

# Notes d'un rapide voyage aux Pays-Bas

Autor(en): **Vouga, J.-P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **43 (1970)**

Heft 12

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-126997>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Notes d'un rapide voyage aux Pays-Bas

par J.-P. Vouga,  
architecte de l'Etat de Vaud

36

le contenu d'un plan d'affectation. Le ministre de l'Habitat et de l'Aménagement du territoire a en outre la compétence d'exercer une influence sur le contenu de plans communaux d'affectation, par des indications données aux administrations provinciales sur les plans régionaux.

## Les objections

Des indications faites par le ministre à une province ou par une province à une commune, peuvent être réalisées sans procédure de garantie, parce que des *objections* éventuelles *d'intéressés* peuvent être présentées lors de la discussion du plan d'affectation, établi ou révisé selon ces indications et devant impliquer des indications.

En ce qui concerne la réalisation de plans régionaux, il est prescrit que, dans un certain délai, des objections puissent être faites auprès des Etats provinciaux contre le projet, préparé et soumis à l'approbation par les Etats députés. Aucun appel n'est toutefois plus possible contre la décision des Etats. Quant aux projets de plans de structure, il est également possible de présenter des objections auprès du Conseil municipal. L'appel auprès d'une autorité supérieure n'est pas non plus prévu dans ce cas-là.

La procédure selon laquelle les plans communaux d'affectation obtiennent force de loi est beaucoup plus compliquée. Les projets de ces plans doivent d'abord être soumis à l'approbation: chaque citoyen peut s'opposer par écrit à ces projets. Ensuite ceux qui se sont adressés à temps au Conseil municipal avec leurs objections, peuvent soumettre leurs objections auprès des Etats députés dans la province intéressée, après fixation du plan par le Conseil municipal. Un plan d'affectation n'entre pas en vigueur avant d'être approuvé par les Etats députés. Le citoyen a, dans ce stade encore, la possibilité de présenter ses objections en faisant appel à la Couronne contre cette approbation. Dans ce cas-là, le plan n'entre en vigueur que lorsque la Couronne aura pris une décision à ce sujet.

## Les organes

En ce qui concerne les *organes* de l'aménagement du territoire, la loi prévoit au niveau de l'Etat une *Commission d'Etat pour l'aménagement du territoire*, étant un organe interdépartemental consultatif, un *Conseil consultatif pour l'aménagement du territoire*, fonctionnant comme organe communicatif entre le gouvernement et la vie sociale, et le *Service gouvernemental pour l'aménagement du territoire*. Au sein du Cabinet, la coordination a lieu

L'urbanisme et l'aménagement du territoire ont débuté aux Pays-Bas plus tôt qu'ailleurs. Serré de près par la mer, le pays n'a nulle réserve de sol. Toute terre est précieuse. Celles qui furent conquises sur la mer ne sont pas les moins précieuses.

Il n'est donc pas surprenant que la Hollande ait su, seule entre tous les pays, se prémunir contre le plus grand malheur de notre temps: le gaspillage du sol et la dispersion des constructions. A 40 km. l'une de l'autre, les villes de Rotterdam, de La Haye et d'Amsterdam ont su se développer et atteindre des dimensions qui font de chacune d'elles une capitale, sans jamais dénaturer les régions agricoles au sein desquelles elles s'érigent.

Quels sont les dessous de ce miracle qui vaut aux Pays-Bas les seules villes au monde qui n'aient pas de banlieues?

La réponse peut tenir en deux mots: haute conception du civisme, haute conception du pouvoir local.

Une haute conception du civisme fait que les lois ne sont pas discutées ni surtout mises en brèche par la horde de ceux qui abusent des libertés laissées aux intérêts privés. La haute conception des pouvoirs locaux vient de ce que les communes sont en très petit nombre (891 pour tous les Pays-Bas), qu'elles ont toutes une certaine importance (60 communes seulement ont moins de 2000 habitants) et qu'elles sont dirigées par des bourgmestres nommés par la Couronne et souvent itinérants (le métier de bourgmestre en Hollande est une «carrière» où l'on fait ses armes en province pour accéder dans les villes à la fin de son activité).

Pour reprendre les choses de plus près, il est intéressant

---

dans le *Conseil pour l'aménagement du territoire*, du Conseil des ministres (pas mentionné par la loi).

La loi ne comprend pas de prescriptions sur les *services provinciaux d'aménagement du territoire* qui existent dans toutes les provinces. La loi comprend certes quelques dispositions sur les commissions provinciales d'aménagement du territoire, de sorte que le principe de la coordination y est déposé.

