

Des cartes postales

Aurélie Delage
Aurélie Delage

12 juin 2010

Carte postale de Maastricht (Vroendaal)



Un samedi matin à Vroendaal
cliché A. Delage, avril 2010

Des cubes blancs, avec peu d'ouvertures, austères. Et une rue qui s'arrête net en cul-de-sac devant de vastes champs.

Drôle d'idée que d'envoyer une carte postale d'un lotissement !

Et pourtant cette forme urbaine, qui se trouve en périphérie de Maastricht, donne un éclairage intéressant sur l'urbanisme hollandais actuel. Les Pays-Bas mènent en effet une politique drastique de limitation de l'étalement urbain par la pratique d'un strict zonage grâce à des documents d'urbanisme réglementaire. Ainsi, les périmètres circonscrivant les espaces résidentiels se voient à l'oeil nu, ce qui se traduit sur la photo par le double cordon, au bout de la rue, l'un pour voitures et l'autre pour vélos (les cyclistes sont nombreux en ce samedi matin printanier, roulant par groupes, mais pas au moment précis de la prise de vue). La limite est donc nette entre le lotissement et les champs, qui s'étendent à perte de vue au-delà de celui-ci, comme on le voit bien sur l'image satellitale ci-dessous.



Le quartier Vroendaal vu du ciel

A. Delage, 2010 ; fonds : Google Earth, 2010

Cette seconde image montre bien aussi le parti pris particulier de ce lotissement datant des années 2000 : une forme urbaine dense - pour donner une idée, la rue du point rose mesure 100 mètres de long, longée par 18 logements. Mais si l'on regarde plus attentivement, différentes zones se distinguent au sein de ce lotissement au plan orthogonal - *castrum* romain des temps modernes :

le long du *cardo*, des maisons à deux étages, mitoyennes par le rez-de-chaussée, et dont la façade principale donne sur l'axe passant, tandis que l'arrière abrite des micro-jardinets. au nord-ouest du *decumanus*, d'autres maisons mitoyennes se serrent les unes contre les autres, d'un standing similaire (mais non identiques aux premières), avec de légèrement plus grands jardinets, toujours aussi coquets et impeccablement taillés.

puis, toujours au nord-ouest, mais davantage en retrait (ellipse de gauche), des maisons non jointives, toutes identiques mais toutes différentes, se singularisant par les détails et les matériaux choisis parmi une palette garantissant l'homogénéité de l'ensemble.

Cela contraste alors avec la composition libre de l'autre côté de l'axe méridien : vastes maisons individuelles, manifestement dessinées par des architectes assez imaginatifs. Pourtant, malgré le très haut standing évident de ces résidences, la taille des parcelles reste assez limitée (en France, on imaginerait aisément ce type de bâtiment mis en valeur par un jardin paysager)

Enfin, là où la photo a été prise (point rose) : des maisons blanches mitoyennes, à l'architecture strictement identique, et disposant de jardins en arrière de la rue, à l'abri des regards et de la circulation automobile.

Back to the bitume : à quoi correspond cette rigoureuse dissymétrie que l'on observe sur la photo ?

Indice : la photo est prise dans le contre-jour du matin... Donc : à gauche, une façade orientée plein sud, d'où les baies vitrées assez larges (celles de la façade orientale, hors champ, le sont encore plus), tandis qu'à droite, l'orientation plein nord est occupée par un auvent-garage (espace technique) et une fenêtre (une chambre certainement, mais qui bénéficie d'un balcon donnant à l'est (hors champ). Bref, l'architecte a pensé combien il serait agréable de se faire chatouiller les orteils par le soleil levant.

Bitume, bitume... point de bitume en fait : le revêtement de la chaussée, dont les pavés sont identiques à ceux du trottoir, mais de forme différente, signale que l'on n'est plus sur la route, mais sur un espace de partage des modes de transport. Les voitures sont ainsi discrètement invitées à réduire leur vitesse et à laisser la priorité aux modes doux, ce qu'accentue l'organisation du quartier à l'écart des axes de transit (cf. photo satellite). Ce faisant, la rue redevient un espace public au sens classique du terme, partagé par tous de façon apaisée (il est trop tôt au moment de la prise de vue pour que les enfants jouent déjà au ballon ou fassent du vélo), tout en étant propice au contrôle social, grâce aux fenêtres donnant sur la voie.

Au final, on a ici un lotissement dont la conception d'ensemble est le garant d'une utilisation maîtrisée du sol et d'un certain degré de qualité architecturale. Cela s'explique par les règles édictées en amont de la conception, et en concertation, par la municipalité et le promoteur (propriétaire du sol). Le cahier des charges est ensuite appliqué à la lettre avant la livraison de logements « clé sur porte » aux clients.

On pourrait toutefois trouver une ombre à ce tableau bien propre : il n'y a pas d'arrêt de bus au coeur du lotissement (pourtant dense, donc propice à une desserte en transports collectifs), et devant chaque maison sont généralement garées deux voitures. C'est là le signe de ménages bi-actifs, de classe moyenne supérieure (trois coupés, trois grosses berlines sur la photo), choisissant la mobilité automobile en dépit de la facilité pour atteindre à vélo le centre de Maastricht pourtant proche (3 km à vol d'oiseau, au nord-ouest).

Il n'en reste pas moins que ce type d'aménagement offre un contraste saisissant avec le mitage total des espaces ruraux wallons par la « villa quatre façades » - le pavillon individuel. Dès lors, si elle ne se voit plus par les postes de douane, la frontière néerlandaise-belge, proche de quelques kilomètres seulement, perdure dans les paysages.

Aurélié Delage

Pour en savoir plus (en néerlandais) : <http://www.vroendaal.nl>