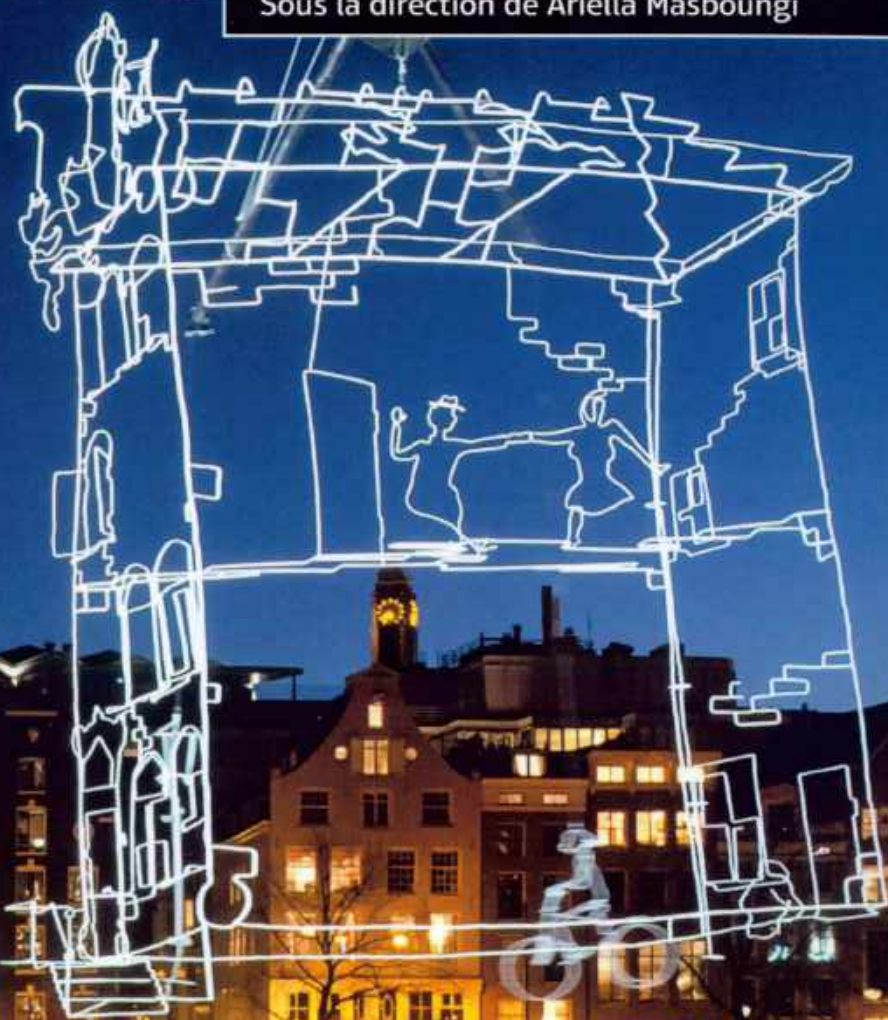


# Le génie d'Amsterdam

Opportunité, agilité, inventivité

Sous la direction de Ariella Masbounji



## Eau et ville : amies et ennemies

**Amsterdam** ne dissocie pas aménagement urbain et équilibre hydraulique du territoire. « Nombriël » de la ville<sup>1</sup>, le premier noyau habité — simple port de pêche installé à la confluence entre la rivière Amstel et les bras d'eau reliant les mers de l'est et du nord — ne se distingue pas à l'origine des villages voisins, maillant un territoire alors plus aquatique que terrestre. Il faut attendre l'âge d'or néerlandais<sup>2</sup> pour voir Amsterdam prendre le dessus : l'arsenal, d'où les vaisseaux partent à la conquête du Nouveau Monde et l'enrichissement exponentiel de la ville, grâce à la multiplication des routes commerciales, provoquent une croissance extrêmement rapide. S'affirme alors une cité prospère organisée autour d'un réseau de canaux concentriques, l'hypercentre touristique actuel, tandis qu'une nouvelle géographie est modelée par de nouveaux polders nécessaires à l'expansion de la ville et à son approvisionnement en nourriture et en matières premières, la dispersion des villas des riches commerçants et l'usage préindustriel des ressources (notamment de la tourbe pour chauffer la ville). En même temps que de nouveaux arpents s'étendent sur la mer, lacs et marais artificiels apparaissent là où la terre était ferme, formant désormais un héritage hybride (naturel et urbain) ouvert à de nouveaux usages, touristiques par exemple.

### De la rupture moderne aux grands travaux contemporains : l'IJ

Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'époque industrielle ouvre une période peu faste pour Amsterdam et une rupture franche dans son rapport à l'eau. L'économie au ralenti, peu industrialisée, fait échapper la ville aux bouleversements haussmanniens qui reconfigurent la majorité des capitales européennes : les espaces publics (les parcs, places ou boulevards, typologies qui font la renommée des grandes villes, arriveront tardivement). La ville maintient sa structure spatiale héritée de l'âge d'or jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle tout en subissant une dégradation progressive. Ce climat poussif et confus voit se profiler des évolutions sans réelle stratégie urbaine. L'arrivée de la gare centrale (1906) et l'« inversion » progressive du port qui délaisse son implantation initiale vers la mer de l'est, pour s'étendre massivement à l'ouest vers la mer du Nord, scellent le divorce entre la ville et l'eau.

