and large-scale spaces bordered by trees. These were the elements needed to shape, accentuate, strengthen, and maintain the new landscape.

The modern conditions claimed by agriculture, industry, and traffic simply required greater tightness, a more rigid geometrical organization, larger sizes, and bigger scales (Figure 10). This was a very functional set of claims, but not a set that would obstruct the creation of a beautiful landscape. A leaflet published by the Heidemaatschappij, the largest reclamation company in the Netherlands, claimed that the new landscape did not get its due appreciation because modern man was not

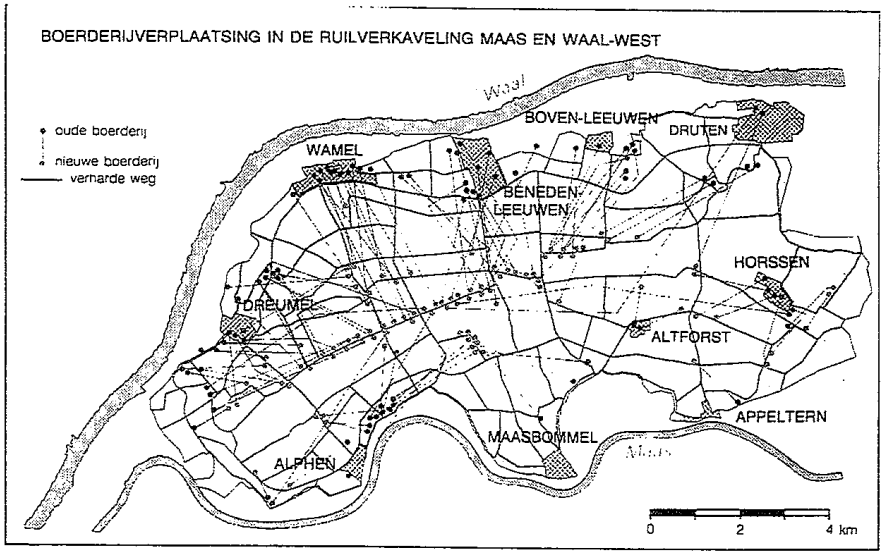


Figure 8. Relocation of farms in the land consolidation area Maas and Waal-West. *Source*: Groeneveld, *Veranderend Nederland. Een halve eeuw ontwikkelingen op het platteland* (Maastricht, 1985).

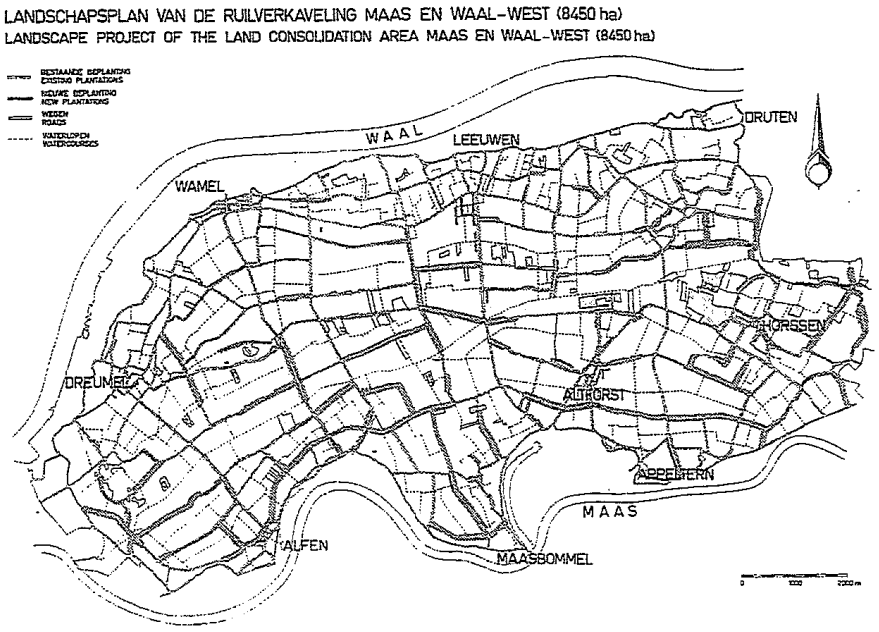


Figure 9. Landscape plan for the land consolidation area Maas and Waal-West. *Source*: Andela, *Kneedbaar landschap, kneedbaar volk* (Bussum, 2000).

yet ready for it (Burger, 1965). Romantic and nostalgic ideas still prevailed in the appreciation of landscape by the city dweller.

In the 1970s, however, a new vision on landscape design was formulated, as a counterpart of urban design, in the governmental memorandum *Visie Landschapsbouw* (Ministerie van Landbouw, 1977). According to this vision, the evolution of the landscape could no longer be left in the hands of landscape itself. The pace of change was so fast that the landscape could no longer adapt to the programmatic requirements without losing ecological stability. The aim of landscape design was now formulated as making a sound landscape, a landscape in which the projected programmatic functions could develop in a sustainable manner. Although scale-enlargement was still perceived as inevitable, a less radical approach was adopted. In the plans of this period (1970 – 1980), new roads and canals were planned in such a way that they didn't intersect with the traditional parcellation, and farm relocation was not as common as in the 1950s and 1960s. In general, a more historical and careful design attitude emerged.

One of the best known examples of this new, more sensible approach is the scheme for land consolidation around the village of Vries (1975), in the province of Drente, by Harry de Vroome, a landscape architect working for the National Forest Service (Blerck, 1987). In contrast with De Jonge's approach, De Vroome closely adhered to the continuity of the existing landscape image on the sandy soils. De Vroome's emphasis on historical continuity, next to functional clarity, originated partly from his contact with Vic Westhoff in the early years of his career (i.e. see Figure 11).

Figure 10. New horticultural centres in the Dutch river area after land consolidation. *Source*: Land Consolidation Service, Utrecht.

Westhoff emphasized the meaning and necessity of nature conservation. The original '*esdorpen*' landscape of Drente consisted of a small-scale mosaic of stream valleys, raised arable fields, small closed villages (*esdorp*), and extensive heath lands. During the 20th century this landscape was drastically altered because of the modernization of agriculture. The heath lands were reclaimed and transformed into woods and arable fields. As a result of the increasing scale-enlargement of agriculture, many trees and hedges were removed, cancelling out the spatial differences between the densely planted stream valley and the surrounding half-open areas.

In the scheme for Vries, De Vroome aimed to restore the relations between the different parts of the landscape. He did this by placing as many plantings as possible at strategic locations on the boundaries and transitions between the various parts of the landscape. In order to enhance the structure of the original topography, he came up with a plan to route and plant new roads and watercourses following the contours of the small-scale landscape. The overall result of these interventions was a new landscape that revealed the contours of the traditional *esdorpen* landscape within the framework of modern agricultural production.

As the industrialization and modernization of agriculture became extremely intensive during the 1970s and 1980s, the varieties in soil conditions, and other conditions, lost their differentiating effect. Parts of agricultural production became almost de-territorialized, thereby disentangling the relationship between farming and the natural environment. The major exponent of this new form of agricultural production was the bio-industry, often located on the poor sandy soils. This period also saw a growing political concern for nature and ecology. From the late 1970s on, this resulted in a fierce battle between nature conservationists and farmers. Both parties claimed their part of the rural environment.

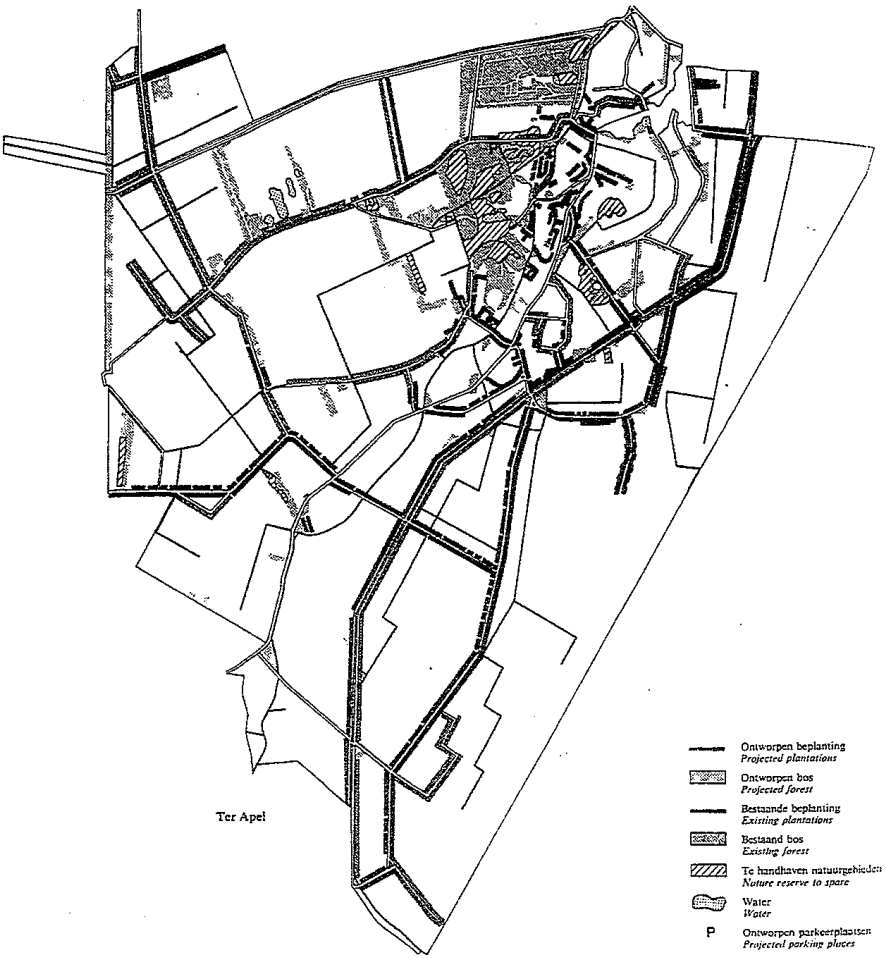


Figure 11. Landscape plan for land consolidation area Slangenborg (Groningen, 1967) by Harry de Vroome. *Source*: Land Consolidation Service, Utrecht.

The landscape, size, form, and structure required by agriculture was no longer compatible with the demands made by nature conservationists. It is not surprising that the foundations for a new strategic concept, which would later become known as the 'shell principle', was formulated in these years. The aim of this principle was to separate permanent functions from more temporal and dynamic functions, in order to disentangle conflicting interests. It also incorporated ecological, functional, and productive aspects, thereby giving way to a more balanced concept of landscape design (Blerck, 1999).

A separation between structure and 'infill' made way for a more systematic approach to landscape architecture. In architectural terms, one could say that the landscape structure, for which the government bears responsibility, has a much longer life span than the arable fields and farms assembled within it and must,

therefore, be independent of this 'infill'. The new task of landscape architects was to design a landscape that suited the requirements of agricultural modernization while at the same time strengthening the architectural and ecological structure of the landscape (Sijmons, 1991). Numerous attempts were made to integrate the different interests into a comprehensive landscape plan that also would solve the tension between structure and infill, and between the continuous and the dynamic.

The best-known example of this approach is the Stork Plan for the restoration of river floodplains in The Netherlands, designed in 1985 by a number of landscape architects led by foreman Dirk Sijmons. It was developed for the Dutch river area, and it applied the shell approach on a regional scale. It coupled economically weak functions with economically strong functions. In the flood plains, on the riverside of the dikes, there was room for nature development, whereas 'high-dynamic' land uses such as agriculture could develop in the area behind the main dikes (Bruin *et al.*, 1987). This offensive rather than defensive landscape approach to conservation by creating 'new nature' areas would later on, in the 1990s, lead to the governmental initiative to implement a National Ecological Framework.

Interlude—Landscape as a Form of Organization

The design principles of the modern movement coincided very well with the aims of the agricultural modernization of the Dutch countryside (De Visser, 1997; Van Buuren, 2000; Andela, 2000). The rational and functional aspects of modernist design easily legitimized the no nonsense approach of post-war reconstruction. In the slipstream of this modernization, landscape architecture was given the complex task of composing and designing completely new landscapes. The utilitarian and functional program corresponded with the notions of modernist design and with the character and tradition of the Dutch landscape.

Landscape design at the service of land consolidation in the period between 1954 and 1985 can be characterized as a constant search for a viable and simultaneously flexible framework tuned to agricultural demands and suited for variable use. Despite the fact that the public willingness to accept modernist landscape design weakened by 1970 in contrast with 1950 because of environmental protest, it can nevertheless be argued that modernist principles were leading in Dutch landscape design up till the 1980s. Although the landscape plans were adjusted to the various needs, contexts, and attitudes of the people and places involved, common traits can, therefore, be distinguished. The approach adopted by most landscape architects was often a very pragmatic one. Although they were influenced by Modernist theory and design, they could not break radically with the past, in contrast to architects or urban planners. Their work was conditioned by natural elements and by processes that constrained the possibilities of design.

At an early stage, landscape architects developed a functionalist approach closely related to the idea of an evolving 'living landscape' created over time by the agricultural activities of farmers. The landscape was not a picturesque or scenic object to behold, neither a formal composition nor a quantifiable resource, but a productive resource where living conditions had to be improved by enabling agricultural development, with its utilitarian demands (Figure 12). Landscape was simply a form of organization. This, however, does not mean that the pure

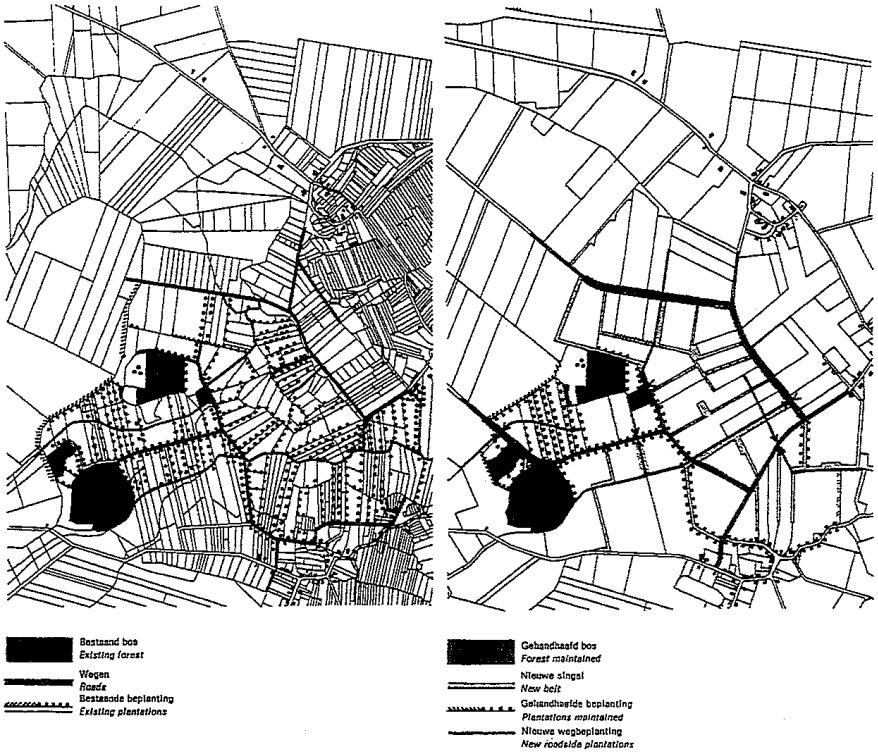


Figure 12. The spatial effects of landscape planning: landscape structure before and after land consolidation. *Source*: National Forest Service, Utrecht.

expression of modernist aesthetic was leading in designing the rural landscape. Rather, a moderate form of modernist aesthetic was developed emphasizing harmony and local characteristics.

