Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 99 (1973)

Heft: 13

Artikel: La rue, expression de la vie sociale et économique: vie et mort d'un canal: contribution du comité national néerlandais

Autor: Vrieze, P.L. de

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-71686

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

La rue, expression de la vie sociale et économique

Vie et mort d'un canal
Contribution du Comité national néerlandais

par P. L. DE VRIEZE, architecte B.N.A., Groningen, Pays-Bas

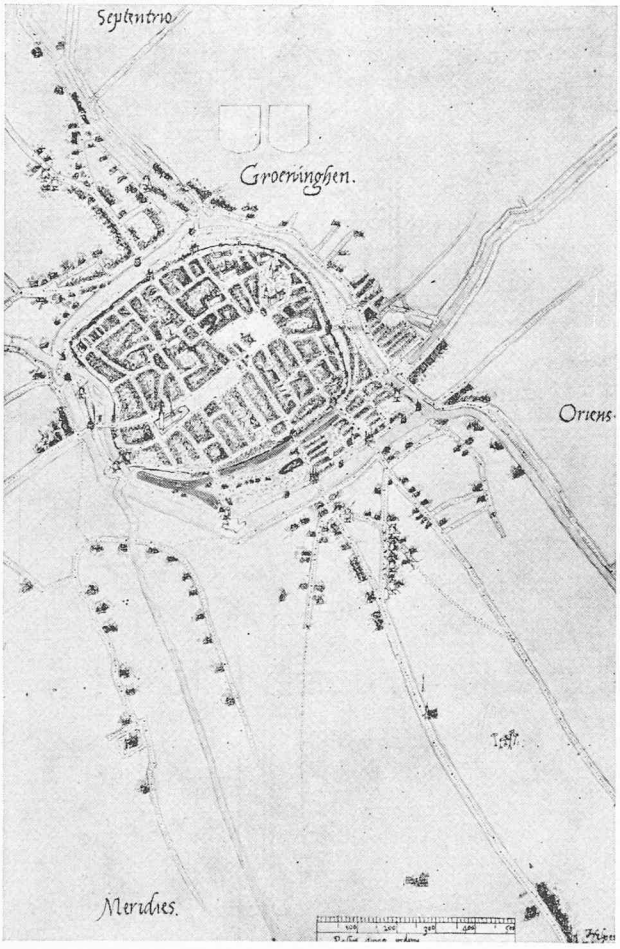

Fig. 1. — Plan de Jacob van Deventer ~ 1550.
Le double canal du moyen âge (côté sud de la ville) est situé ici à l'intérieur d'un nouveau canal de défense.

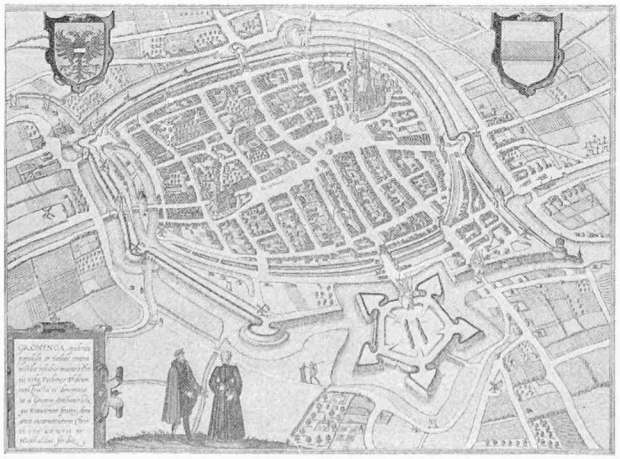

Fig. 2. — Plan de van Braun et Hogenberg ~ 1577.
Le double canal de défense du côté sud est situé à l'intérieur des nouveaux remparts de la ville.

La situation à Groningen, une artère à la place d'un canal

La restructuration, en 1970 et 1971, du « Zuiderdiep » à Groningen est la conséquence d'un plan de circulation accepté en 1967 dans lequel on est parti du principe que le centre de la ville serait contourné par des tangentes de circulation, large chacune de 40 à 50 m.

A l'intérieur de ces tangentes, on a conçu une ceinture de décharge le long des canaux du Zuiderdiep comblé. A la suite d'actions extraparlementaires et de la population, la municipalité a été renouvelée et rajeunie lors d'élections municipales (trois des conseillers municipaux actuels sont en dessous de 30 ans).

