

Coordination éditoriale  
**Olivia Barbet-Massin**

Ce livre est nourri d'une série d'entretiens avec :  
Esther Agricola, Roy Berents, Errik Buursink, Maurits de Hoog,  
Annius Hoonstra, Julian Jansen, Pieter Klomp, Eric van der Kooij,  
Fokko Kuik, Esther Reid, Rick Vermeulen, Bart Vlaanderen  
(Dienst Ruimte en Duurzaamheid gemeente Amsterdam/  
Département Espace et Durabilité de la Ville d'Amsterdam);  
Zef Hemel (Universiteit van Amsterdam/Université d'Amsterdam);  
Liesbeth Jansen (Bureau Marineterrein Amsterdam);  
Stella Marcé (Plan Amsterdam);  
Maaïke Osieck (Amsterdam Smart City);  
Marleen Stikker (Waag Society, Amsterdam);  
Wouter Valkenier (Studio Valkenier, Amsterdam).  
Qu'ils soient tous remerciés, ainsi que Jeffrey Boxem (chargé des  
relations extérieures, Ville d'Amsterdam) et Innovapresse (Valérie  
Gibault) pour leur aide à la préparation de l'atelier «Projet urbain»  
qui s'est déroulé à Amsterdam les 19 et 20 mai 2016.

Conception et réalisation graphique : Laurent Ciry

© 2016, direction générale de l'Aménagement,  
du Logement et de la Nature (DGALN)  
et Éditions Parenthèses  
ISBN 978-2-86364-246-7

# Le génie d'Amsterdam

## Opportunité, agilité, inventivité

Sous la direction de Ariella Masbounji

Textes de Antoine Petitjean  
avec la contribution de Maarten Kloos

# Sommaire

Amsterdam est une ville européenne par essence  
par Eberhard E. van der Laan 8

Amsterdam relève les défis de la ville européenne du futur  
par Paul Delduc 11

Introduction  
Amsterdam : une incroyable capacité d'innovation renouvelle un savoir-faire ancestral  
par Ariella Masbounji 16

Inversions radicales : Amsterdam, le génie de l'adaptation  
par Maarten Kloos 24

## STRATÉGIE : PROJET URBAIN

Une ville dans la métropole : articuler politiques publiques fortes et accueil d'initiatives 30

Amsterdam maîtrise son foncier 36

Agir dans la ville «intouchable» : le périmètre Unesco 38

La ville-port : pour une infrastructure industrielle mixte 42

Ring Zone Studio : une expérimentation méthodologique pour explorer la ville du XXI<sup>e</sup> siècle 50

City in balance : la ville se crée une « direction de l'équilibre » 52

Évolution des modèles urbains et architecturaux  
par Maarten Kloos 56

Eau et ville : amies et ennemies 60

Qui gère le risque hydraulique et comment ? 66

Westpoort, vers un port résilient 70

Energy Atlas Plus : Amsterdam bas carbone 72

Un service multicompetences pour une mobilité urbaine inhabituelle 76

Centraal Station : une île multimodale 80

L'Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions 83

Une nouvelle ligne de métro nord/sud 86

Amsterdam, ville intelligente ? 88

## LA VILLE DEMAIN

La métropole négociée 94

La Stadsregio, une communauté de communes dans la métropole 96

La Randstad 98

Articuler *bottom up* et *top down* 102

Destination Amsterdam 108

De la ville intelligente à la citoyenneté agile 110

Westergasfabriek 114

Marineterrein : *slow planning*, une transformation lente pour doper la valeur des sites 118

## LE PROJET URBAIN EN CINQ DIRECTIONS : est, ouest, sud, nord, espace métropolitain

Vers l'est  
Oosterdok 128  
Les îles pionnières 130  
IJburg 134  
Zeeburgereiland 138  
Oostpoort 139

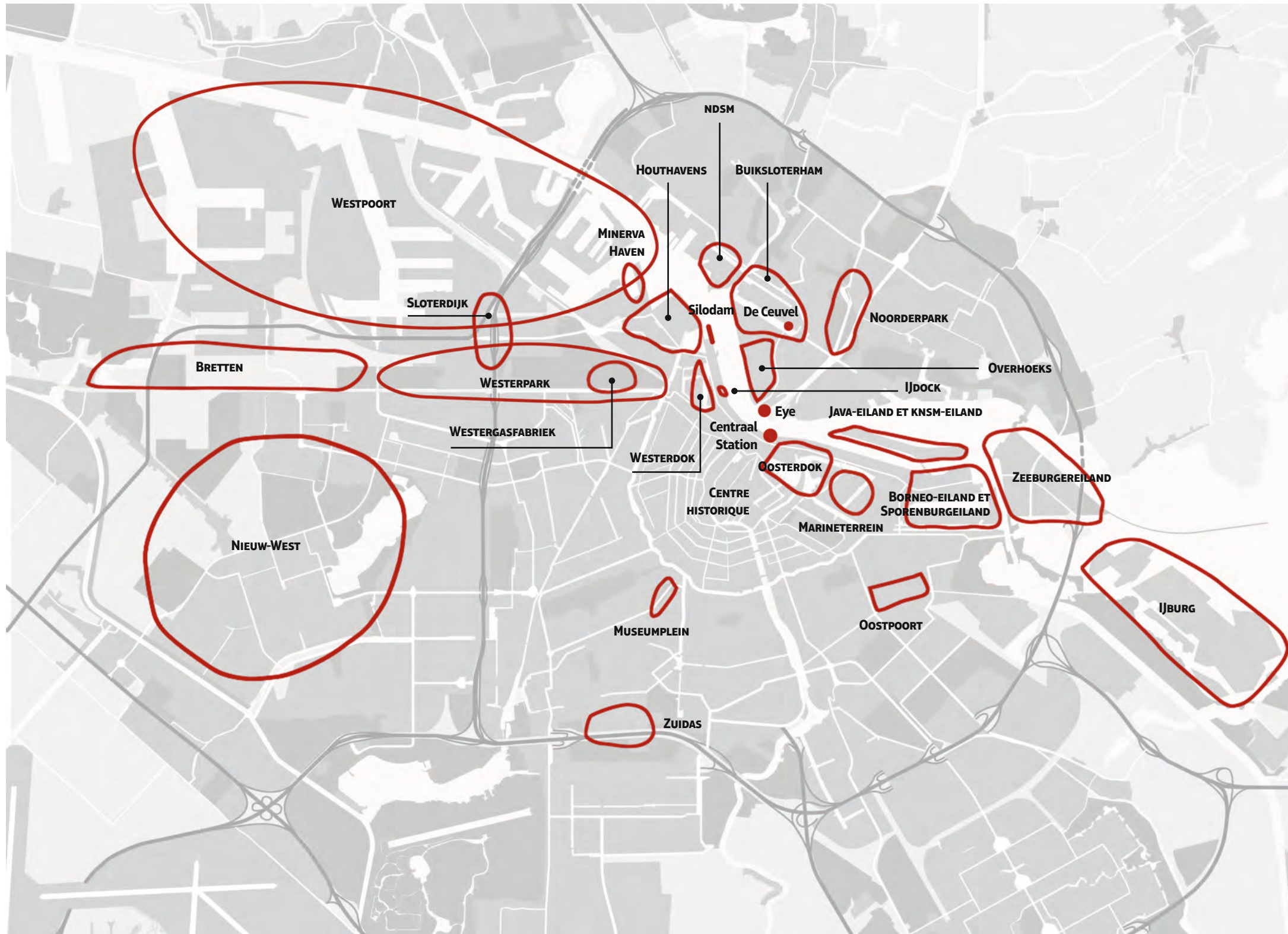
Vers l'ouest  
Westerdok 142  
Ijdock 144  
Silodam 146  
Houthavens 148  
Minerva Haven 152  
Sloterdijk 154  
Bretten 156  
Nieuw-West 158