In the 1950s, pragmatic design concepts of landscape architecture were applied in the composition of landscape plans. Most landscape architects at work in that period were not academically educated. Many were self-made professionals. They developed their designs on the basis of fieldwork, analysis of historical maps, practical knowledge of the local nature and wildlife conditions, and good intuition. Most plans were determined by the particulars of site and program.

With the development of planning research and education in the 1960s, this approach was theoretically elaborated into more systematic and scientific directions by researchers and practitioners at the landscape architectural department of the Agricultural University of Wageningen. Attempts were made to give landscape plans a more scientific basis by conducting extensive historical, ecological, and recreational surveys. This shift in approach was reflected in the subsequent landscape plans. In contradiction to the first post-war plans, which can be interpreted as clear expressions of the local characteristics of the soil, morphology, and historical patterns of occupation, the landscape plans developed in the 1970s became more and more the outcome of a varied and complex set of factors. Because of the growing

claims of interests other than agricultural programs, such as recreational facilities, nature areas, and the conservation of historic sites, landscape plans became the expression of the balance of forces guided by the civil servants of the spatial planning apparatus (Figure 13).

In the mid-1980s, the functionalist approach reached maturity with the formulation of the shell principle, a sound co-production of academic reflection and practical design effort. The emergence of this concept also marked the end of a period. Agricultural optimalization was no longer a prime objective in rural planning. As a consequence, the traditional form of land consolidation was practised less and less frequently. In 1985, at last, a new Land Development Act came into effect, giving the possibility to expropriate large tracts of land for non-agricultural uses. Simultaneously, rural landscape design ceased to be a public matter done by landscape architects, who worked closely together with agricultural engineers and nature conservationists. As a result of the decollectivization of public bodies and the privatization and liberalization of collective services from the mid-1980s onwards, a decisive break was forced.

The role of the national government as a prime mover behind the reconstruction of rural areas collapsed. Although the Ministry of Agriculture remained a primary financial source and investor in rural areas, physical changes became much more diverse and small-scale in character because they were initiated and managed by lower government agencies, civil society organizations, and individuals.

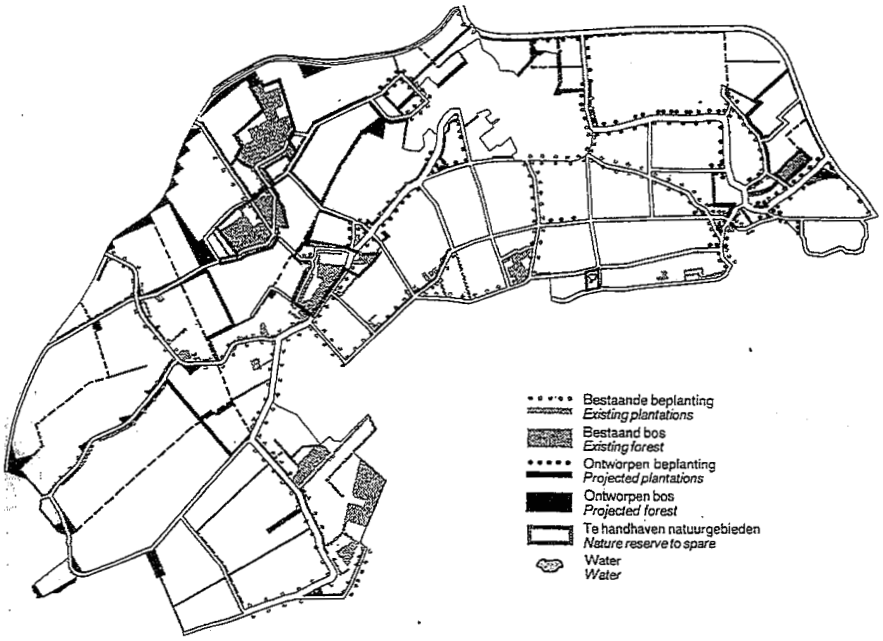


Figure 13. Nature conservation as part of landscape planning for land consolidation: designation of nature reserves to spare for the land consolidation scheme Dwingeloo-Smalbroek. *Source*: Land Consolidation Service, Utrecht.

Henceforward, commissions for landscape plans were 'outsourced' and relocated to private landscape architectural firms. For their part, landscape architects working in these private firms no longer felt a compulsion to solely respond to social demands. Rather, they more and more sought to accommodate commercial demands. They familiarized themselves with the privatization of society and used economic preconditions as generators for the innovation of concepts, methods, and use of materials (Ibelings, 2000).

These changes coincided with the collapse of the ideologies underlying the comprehensive, rational, and technocratic planning approach characteristic of post-war physical planning. The modernist concept of rationalized spatial planning, partly embodied in the major restructuring of the rural environment, came under increasing societal pressure. A whole range of new design approaches emerged, ranging from post-romantic to post-geometric (Lörzing, 1992). Parallel to this shift was a tendency to focus on projects rather than on comprehensive plans and on local problems rather than on visionary frameworks.

Preserving the Modern Rural Landscape?

Making the Recent Past Legible

The post-world war rural landscapes in the Netherlands are far from 'historic', because they still serve as the main agricultural production settings. At the same time, however, the aforementioned shift in planning policies and countryside development indicates that the period of large-scale landscape design for rural areas based on optimizing agricultural production has passed. The current design practice is sufficiently different from the one common in the first post-war decades to allow the landscapes produced in that period to be regarded as part of the past. We now have sufficient perspective on post-war rural landscapes to develop an adequate historical understanding. In fact, one could say that these landscapes have become part of a 'pre-modern' past themselves, a *lost world* of outmoded ideals. Whereas in the post-war decades, landscape architectural design for the Dutch countryside developed against the background of a 'productivist' phase in agriculture, current countryside development is post-productive.

It seems paradoxical, however, to require preservation of some of these landscapes. Complete conservation of landscape is hardly possible because of the inseparability of its formal, functional, and constructive dimensions—landscape is at the same time interior and exterior—and a conceptual paradox is created when opting for conservation of these post-war rural landscapes. When finally preserved and part of a culture of heritage, these landscapes will cease to be modern, because time, and thereby change, will be frozen (Lewi, 2002, p. 354). This poses the question whether it is really necessary to preserve early expressions of (post-war) modernism in the landscape, or if their disappearance is subsistent to the idea of modernism. If the ideas and concepts used by landscape architects involved in post-war land consolidation are transferred to our actual situation, they certainly don't justify any attempt at preservation. Their search for a truly modern landscape continually adapting to agricultural change is at odds with the need to preserve certain landscape features, let alone restore their former presence.

If anything can be learned from the recent history of landscape design, however, it is that the idea of *tabula rasa*, to begin from scratch, as advocated by the Modernist Movement, runs counter to some of our basic human needs (Heynen, 1998). A meaningful landscape has to have a meaningful connection, socially, economically, and ecologically, with previous landscape structures. It must, in other words, uphold a meaningful relation with the past. In the words of Richard Longstreth, "History is a continuum and the recent past must be seen as part of an ongoing series of events, no matter how different they appear or in fact may be from those of previous eras" (Longstreth, 1995, p. 2). Therefore, no period, old or new, should be excluded from this continuum (Antrop, 2005). This is a matter of continuity and of wholeness. One of the most challenging tasks for landscape planning is to shape future landscapes that retain appropriate and rich links with the past, both distant and recent. According to Fairclough (2004), "landscape management and protection ought perhaps no longer to regard recent changes (30 – 50 years) as only negative, as purely a matter of loss, but should place recent changes in the context of long-term historic change".

This reasoning is valid for modernist landscapes; even the most production-oriented ones (Figure 14). These landscapes are an important part of our recent history and an excellent example of the tradition of Dutch landscape transformation; and as such also of the broader Dutch culture, a culture with a long tradition in the field of water and nature management. Modernist landscapes and the ideas that underlie their design are an intrinsic part of the national identity, going back to the Dutch golden age when society subjected nature to the rules of art (De Jong, 2000). Fundamental to the Dutch notion of landscape is the idea that land is not a natural and given fact, but only exists because of continuing human control and intervention. Modern rural landscapes should, therefore, be recognized as valuable. As recognition entails understanding, our knowledge of the history of 20th-century landscape design should in this way be increased.

A related argument has also to do with continuity. Future generations who grow up knowing only a post-modern countryside can learn a great deal from a past that

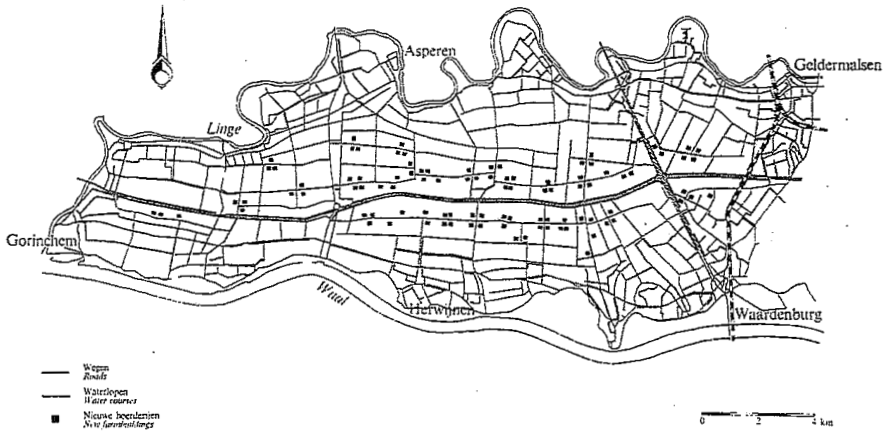


Figure 14. Radical changes: new agrarian structure in the land consolidation area Tielerwaard West. *Source*: Land Consolidation Service, Utrecht.

was focused on production and gaining welfare. This is a strong argument for preserving and sometimes even restoring the inheritance of post-war landscape design. These landscapes reveal an attitude towards modernity that can enhance our awareness of the present-day situation (Bradley *et al.*, 2004). A third argument is that these modern agricultural landscapes are under increasing pressure, because of new rounds of agricultural scale-expansion and land allocation. Although most farms were large enough in the post-war days, nowadays they have to increase in size in order to continue viable farming. Preservationists and resource professionals have often relied on the passing of time to point to the environments worthy of preservation. Under these circumstances, however, with rapidly disappearing landscapes, we cannot afford the luxury of allowing certain periods of time to pass before investigating them.

Historical Value of Post-war Landscape Design

Given that the post-war transformation of the Dutch rural landscape was driven by the need for productivity, it is not strange, as stated earlier, that current heritage policies, which are focused on the rationalities of a consumption-driven economy, do not take account of the inherent qualities of the rural landscapes designed in the wake of land consolidation. As the current renewal of interest in the history of places is the unintentional result of modernizing the landscape, the modern landscape itself seems to be lost. After all, institutionalized forms of conservation can be interpreted as a direct reaction to the threat posed to the pre-modern cultural landscape by post-war modernism. Therefore, the modern landscape is biased. The productive landscape is overlooked because the criteria for preservation are derived from a totally different, more aesthetic notion of 'landscape as scenery'. This is not surprising, because the new agricultural landscapes have lost whatever pastoral quality they once had. But we must bear in mind that these landscapes are a new and modern creation and that they should be viewed in their own terms.

In order to do justice to the specific qualities and characteristics of post-war rural landscapes, the existing heritage policy, as proclaimed in the 'Belvedere memorandum', needs to be revised. First, the Dutch documentation activities on cultural heritage have to widen their scope. A first step is already taken by the newly founded National Service for Archaeology, Cultural Landscape and Built Heritage (RACM). They recently entered a new study field, that is the wartime and post-war built heritage, mainly the post-war housing schemes of the 1940–1965 period (Kuipers, 2002). We would advocate a similar attention for the land consolidation schemes. Second, a different perspective on change and landscape creation than traditional monument-focused heritage and planning methods has to be developed. 'Heritage' in this sense no longer refers exclusively to buildings and monuments, but to entire landscapes as well as to the immaterial world of ideas, experiences and traditions attached to them. This new approach, in which the products of post-war Modernism can be given historical value, is acknowledged in the most recent ICOMOS Charter on the Conservation and Restoration of Cultural Heritage as well as in the European Landscape Convention (Scazzosi, 2004).[6]

On the basis of the findings of this study, a few recommendations can be formulated regarding the assessment and valuing of Dutch Modernist landscape

design for rural areas. Instead of letting landscape aesthetics be the guiding criterion when dealing with the post-war rural landscape, more attention should be paid to the socio-economic history of the landscape and the way in which landscape architects dealt with the changes of agricultural use, thereby mediating modernity in the landscape. A focus on the specific historical processes that shaped these landscapes and the *Leitmotifs* of the designers' involved can give way to a more balanced, consistent, and integral evaluation (Van den Bergh, 2003). It is within the context of post-war modernity that the achievements of landscape architectural design have to be situated, criticized, and evaluated. Preservation, thus, should not be guided by contemporary aesthetic concerns exclusively, but take account of the concepts and ideas of modernity. We should, as Carlson (2002) has convincingly argued, appreciate the new agricultural landscapes first and foremost as *functional* landscapes. By doing so, we avoid an all-too-easy abandonment of these landscapes simply because the landscape architecture seems to be outdated or is not according to our current aesthetic preferences.