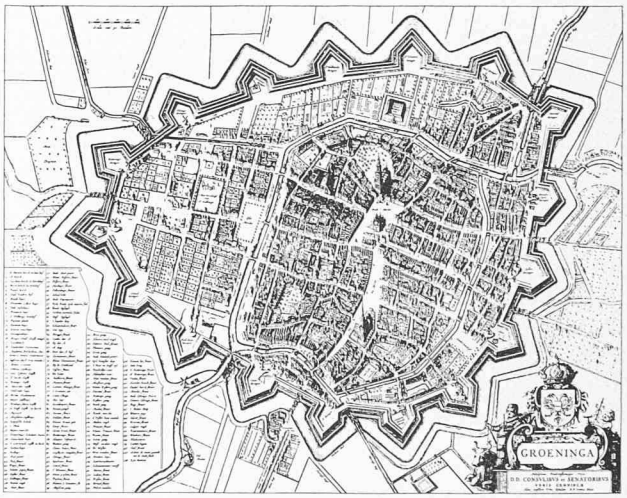

Fig. 3. — Plan de 1643 : Groningen avec ses nouveaux remparts de ~ 1607 à 1624 ; l'ancien double canal de défense est prolongé jusqu'à « Nieuwe » ou « Zuiderdiep » en 1614 et 1637 en formant une liaison fluviale entre le « Schnilendiep » et le « Aa-Hoornsediep ».

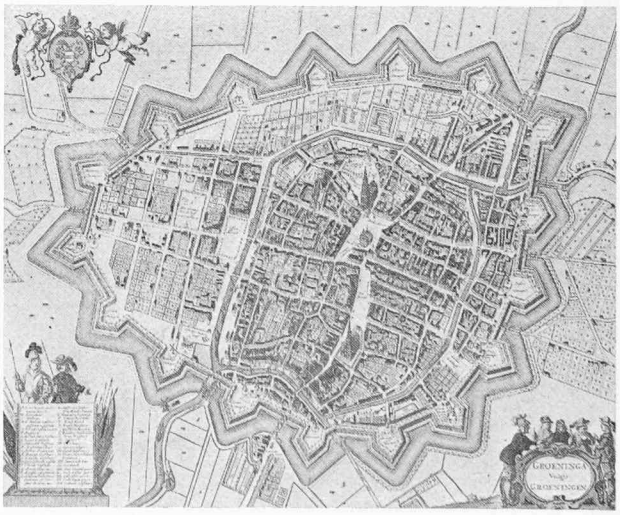

Fig. 4. — Détail du plan de J. Blaeu(?) de 1643.
A droite, de bas en haut, le « Nieuwe » ou « Zuiderdiep » avec 2 passerelles en bois pour piétons et au milieu un pont voûté en briques pour la rue principale (Herestraat). A gauche de ce pont, le « Esserhuis » avec jardin à l'arrière le long du « Zuiderdiep ».

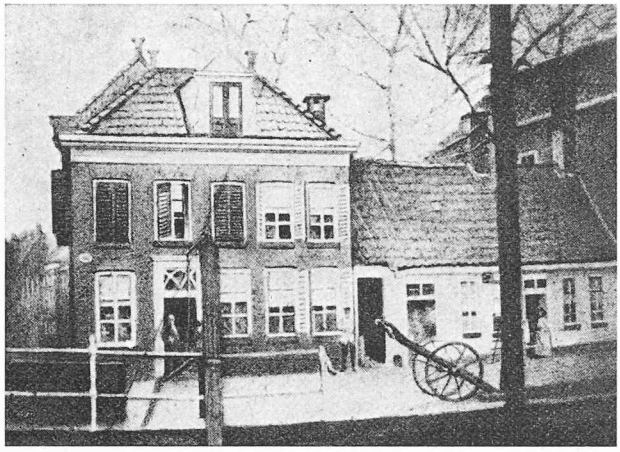

Fig. 5. — Vue prise aux environs de 1850 du « Zuiderdiep » (côté nord) — jonction Pelsterstraat avec la maison « Camphuis ». On remarque les remparts en briques de consolidation des rives, les pavés et les plantations d'arbres ; la rue est bordée d'habitations et d'entrepôts de marchandises pour le transport fluvial.