Vers le sud  
Museumplein 164  
Zuidas centraal 166

Vers le nord  
Overhoeks 172  
Buiksloterham 174  
NDSM 178  
Noorderpark 180

Vers la métropole  
Waterland 184  
Zaanstad 186  
Le corridor Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad (SAAL) 188  
Les écluses d'IJmuiden 189

# Amsterdam







**Ambiances urbaines dans le centre d'Amsterdam**, l'une des villes les plus attractives d'Europe : les canaux, le Rijksmuseum, la Rembrandt Platz, le centre touristique.

# Amsterdam :

## une incroyable capacité d'innovation renouvelle un savoir-faire ancestral

Les villes européennes offrent une manne inépuisable d'idées, de concepts et de méthodes qui leur permettent de se nourrir mutuellement en matière de politiques urbaines. Chacune innove à sa manière et indique aux autres comment régénérer le patrimoine d'idées, de concepts et de méthodes pour faire face aux évolutions inéluctables de la société, de l'économie, des risques, des modes de vie...

Amsterdam détient, avec quelques autres villes, le privilège d'une incroyable capacité d'innovation sur le plan des stratégies urbaines, offrant ainsi des parallèles féconds avec l'expérience française.

### La politique d'agglomération

La Metropoolregio d'Amsterdam, « métropole de fait » regroupant 2,3 millions d'habitants et faisant partie de l'entité encore plus vaste de la Randstad, a mis en œuvre une ambitieuse politique urbaine qui allie densification, mobilité douce, renforcement des transports en commun, régénération des gares, créant de fortes polarités autour de celles-ci.

Cela fut mis en place sans structure d'agglomération forte ou élue, et dans le cadre d'une négociation permanente avec les collectivités et avec l'État qui conserve un rôle éminent quant à la protection du territoire, aux transports et au lien entre mobilité et densification. La culture de la négociation, ce « polder model » parfois accusé d'être facteur d'immobilisme ou de consensus mou, est néanmoins un levier d'action puissant, propre aux Pays-Bas et particulièrement opérant dans la nécessité de lier métropole et dynamique économique.

### Faire des choix stratégiques

Si le développement durable est de mise, il ne peut néanmoins se réduire à une rhétorique passe-partout. La résilience est affaire de long terme car la gestion de l'eau comme menace est un impératif à grande échelle sur un territoire pleinement artificiel, mais se révèle un atout pour guider le développement futur, offrant des aménités évidentes. Ainsi, la ville se recompose sur ses friches, regagnant les espaces portuaires et anciennement industriels, dans le cadre d'une mise en œuvre « opportuniste », où tout ne relève pas d'initiatives ou de financements publics. L'innovation est primordiale dans une situation où le maintien des politiques publiques en temps de crise et l'engagement pour régénérer la ville relèvent de la prouesse. Mais il semblerait qu'aujourd'hui la crise soit surmontée, autre

**Ariella Masboungi,**  
inspectrice générale  
de l'administration du  
Développement durable,  
conceptrice des  
ateliers « Projet urbain ».



**De Ceutel**  
L'ancienne emprise  
industrielle polluée est  
devenue une polarité  
attractive du nord de  
la ville où se côtoient  
usages récréatifs et tissu  
économique émergent.



enseignement possible de l'expérience d'Amsterdam. Parmi les choix stratégiques pas toujours clairs, la coexistence d'un rythme rapide et d'une temporalité plus lente est frappante. En effet, alors que la ville doit croître pour accueillir de nouveaux habitants, nombre de terrains sont repérés par les services techniques à la demande des élus pour définir la planification opérationnelle à horizon 2025 ainsi que dans la vision stratégique à échéance 2040, tout en étant préparés à leurs vocations futures. L'accélération est au programme et le savoir-faire des grands projets la sert de manière certaine. Toutefois l'expérience de la Westergasfabriek, menée avec une certaine lenteur — *slow planning* — notamment en raison de la recherche des modes de dépollution et le portage difficile du patrimoine industriel, a permis de vérifier l'intérêt des méthodes de production lente. Prendre son temps pour faire émerger la vocation du site, en avançant pas à pas par l'ouverture progressive des lieux et tester grandeur nature de nouveaux usages ont permis *in fine* de produire une polarité culturelle inusitée de loisirs, d'activités et de détente, ainsi qu'une esthétique nouvelle de la reconversion. À présent c'est le site du Marineterrein, ancienne base militaire du centre historique, qui tente l'expérience sous la houlette de l'ancienne responsable de la Westergasfabriek. Grâce à cette incroyable disponibilité foncière de l'État, née de la volonté partagée avec la Ville d'y organiser sa croissance