Furthermore, a differentiated approach is needed when analyzing these landscapes. The image of land consolidation as a uniform regime, resulting in the same landscapes everywhere, is far too simple. The short survey presented here, for example, shows that the land consolidation projects developed in the 1950s differ significantly from those developed in the 1970s. Whereas the projects of the 1950s can be typified as 'pragmatic' and 'straightforward', those of the 1970s are 'comprehensive' and 'multi-purpose'. The same holds true for the design approaches adopted by the different landscape architects involved in land consolidation. For instance, whereas the approach of De Jonge for the Dutch polder landscapes can be typified as 'monumental' and 'expressive', those of De Vroome for the sandy soils are 'small-scale' and 'organic'. These approaches, ranging from a total transformation of the existing situation to a careful attunement of the landscape plan to historical patterns, merit their own recognition. Furthermore, these differences should be incorporated in the evaluation, as well as their performance in terms of functionality.

The issues surrounding the preservation of post-war rural landscapes are not easy to resolve, given that their appreciation remains troublesome. In order to distinguish between landscapes worthy of preservation and those of an unoriginal character, further research is vital. In the near future it would thus be interesting to look more closely at the heritage of modernist landscape design, not only at its material results but also at the immaterial ideas, concepts, and attitudes involved in making the landscape. From an international perspective the DOCOMO International specialist committee on urbanism and landscape as well as the International Federation of Landscape Architects (IFLA) could be helpful in putting the theme of post-war landscape design on the agenda.[7] From a national perspective both the Service for Archaeology, Cultural Landscape and Built Heritage and the Netherlands Association for Landscape Architecture can support initiatives to explore this new study field. The very proximity of the late 20th-century rural landscape heritage gives us the unique opportunity to actively engage not only with those who live in the landscape, but also with the landscape architects who designed the landscape plans.[8]

Given the changes lying ahead of us, it is now both desirable and possible to conduct a more in-depth evaluation of the landscape design that evolved in the wake of land consolidation. Although the task for the future is not as clear-cut as it was in

the last 50 years, we can still learn important lessons from these landscape designs. In their ability to use the ongoing change to design new and modern landscapes, the post-war generation of landscape architects has shown us the functional, aesthetic, and ecological possibilities of landscape design. As a result, not only the landscape itself, but also the spirit of change, so characteristic of the post-war reconstruction of the Dutch agricultural landscape, should be preserved.

Notes

1 See the work of W.G. Hoskins for a well-known example of this anti-modern attitude in geography. In his seminal book on the making of the English landscape he stated that "the industrial revolution and the creation of parks around the country houses have taken us down to the later years of the nineteenth century. Since that time, and especially since 1914, every single change in the English landscape has either uglified it or destroyed its meaning, or both" (Hoskins, 1969, p. 298). Bender (1993) has sharply commented this view. She has argued that Hoskins's version of history is "the past cut off from the present". This could lead to a situation in which "those in the Heritage trade would claim Hoskins as the intellectual inspiration for their mummification of the countryside" (Bender, 1993, pp. 737–755).

2 Norbert Bézard, a farmer from the Sarthe region in Central France, initiated Le Corbusier's plans for The Radiant Farm and The Radiant Village. Bézard was a syndicalist and had joined the Prélude group in 1933. In that same year he wrote to Le Corbusier asking for a solution to the agricultural and rural problems of France (Bézard, 1934).

3 The famous urban planner Cornelis van Eesteren was chairman of the CIAM from 1930 to 1947. Van Eesteren worked for the Town Planning department of the Municipality of Amsterdam (1929–1959), where he developed the Amsterdam General Extension Plan together with Van Lohuizen. Van Eesteren was also involved in the planning, layout and design of the IJsselmeer polders, one of the highlights of the history of Dutch land reclamation and dike building (Hemel, 1994).

4 In fact the main function of the University of Wageningen in the 1950s and 1960s was to deliver all sorts of agricultural specialists, trained to assist the government in implementing its large-scale agricultural reconstruction program.

5 Sicco Mansholt came from a socialist farmer's family in the Dutch province of Groningen. Prime Minister Schermerhorn asked Mansholt immediately after the war, in June 1945, to take a seat in his cabinet as minister of Agriculture, Fishery and Food distribution. Mansholt remained Minister of Agriculture till 1958. Then he became one of the Commissioners of the newly formed European Commission where he was Commissioner for Agriculture, modernizing and rationalizing European Agriculture. For a short period of time (1972–1973) he also became President of the European Commission. At the end of his career, influenced by the Club of Rome, he radically changed his ideas on agricultural modernization.

6 ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) is a global non-government organization for the conservation and protection of cultural heritage sites. Within ICOMOS an International Scientific Committee on Cultural Landscapes is active. This committee promotes worldwide cooperation in the identification, increased awareness, study, education and training for protection, preservation, restoration, monitoring, and management of cultural landscapes.

7 DOCOMOMO (Documentation and Conservation of Modern Movement), founded in 1990, is an international association that promotes the recording, documentation, preservation and management of the works of the Modern Movement. One of its aims is to explore and develop the knowledge of the Modern Movement. In order to do so, every two years DOCOMOMO organizes an international conference where specialists from all over the world meet and exchange knowledge.

8 In 2005, a private foundation called Stichting Signalen Onderzoek en Ontwerp, organized a conference on the role of Dutch landscape architects in post-war landscape planning. This conference was initiated by Dirk Sijmons, the Dutch National Advisor for Landscape. Some (renowned) landscape architects involved in post-war land consolidation projects were present. Their lively accounts of the practice of landscape architecture during the period of land consolidation deepened the understanding of this unique, dynamic and historical episode in Dutch landscape planning. For a detailed report of this meeting, see [http://www.dutchwatercity.nl/maakbaar/landschap.htm].

References

Andela, G. (2000) *Kneedbaar landschap, kneedbaar volk* (Bussum: Thoth).

Antrop, M. (2005) Why landscapes of the past are important for the future, *Landscape and Urban Planning*, 70, pp. 21–34.

Bender, B. (1993) *Landscape: Politics and Perspectives* (Oxford: Providence).

Benthem, R. J. (1963) Naar een nieuw cultuurlandschap, *Landbouwkundig Tijdschrift*, 75(18), pp. 950–963.

Berrizbeita, A. (1999) The Amsterdam Bos: the modern public park and the construction of collective experience, in: J. Corner (Ed.) *Recovering Landscape. Essays in Contemporary Landscape Architecture*, pp. 187–205 (New York: Chronicle Books).

Bézard, N. (1934) Un plan d'urbanisme rural, *Prélude*, 14(3).

Bijhouwer, J. T. P. (1933) Beplanting in den Wieringermeerpolder, *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw*, 14, pp. 158–160.

Bijhouwer, J. T. P. (1938) Het boerenerf, in: W. van Gelderen (Ed.) *Boerderijen*, pp. 80–85 (Amsterdam: Van Holkema en Warendorf).

Bijhouwer, J. T. P. (1943) *Nederlandse boerenerven* (Amsterdam: Ahrend).

Bijhouwer, J. T. P. (1955) Het landschapsbeeld van de nieuwe polders, *Forum*, 1(2), pp. 9–17.

Blerck, H. J. J. C. M. (1987) *Verzorging van het landschap in Drenthe: opvattingen en werk van H.W. de Vroome* (Wageningen: Rijksinstituut voor Onderzoek in de Bos- en Landschapsbouw).

Blerck, H. (1999) A carnival of landscapes, in: K. Feireiss (Ed.) *Landscape, 9 + 1 Young Dutch Landscape Architects*, pp. 8–17 (Rotterdam: NAI Publishers).

Bradley, A., Buchli, V., Fairclough, G., Hicks, D., Miller, J. & Schofield, J. (2004) *Change and Creation: Historic Landscape Character 1950–2000* (London: English Heritage).

Bruin, D., Sijmons, D., Hamhuis, D., Nieuwenhuize, L. & Vera, F. (1987) *Ooievaar. De toekomst van het rivierengebied* (Arnhem: Stichting Gelderse milieufederatie).

Burger, D. (1965) *Enkele aspecten van de landschapsverzorging bij cultuurtechnische werken* (Arnhem: Koninklijke Nederlandse Heidemaatschappij).

Carlson, A. (2002) *Aesthetics and the Environment. The Appreciation of Nature, Art and Architecture* (London: Routledge).

Corner, J. (2000) Introduction: Recovering Landscape as a Critical Cultural Practice, in: J. Corner (Ed.) *Recovering Landscape. Essays in Contemporary Landscape Architecture*, pp. 1–26 (New York: Chronicle Books).

Czerniak, J. (1998) Challenging the pictorial: recent landscape practice, *Assemblage*, 34, pp. 110–120.

De Jong, E. (2000) *Nature and Art. Dutch Garden and Landscape Architecture, 1650–1740* (Philadelphia: University of Pennsylvania Press).

De Visser, R. (1997) *Een halve eeuw landschapsbouw: het landschap van de landinrichting* (Wageningen: Uitgeverij Blauwdruk).

Fairclough, G. (2004) Making the past legible in future landscape, in: I. de Boer, G. Carsjens & A. van der Valk (Eds) *Multiple Landscape: Merging Past and Present in Landscape Planning. Proceedings* (Wageningen: Wageningen University).

Goad, P. J. (2002) New land, new language: shifting grounds in Australian attitudes to landscape, architecture and modernism, in: M. Treib (Ed.) *The Architecture of Landscape, 1940–1960*, pp. 238–269 (Philadelphia: University of Pennsylvania Press).

Harsema, H. (1996) *The Phenomenon Delta. A Nico de Jonge's Landscape* (Wageningen: Blauwdruk).

Hemel, Z. (1994) *Het landschap van de IJsselmeerpolders : planning, inrichting en vormgeving* (Rotterdam: NAI Uitgevers).

Herweijer, S. (1956) Cultuurtechniek als middel tot welvaartsverhoging van gebieden met een vertraagde ontwikkeling, Cultuurtechniek en samenleving. Extra nummer *Landbouwkundig Tijdschrift*, pp. 414–453.

Herweijer, S. (1969) Structuurbeleid in de landbouw, in: *Cultuurtechnische verhandelingen: bewerking van de voordrachten gehouden in september 1966 op de B-cursus 'Cultuurtechniek'*, pp. 13–28 ('s-Gravenhage: Staatsuitgeverij).

Heynen, H. (1998) Transitoriness of modern architecture, in: A. Cunningham (Ed.) *Modern Movement Heritage*, pp. 29–35 (London: Routledge).

Hoskins, W. G. (1969) *The Making of the English Landscape* (London: Hodder and Stoughton).

© E. Bardes-Pages/Aurif

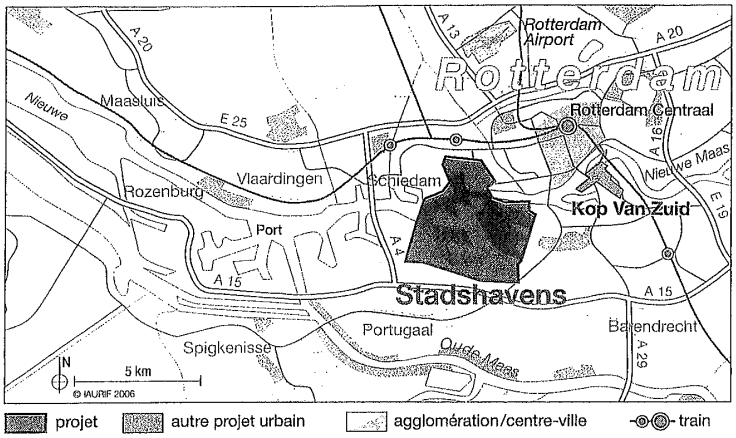
Rotterdam *Ville-Port* : une nouvelle organisation, une nouvelle approche de l'aménagement portuaire

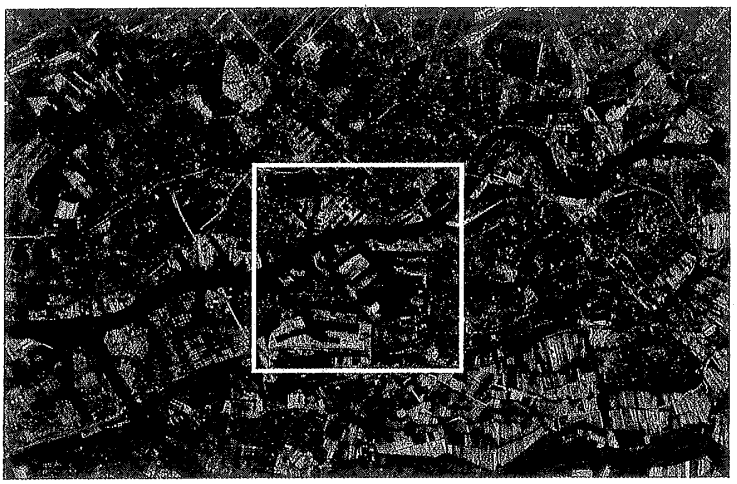
Jaap van der Want[1]
Société d'aménagement Ville-Port, Rotterdam

Premier port d'Europe, Rotterdam est sur le point de s'engager dans un réaménagement de sa zone portuaire au cœur de la ville. Le projet est globalement différent de ceux réalisés, entre les années 1960 et 2000. L'évolution du contexte socio-économique et l'activité du port nécessitent une stratégie d'urbanisme flexible. L'enjeu est de moderniser et de mettre en valeur l'existant au moyen d'une nouvelle organisation associant le port de Rotterdam, récemment privatisé, et la municipalité de Rotterdam.

(1) Chef de projet à la Société d'aménagement Ville-Port de Rotterdam (Ontwikkenlingsmaatschappij Stadshavens Rotterdam N.V.).

Situation du projet *Stadhavens* à Rotterdam





Le secteur de projet est aussi étendu que le centre-ville de Rotterdam.

© Stadshavens Rotterdam

Port actif - *l'activité du port continuera pendant les travaux.*

© Stadshavens Rotterdam

De nouvelles missions, une organisation différente

Des différences notables apparaissent entre les missions confiées à la société de développement Stadshavens ou Cities-Port en anglais par rapport aux projets urbains des années 1970 et 1990 :

- la zone concernée est beaucoup plus étendue que les sites précédents (1 500 ha dont 500 de plans d'eau contre 125 ha à Kop van Zuid)[2] ;
- il ne s'agit pas de friches mais d'une zone active sur le plan économique ;
- les sites inoccupés ou vulnérables aux actes de malveillance sont peu nombreux ;
- la zone reste un lieu d'innovation et d'investissement.