Fig. 8. — Photo des environs de 1900 — embouchure du « Zuiderdiep », côté ouest, dans la rivière de Aa. Le quai à gauche est le « Pottepakkersrijge ». Le quai à droite est le « Kleine der Aa ».

Fig. 6. — Photo d'une cuisine populaire (maintenant WEEVA) de 1871.
Du côté des remparts en briques, on peut observer une pompe en bois, une route pavée et une plantation d'arbres.

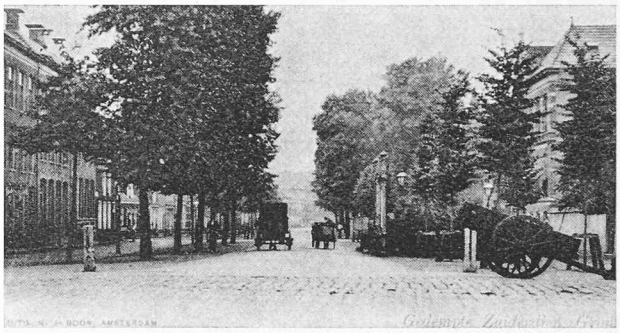

Fig. 9. — Photo des environs de 1900.
« Zuiderdiep » comblé vers l'ouest à partir de l'Herestraat avec une belle plantation d'arbres et 2 chemins ; à droite la muraille du jardin de « Esserhuis » ; rue bordée d'habitations pour la circulation et la promenade.

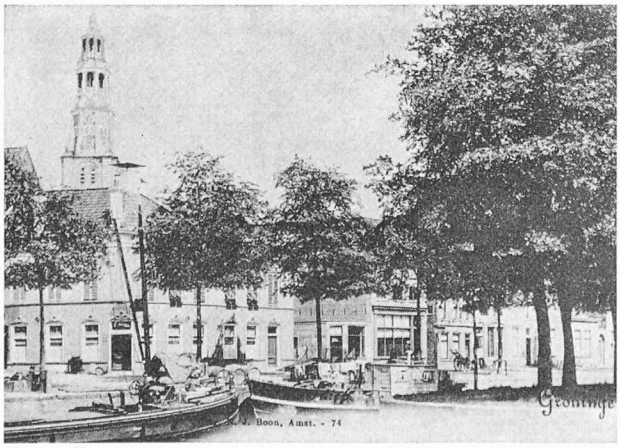

Fig. 7. — Photo des environs de 1900, côté ouest du « Zuiderdiep » (Reitemakersrijge) avec bateaux marchands. A gauche plantation d'arbres renouvelée.

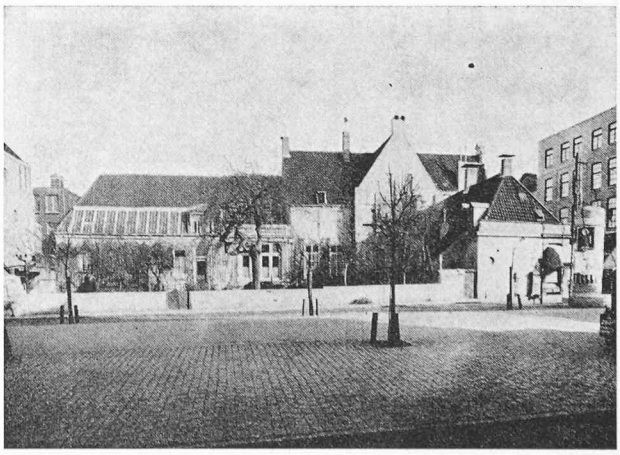

Fig. 10. — Photo des environs de 1930.
Côté nord du « Zuiderdiep » comblé avec l'« Esserhuis » à la jonction de « Herestraat » (gauche) ; entre les deux chemins se trouve une route asphaltée, limitée par 2 bandes en pavés bleus.