**Prendre son temps pour faire émerger la vocation du site, en avançant pas à pas par l'ouverture progressive des lieux et tester grandeur nature de nouveaux usages.**

**IJdock** s'organise autour de perspectives saisissantes rapprochant ville historique et nouveaux territoires de projet au nord. Réalisée au début des années 2010, cette nouvelle île accueille le nouveau palais de justice, des bureaux, des logements et un hôtel.

sur elle-même, s'invente une méthode originale de *slow planning* qui tempère l'appétit des promoteurs, offrant l'occasion d'inventer un lieu original qui contribuerait à la dynamique de la ville. Toutefois, le risque d'un gaspillage foncier demeure sur l'ensemble des projets portés par la nécessité de répondre à la forte demande en logements, des projets moins précautionneux dans leur consommation d'espace et leur phasage. En effet, combler trop vite l'ensemble des opportunités foncières serait dommageable pour une ville qui n'a d'autres choix que de produire de nouveaux polders (capacité presque épuisée) pour demeurer attractive.

### Les leçons de la crise

Avec la réduction des moyens publics, Amsterdam a établi des priorités et défini des méthodes *ad hoc*, allant d'une maîtrise publique forte pour réaliser des projets urbains autour des gares à des espaces déreglementés où il est fait appel à des initiatives privées et citoyennes, en passant par des projets où se rencontrent les investissements publics et l'appel à intérêts auprès du privé. La Ville conserve la maîtrise relative de la stratégie urbaine à laquelle les projets, qu'ils soient publics ou privés, doivent contribuer. Le *bottom up* est plus que jamais d'actualité et la dynamique public-privé se renouvelle constamment, dans le cadre de partenariats surprenants, allant d'investisseurs classiques à des collectifs de tous ordres, notamment culturels. Faut-il choisir entre les modes opératoires ? Amsterdam répond résolument non ! Le goût français de la dichotomie n'y trouverait pas son compte. Au lieu du ou/ou, il s'agit



d'un et/et. Les grands projets continuent de s'imposer pour équiper la ville, notamment sur le plan de la mobilité, et pour assurer les reconversions lourdes de l'industrie ou d'espaces portuaires en des espaces urbanisés. Mais l'accueil d'initiatives privées vient enrichir ce savoir-faire ancestral de la ville, perturbant agréablement la rigidité parfois inévitable des grands projets, et transformant des lieux de façon visible et parfois invisible au niveau du bâti ou des usages.

### L'évolution des questions urbaines

Nombre de questions émergent avec la reprise économique, les évolutions sociétales et l'afflux d'habitants dans la ville centre : comment préparer les sites à densifier en termes d'habitat ? La pratique du bail emphytéotique décrétée par Amsterdam à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, et non généralisée aux Pays-Bas contrairement à la Grande-Bretagne, lui offre des atouts considérables. En effet, la collectivité est propriétaire de manière récurrente et se trouve en mesure de négocier la « vente » en leasing à d'autres investisseurs le cas échéant, faisant valoir ses priorités et mettant en avant des conditions spatiales et programmatiques. Cela lui offre un atout majeur pour conduire sa politique urbaine et attire les investisseurs moins grevés par le préalable lourd de l'achat du terrain. Comment gérer l'excès de bureaux liés à la réduction des surfaces par travailleur et à celle des modes de travail ? Comment articuler politiques publiques et accueil d'initiatives privées ? Il semblerait que l'imposante équipe d'urbanistes de la Ville tente aujourd'hui de développer une telle articulation, par une combinaison de méthodes et par l'ouverture au dialogue qui fait partie de l'ADN néerlandais quant à l'art de la négociation.

#### Houthavens

Les anciens docks dédiés au commerce du bois organisent leur mutation urbaine entre construction sur les darses existantes et création de nouvelles emprises dialoguant avec le quartier hérité de l'École d'Amsterdam.

Les mutations qu'apporte la *smart city* sur la participation des usagers, la créativité urbaine, les transports, la culture, la convivialité et l'économie semblent déterminantes pour répondre à ces questions. Comment équilibrer les fonctions et la vie urbaines entre tourisme et habitat ou conjuguer les différents modes de mobilité ?

### Comment changer en restant soi-même ?

Comment faire de l'identité un levier déterminant de la ville féconde ? Les évolutions récentes dans le monde du travail renforcent en effet cette exigence identitaire. C'est que les nouveaux modes de travail (*coworking*, incubateurs) se situent le plus souvent dans des friches industrielles, ou autres, lesquelles deviennent porteuses d'une identité due à leur usage davantage qu'à leur forme. Pour attirer des nouveaux habitants à Almere, la même question de l'identité est posée, notamment dans le dialogue de la ville nouvelle avec Amsterdam.

Cette question renvoie à celle, plus large, du sentiment d'appartenance déjà évoqué. Amsterdam est marquée par une longue tradition de changement permanent, d'inversion de vocations des lieux ou du rapport entre terre et eau ainsi que de mutation des repères urbains, comme l'évoque si bien Maarten Kloos. La ville s'est agrandie sur l'eau et a toujours inversé les repères, les parcours et les vocations des territoires, surfant sur la capacité des Amstellodamiens à s'adapter avec souplesse aux nouvelles données. Et pourtant, la ville reste elle-même, reconnaissable entre toutes dans le rapport qu'elle entretient au patrimoine, à l'eau, à l'espace public, à la recherche du plaisir d'habiter la ville. Ce défi n'est pas aisé et appelle le plus souvent un modèle urbain





passéiste, copiant le plus souvent un passé qui n'a jamais existé tel que singé par les nouveaux modèles urbano-architecturaux. Or Amsterdam est éminemment moderne dans sa reconversion sur elle-même comme dans ses extensions urbaines. De nouvelles esthétiques urbaines et architecturales apparaissent et dessinent une nouvelle ville, le plus souvent en dialogue avec l'eau et l'horizon, soucieuses des modes d'habiter et du confort d'usage. Amsterdam donne vie à un incroyable catalogue de formes urbaines et architecturales qui pourrait alimenter des ouvrages explorant la créativité en la matière, de la pièce urbaine à la réinvention du jeu unité-diversité dans l'habitat individuel dense en passant par la réinterprétation du silo urbain mariant les références corbusiennes à l'art de l'habitat individuel superposé.