Par rapport aux organes d'aménagement du territoire au niveau communal, aucune prescription n'est donnée. Les communes plus vastes possèdent en règle générale leur propre *service d'urbanisation*. Les communes plus modestes font usage des services de *bureaux privés d'urbanisation* (non mentionnés par la loi).

## Deuxième rapport relatif à l'aménagement du territoire des Pays-Bas

### Noms géographiques



de constater que les sept «Provinces unies» dont l'histoire a fait le Royaume de Hollande<sup>1</sup> n'ont, en fait, guère d'autonomie et s'en remettent à l'Etat du soin d'élaborer des lois, de prélever les impôts et de nommer les tribunaux. Tout au plus les provinces ont-elles leurs propres Leitbilder (plans indicatifs) sans valeur contraignante et doivent-elles approuver les plans communaux avant de les présenter au gouvernement.

Si la première organisation de l'aménagement date de 1901, la plus récente loi est de 1965 (un commentaire en est donné dans le présent numéro); elle crée les bases d'une politique nationale à laquelle doivent se subordonner les plans communaux qui sont seuls opposables aux tiers. La loi crée en outre le «Ruimtelijke Ordening» ou Conseil de l'aménagement du territoire dont font partie neuf ministres sur treize et un Comité permanent composé des secrétaires généraux des ministres de l'Intérieur et des Travaux publics, des directeurs généraux des chemins de fer, des forêts et des affaires culturelles, d'urbanistes et de sociologues, qui propose les décisions les plus importantes.

Sur le plan communal, les Pays-Bas disposent d'une organisation puissante: l'Union des communes néerlandaises dont le siège, à La Haye, est en même temps celui de l'Union des communes européennes. Cette union, en 1928, ne groupait que vingt-huit communes de moindre importance. En 1970, sans aucune obligation légale, toutes les communes en sont devenues membres.

L'organisation est impressionnante puisqu'elle groupe sept cents personnes dont quatre cent cinquante sont occupées au contrôle des comptabilités communales. Elle s'emploie activement à promouvoir la coopération des communes (dont nous avons déjà vu qu'elles sont d'une bien autre dimension que les nôtres) et à susciter des projets collectifs.

Vu sous cet angle, le pouvoir local déploie des effets étonnants. Ceux qui, en Suisse, se réclament de l'autonomie des communes de l'Europe du Nord pour revendiquer le maintien d'une autonomie identique en Suisse feraient bien d'étudier sérieusement leur modèle.

#### **Bijlmermeer, nouveau quartier d'Amsterdam**

A quelques kilomètres au sud-est de la capitale s'étend aujourd'hui, sur des centaines d'hectares, le quartier neuf de Bijlmermeer.

Il faut dire notre déception. Les Pays-Bas, Amsterdam plus que toute autre ville, nous avaient habitués à des

réalisations exemplaires. Sacrifiant à l'automobile admise désormais comme un mal inévitable, les urbanistes les plus avancés qui soient, les plus dégagés de contrainte, ont construit des garages entre lesquels s'érigent des habitations.

Tout est fait pour le confort des locataires-automobilistes qui peuvent, à pied sec, se rendre de leur voiture à leur appartement; ils parcourent dans des dégagements vitrés qui sont la seule recherche architecturale de ces vastes ensembles, des distances qui vont jusqu'à 400 mètres. Quant aux immeubles et aux espaces qu'ils délimitent, leur échelle semble écrasante, surtout si on la compare aux admirables exemples auxquels nous étions habitués (p. 32 et 33).

#### **Les rues sans automobiles**

Que ce soit à Rotterdam, à Amsterdam ou, comme ici, à La Haye, les municipalités des communes néerlandaises ont eu le courage de décider de fermer au trafic de façon permanente les rues des boutiques.

Mais elles ont fait mieux: elles ont accusé ce caractère en supprimant carrément les bordures des trottoirs devenus inutiles.

Notre reportage photographique nous montre comment, avant 9 heures du matin, les voitures de livraison font leur travail quotidien. On aurait – paraît-il – peur en Suisse de supprimer les trottoirs des rues commerçantes comme la rue de Bourg à Lausanne où la circulation est désormais limitée aux livraisons. On craindrait que les voitures de livraison n'arrachent les enseignes, ne frôlent les passants. Nous constatons que les Néerlandais l'ont fait avec succès et nous attendons qu'on imite leur excellent exemple (p. 34).

<sup>1</sup> Et qui sont aujourd'hui au nombre de onze (voir à la page précédente).