L'aménagement d'une nouvelle plate-forme aval, seconde zone portuaire de Rotterdam (*Maasvlakte* ou MV2), dont 1 000 ha ont été gagnés sur la mer du Nord, le dynamisme économique et la saturation de l'espace urbain vont ouvrir de nouvelles perspectives tant dans la ville que dans le port. La plupart des besoins urbains peut trouver des solutions dans le contexte unique et intéressant des docks. L'économie portuaire existante peut s'intensifier et de nouveaux secteurs d'activité peuvent s'implanter. Le secteur *Rotterdam Ville-Port* peut devenir le trait d'union entre la ville et le port et profiter des avantages spécifiques de ces deux «mondes».

La zone va subir de nombreuses transformations dans les années à venir (liées à des changements dans la logistique du transbordement et des transports, suite à la construction de la plate-forme MV2 et au transfert des activités portuaires en eau profonde). Rotterdam veut s'y préparer, non seulement pour éviter le déclin et les dégradations, mais également pour

(2) Kop van Zuid : projet phare de réaménagement du port intérieur de Rotterdam.

optimiser les atouts et les opportunités de la zone : sa gestion est donc dynamique et anticipe ces évolutions. Dès à présent, la ville se tourne vers l'avenir et étudie les possibilités de réaménagement. Les projets de restructuration à long terme doivent être élaborés le plus rapidement possible, afin d'en optimiser la réalisation le moment venu.

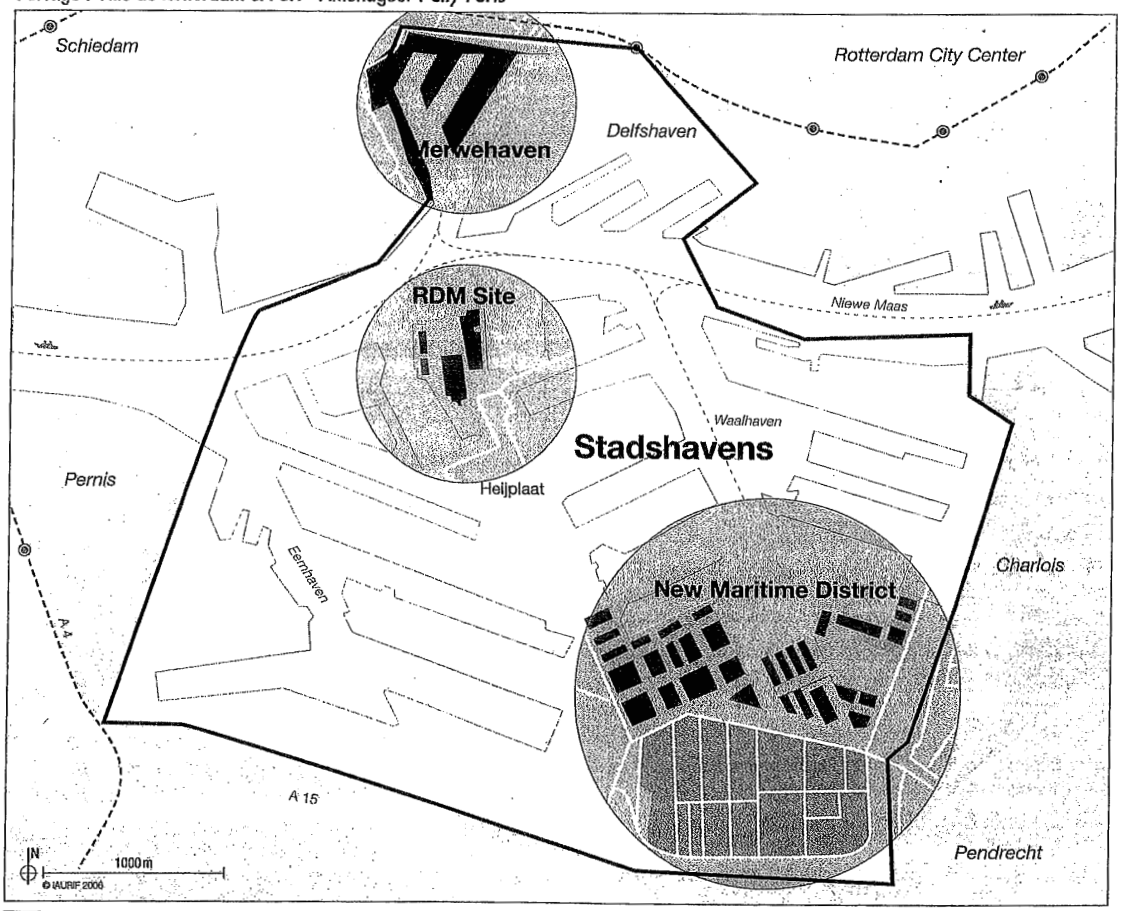
Cette nouvelle mission a été confiée à une structure innovante : Rotterdam Stadshavens N.V., société anonyme d'aménagement du secteur *Ville-Port*. Le port et la municipalité de Rotterdam sont les deux parties prenantes de cet organisme unique en son genre, créé en janvier 2004, date à laquelle le port de Rotterdam est devenu une entreprise de statut privé, propriété de la ville. *Rotterdam Ville-Port* associe les compétences fonctionnelles de la ville et du port et intervient directement sur la zone dans le cadre d'activités d'urbanisme innovantes. De petite taille, la structure est prudente, flexible et se concentre sur l'aménagement. Elle est en relation directe non seulement avec la municipalité, mais aussi avec les autres niveaux institutionnels (province Zuid Holland, région métropolitaine et État). Elle coopère activement avec des entreprises publiques et de futurs investisseurs.

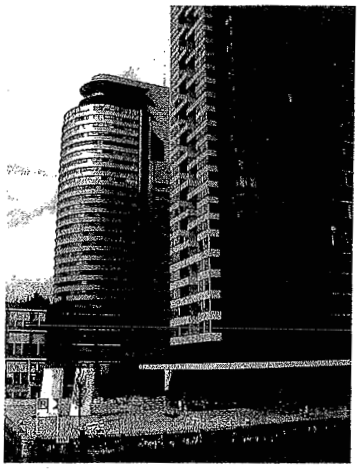
Objectifs et ambitions : l'urbanisme expérimental

La stratégie de *Rotterdam Ville-Port* repose sur différents objectifs :

- création de 10 000 emplois sur les 25 prochaines années. Des études de marché et des analyses économiques indiquent en effet que les 20 000 emplois actuels peuvent croître de 50 % ;
- construction de 15 000 logements, en particulier en bordure du fleuve. Chacun des trois sites a sa propre typologie : frange du centre-ville, cité-jardin, environnement urbain à grande échelle ;

Projet *Stadshavens* (Ville-Port) (2004-2030)
Reconversion portuaire mixte - Surface : 1 500 ha - Objectifs : 15 000 logements, 10 000 emplois prévus
Portage : Ville de Rotterdam & Port - Aménageur : *City-Ports*





Stadshavens *a une approche moins brutale que celle du projet* Kop van Zuid *(1990-2010). Bureaux et logements sur* Wilhelminapier.

© Stadshavens Rotterdam

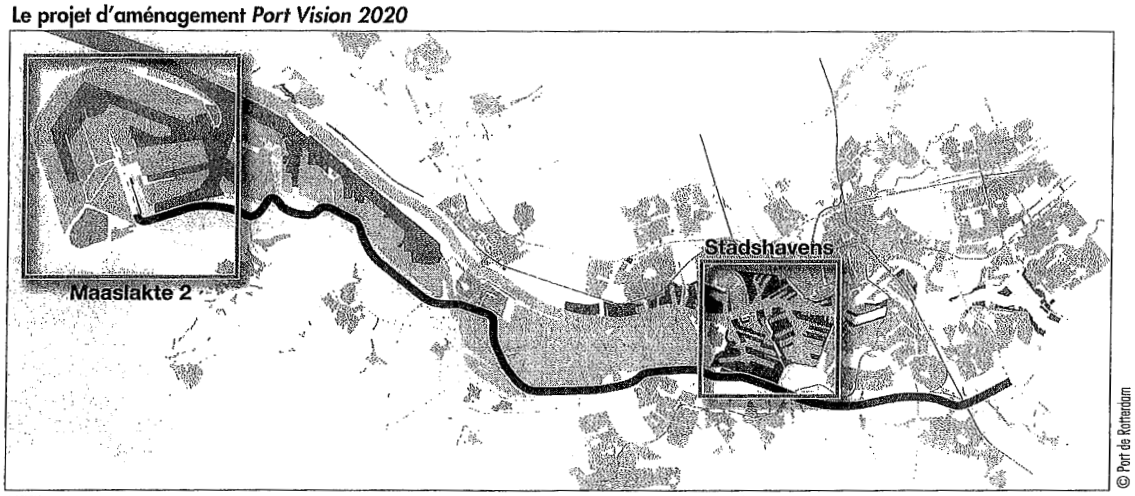
- implantation d'un ou plusieurs pôles d'attractivité, en particulier sur le site des anciens chantiers navals RDM, qui accueille de vastes entrepôts et de grands espaces dégagés au bord de l'eau, et serait ainsi l'emplacement idéal pour un grand évènement telles une foire ou une biennale ;
- amélioration du réseau d'infrastructures de transports de Rotterdam par la construction d'un franchissement supplémentaire du fleuve, afin de décongestionner le périphérique ;
- implantation de nouveaux sites de production. Le nouveau franchissement fluvial et l'aménagement du front d'eau donneront une nouvelle dimension au développement économique de Rotterdam ;
- amélioration de la gestion de l'eau : cette vaste problématique couvre tant le maintien de la qualité de l'eau que la protection des zones inondables et le drainage, ou encore l'intégration qualitative de l'eau dans le paysage urbain et naturel ;
- approche innovante de la ville et de son environnement. La zone se prête bien à des expériences en matière de nouvelles réglementation ;
- test de nouvelles formes de partenariat public-privé. Il sera intéressant de travailler sur le projet et l'aménagement du site avec les entreprises déjà présentes sur place et les nouveaux spéculateurs.

Contrairement aux précédents projets d'aménagement de Rotterdam, il n'est pas question aujourd'hui que les fonctions urbaines supplantent celles du port. On va peu à peu assister à une symbiose entre les différentes activités liées à l'eau (portuaires, nautiques) et les fonctions économiques et urbaines liées à la terre (ateliers, bureaux, logements, équipements, grands évènements). Le port restera à sa place et la ville le rejoindra progressivement. Le processus de reconquête urbaine est comparable à celui d'autres sites de bord du fleuve en Europe, comme les rives de la *Clyde* à Glasgow, *Thames Gateway* à Londres, ou encore les rives de l'IJ à Amsterdam. *Rotterdam Ville-Port* veut offrir des conditions innovantes d'habitat, de travail, d'environnement artistique et culturel. C'est l'occasion rêvée d'une urbanisation expérimentale, un défi pour les pionniers et les créateurs.

Projets pour les dix premières années et au-delà

Pour les dix années à venir, avant l'achèvement de la plate-forme *MV2,* le souci principal des urbanistes pour le projet *Ville-Port* sera de gérer l'exis-

Le projet d'aménagement *Port Vision 2020*



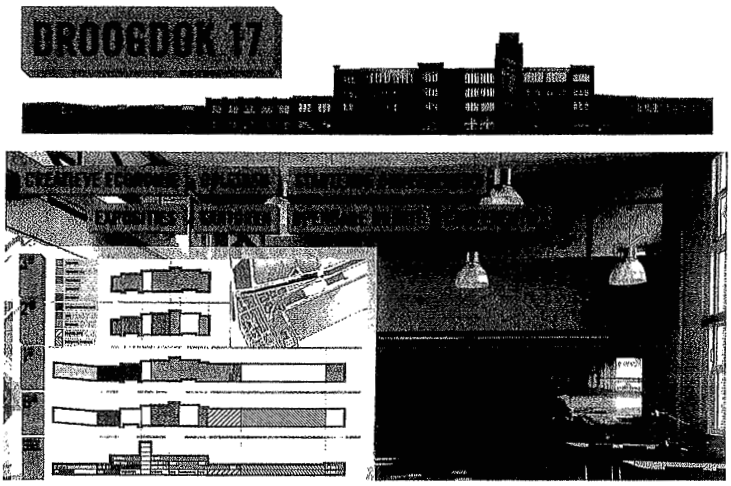
© Port de Rotterdam

aménagement d'une nouvelle zone portuaire *(conteneurs,industries chimiques)* et de zone naturelle et de loisirs

gestion durable des zones industrielles et portuaires

aménagement mixte de l'interface ville-port urbain hors zone d'aménagement portuaire

requalification de l'autoroute A15

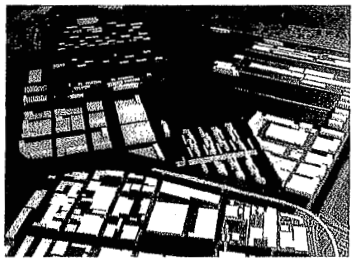


Reconversion de l'immeuble du bassin de radoub n° 17 et un espace multifonctionnel : incubateur d'entreprises innovantes, pépinière d'entreprises, centre de formation, de conférences et d'expositions.

© Stadshavens Rotterdam

tant, d'améliorer la qualité environnementale et de libérer des terrains en vue d'implanter de nouvelles activités économiques. Les principaux investissements porteront sur la redynamisation économique, les infrastructures (de meilleures liaisons vers la ville) et l'optimisation des réseaux. Des transports fluviaux (bateaux-taxis, bus, ferry rapide) se développeront et des activités urbaines de petite taille seront introduites. Des promoteurs rachèteront des bâtiments existants non commercialisables, tels que des entrepôts et des dépôts, pour attirer artistes, restaurants, établissements d'enseignement et habitat. Il y aura des programmes expérimentaux de logements, ateliers et équipements flottants.

Lorsque la plate-forme *MV2* sera achevée vers 2015, de nombreuses entreprises, notamment les sociétés de transport de conteneurs au long cours, déménageront vers l'ouest. Cette mutation aura deux effets : la disponibilité de nombreux espaces à réaménager (environ 30 ou 40 ha par terminal) et une réduction importante des plus gros problèmes d'environnement (bruit, risque industriel, qualité de l'air). Dès lors, la voie sera libre pour une implantation à plus grande échelle des activités urbaines. Dans le même temps, la métropole aura besoin de surfaces constructibles plus importantes. Lorsque la masse critique de résidents et d'emplois sera atteinte et que le nouveau franchissement du fleuve (pont), de nouvelles liaisons ferroviaires et de nombreux équipements et centres d'intérêt seront réalisés, l'aménagement d'ensemble de la zone prendra vraiment son essor. Son caractère maritime continuera de prédominer, mais le développement urbain gagnera rapidement du terrain.