### Continuer à s'interroger

Faire la ville est chose complexe et nul ne peut raisonnablement penser que la solution est une ou, surtout, qu'elle se trouve une fois pour toutes. La ville est le réceptacle de toutes les évolutions locales, voire mondiales. Elle concentre tous les problèmes en même temps qu'elle invente les solutions. Cette dualité se retrouve par exemple dans le décalage entre les politiques nationales, en matière de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique, et la mise en marche des expériences locales, souvent partenariales, qui offrent de l'espoir et un réel optimisme méthodologique.

Si nombre de solutions trouvent des applications encourageantes, notamment grâce aux instituts de recherche comme l'Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions, de nombreuses interrogations demeurent,

**L'Amsterdam Light Festival** ponctue la ville historique d'installations lumineuses et artistiques au cœur de l'hiver, comme celle de Ralf Westerhof: *Paths Crossing*.



**La cession de lots libres et l'autoconstruction** sont, depuis les projets de Java, Borneo et Sporenburg, devenues des spécialités d'Amsterdam pour organiser un habitat individuel dense.

## Inversions radicales : Amsterdam, le génie de l'adaptation

Comprendre la logique d'une ville exige d'abord de s'intéresser à son histoire, pas forcément en termes iconographiques, mais surtout en essayant de comprendre la capacité de la ville à s'adapter — une capacité qu'Amsterdam a montrée au cours des années ou même des siècles. Pour pénétrer Amsterdam profondément, il est nécessaire de s'imaginer d'abord l'état des lieux il y a environ 1 000 ans : un territoire plat où il était difficile de faire un pas sans se mouiller les pieds. Ce territoire n'avait aucun abri naturel, dans un paysage de petites rivières et d'une terre qui semblait flotter sur l'eau. C'était *a priori* un lieu inapte à fonder une ville.

Ainsi l'histoire d'Amsterdam commence au moment où quelqu'un trouve les moyens de réaliser des fondations solides et parvient à faire celles-ci. Dès lors, les Amstellodamiens ont prouvé qu'ils pouvaient construire n'importe où, à condition de réaliser des fondations solides pour servir de base. Ils ont très vite compris qu'en stabilisant des parties du territoire, on pouvait manipuler la forme de la terre ferme et donc des îles existantes, qui devenaient continentales, et ensuite créer de nouvelles îles. C'est par une combinaison des deux possibilités qu'Amsterdam est actuellement répartie sur près de quatre-vingt-dix îles.

### Vivre dans un monde artificiel

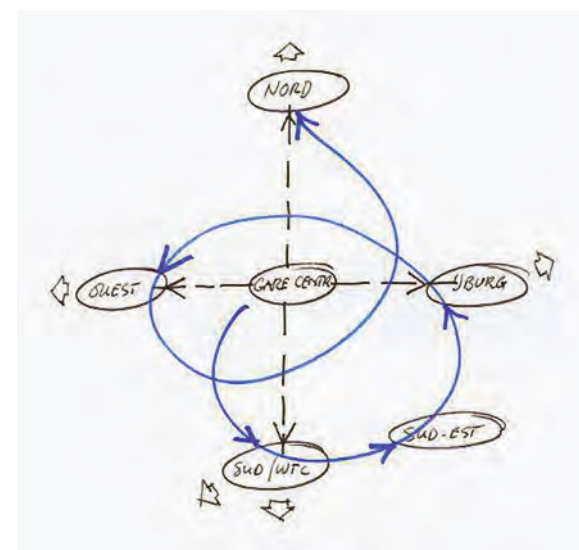
C'est ici qu'on comprend l'attitude néerlandaise, laquelle affirme depuis fort longtemps qu'étant donné qu'on peut construire sur n'importe quelle terre artificielle, on vit, de fait, dans un monde artificiel. En conséquence, il est possible, si on le souhaite, de modifier radicalement ce monde. Voilà pourquoi le Néerlandais, et *a fortiori* l'habitant d'Amsterdam, n'est jamais surpris des changements de décor, incluant les inversions les plus spectaculaires.

Cela concerne par exemple la relation entre la terre et l'eau — relation qui change presque tout le temps, souvent discrètement, quelquefois ouvertement. Il y a eu une période au cours de laquelle on aimait combler des canaux afin d'améliorer la circulation motorisée, mais actuellement on observe plutôt l'inverse : la restauration volontaire de l'ancienne situation. Ainsi, si on a la capacité de construire des îles, on peut les éliminer également partiellement ou dans leur totalité. En témoigne le IJdock, à l'ouest de la gare centrale, îlot du nouveau palais de justice, accueillant également des logements, des bureaux et un hôtel, définissant un nouveau port de plaisance, à l'endroit précis où jadis se trouvait un immeuble portuaire. En témoigne aussi le projet Houthavens, un nouveau quartier en construction dans une partie des

**Maarten Kloos,**  
architecte, critique,  
cofondateur du centre  
d'architecture  
d'Amsterdam, l'Arcam.



Le café de l'Eye Film Museum offre un point de vue nouveau sur la rive sud de l'IJ et l'Amsterdam historique, au cœur d'une nouvelle institution culturelle au rayonnement européen.



Amsterdam,  
la «ville qui danse».

## Ring Zone Studio : une expérimentation méthodologique pour explorer la ville du XXI<sup>e</sup> siècle

Chaque année, entre 12 000 et 13 000 nouveaux habitants arrivent à Amsterdam, principalement en provenance de l'aire métropolitaine. Le fossé entre cet essor démographique constant et la pénurie de logements s'est creusé au point que l'équipe municipale a fait principalement campagne en 2014 autour de la construction de nouveaux logements, s'engageant sur un rythme ambitieux de réalisation annuel pour pallier le déficit mais également anticiper sur une croissance continue désirée après la crise.

