

tance pour comprendre l'œuvre de Beeckman. En effet, sa vision très mécaniste de la nature résulte de l'application du mode de pensée d'un artisan aux questions de la philosophie de la nature. Beeckman contemple la nature comme un artisan examine un appareil, dont les composants se meuvent en produisant un effet déterminé.

Mais l'on est surtout frappé par la finesse d'observation de Beeckman qui, tant lors de rencontres sur le coche d'eau que pendant les chants à l'église ou au cours d'une conversation avec un artisan, trouvait toujours l'occasion de s'émerveiller de certains phénomènes et d'en imaginer une explication. Son don aigu de l'observation lui permit en outre de démasquer régulièrement des imposteurs et fraudeurs qui tentaient de le mener en bateau ou de tromper d'autres personnes.

Les notes de Beeckman contiennent des spéculations abstraites sur la structure de la matière, côtoyant parfois des commentaires sur des innovations techniques et des événements de la vie quotidienne. Mais Beeckman fait aussi état de ses malaises, doutes, hontes et chagrins. Il mentionne par ailleurs ses angoisses religieuses ou la peur de sa fillette Catelijntje d'être enterrée vivante. Lorsque son dernier fils encore en vie décède à son tour, il laisse son immense tristesse s'épancher dans son journal.

Si les considérations de ce genre ne constituent pas la teneur essentielle du journal, elles sont toutefois présentes en nombre suffisant pour que l'on puisse aussi qualifier celui-ci de journal intime, offrant un regard unique et non passé au filtre des conventions dans l'esprit d'un homme instruit du XVII^e siècle.

Klaas van Berkel (Tr. P. Lambert)

À l'occasion du quatre centième anniversaire de la soutenance de thèse d'Isaac Beeckman à Caen, l'*Isaac Beeckman Stichting* (Fondation Isaac Beeckman) organise une conférence internationale intitulée *Beeckman in Context* (Beeckman en contexte), les 27 et 28 septembre 2018, à Middelbourg (contact: k.van.berkel@rug.nl).

SOCIÉTÉ

Du nord au sud sous «cent pieux» : une nouvelle ligne de métro pour Amsterdam

À Amsterdam, un métro roule depuis peu du nord vers le sud de la ville. Cinquante ans après les premiers projets visant la construction d'un réseau métropolitain et plus de quinze ans après le creusement du premier tunnel, la ligne nord-sud a enfin été inaugurée et mise en service. Jusqu'à présent, elle a surtout été une ligne à problèmes pour la capitale des Pays-Bas. Les projets originaux prévoyaient en effet que des rames de métro auraient dû la desservir depuis sept ans déjà. La ligne a posé des problèmes d'ordre financier: initialement la municipalité avait prévu un budget de 300 millions d'euros, mais les dépenses municipales se sont finalement élevées à quelque 900 millions d'euros, montant auquel il convient d'ajouter plus d'un milliard d'euros octroyé par l'État néerlandais. Les finances ne constituaient toutefois pas le seul problème. La population amstellodamoise était absolument opposée à cette ligne. Les habitants n'ont jamais considéré d'un œil sympathique l'aménagement d'un réseau métropolitain dans leur ville. À la fin des années 60 du siècle dernier, l'administration municipale envisageait la réalisation de plusieurs lignes de métro. Dès que furent entamés les travaux dans le centre de la ville, ils ont donné lieu à des protestations et des échauffourées. Nombre de maisons dans le centre devaient être sacrifiées et démolies si on voulait un réseau performant. Les protestations amenèrent la municipalité à abandonner l'exécution des projets originaux. Une ligne vers l'est serait réalisée, mais on renoncerait à la ligne nord-sud.

Dans les années 1980 ressurgirent cependant des projets visant à étendre le réseau métropolitain. Un référendum fut organisé. Une grande majorité des votants se prononça

contre l'aménagement d'une ligne nord-sud, mais on a estimé qu'elle était insuffisante: 64 pour cent étaient contre, mais le référendum ne devenait contraignant que si la moitié plus 1 du nombre de votants aux dernières élections municipales rejetaient l'extension du métro. Il s'agissait là d'un calcul certes compliqué, qui signifiait concrètement qu'il fallait au minimum 154 935 personnes ayant voté contre pour arrêter les projets de construction. Au total on ne compta que 123.198 votes enregistrés. La municipalité s'octroyait de la sorte le droit de procéder tout de même à l'aménagement d'une ligne nord-sud.

Construire une ligne de métro à Amsterdam est une entreprise hasardeuse non seulement sur le plan politique mais aussi et surtout du point de vue technique. Le sol est humide et marécageux et une partie importante de la ville est construite sur pilotis. En 1894, le scientifique Johannes van Vloten écrivait: «Amsterdam, cette grande ville qui se tient debout sur cent pieux. Et si un jour cette ville tombe à la renverse, qui paiera les frais?» Ces pieux existent bel et bien: des dizaines de milliers de pilotis sont fichés dans le terrain tourbeux. Sous cette tourbière se trouvent de solides couches sableuses et argileuses. Si on y plante des pieux sur lesquels on peut construire, les maisons restent tout de même debout. Par ailleurs, non seulement les édifices s'appuient sur des pilotis, mais également le grand *Vondelpark*. Bien des arbres s'y enfonçaient sous leur propre poids. Pour y remédier, on a installé les arbres nouvellement plantés sur un caillebotis sur pilotis.

L'aménagement de la nouvelle ligne de métro eut pour effet que soudain, à plusieurs endroits au-dessus de celle-ci, des maisons s'effondraient. C'est l'affaissement de maisons anciennes dans le centre historique qui suscita le plus de contestation. Lors de la construction de la ligne, on avait pourtant tenu compte de cette éventualité. Ainsi le tracé de la ligne nord-sud suivait-il pour la majeure partie celui de rues existantes.

Ces mesures de précaution n'ont pas pu empêcher qu'une partie des maisons se sont tout de même affaissées, ce qui a contribué à raviver la résistance de la population. Ces événements suscitèrent beaucoup de bruit au conseil municipal amstellodamois, et un adjoint au maire dut démissionner. En fin de compte, tout cela a entraîné des retards considérables et d'importants problèmes financiers.

Les opposants ne pouvant plus rien entreprendre contre la nouvelle ligne de métro qui fonctionne aujourd'hui, leurs doléances portent maintenant sur d'autres conséquences en surface. La municipalité d'Amsterdam estime que ce qui se déplace souterrainement ne doit plus le faire en surface. Des itinéraires d'autobus et de tramways ont été modifiés et plusieurs lignes supprimées. On ne sait encore exactement quelles seront les répercussions à long terme pour les petits bacs qui franchissent l'*IJ*, la rivière derrière la gare centrale. Ils relient la ville au quartier nord, où part et arrive la nouvelle ligne de métro. Ils sont gratuits, fonctionnent jour et nuit et s'avèrent surtout confortables pour les cyclistes. Les bicyclettes sont en effet interdites dans le métro.

Entre-temps, la municipalité examine la possibilité d'une nouvelle extension du réseau métropolitain. Une ligne est-ouest complète ne semble pas réaliste. En revanche, une extension de la nouvelle ligne jusqu'à l'aéroport de *Schiphol*, quelques minutes plus au sud, serait bel et bien envisageable. Elle comporte par ailleurs un avantage manifeste: entre la station terminus qui s'est ouverte au cours de l'été et l'aéroport, on ne trouve que très peu de maisons risquant de s'affaisser.

Joris van de Kerkhof
(Tr. W. Devos)