Le projet de Quartier Maritime *(habitat/activités).*

© Stadshavens Rotterdam

Réalisations et ambitions

Les projets et les potentialités de *Rotterdam Ville-Port* ont été soutenus à tous les niveaux de la municipalité. Il est évident pour chacun que cette zone a prouvé sa raison d'être et qu'elle peut beaucoup apporter à Rotterdam, à ses environs et même au reste des Pays-Bas dans l'avenir. *Rotterdam Ville-Port* fait également beaucoup parler de lui dans le monde universitaire, chez les diplômés, pour des projets de design ou comme thème d'étude aux universités d'été.

Une stratégie d'aménagement a été élaborée cette année et un certain nombre de plans de développement ont été mis en place. Ils constituent le point de départ de l'aménagement (partiel) de la zone pour les dix prochaines années. L'équipe de *Rotterdam Ville-Port* consacre beaucoup d'énergie à poser les fondations du projet, prenant contact avec les différents niveaux institutionnels, les organisations nationales et les entreprises publiques. La mission est et restera complexe, porteuse de grandes ambitions pour la ville et pour le port, et sa réussite passera par un travail en coopération. L'étude des plans d'aménagement concernant les zones clés démarrera prochainement, en collaboration avec la municipalité, le port de Rotterdam et des entreprises publiques. Un certain nombre de projets immobiliers sont déjà en cours.

Le port à conteneur sera relocalisé à Maasvlackte 2 *vers 2015.*

© Stadshavens Rotterdam

BIJLMERMEER, LIEU DE TOUTES LES RÉPARATIONS

Bijlmermeer, au sud-est d'Amsterdam, fait figure d'emblème aux Pays-Bas, icône des grands ensembles, de leurs ambitions comme de leurs erreurs, avant de devenir le lieu où se sont succédées toutes les stratégies de réparation.

À la fin des années 50, des tenants des CIAM choisissent un polder de 50 ha, grand territoire de mauvaise qualité, pour y construire une ville idéale, poussant à l'extrême la séparation des fonctions : de part et d'autre d'une ligne de chemin de fer, la moitié du site est consacrée au logement, l'autre aux activités ; les parkings, construits à la périphérie sur les digues du polder, forment un glacis qui isole le quartier de la ville ; les trois petits centres commerciaux, intégrés aux bâtiments des parkings et semi enterrés, sans ouverture sur l'extérieur, restent peu visibles.

Longues barres de dix étages construites entre 1967 et 1975, vingt-trois bâtiments regroupent 13 000 appartements, quasiment tous sur le même modèle (5 pièces de 100 à 120 m²). La bonne qualité spatiale des logements, vastes et lumineux, et la bonne construction sont pénalisées par une très mauvaise relation entre intérieur et extérieur : les rues intérieures, construites au premier étage et non au niveau du sol comme prévu, sont peu utilisées, polluées par l'odeur des poubelles ; chaque ascenseur devait desservir 40 logements mais les dernières constructions se sont contentées d'un ascenseur pour 200 ; des coursives à chaque étage multiplient les possibilités d'entrées et de sorties, favorisant la délinquance (vols, drogue, viols...).

Le retard pris par les transports en commun (le métro n'arrive qu'entre 1977-1980) fait du quartier un ghetto pour immigrés. Les 35 000 habitants, où se côtoient une centaine de nationalités, appartiennent dans leur immense majorité aux catégories à bas revenus.

Une vacance inquiétante (25 % en 1985) pousse le gestionnaire qui regroupe les quatorze sociétés de logement initiales, l'association Niew Amsterdam, à lancer les premières études de rénovation.

PHASE 1 : RÉHABILITER LE MODÈLE, CRÉER DES OPPORTUNITÉS

Étudiant le site en 1987, Rem Koolhaas écrit n'avoir jamais vu un territoire proche du centre aussi peu utilisé. Il propose de ne pas se focaliser sur les difficultés mais d'apporter des opportunités, densifier pour encourager la vie urbaine, créer des lieux de rencontre dont la visibilité assure la sécurité, construire des logements dans la zone d'activités, des commerces et des bureaux dans la zone habitat (voir *Projet urbain* n° 11 – 1997).

Son projet est soutenu par les locataires, qui souhaitent revenir au modèle initial, mais peu d'éléments en sont réalisés : un marché près du métro, des tennis et des jeux pour les enfants, les remarquables qualités paysagères du site valorisées, une île construite dans le lac, accessible par une passerelle et habitée par une statue de Désirée Mèra du Surinam

© FdeC

Le site : longues barres dans un parc, traversé par la voie du métro.

conçue par l'artiste en dialogue avec les habitants. Pourtant l'impact reste partiel, l'entretien n'est pas régulièrement assuré et l'insécurité persiste.

Phase 2 : Renouveler, entretenir, relancer l'économie

La Ville lance en 1992 un programme de renouvellement ambitieux, avec pour outil une société d'aménagement financée par la municipalité et par le Fond national du logement social.

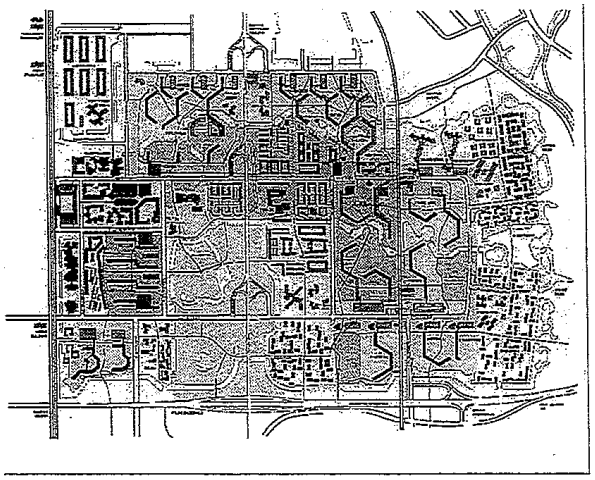
Certaines barres sont lourdement réhabilitées, les parkings profondément remaniés pour une meilleure sécurité, les centres commerciaux ouverts davantage sur l'extérieur. Les questions d'entretien et de lutte contre l'insécurité, de même que l'objectif de renouveau économique et social, les équipements scolaires, la construction de bureaux sont affirmés comme prioritaires mais peinent à entrer dans les faits.

Le crash d'un Boeing en 1992 détruit deux barres en tuant des habitants, drame qui attire l'attention de tout le pays sur le site ; le mémorial conçu par le paysagiste suisse Georges Descombes (1996) participe à une restructuration durable du territoire (voir *Penser la ville par le paysage,* Projet urbain, 2000).

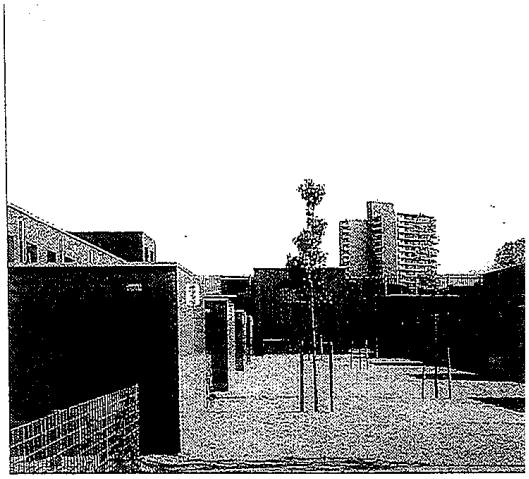
Phase 3 : Démolir, construire des maisons en bande et des activités

Le Master Plan « définitif » de 1997 est revu en 1999, puis en 2002, la Ville radicalisant son programme vers davantage de démolition, pour mieux coller au marché. Elle veut diversifier les typologies et attirer les classes moyennes, en valorisant les atouts du quartier, la beauté de son parc et sa situation – le centre à 20 minutes en métro et la proximité de l'aéroport.

Le programme : démolir environ 6 500 logements (la moitié du parc), en réhabiliter 4 500 (en plus des 1 500 déjà transformés), en construire 7 300 (dont 5 000 par le secteur privé). Des immeubles bas et des maisons en bande remplacent les barres, avec une architecture de qualité (une vingtaine d'agences néerlandaises y participent), des petits jardins, des boutiques et des locaux d'activités en rez-de-chaussée. La Ville gère les espaces publics et le choix des architectes. Les réhabilitations portent sur les structures et les espaces collectifs (halls et accès, rues intérieures),



D. R.



© FdeG.

Plan approuvé en 2002: transformer les voies rapides en rues, ramener toutes les circulations au sol, démolition/reconstruction des 3 centres commerciaux, construction d'équipements scolaires, réhabilitation de 45% des logements (5900), démolition de 55%, remplacés par 2800 en petits immeubles et 4600 maisons en bande; le nombre de logements passe de 12500 à 13400 et la part du social de 100 à 49%.

Un des programmes de maisons individuelles, regroupées autour d'un espace collectif.

les rez-de-chaussée (construction d'appartements et de bureaux), la résidentialisation des pieds d'immeubles.

L'ensemble (1992-2010) représente un investissement estimé entre 1,82 et 2,27 milliards €, dont un coût de 25 000 € par logement.

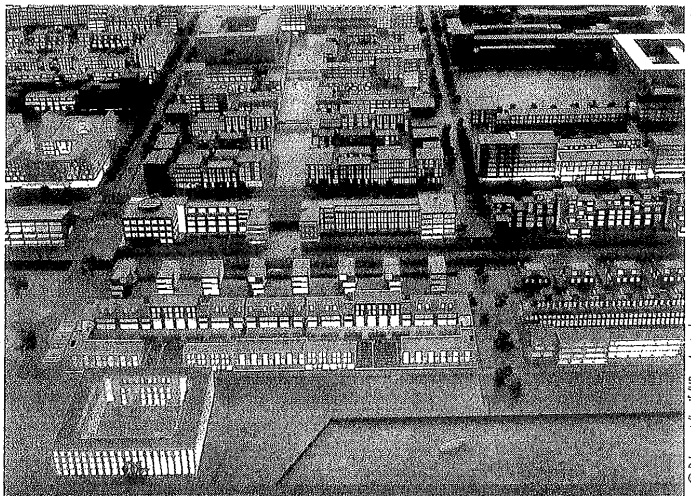
Une stratégie sociale

« Fondé sur une stratégie sociale, le renouvellement porte une attention spécifique aux populations vulnérables », dit un responsable de la société d'aménagement: « Il doit créer un environnement qui aide les gens à s'enraciner, supprimer les causes physiques de la ségrégation, autant que stimuler le renouveau social et économique par la construction d'équipements et de bureaux. » Des fonds européens (URBAN, Objectif 2) ont aidé à financer une école de cirque, des équipements sportifs, un lieu de conseil aux créateurs d'entreprises, un centre pour les femmes, une agence pour l'emploi...

Un intense travail de terrain accompagne les 30 000 habitants: formations, liens avec les associations, publications, réunions avec interprètes, interventions sur les marchés et à l'occasion de fêtes, consultation des enfants, création d'un conseil des résidents... Tout au long du processus, des enquêtes auprès des habitants ont permis leur implication, les interrogeant sur leurs souhaits, évaluant la réalité du renouveau, y compris les progrès de la gestion. D'après les enquêtes initiales, 25 % voulaient partir vite et 50 % souhaitaient rester – 60 % après les premières reconstructions.

Inscrire le quartier dans un nouveau centre

Le renouveau de Bijlmermeer s'inscrit dans un ensemble plus vaste, à l'échelle d'un nouveau pôle de centralité, le Sud-Est d'Amsterdam – un des programmes prioritaires de la Ville dont les premiers éléments ont été inaugurés en 1996. Ce centre, construit autour du stade ArenA, associe bureaux, logements, équipements de commerces et loisirs (supermarchés consacrés au sport et à l'équipement de la maison, boutiques, cinémas, Music Hall, cafés et restaurants). Des écoles de commerce et d'économie regroupent plus de 4 000 étudiants. Et un pôle d'échange va se constituer autour d'une nouvelle gare (trains, métro, bus, pour 60 000 voyageurs/jour). Grâce à ces réalisations, le chômage a commencé à régresser dans le secteur. ■



© P. Lecroart/Iaurif/IJburg-Amsterdam

IJburg, les hauts et les bas d'un nouveau quartier (sub)urbain d'Amsterdam

Tineke Lupi[1]
Université d'Amsterdam

À l'est d'Amsterdam, sur la rivière IJ[2], un chantier est en pleine activité : un tout nouveau quartier de la ville s'élève au dessus des eaux. À son achèvement prévu vers 2020, sept îles artificielles devraient accueillir 18 000 logements pour environ 45 000 habitants. Après bien des aléas qui ont fait du projet l'un des plus controversés des Pays-Bas, *IJburg* a encore un long chemin à parcourir. Chronique d'un projet qui innove en termes de formes d'habitat et expérimente – dans la douleur – de nouveaux modes de partenariat public-privé.

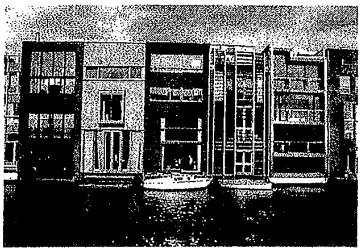
(1) Institut d'études sur le développement métropolitain et international d'Amsterdam, a rédigé cet article en novembre 2006 avec le concours de Paul Lecroart, Iaurif.
(2) L'IJ, qui s'écrit toujours avec deux majuscules, constitue l'extrémité sud de la mer intérieure des Pays-Bas. Il est relié à la mer du nord par un canal construit en 1876 dont l'un des effets a été de libérer, un siècle plus tard, des espaces portuaires pour le développement urbain.

Le contexte du projet

Construire *IJburg*, c'est donner naissance à un tout nouveau quartier d'Amsterdam, en faire une réalité tant physique que sociale. *IJburg*, qui n'a pas vocation à devenir une banlieue-dortoir, devrait accueillir à terme 12 000 emplois. Depuis l'origine, les projets d'implantation de ce nouveau quartier sur l'eau débordent d'ambition. Il s'agit d'une véritable innovation en termes d'aménagement. Depuis l'emménagement des premiers habitants à la fin de l'année 2002, quelque 5 000 personnes se sont installées dans les trois premières îles. Ils sont devenus les pionniers d'un nouveau concept urbain. Mais qui connaît l'issue de ce long parcours chahuté ?