### De l'extension à l'intensification : un territoire redécouvert pour inventer la ville du XXI<sup>e</sup> siècle

En 2013, l'extension urbaine fait place à l'intensification de la ville existante : « de l'AUP à l'AIP<sup>1</sup> » — un slogan devenu point de ralliement interne aux services de la Ville. Densifier autour du périphérique (la Ring Zone) permet de résoudre les ruptures entre la ville historique et sa périphérie et correspond alors à la volonté d'« équilibre urbain » des élus<sup>2</sup>. Il s'agit là non pas d'un exercice de planification supplémentaire mais d'une démarche transversale entre les services de planification stratégique de la ville. Nombre de dessins à main levée sont produits pour spatialiser les enjeux et susciter le débat. Le travail, confidentiel au départ, a été mené par un petit groupe de chefs de projets puis s'est étendue à l'ensemble des services grâce à des réunions informelles<sup>3</sup> (autour de barbecues le week-end), puis plus officielles. Des ateliers thématiques centrés sur les séquences de cet « anneau de projets » ont suivi et sont devenus le Ring Zone Studio, un espace de travail collaboratif créant du consensus avant que les élus confirment leur intérêt, appréciant la lisibilité du projet à l'échelle communale et son efficacité sur le plan de la communication.

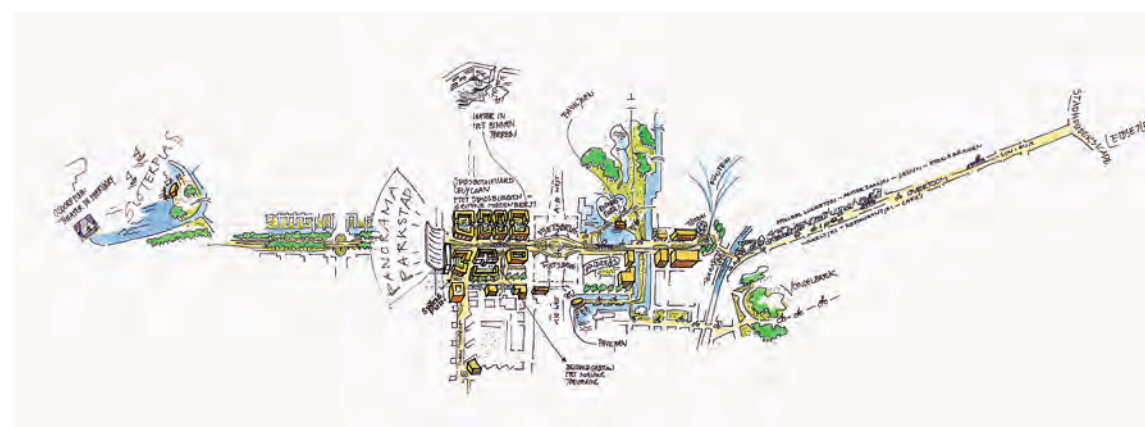
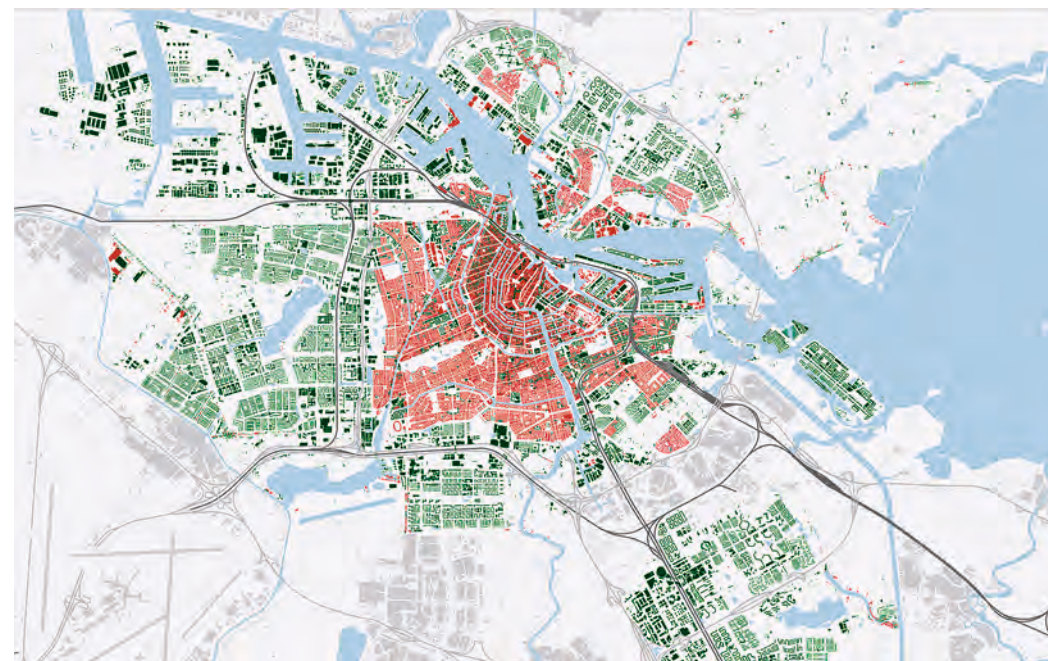
### Renouveler les pratiques au cœur de l'administration

À situation de crise, expérimentation radicale : cette autocommande interne, spontanée, a réussi à faire consensus et à créer de la cohérence. La démarche



La Ring Zone : croquis.

du Ring Zone Studio est à présent une grille de lecture commune qui met en perspective chacun des secteurs de projets préexistants, et réussit à relier et à faire dialoguer des secteurs distants comme le CBD Zuidas (Central Business District) et le port (Minerva Haven) à la recherche de nouvelles synergies (programmes, phasages...) et d'économies de moyens. Cet outil de cohérence et de dialogue rapproche les acteurs sans remettre en question leur autonomie : il intègre l'histoire propre à chacun des processus de transformation en cours et permet de jouer avec leur complexité. Le second effet fut de dissoudre les limites « institutionnelles » et spatiales des projets pour en renforcer l'intégration urbaine mais aussi l'efficacité face aux enjeux hydrauliques ou de mobilité : c'est là que la coopération entre les services (notamment de l'eau, de la durabilité et de la mobilité) a été la plus forte, et a ouvert sur plus de souplesse dans les échanges internes au département d'urbanisme. La question de la pérennité de la démarche est à présent posée. Une publication qui retrace les deux ans de l'expérience, sera diffusée auprès des services



de la Ville et auprès du grand public<sup>4</sup>. Entre temps, l'innovation méthodologique pourrait bénéficier de ce premier retour d'expérience, tant dans le cadre d'une stimulation administrative que de participation citoyenne. ●

En haut, la **corrélation entre valeur du foncier et de l'immobilier et âge de la construction** est flagrante : en rouge, la ville « d'avant la Seconde Guerre mondiale », en vert, celle d'après. Cette carte traduit également un différentiel marqué entre une ville historique attractive et ses extensions modernes peu amènes.