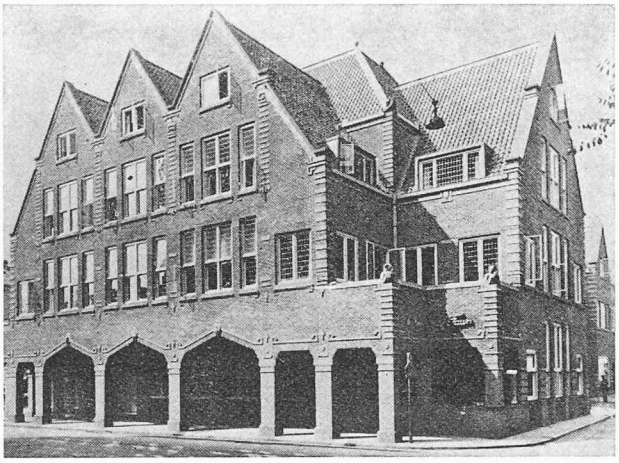

Fig. 11. — Photo des environs de 1938.
Bâtiments actuels — restaurant « de Faun » qui a remplacé l'« Esserhuis » (fig. 10).

Fig. 14. — Photo de 1969.
Le « Zuiderdiep » comblé avec 2 chemins, une route de circulation médiane en asphalte avec, à gauche et à droite, des bandes de parking en pavés ; entre les jeunes arbres, de hauts réverbères.

Fig. 12 — Photo des environs de 1915.
Le marché aux œufs, côté sud-ouest du « Zuiderdiep » comblé; au premier plan, pavage avec rails de tram.

Fig. 15. — Photo d'octobre 1969.
La partie est du « Zuiderdiep » comblé à la hauteur d'Oosterstraat dans son nouvel état ; les chemins et les bandes de parking en pavés ont disparu et ont été remplacés par une large route en asphalte d'environ 30 m ; les arbres ont été sacrifiés et remplacés par des réverbères, des signaux de circulation, des feux de signalisation, etc. ; on démontre clairement ici l'effet de barrière (artère principale).

Fig. 13. — Photo des environs de 1910.
Mise en place des rails pour le tram électrique, fonction de circulation en augmentation.

Fig. 16. — Photo aérienne de 1970.
Au milieu à gauche, on trouve de bas en haut le « Zuiderdiep » comblé et restructuré ; la large route asphaltée est bouchée à l'ouest et à l'est par des rues étroites et sinueuses ; tout à gauche, le long du canal, on devine les rangées d'arbres pour remplacer les remparts démolis en 1880.

Dans ces nouvelles circonstances, il a été possible de changer la politique de circulation et de structuration du centre de la ville pour parvenir à une politique intégrale, partant d'objectifs clairement définis. Malheureusement, la couverture du Zuiderdiep, à l'aide de crédits mis à disposition par le gouvernement, était déjà faite sans qu'un bon plan d'aménagement du centre de la ville ait été achevé.

Fig. 17. — Le plan de restructuration du « Zuiderdiep » (partie ouest) jusqu'au distributeur de la vieille ville ; les places de parking et les rangées d'arbres doivent disparaître.

Fig. 18. — Les réactions du public : une « piste d'atterrissage » au milieu de la ville.
Photo tirée d'un article polémique d'un quotidien montrant que, pour le piéton, le côté opposé de la rue reste inaccessible.

Les difficultés rencontrées, les expériences acquises, l'accueil du public

Les difficultés sont survenues quand la couverture fut devenue un fait, malgré l'opposition.

L'artère de circulation, largement dimensionnée, sépare la partie sud de la ville du centre. Traverser cette route est, pour beaucoup de piétons, une affaire difficile et dangereuse malgré les passages protégés et les feux pour piétons. Les boutiques, spécialement les antiquaires, se plaignent d'un manque de passants. L'artère de circulation est en fait devenue une autoroute au lieu d'une rue urbaine. Sa grande largeur ne s'équilibre pas avec les constructions basses, créant ainsi en raison de la densité de la circulation un sentiment de frustration. Parmi les facteurs nuisibles à l'environnement, il faut mentionner le bruit de la circulation, beaucoup de poussière en été, l'absence de zones vertes, tandis que l'habitabilité des appartements environnants diminue toujours davantage. Enfin, le déroulement de la circulation est sérieusement entravé par un grand nombre de routes, munies de feux, donnant sur l'artère principale. Le début et la fin de cette artère donnent sur des routes beaucoup moins larges et beaucoup plus sinueuses.

Quelques suggestions nées de l'expérience

En conséquence de la critique évoquée ci-dessus, le jeune conseiller municipal M. van den Berg, a donné l'ordre de préparer de nouvelles alternatives pour le réaménagement.