La maturation des projets pour l'est d'Amsterdam : de Pampuscity aux nouveaux quartiers est

L'histoire de l'aménagement d'*IJburg* ne date pas d'hier et elle est étroitement liée à des projets antérieurs de développement urbain dans la région d'Amsterdam. Dès le XVe siècle, de nouvelles îles artificielles ont été créées dans l'est du centre pour devenir des quais et des entrepôts, plus rarement des quartiers résidentiels. Les dernières décennies ont vu l'ensemble des activités portuaires se déplacer vers la partie ouest de la ville et les anciens quartiers des Docks se transformer, au cours des vingt dernières années (1985-2005), en quartiers d'habitation plutôt huppés.



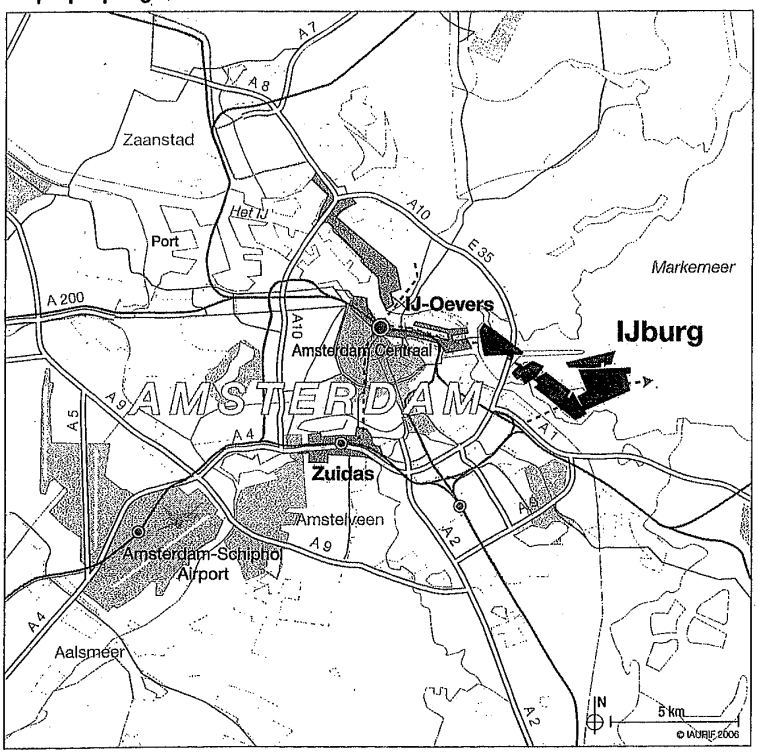
*En vingt ans, Amsterdam a reconverti son Port Est (*Oosterlijke Havengebied*) en un quartier plutôt dense de 8 000 logements (100 logements à l'ha). L'un des objectifs du projet était de maintenir en ville les classes moyennes en favorisant une grande diversité d'habitat. Ici, maisons de ville sur lots libres.*
© P. Lecroart/Iaurif 2001

D'une certaine manière, *IJburg* peut être perçu comme la partie est du schéma d'agrandissement ayant conduit au développement des quartiers ouest et sud d'Amsterdam, au XXe siècle. Le projet d'aménagement du quartier, qui remonte aux années soixante, prévoyait des constructions de tours d'habitation : Bijlmermeer, au sud-est d'Amsterdam. Les architectes Broek et Bakema ont alors imaginé le concept de Pampuscity, un nouveau quartier de la ville qui devait être construit sur les bords de l'IJ.

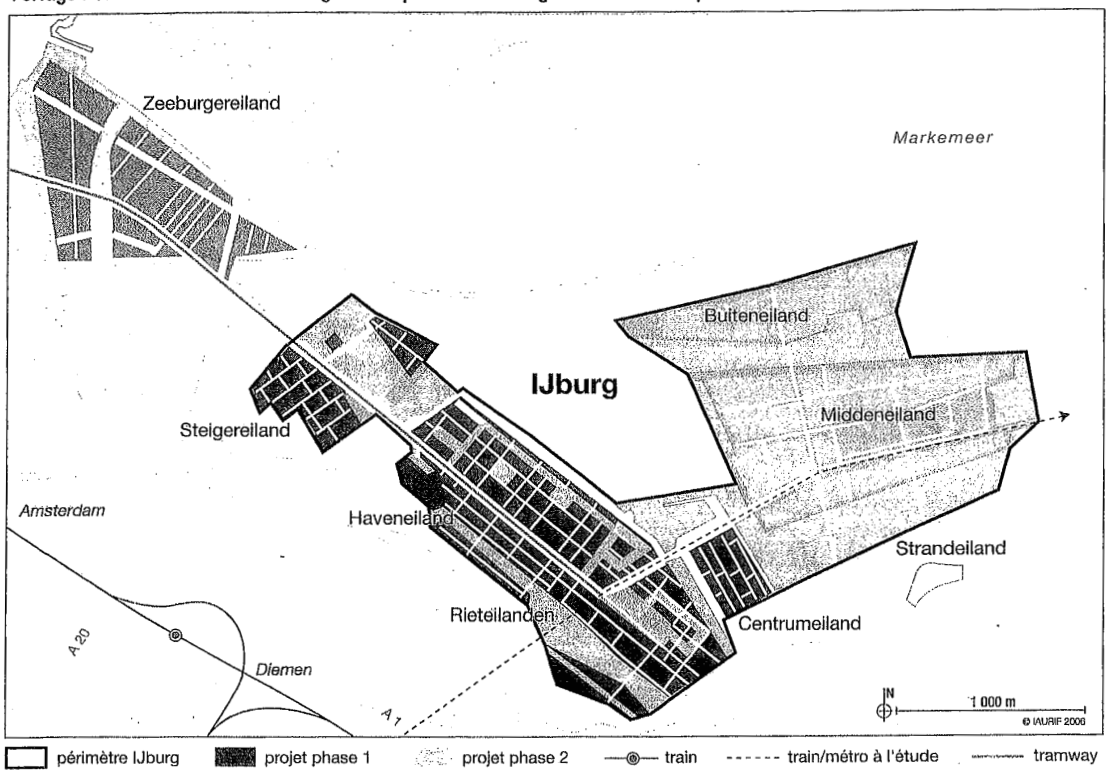
Le projet, qui doit son nom à la présence de la petite île fortifiée de Pampus, devait être un sommet de l'architecture fonctionnaliste : quatre îles étroites et longues, avec de hauts ensembles, disposés le long d'un axe principal. À raison de 150 logements par ha, environ 350 000 personnes pouvaient y vivre, bien plus que dans le Bijlmermeer. La présence de l'eau et des espaces libres entre les bâtiments devaient donner aux habitants le sentiment de vivre dans un cadre suburbain.

Ce projet a suscité beaucoup d'intérêt de la part des architectes urbanistes et des autorités locales, mais n'a pas été réellement pris au sérieux, par-

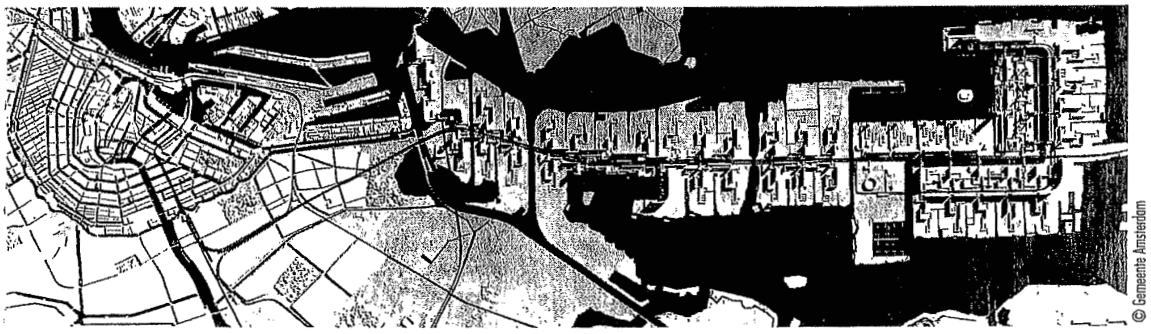
Le projet *Ijburg* à Amsterdam - Plan de situation



Projet *IJburg* (1994-2020)
Quartier urbain sur îles artificielles - Surface : 400 ha - Objectifs : 45 000 habitants, 12 000 emplois prévus
Portage : Ville d'Amsterdam - Aménageur : Project Bureau IJburg & 5 Consortiums privés



ticulièrement lorsqu'une politique de développement suburbain a vu le jour avec la construction de villes nouvelles comme Almere. Au début des années soixante-dix, cependant, la politique d'expansion urbaine a été abandonnée au profit d'une politique de «ville compacte», conduisant à la recherche de nouveaux sites d'implantation. Grâce à sa localisation dans Amsterdam et à l'échelle du site, Pampuscity, rebaptisée Nieuw-Oost (nouvel est), est redevenu intéressant. Par rapport aux ambitions initiales, l'importance du projet a été considérablement réduite. Le nombre de logements à construire a fluctué entre 15 000 et 30 000, mêlant habitations individuelles et tours. L'esprit du projet est demeuré : créer le sentiment d'un habitat de banlieue en pleine ville. Après une dizaine de projets non retenus, l'aménagement de ce quartier fut définitivement décidé lorsque le gouvernement arrêta une nouvelle politique d'expansion urbaine au début des années quatre-vingt-dix.

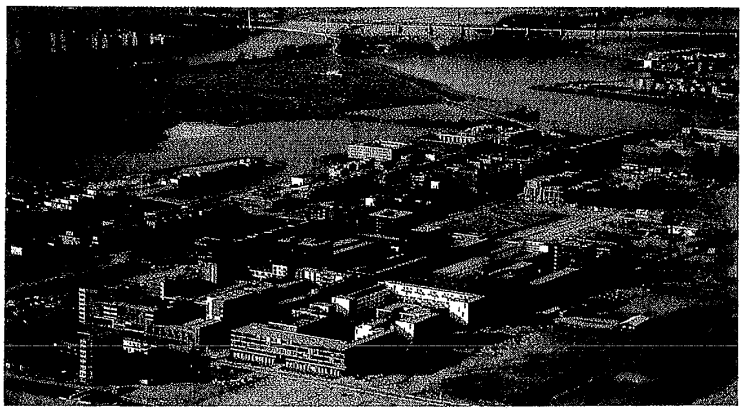


IJburg *est le résultat de quarante ans de réflexions sur l'aménagement de la mer intérieure des Pays-Bas. Le projet* Pampus-Stad, *concept de ville lacustre (1965).*

IJburg, politique nationale d'urbanisme et partenariat public-privé

Cette politique, appelée VINEX[3], reprend la stratégie des pôles d'expansion suburbaine, largement employée aux Pays-Bas, tout en tentant de créer des quartiers plus diversifiés et plus dynamiques. Dans le cadre de la politique VINEX, 100 000 logements devaient être construits dans la région d'Amsterdam à l'horizon 2010, principalement en ville ou à proximité. *Nieuw-Oost*, devenue *IJburg* en 1994, sous sa nouvelle (et définitive) appellation, est la plus vaste importante opération d'aménagement dans le cadre de VINEX à Amsterdam.

Le secteur sera aménagé dans le cadre d'un partenariat entre la municipalité et des développeurs privés, une nouveauté par rapport à une longue pratique de production urbaine en régie directe. Les deux premières îles, Haveneiland and Rieteilanden, seront réalisées grâce à un partenariat public-privé entre la municipalité, dont la maîtrise d'ouvrage est déléguée à une régie *ad hoc*, le *Projectbureau IJburg*, et plusieurs consortiums (groupements) privés de construction, composés de promoteurs immobiliers, d'entreprises du bâtiment et d'agences immobilières, constitués en une société privée dénommée Projectbureau Consortium IJburg. L'île de Steigereiland en revanche, qui fait aussi partie de la première phase d'*IJburg*, a été découpée en îlots qui seront chacun aménagés par des promoteurs privés propres en partenariat avec la municipalité.



Haveneiland, *l'île principale en 2006 : de grands îlots bâtis posés sur le sable.*
© Hans Brons

Le premier consortium, Waterstad, a été créé en 1994. Avec l'augmentation du nombre d'acteurs privés intervenant sur le projet, le site a été divisé dès 1998 en six consortiums différents, dont chacun a acheté ses propres droits à construire sur les deux premières îles (environ 20 % chacun) à la municipalité d'Amsterdam, celle-ci ayant négocié les terrains auprès du gouvernement central. Afin d'assurer une plus grande qualité urbaine, les consortiums ont été désignés responsables de l'ensemble du processus de construction et d'aménagement : bâtiments, voiries, équipements. La municipalité a élaboré des cahiers des charges très stricts que les consortiums doivent respecter. Les prescriptions fixées, comme la mixité des types de logements, sont fondées sur des choix politiques. Globalement, la ville est réticente à modifier ses plans pour *IJburg*, sur la base d'études relatives aux besoins des habitants et des futurs résidants. Mais il est indispensable, dans un projet à long terme comme *IJburg*, d'avoir une vision claire de la forme future du quartier et du profil de ses habitants.

Un nouveau concept urbain : un mode de vie suburbain durable en ville ?

IJburg devrait être une zone totalement artificielle, implantée sur sept îles, elles-mêmes artificielles, construites par la superposition de couches de sable et au-delà de la technique hollandaise traditionnelle du polder.

(3) VINEX : le «Vierde Nota Extra» est un complément de la politique nationale d'aménagement du territoire aux Pays-Bas de 1994, dans le cadre duquel le gouvernement propose et participe à la réalisation de grands projets de quartiers d'habitat dans les villes hollandaises.

Les consortiums (groupements) de promoteurs immobiliers, d'entreprises du bâtiment et de sociétés de logement

Consortiums	Investisseurs/promoteurs immobiliers	Entreprises du bâtiment	Agences immobilières
Waterstad 1	Amstelland Ontwikkeling Wonen		Het Oosten, Vesteda
Waterstad 2	Amvest, Alliantie Projectontwikkeling	Blauwhoed Eurowoningen	De Dageraad, PWV Wonen
Waterstad 3	Bouwfonds Wonen	Volker Wessels Vastgoed	Woningbedrijf Amsterdam
IJ-Delta	Bouwfonds Wonen	Smits Bouwbedrijf, Era Bouw	Zomers Buiten
IJburger Maatschappij	Amvest, ING Real Estate Development, Johan Matser Projectontwikkeling	IJburger Bouwbedrijven (M.J. de Nijs en Zn., Moes Bouwbedrijf, Heddes Bouw)	De Principaal

Source : Tineke Lupi d'après Boer(J), in : Nul20, 2002, n° 5 (novembre)

Un exemple de logements collectifs en duplex et triplex à Haveneiland West.