Une des séquences composant la **Ring Zone** : maillon de liaison entre villes d'« avant » et d'« après » la Seconde Guerre mondiale.

1 Soit de l'Algemeen Uitbreidingsplan à l'Amsterdam Intensivering Plan.

2 Cf. *infra* « City in balance », p. 52.

3 Le succès (45 participants) de ces sessions de discussion thématique, de dessin et de visites a permis de faire émerger une conscience commune des marges de manœuvre à Amsterdam, et de débloquer certaines situations de projet qui, isolées, peinaient à trouver leur place.

4 Le public a pu prendre connaissance de la démarche du Ring Zone Studio dès 2015, dans la revue mensuelle *PlanAmsterdam*.

## City in balance : La ville se crée une «direction de l'équilibre»

**Créer un service en charge de l'équilibre :** voilà une originalité d'Amsterdam ! Imaginé par la Ville en 2013, ce programme transversal envisage l'équilibre entre ses espaces, les usages et les fonctions. Certes, le centre historique, saturé d'usages et lieu de tous les conflits, attire les regards. Mais il n'est pas le seul territoire à l'étude. À l'origine de la démarche, un coupable désigné : le tourisme de masse, avec ses conséquences sur la mutation du commerce, la pression hôtelière sur le logement, la saturation des espaces publics ou les nuisances dues à la «surconsommation des lieux». Cette position, la Ville l'a rapidement relativisée, car ce sont les Allemands, les Belges, et surtout les Néerlandais qui fréquentent Amsterdam avec le plus d'assiduité<sup>1</sup>, et la métropole devrait être en mesure de les accueillir sans que son fonctionnement en soit perturbé. Comment assurer la coexistence des visiteurs et des habitants, aux rythmes et demandes si différents ? En renforçant l'urbanité des lieux et en étendant les usages urbains au territoire dans son ensemble, rendu attractif et porteur d'imaginaire, répond la ville. Quant au cœur historique, il s'agit d'en améliorer le fonctionnement sans changement majeur physique en jouant sur les comportements et en faisant muter le tourisme.

Le programme du service de la Ville en charge de l'«équilibre» définit quatre objectifs :

- «agrandir» le centre ville au-delà du périphérique ;
- rendre la ville plus astucieuse grâce aux technologies de l'information et de la communication, c'est-à-dire soutenir la production de nouvelles applications «sur mesure» qui optimise l'usage des services urbains pour les touristes comme pour les habitants, produire et exploiter des données en temps réel pour mieux apprécier les dysfonctionnements et améliorer la réactivité de la collectivité face aux évolutions comportementales, rendre accessible ces données au plus grand nombre (open data) pour faciliter les décisions individuelles (mobilité, visites touristiques...);
- regarder la ville différemment et produire des visions alternatives pour changer de perspective : avancer des hypothèses radicales pour susciter le débat, débloquer des situations et éluder des tabous, comme le monopole du vélo dans le centre ;
- faire ensemble, qui implique une refonte de l'organisation des services municipaux, l'articulation plus efficace avec les démarches *bottom up*, une meilleure inclusion des entrepreneurs...



**Vers le retour à l'équilibre ?** Les dessins sont utiles pour illustrer les conflits d'usage en ville, notamment dès qu'il s'agit de la «submersion» par les cyclistes du centre-ville.

### Une ville trop attirante ?

En 2007 et pour la première fois depuis l'«invention» du logement social (les années 1910), le nombre moyen d'habitants par logement est en croissance : si le xx<sup>e</sup> siècle a généré une ville plus confortable, le début du xxi<sup>e</sup> siècle voit les conditions de vie se dégrader. La natalité des Amstellodamiens n'est pas en cause : la ville connaît une croissance démographique «exogène» partiellement issue d'une immigration «nouvelle génération» au haut niveau d'éducation.

En plus d'une «sédentarisation métropolitaine» de la population, il faut composer avec un tourisme massif, comme à Prague ou à Barcelone<sup>2</sup>. Le premier réflexe de la Ville a été de s'équiper — doter le centre d'hôtels pour élever le standing d'accueil et diversifier l'offre —, mais il a fallu réguler très vite : les habitants ayant rapidement subi la compétition entre hôtellerie et logement locatif, accaparé par la location à des fins touristiques (Airbnb), une activité difficilement contrôlable par la collectivité<sup>3</sup>.

Amsterdam s'est ainsi engagé dans une approche inclusive fondée sur les responsabilités respectives des conseillers municipaux attachés à l'une des dimensions urbaines en «déséquilibre» : le logement, les espaces publics, les espaces verts... Chacun est mis à contribution pour pister les solutions alliant attractivité touristique de la ville et amélioration dès le court terme des conditions de vie. Faire remonter du terrain les innovations potentielles pour répondre notamment à la pénurie de logements est utile : la transformation des surfaces tertiaires inoccupées en logement

<sup>2</sup> Amsterdam a accueilli 17 millions de visiteurs en 2015.

<sup>3</sup> L'accord signé par la Ville et Airbnb pour contrôler la mise en réseau des logements — 60 jours de location maximum, taxe sur les séjours qui s'élevait en 2015 à 5,5 millions d'euros pour la Ville — ne suffit pas à enrayer la location de logements à des fins hôtelières, car les contrôles sont peu efficaces.