Jusqu'à maintenant on a préparé les plans suivants (non encore publiés) :

a) réduire l'artère et intégrer une gare routière pour le service des transports publics qui se trouve actuellement sur le « Grote Markt » dans le centre de la ville ; ceci s'intègre dans le cadre d'un nouveau plan des transports publics à l'aide de lignes transversales d'autobus ;

b) utiliser la zone médiane de l'artère pour des kiosques, des terrasses, des restaurants, des stands de fleurs diverses et une plantation d'arbres ;

c) élargir les trottoirs avec une plantation d'arbres et des zones de parking ;

d) créer une zone médiane de l'artère avec plantations d'arbres ;

e) revenir au profil ancien d'un canal étroit avec plantation d'arbres, tel qu'il existe encore le long des autres canaux ;

f) une route sur 2 niveaux dont la partie inférieure serait réservée aux autos et aux transports publics (pour une partie du Zuiderdiep).

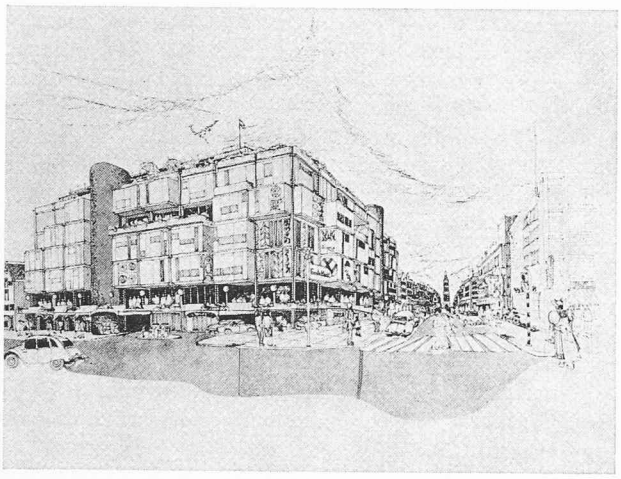

Fig. 19. — Plan de restructuration proposé pour le côté nord du « Zuiderdiep » à la jonction de « Oosterstraat » ; hauteur environ 45 m au rez-de-chaussée, un parking couvert avec station-service ; ce plan ne sera pas exécuté.

Fig. 20. — Photo de 1972 de la restructuration originale de « Zuiderdiep-jonction Oosterstraat » ; au lieu de la construction présentée ci-dessus, ce bâtiment historique sera restauré par N. V. Stadsherstel Groningen.

Conclusions

On peut tirer de cette expérience les conclusions générales suivantes :

1. Dans la cité historique l'on doit adapter la circulation à la ville et non l'inverse, ce qui veut dire que le déroulement de la circulation doit avoir lieu dans les rues actuellement à disposition.
2. Les transports publics dans la cité doivent avoir la priorité sur les automobiles ; les dispositifs de circulation ne doivent pas dominer, mais rester dans les proportions raisonnables.
3. Le piéton et le cycliste doivent, en principe, avoir dans la cité des droits plus larges que l'automobiliste ; on pourrait penser à des passages protégés pour automobilistes.
4. La promotion de la circulation des cyclistes améliorera l'animation de la rue du centre, sans créer un facteur de danger supplémentaire.
5. En réduisant l'artère et en introduisant une circulation à sens unique, le mélange des différents modes de transports (y compris la circulation pédestre) est réalisable.
6. Le long d'une rue, les rez-de-chaussée des constructions doivent être ouverts et attractifs pour le piéton et ne pas constituer des parties sombres, le soir, mais donner une contribution à l'éclairage public.
7. L'extérieur d'un bâtiment doit être rendu accueillant et attrayant (zones de transition intérieur-extérieur) par des éléments tels que trottoirs, emmarchements, portiques, marquises, bancs, tables, podiums, étalages, plantations, etc.
8. Il faut maintenir les qualités caractéristiques d'une cité ; là où ces qualités ont souffert, il faut les rétablir ; l'espace des rues, tel qu'il est défini par les bâtiments environnants, doit être protégé soigneusement.
9. Les espaces des canaux et des étangs doivent être maintenus et communiquer entre eux autant que possible, de manière à former un système continu qui puisse servir à la navigation fluviale et ne dégénère pas en égout.
10. Des spécialistes et des citoyens actifs, intéressés aux problèmes de la vieille ville, doivent être réunis ; il faut fournir aux autorités (municipales, provinciales, régionales...) davantage d'informations concernant la conservation du vieux milieu urbain.