© P. Lecroart/Taurif 2006

Compte tenu de l'étendue du projet, le chantier devrait s'étaler sur quinze ans à compter de 1998 pour se terminer en 2012. Le contrat VINEX, assorti de fortes contraintes, telles celle de construire 1 500 à 2 000 logements par an, met une pression importante sur le projet.

Afin d'empêcher *IJburg* de devenir un grand ensemble d'habitat homogène, la municipalité et les consortiums ont cherché à aménager un quartier sortant de l'ordinaire, dans lequel des éléments urbains et suburbains ont été associés d'une manière totalement novatrice. La présence de l'eau et l'accessibilité à la ville et à la région sont des éléments clefs, l'accent étant mis sur les accès en voiture, à bicyclette et en transports en commun. Une ligne de métro avait d'abord été envisagée jusqu'à la gare centrale d'Amsterdam, avec des correspondances en direction d'autres quartiers de la capitale et même vers la ville nouvelle d'Almere, au nord d'*IJburg*. Le tramway rapide sera finalement retenu.

IJburg n'a surtout pas vocation à devenir une banlieue-dortoir comme beaucoup d'anciens quartiers en expansion et quelques nouveaux quartiers VINEX. Il s'agit de créer un véritable quartier urbain. Le récent réaménagement du quartier du Port Est en un ensemble immobilier très réussi a servi de modèle pour la densité, le style architectural et l'utilisation de l'eau dans l'aménagement urbain. La densité moyenne de logement d'*IJburg* sera de soixante logements par ha et de nombreux architectes ont été missionnés afin d'assurer une diversité des formes. La présence de boutiques, de cafés et de restaurants, ainsi que de petites entreprises et d'immeubles de bureaux, devrait apporter à la zone une dynamique urbaine, tout à fait comparable à celle d'un centre-ville.

Le caractère suburbain est cependant confirmé par l'importance de bâtiments bas et de maisons individuelles (55 % du parc de logement). La composition urbaine s'appuie aussi sur une trame verte importante. Une bande de terre entre Diemen et *IJburg*, qui servait de décharge de produits chimiques, a été nettoyée et transformée en 2004 en un vaste parc. L'implantation de plusieurs autres parcs et terrains de jeux est prévue dans les îles. Selon les directives VINEX, *IJburg* devrait en principe être un quartier «durable» exemplaire avec des réseaux d'adduction d'eau séparatifs, l'un pour l'eau potable et l'autre pour l'usage domestique : chasses d'eau ou lavage des voitures par exemple. La circulation des véhicules sera restreinte, voire interdite à certains endroits. Enfin, en termes de stationnement, la norme est fixée à une voiture par ménage, 75 % de l'espace réservé au stationnement sera couvert (voitures invisibles).

Mixité des logements

En accord avec les engagements de la municipalité, *IJburg* logera une population très diverse tant en termes d'âge que de situation familiale, de revenus, d'origine ethnique ou encore de style de vie. À la différence des autres quartiers d'Amsterdam, la majorité des logements sur *IJburg* sera en accession à la propriété, dans les segments moyens à élevé du marché. Les prix de vente actuels vont approximativement de 200 000 euros pour des appartements à 750 000 euros pour certaines villas au bord de l'eau ou des appartements de grand standing. Le but est ici de créer de la fluidité dans le marché immobilier bloqué d'Amsterdam et d'éviter que les habitants quittent la ville pour les banlieues.

Afin de prévenir toute forme de ségrégation sociale, un tiers du parc de logements d'*IJburg* relève du secteur social (cette proportion a été vivement discutée au conseil municipal). Il est prévu un parc locatif et des logements en accession à la propriété subven-

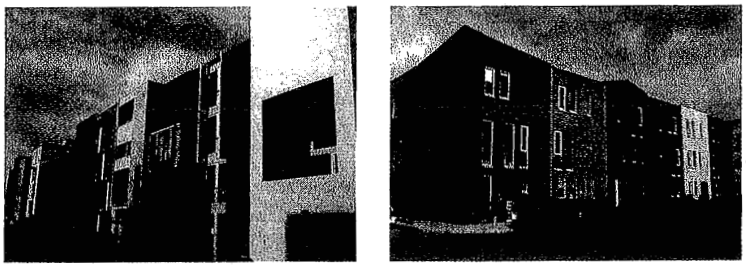
tionnée, destinés aux familles à faibles et moyens revenus. Avec une surface moyenne d'environ 85 m² et un loyer relativement bas, 500 à 600 euros par mois, ces habitations offrent bien plus que les logements sociaux exigus d'Amsterdam, et de nouvelles perspectives pour les grandes familles.

Concertation, pilotage et montage public-privé : comment surmonter les difficultés ?

Les projets d'aménagement d'*IJburg* ont connu à ce jour beaucoup d'aléas ; différents changements y ont déjà été apportés. Le conseil municipal a entériné en 1996 la construction d'*IJburg*, mais sa réalisation a été soumise au vote lors d'un référendum local imposé par des associations écologistes et des riverains de l'IJ. La municipalité de Diemen a en outre manifesté son opposition au projet de construction du tramway d'*IJburg* traversant le territoire communal, et protesté contre l'impact du projet sur l'environnement visuel de la rivière. Après une campagne féroce, la majorité des votants s'est prononcée contre le projet d'*IJburg*, mais sans effet, compte tenu d'un taux de participation inférieur à celui imposé.
Les travaux ont démarré en 1998, avec pour objectif la construction des premières maisons en trois ou quatre ans.

Diversité : un profil différent pour chaque île

Ces caractéristiques seront panachées de façon variable sur les sept îles, donnant à chacune d'entre elles sa propre personnalité. Les types de logement, leur densité et les équipements et fonctions seront propres à chaque île.
Haveneiland possèdera les caractéristiques les plus urbaines, avec plus particulièrement des bâtiments de taille moyenne, de densité moyenne à élevée, comportant au moins cinq étages et quelques bâtiments de huit étages. L'aménagement se fera selon un plan en quadrillage, créant ainsi une structure de blocs comme dans les vieux quartiers d'Amsterdam. Pour créer une diversité urbaine, les urbanistes de la ville ont édicté des règles de mixité, combinant plusieurs types de logements locatifs et en accession, pour chaque îlot.
Rieteilanden et Buiteneiland possèderont des caractéristiques plus suburbaines avec davantage d'espaces verts et des types de logement exclusifs. Les résidences ne comporteront pas plus de trois étages, parfois quatre. La typologie des logements ne sera pas aussi variée que sur l'île d'Haveneiland, mais il y a aura cependant différents types d'habitat collectifs, semi-collectifs, individuels groupés et individuels. Sur une partie de Rieteilanden, comme à Steigereiland, les habitants pourront construire leur propre maison, une option rare en Hollande. Quelques habitations flottantes novatrices seront également construites.
Centrumeiland sera le centre d'IJburg, avec la plupart des équipements, tels qu'un grand centre commercial et de nombreux équipements de loisirs. La volumétrie et la densité du bâti sera proche de celle d'Haveneiland. L'île de Strandeiland, quant à elle, abritera des équipements de loisirs, comme une plage, tandis que l'île de Middeneiland possèdera un port de plaisance.
Les projets d'aménagement des îles de Centrumeiland, Standeiland, Middeneiland et Buiteneiland ne sont pas encore finalisés. Ils font partie de la seconde phase d'aménagement d'IJburg qui ne débutera que dans quelques années. Pour l'instant, les maîtres d'ouvrage n'ont présenté que les lignes directrices générales du projet. Ils souhaitent ne rien figer de manière à pouvoir ajuster la demande aux changements et aux évolutions sociales. C'est du moins l'intention de tous les acteurs du projet, municipalité comme consortiums.



© P. Lecroart/Iaurif 2006

L'île de Steigereiland *développe des maisons de ville et des villas urbaines en lotissement.*

Agencement d'*IJburg* île par île

Îles	Type	Nombre de logements	Grand ensemble	Petits bâtiments	Type de logement	Équipements	Densité de logements/hectare
Haveneiland	urbain	5 000	60 %	40 %	mélange d'appartements et de maisons individuelles	nombreux	80
Rieteilanden	suburbain	1 400	15 %	85 %	maisons individuelles en majorité et terrains libres à la construction	peu	35
Steigereiland	mixte	2 000	35 %	65 %	maisons individuelles, terrains libres à la construction et résidences flottantes	plusieurs	40-70
Centrumeiland	urbain	1 500	80 %	20 %	appartements	nombreux	85
Strandeiland	mixte	2 300	65 %	35 %	appartements et logements individuels	de loisir	78
Middeneiland	mixte	4 000	40 %	60 %	appartements et maisons individuelles	plusieurs	60
Buiteneiland	suburbain	1 650	20 %	80 %	villas et maisons individuelles	peu	50
IJburg total		**17 850**	**45 %**	**55 %**			**60**

Source : Tineke Luyt, www.IJburg.nl (2002). Ontwerp IJburg. Nota van uitgangspunten Projectbureau IJburg (1995)

Sous l'influence de la croissance économique et de l'explosion du marché immobilier hollandais, l'opinion publique est devenue favorable au projet. L'opposition exprimée lors du référendum semblait oubliée, et de nombreuses personnes réservèrent un logement sur l'une des nouvelles îles. Afin de lever les fonds pour l'implantation ultérieure des logements sociaux, le chantier a démarré avec la construction de logements haut de gamme.

Dès la création des six consortiums et le lancement officiel du montage public-privé pour l'aménagement d'*Haveneiland* et de *Rieteilanden*, les premières difficultés sont apparues.

Elles ont tout d'abord porté sur la réalisation des espaces publics, notamment des réseaux techniques : eau, électricité, etc. Les différentes parties prenantes au sein des consortiums privés n'ont pas réussi à s'entendre, ce qui a rendu la compagnie électrique, la compagnie des eaux et le Projectbureau très hésitants. La décision des six consortiums de dissoudre leur propre bureau d'études conjoint et l'annonce d'un recentrage de leur activité autour de leur mission de construction n'a fait que conforter la méfiance des partenaires publics. Finalement, la réalisation des infrastructures, notamment la voirie et les espaces publics, ainsi que des équipements publics ont été repris en gestion par la municipalité.

Deux enjeux : contrôler es prix de sortie des logements et réaliser es équipements

Cet arrangement ne règle pas tout. Les onsortiums éprouvent des difficultés répondre aux cahiers des charges de eurs contrats de construction. Ils se laignent du trop grand nombre de règles qui, de leur point de vue, ralentissent la réalisation du projet et entraîne des surcoûts aux logements. Pour le Projectbureau IJburg, en revanche, ces difficultés proviennent de carences dans le pilotage et le management du projet de la part des consortiums. Les surcoûts résulteraient d'une trop grande liberté laissée aux architectes missionnés par les consortiums dans la conception des logements. Après 2001 et une mise sur le marché des premiers logements avec un an de retard, le prix des logements devient un enjeu majeur : leur niveau très élevé dissuade les acheteurs potentiels.

Afin de réduire les coûts, plusieurs projets expérimentaux destinés à faire d'*IJburg* un quartier «durable» ont dû être abandonnés ; par exemple, les réseaux séparés d'adduction d'eau, déjà installés, n'ont pas été raccordés aux bâtiments. Néanmoins, lorsque les premiers habitants ont pris possession de leur logement neuf fin 2002, beaucoup de logements restaient à la vente. Le projet d'*IJburg* est rentré dans une situation de crise au milieu de 2003. Seulement quelques centaines de personnes habitaient alors les deux premières îles, au lieu des deux mille attendus. Le conseiller municipal en charge d'*IJburg* déclara que le projet était trop ambitieux et basé sur des hypothèses économiques erronées. Les projets établis par certains architectes ont, dès lors, été simplifiés, la construction des logements haut de gamme a été reportée et le programme de logements sociaux qui, assurément, seraient occupés, a démarré.

D'autres difficultés sont apparues lorsque les premiers habitants se sont installés à *IJburg*. Le montage public-privé pour *Haveneiland* et *Rieteilanden* s'est rapidement révélé ne pas être à la hauteur des enjeux. Aucune des parties prenantes ne semblait vraiment prête à travailler dans le cadre d'une structure partenariale de conduite de projet. La municipalité a bien tenté de confier la responsabilité de la réalisation d'*IJburg* au secteur privé, mais la rigidité des règles a contrarié le processus. Les consortiums se sont montrés réticents à sortir de leurs tâches de construction habituelles et à prendre en charge la totalité du projet d'*IJburg*.

La structure sociale du quartier a pâti de cette situation. Le niveau d'équipement, tant public que commercial, est médiocre, dont aucune des parties ne veut se porter responsable. L'arrondissement de Zeeburg, dont la tâche est d'assurer la gestion urbaine du quartier une fois réalisé, est très embarrassé mais ses engagements contractuels dans le programme d'ensemble ne lui laissent aucune marge de manœuvre. Tous les terrains ayant été concédés aux consortiums, la réalisation de nouvelles constructions semble complexe. Chaque demande a été refusée. Cette situation a conduit à une véritable mobilisation citoyenne, au moins parmi les premiers occupants. Elle a contribué à souder la population et à faire émerger des associations d'habitants.

Pionniers et plage provisoire : *IJburg* devient un quartier «branché»

Durant l'été 2003, une plage provisoire a été aménagée, un bar installé identifiant imédiatement le quartier comme l'un des endroits les plus «branchés» de la ville. *IJburg* attire alors beaucoup de monde, le quartier prend doucement «vie» et les ventes s'accélèrent. Les terrains libres à la construction intéressent tout particulièrement. La plupart des premiers résidents d'IJburg sont des couples instruits, dans la trentaine, prêts à fonder une famille. Quelques-uns ont déjà de jeunes enfants, mais la plupart les

L'ouverture d'une plage provisoire à IJburg *en 2003 a véritablement lancé le quartier.*
© T. Lupi, Mai 2005

auront après s'être installés dans leur logement neuf. Le nombre de bébés et d'enfants en bas âge dépasse fortement les prévisions de l'administration locale, engendrant une pénurie de structures d'accueil de la petite enfance.

Le «syndrome ville nouvelle» : manque d'écoles, de commerces, de places de stationnement...