<sup>1</sup> 75 % du tourisme est d'origine «eurorégionale».



ou en hôtel en est l'un des exemples. Ce travail de terrain permet aussi une meilleure connaissance des rythmes urbains et une objectivisation de l'idée d'équilibre ; enfin, il brise certaines idées reçues. Le nombre de travailleurs qui habitent à l'extérieur d'Amsterdam rapporté à celui de résidents est perçu par ces derniers comme excessif alors qu'il est dans la moyenne constatée ailleurs en Europe. L'expliquer permet de désamorcer des conflits inutiles et d'affirmer les conditions d'un débat efficace.

### Accélérer le rééquilibrage urbain : des expériences à l'échelle 1

Pour passer de la conscience de ces réalités à la ville équilibrée, des actions ambitieuses, bien que modestes par leur taille, ont été ciblées ; elles se déclinent dans un grand nombre de mesures testées au gré de projets, temporaires ou de longue haleine, touchant à la question de l'espace public (rendre compatibles piétons et cyclistes en réduisant la présence des vélos en plein cœur de la ville ou améliorer la gestion des déchets) comme à celle de la programmation urbaine (déplacer une part de l'offre hôtelière hors de la ville historique).

Dans la ville historique, l'espace public est insuffisant pour la fréquentation actuelle et inadapté à la diversification des modes de transport. Pour faire face à la saturation, il faut désormais composer entre mesures légères de court terme et changement radicaux, établir des priorités et expérimenter. «Le retour à l'équilibre se joue dans l'élaboration d'une stratégie pas à pas, opportuniste et capable de s'inspirer d'expérimentations étrangères, comme celle de New York, qui a su recomposer son espace public avec légèreté» (Eric van der Kooij). Tester des solutions «grandeur nature», dans une version économique à leurs débuts,

#### Une des expériences

**grandeur nature**  
développées par la municipalité : une plage temporaire à deux pas de la gare centrale, conçue comme un espace public partagé.

#### Mixité des fonctions dans le centre historique :

en rouge le logement, en bleu le tertiaire, en jaune les services et équipements.



comprendre quel en sont les bienfaits et les blocages en mettant en place une veille efficace permet d'améliorer puis de généraliser au reste de la ville les dispositifs les plus pertinents. Durant l'été 2015, ont été mises en œuvre seize expériences en partenariat avec des entrepreneurs locaux, souvent instigateurs. Cette agilité à intégrer les initiatives *bottom up* permet d'aborder une multitude de thèmes. ●



**La réalisation simultanée des infrastructures et ouvrages d'art, des équipements et des bâtiments de logement** font de Houthavens un grand chantier déjà habité qui illustre la pression urbaine que la ville génère sur ses installations portuaires. La mutation urbaine est encadrée

par un plan-guide développé par des architectes et urbanistes missionnés par la Ville via son Bureau Houthavens. Au premier plan, les travaux du tunnel routier, devant les différents bâtiments récemment livrés (école) ou en fin de chantier (logements).

## Houthavens, entre patrimoine historique et installations portuaires : la mutation à tout crin

Ancien port dédié au commerce du bois, Houthavens<sup>1</sup> connaît une évolution comparable à celle des îles de l'est dans les années quatre-vingt-dix. Pour accueillir les 2 500 logements<sup>2</sup> prévus dans ce secteur très central, les darses sont complétées suivant la géométrie portuaire d'origine. Le tout forme sept îles aux caractères distincts, mais dans une cohérence d'aménagement : pas de voitures, une trame de paysage faisant le lien entre les projets et avec l'existant et un épannelage ne dépassant pas cinq étages, à l'exception du Pontsteiger, une tour appelée à devenir un nouveau symbole pour la ville. Le quartier voisin du Spaarndammerbuurt issu entre autres de l'École d'Amsterdam, est intégré dans la stratégie de mutation urbaine : la création d'un tunnel routier libère

les quais de toute circulation automobile et facilite la relation entre les nouveaux projets et ce quartier patrimonial : un parc occupera les anciennes voies automobiles (voir page suivante). Les urbanistes Soeters Van Eldonk ont travaillé à diversifier les ambiances urbaines, surnommant les nouvelles îles selon leurs caractères supposés : « lady distinguée » ou « dure à cuire », les dénominations ne manquent pas d'humour. La Ville impose aux constructeurs une performance énergétique haute : utilisation du bois dans la construction, bâtiments zéro énergie sont de mise. ●

1 www.bureauhouthavens.nl

2 En plus d'une polarité tertiaire et d'équipements publics, notamment scolaires et sportifs, le projet compte 20 % de logements sociaux.

**Plan-masse des Houthavens :** les darses actuelles sont complétées des emprises nécessaires à l'émergence d'un quartier dense. Surnommée Golden Gate, la nouvelle tour dessinée par les architectes Arons et Gelauff adopte la forme d'une porte immense, visible à grande distance. Elle abritera des logements (notamment de luxe) ainsi qu'un restaurant panoramique.

**L'école communautaire zéro énergie** (Architectenbureau Marlies Rohmer), à l'heure de la sortie des classes.





À Houthavens, le futur parc assurera le lien entre le quartier de Spaarndammerdijk et le projet, rendu possible par la pacification de la circulation. Rare par ses dimensions, près du centre historique, cet espace ouvert est un élément de cohérence fort du projet.



Le parc est la pièce maîtresse d'un système d'espaces ouverts qui, malgré l'exiguïté du site, tente d'introduire une certaine biodiversité en ville.

## Zoom sur l'école communautaire zéro énergie

Bloc compact qualifié de « robuste » par ses concepteurs, l'équipe de l'architecte Marlies Rohmer, ce bâtiment se reconnaît par le jeu de modénature fin de ses façades en panneaux de briques préfabriqués tout en s'ouvrant sur l'espace public grâce à ses oriels côté rue, ses entrées concaves, sa loggia en double hauteur et sa transparence en rez-de-chaussée. Ce bâtiment multifonctionnel répond à la flexibilité exigée par la maîtrise d'ouvrage. Articulant diverses fonctions, les volumes intérieurs sont conçus pour muter sans modification majeure du fonctionnement (technique, circulation) ni de la structure : le nombre de classes peut, par exemple, varier, générant ainsi une offre de surfaces tertiaires disposant d'un accès indépendant. L'enjeu structurel est central : une structure poteaux-poutres optimisée permet la réalisation de plateaux libres facilement subdivisibles. La « sports tower », un des éléments forts du projet et noyau structurel, consiste en une pile verticale habitée, comprenant salles de jeu, salle de gymnastique, auditorium, salles communes et un espace extérieur ludique en toiture. Les salles d'activités de groupe, aux cloisons mobiles, sont disposées autour de cette tour, formant un anneau continu éclairé et ventilé naturellement. La hauteur de plancher permet une densification du bâtiment par l'aménagement éventuel d'entresols et de mezzanines. Le programme est enfin complété