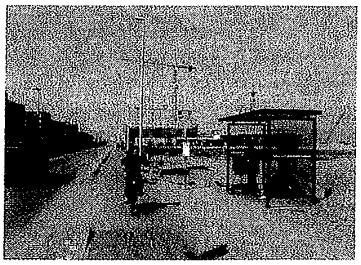
IJburg, comme le quartier du Port Est, n'a pas été perçu comme un quartier familial : les écoles sont insuffisantes. La municipalité et le consortium n'ont pas encore trouvé de solution et tendent plutôt à se renvoyer la responsabilité. Les terrains étant tous occupés sur l'île d'Haveneiland (au moins en théorie), il devient très difficile d'être souple sur la question des équipements.

Globalement jusqu'en 2005, les premiers habitants vivent des moments difficiles dans leur «bac à sable» ouvert à tous vents et encore isolés du reste d'Amsterdam. De nombreux IJbourgeois se plaignent du manque d'équipements : pas de distributeurs automatiques de billets, pas de commerces, pas de transports en commun fiables... La mauvaise image du quartier les contraint à être sur la défensive. Mais ces difficultés renforcent aussi les relations sociales entre résidents. Le sentiment d'être des pionniers les rassemble et une vie de quartier apparaît, notamment parmi les familles ayant de jeunes enfants.

L'opinion générale évolue doucement courant 2004. De nombreux résidents étant à présent satisfaits de vivre dans une banlieue belle, propre et tranquille, contrairement à certains autres quartiers d'Amsterdam. Bien qu'ils soient souvent attachés à la ville, tant sur le plan sentimental que fonctionnel, ils apprécient leur environnement direct atypique. On retrouve presque exactement l'ambiance décrite aux résidents potentiels d'*IJburg* en 1995. Les premiers habitants ont la sensation de vivre en banlieue dans la ville, sentiment plus présent que lorsque le projet arrivera à son terme. Certains semblent même assez contents des nouveaux contretemps dans la construction du quartier.

Fin 2004, une ordonnance du tribunal, saisi par des opposants au projet qui s'étaient manifestés lors du référendum, interdit l'aménagement des quatre dernières îles d'*IJburg* en raison de l'incertitude des effets sur l'environnement. Ce qui signifie un nouveau retard de plusieurs années pour la livraison du projet global, peut être même son arrêt total. Beaucoup réalisent alors que le quartier sera amputé de nombreux équipements ; d'autres clament que cela permettra à *IJburg* d'être encore plus attirante en restant à l'écart de la ville et en devenant même une zone «rurbaine». La construction continue cependant sur les îles existantes, et s'accélère même depuis 2005 avec l'intérêt croissant suscité par le quartier. Le tramway promis fonctionne depuis mai 2005 et le centre commercial a ouvert ses portes. Malheureusement, en raison de l'accélération de l'activité, la si populaire plage a dû être fermée en septembre 2005 et aucun nouvel emplacement ne lui a encore été trouvé dans *IJburg*. Si on laissait la décision à une bonne partie des résidents, la nouvelle plage risquerait de ne jamais voir le jour, parce qu'elle serait selon eux une cause de nuisances sonores et «d'invasion» par des visiteurs étrangers au quartier.

La croissance rapide d'*IJburg* a mis en lumière une autre question : le faible nombre de places de stationnement



*Dans le chantier de sable balayé par le vent, une solidarité se crée entre les habitants. Avenue principale d'*IJburg *en 2005.*
© T. Lupi

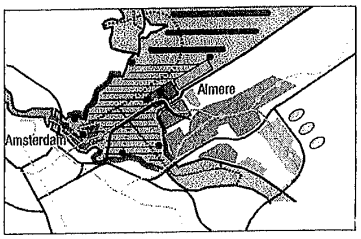
par ménage. Le système a déjà montré ses limites dans d'autres quartiers d'aménagement VINEX, dès lors que la plupart des familles vivant en banlieue possèdent deux voitures et que tous les visiteurs n'empruntent pas les transports en commun. Dans le cas d'*IJburg*, cette question a été l'enjeu d'un débat entre la municipalité, qui définit les politiques de déplacement, et les consortiums, qui se sont toujours battus pour davantage de possibilités de stationnement. Dès 2003, le conseil municipal a donné son accord pour que la norme de stationnement d'une voiture par ménage passe à 1,25, mais ceci ne semble pas suffisant. Et ce, d'autant plus qu'à compter de 2006, la municipalité s'apprête à faire appliquer une nouvelle politique de stationnement : une place par ménage. Un problème typique d'Amsterdam, auquel les résidents pensaient avoir échappé, a surgi à *IJburg*. Le Projectbureau IJburg, toutefois, affirme que les plans d'aménagement offrent encore la possibilité de convertir certains espaces publics en espaces de stationnement…

Après *IJburg* : encore des aménagements ?

Pourtant, en dépit de tous les ennuis et nuisances énumérés par les résidents, après des années de contretemps et de crise, un climat plus serein s'installe sur le quartier. *IJburg* est devenu l'un des quartiers les plus connus des Pays-Bas, largement reconnu comme un ensemble immobilier de grande qualité. La ville d'Almere projette même à présent l'aménagement d'une zone similaire dénommée *Almere Pampus* et milite pour la construction d'une route ou d'un pont reliant Amsterdam à Almere via *IJburg*.

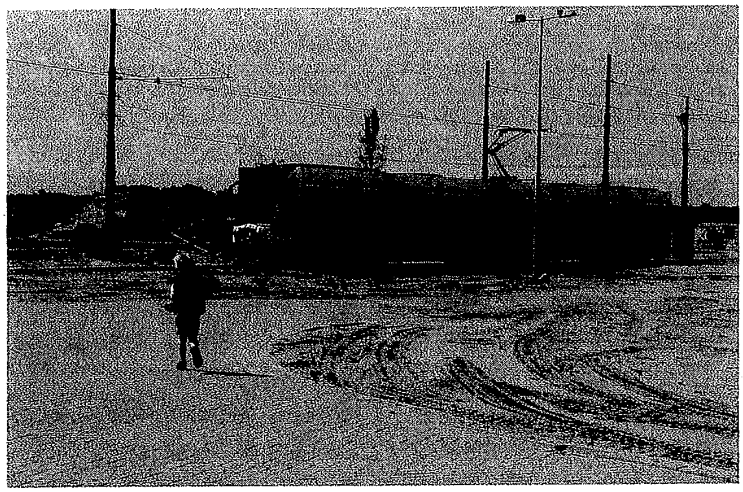
Cet *IJmeerverbinding*, la liaison de l'IJ, est actuellement à l'étude à l'atelier IJmeer, un bureau d'études composé d'architectes urbanistes, d'élus, d'écologistes, d'investisseurs et de fonctionnaires, créé par la ville d'*Almere* en 2003. Son objectif est d'assurer une démarche coordonnée sur le développement futur du lac IJ. L'avenir d'une route ou d'une voie de chemin de fer traversant cette zone est encore incertain, le gouvernement n'ayant pas encore statué sur ce sujet. Le nouvel adjoint au maire chargé du projet *IJburg* est très favorable à la réalisation de la liaison Ijmeer. Membre du parti des Verts, il pense que la création d'une double ville Amsterdam-Almere peut avoir un impact favorable sur l'environnement.

Il faudra encore des années de recherches et d'études avant que le projet voit le jour même une fois voté et programmé. Les résidents d'*IJburg* sont d'ores et déjà réticents et se plaignent de n'avoir pas été informés de ce projet au moment de l'achat de leur logement. Ils suivent de près les travaux du bureau d'études et se préparent à de vives contestations si le projet est retenu, à commencer par une action en justice. En attendant, *IJburg* poursuit lentement son difficile développement et ne sera probablement pas achevé d'ici 2020.



*À long terme, le développement d'une cité lacustre dans l'*IJmeer *reliée par deux ponts routier et ferroviaire à Amsterdam (*IJburg *et* Zuidas*) et* Almere *(projet* Pampus*) est envisagé.*

© Gemeente Almere, Atelier IJmeer 2005



Le nouveau tramway rapide, inauguré en mai 2005, relie IJburg *à la gare centrale en dix minutes avec une fréquence de l'ordre du quart d'heure.*

© Annemarijn Walberg

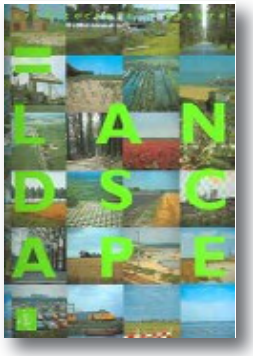
BIBLIOGRAPHIE

GRANDS PROJETS URBAINS EN EUROPE. CONDUIRE LE CHANGEMENT DANS LES MÉTROPOLES
Les cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France N°146 - mars 2007
ISSN : 0153-6184

Dans cette revue, notamment les articles :
ROTTERDAM VILLE-PORT : UNE NOUVELLE ORGANISATION, UNE NOUVELLE APPROCHE DE L'AMÉNAGEMENT PORTUAIRE de Jaap van des Want, société d'aménagement Ville-Port, Rotterdam

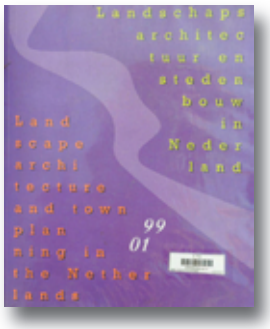
IJBURG, LES HAUTS ET LES BAS D'UN NOUVEAU QUARTIER (SUB)URBAIN D'AMSTERDAM de Tineke Lupi, Université d'Amsterdam

GRANDS PROJETS URBAINS EN EUROPE : QUELS ENSEIGNEMENTS POUR L'ILE-DE-FRANCE ? de Paul Lecroart et Jean-Pierre Palisse, IAURIF



LANDSCAPE de Dirk Sijmons, H. Horlings and L. Rijnj, G. Ball
Publié par Architectura + Natura, 2002
H+N+S Landscape Architects
ISBN : 90-76863-02-4

LANDSCAPE : 9+1 YOUNG DUTCH LANDSCAPE ARCHITECTS
de Henk van Blerck, Jörg Dettmar
Nai Publishers Rotterdam 1999
ISBN : 90-5662-133-5



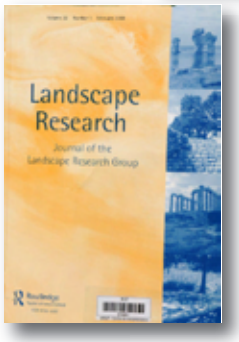
LANDSCHAPS ARCHITECTUUR EN STEDENBOUW IN NEDERLAND
rédacteur en chef Harry Harsema
N° 1992-1994
N° 1995-1997
N° 1998-2000
N° 2001-2003
Publié par Thoth
ISBN : 90-6868-376-4

Living in the Lowlands, Domestic Scene, 1850-2000
Nai Publishers 2004
ISBN : 90-5662-386-9

Estern Harbour District Amsterdam
Urbanisme and Architecture
Par Jaap Evert Abrahamse
Nai Publishers 2003
ISBN : 90-5662-307-9

After-Sprawl
Reserch for the Contemporary City
à propos de Xeveer De Geyter Architects
Par Geert Bekaert
NAI Publishers 2002
ISBN : 90-5662-265-X

Oase # 63 Boerenland Farmland
Architectural Journal
NAI publishers 2003
ISBN : 90-5662-358-3



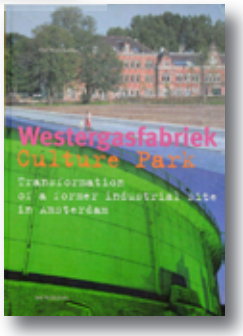
Landscape Reserch Journal of the Landscape Research Group
Vol 33 N° 1.1 February 2008
ISSN : 0142-6397

notamment l'article pp 2 à 10
THE HERITAGE OF PRODUCTIVE LANDSCAPE
de Joks Janssen & Luuk Knippenberg

Le barrage anti-tempête dans l'Escaut oriental
Sécurité et protection de l'environnement
Par D. Offringa
Publication de : De Oosterschelde Stormvloedkering
Bouwcombinatie
Dosbouw v.o.f. 1983

'Scape
The international magizine for landscape architecture and urbanism
N° 2007/2 page 26 sur H+N+S
N° 2006/2 pages 55 à 64 artcle sur Michael van Gessel.

Randstad Holland - Voyage d'étude 2004
Ecole Nationale Supérieure du Paysage de Versailles
Plaquette et travaux des élèves
dirigés par Karin Helms et Thierry Kandjee



Westergasfabriek Culture Park. Transformation of a former industrial site in Amsterdam
de Olof Koekebakker
NAI Publishers, Rotterdam 2003
ISBN : 90-5662-339-7

REMERCIEMENTS

Les membres du bureau de l'Association des Paysagistes-Conseils tiennent à remercier tout particulièrement :

Martin W. M. van den Toorn, paysagiste et enseignant au département du Paysage de la faculté d'Architecture à l'Université de Delft pour son accueil et son aide précieuse,

les conférenciers,

soutien financier — la DGUHC

coordination — Karin Helms, vice-présidente de l'APCE,
Philippe Hilaire, président de l'APCE,
Florence Sylvos, trésorière,
Pascale Gaucher, paysagiste-conseil,
Nico Bouts, paysagiste
Sandra Morant, assistante administrative.

organisation technique — Claire Genty, créatrice d'événements.

relecture et synthèses — Monique Chauvin, journaliste et géographe.
Marc Claramunt, paysagiste-conseil,

actes du séminaire — Florence Morisot, paysagiste et photographe.

CRÉDITS

Edition APCE, Paris 2009

Responsable de rédaction Karin Helms, vice-présidente de l'APCE

Conception, maquette Florence Morisot, paysagiste et photographe

Photographies © Florence Morisot, 2008 pour toutes les photographies, excéptées pour les photographies suivantes :
p. 9 en haut à droite
p. 11 en bas
p. 12
p. 18 en haut à gauche
p. 23 en bas
p. 26
p. 40
p. 42
p. 46 les trois du haut et celle de droite sur la 2ème ligne
p. 48 en haut à gauche
Ces images sont extraites des ouvrages listés dans la bibliographie pp. 116/118

images satellites © Google Maps, 2009
pp. 6/12/17/27/41

cartes, croquis et plans Tous sont extraits des ouvrages listés dans la bibliographie pp. 116/118

Articles Les pages 52 à 115 sont la reproduction des articles complets (textes et images) extraits des ouvrages cités.