par des espaces « à la carte », recoins, alcôves et autres lieux aux fonctions « indéterminées » qui prodiguent aux élèves autant d'espaces informels de travail et d'échange. « Parvenir à un bâtiment zéro énergie résulte d'un travail transversal de fond » reconnaissent les architectes, un choix qui requiert « une approche architecturale intégrée, convoquant les enjeux structurels et de fluides dès le début de la conception ». Chaque économie d'énergie, et notamment le système d'éclairage, est repérée et associée au choix des matériaux et à la nécessaire flexibilité et mutabilité de l'organisation intérieure. C'est de la mise en concordance de ces enjeux que peut émerger un bâtiment efficace au plan environnemental. L'inertie du bâtiment est également centrale : elle permet d'atténuer le pic énergétique du bâtiment dans son fonctionnement quotidien, qui bénéficie, par ailleurs, du réseau de chaleur urbain existant et minimise ses besoins de froid tout en équipant ses systèmes d'échangeurs thermiques. Enfin, des systèmes actifs de régulation du bâtiment parachèvent les choix architecturaux : les capteurs de CO<sub>2</sub> permettent d'enclencher le système de ventilation hygiénique uniquement lorsque nécessaire. Autant de mesures qui font du bâtiment une structure autonome en énergie : les quelques panneaux photovoltaïques en toiture fournissant les apports nécessaires.



Deux vues de l'école communautaire zéro énergie (Architectenbureau Marlies Rohmer).



Si l'espace public est aménagé avec un relatif minimalisme, les différentes architectures accompagnant la diversification des usages et de l'économie à Minerva Haven n'hésitent pas à s'affirmer. Au premier plan, le théâtre Amsterdam ouvre son foyer directement sur l'espace public.

## Minerva Haven : de l'industrie aux économies créatives

En continuité de Houthavens vers l'ouest, Minerva incarne un nouveau mode de mutation portuaire<sup>1</sup>. Incité par les acteurs économiques en place et tirant bénéfice du rythme relativement rapide de renouvellement des activités industrielles, Minerva est l'objet d'une substitution progressive d'usages industriels par d'autres, culturels et tertiaires, supposant parfois une réimplantation ou une optimisation des installations initiales. Un nouveau quartier émerge, tourné principalement vers l'économie « créative » à laquelle s'ajoutent certaines institutions culturelles (le théâtre Amsterdam s'y est installé dans un monolithe noir en 2014). La diversité des architectures souligne la transformation progressive du site, au gré des porteurs de projet se positionnant sur ce nouveau spot branché de la capitale. Le contraste entre les bâtiments flambant neuf aux façades soignées et

les hangars de stockage, grues, cuves ou centrales électriques crée un environnement visuel étonnant qui sied parfaitement aux économies créatives mais peine à accueillir d'autres fonctions, notamment résidentielles. La Ville accompagne cette mutation en réalisant les espaces publics, c'est-à-dire principalement en viabilisant les deux principales darses qui délimitent le site. L'aménagement, simple et dépourvu de superflu, renforce le contraste avec les nouveaux bâtiments et leurs architectures sophistiquées. Minerva reste un lieu de travail, mais a su s'ouvrir à l'évolution macroéconomique comme locale, et, surtout, à l'évolution des usages associés au travail : un exemple de la réactivité locale face aux évolutions sociales, culturelles et économiques. ●

<sup>1</sup> Cf. *supra*, « La ville-port : pour une infrastructure industrielle mixte », p. 42.



**Vue de Minerva Haven :** le mélange incongru des bâtiments et installations portuaires, sièges sociaux et immeubles tertiaires est à l'origine d'une atmosphère nouvelle. Les économies créatives ont vite compris la valeur ajoutée de cet environnement inédit qui leur offre une vitrine sans pareille à Amsterdam.





Vue aérienne de Sloterdijk, vers l'ouest.



## Sloterdijk : chronique d'un quartier d'affaires

Projet urbain moderne par excellence, le quartier de Sloterdijk est longtemps resté une enclave dissociée du reste de la ville. Branché sur le périphérique et raccordé au centre ville par le fer, Sloterdijk a été conçu dès son origine (les années soixante) comme un quartier d'affaires, à l'instar de son « grand frère » Zuidas au sud de la ville. Projet ambitieux lors de sa programmation, sa réalisation ne sera que partielle, souvent retardée par les périodes de ralentissement économique. La récente crise financière et

économique sera peut-être celle qui aura le plus de conséquences sur sa programmation comme sur sa forme : l'excédent de surfaces tertiaires se traduit par une mutation de plusieurs bâtiments en hôtels tandis que l'arrêt de nombreux projets ouvre une brèche dans laquelle les approches *bottom up* s'engouffrent. Le café Bret<sup>1</sup> en est le meilleur exemple : installé à la faveur d'une concession de dix années sur une parcelle « en attente de projet », il a contribué à améliorer l'habitabilité du quartier en impulsant la

réalisation d'espaces publics rencontrant les attentes des utilisateurs, largement consultés. Dans le sillage de cette transformation, le site continue de se réinventer en optimisant ses ressources spatiales et infrastructurelles, d'abord pour ceux qui y travaillent mais aussi pour ceux qui ne font qu'y passer : gare, périphérique, réseau cyclable et transports en commun faisant du site un véritable *hub* de mobilité. ●

<sup>1</sup> Cf. supra, « Articuler *bottom up* et *top down* », p. 102.

En haut : vu depuis la route, le quartier d'affaires se lit comme une plateforme branchée sur le périphérique, peinant à affirmer son urbanité et à établir un dialogue avec son contexte.

Au cœur du quartier d'affaires, la gare est devenue l'un des principaux *hubs* de mobilité métropolitaine, à quelques minutes de Centraal Station.