La rivière IJ, canal principal de communication entre les deux mers et axe géographique majeur de l'agglomération, cristallise cette rupture. Tandis que le bras de mer initial est creusé pour améliorer sa capacité d'accueil des navires commerciaux et mute progressivement en canal<sup>3</sup>, les barrières se multiplient entre les espaces urbains et aquatiques dans leur diversité : chemin de fer, installations portuaires et infrastructures

- 1 Le toponyme « Amsterdam » vient de la conjonction entre les mots « Amstel » et « redam », soit « barrage (ou digue) sur l'Amstel ».
- 2 L'âge ou siècle d'or néerlandais (Gouden Eeuw) correspond au siècle des découvertes, entre les années 1580 et 1700. C'est alors que la république des Provinces-Unies, matrice des futurs Pays-Bas, devient une des protagonistes de l'ère des Découvertes, en tête des puissances commerciales dans une Europe qui stagne (voire entrera en récession) jusque dans la moitié du XVII<sup>e</sup> siècle. L'âge d'or fait également référence à une période d'intense émulation scientifique et culturelle, polarisée par un gouvernement libéral assumant la liberté d'opinion et de croyance aux citoyens. La multiplication des centres universitaires comme les chefs-d'œuvre de la peinture hollandaise de l'époque en constituent l'un des héritages les plus célèbres.
- 3 En 1845, Noordhollands kanaal reliant la ville au nord du pays (Deventer), puis en 1870, le Noordereikanaal sont ouverts et initient une période d'essor économique pour la ville.



**Les maisons flottantes d'IJburg** répondent au risque accru d'inondation, portent surtout la promesse d'une autre relation à l'eau en plein cœur de la ville.

industrielles, la ville tourne le dos à ce qui, par son ampleur et la qualité de ses paysages, pourrait former ce que le Bosphore, l'estuaire du Tage ou le Canal Grande représentent pour leurs cités respectives.

Il faudra attendre la seconde moitié du siècle et les années quatre-vingt (avec la reconquête des îles comme Java et Bornéo), pour que la ville renoue avec l'eau, notamment par l'ouverture à l'urbanisation d'anciennes emprises portuaires ou industrielles, tout en ayant à gérer un risque d'inondation plus élevé. Cette période inaugure une génération de grands projets urbains polarisés par des équipements de rayonnement métropolitain, national et international — autant de balises pour « ancrer » ce nouveau rapport à l'IJ : cité des sciences, cité de la musique et conservatoire, bibliothèque nationale, musée du film Eye, centre de danse contemporaine, tour Shell, nouveau palais de justice, incubateurs et pépinières pour l'accueil des startups, jusqu'au site pressenti à la proue de l'île de Java pour un nouvel opéra qui serait



l'équivalent néerlandais de celui de Sydney... La valeur iconique des architectures et la symbolique des grands actes affirment à grands traits de nouvelles noces avec l'IJ.

### Une stratégie urbaine en trois volets complémentaires : IJ, aile sud et « grand centre »

La Ville entre désormais dans une nouvelle phase de son histoire, et donc de son rapport à l'eau. Trois axes géographiques polarisent cette évolution :

- L'« axe IJ », via la création de nouvelles îles parachevant sa renaissance autour du canal.
- L'« aile sud », qui catalyse l'activation économique du territoire. Fondée sur le plan général d'élargissement, dit AUP, de la ville, caractérisé par une structure « en doigts » qui régule depuis les années trente l'urbanisation des Sud et Ouest métropolitain, cette stratégie cherche à stimuler les synergies entre les différents quartiers : autour des affaires, au sud et à l'ouest, ou du loisir et du tourisme à l'est. Plusieurs gares structurent l'aile

La vision du paysage métropolitain en 2040 détaillant les différents modes de relation à l'eau.



En haut, l'IJ comme hub de mobilité, entre navires commerciaux et ferries reliant rives nord et sud. Au premier plan, les nouveaux aménagements cyclables (passerelles et stationnement flottant).

Les maisons flottantes sont conçues pour être facilement déplacées d'un point à l'autre de la ville par voie fluviale : leur gabarit est notamment conditionné par la dimension des écluses qu'elles sont amenées à emprunter.

**Vue aérienne d'IJburg**, depuis l'ouest. Au premier plan à gauche, le premier quartier de maisons flottantes traversé en diagonale par une ligne à haute tension.



## IJburg : la ville en huit îles

Pour Amsterdam, bâtie sur la grande majorité de son territoire, la création d'IJburg résulte de la nécessité de générer du foncier. L'enjeu dès le début des années soixante, est la réalisation de quartiers à dominante résidentielle proches du centre historique d'Amsterdam (18 000 logements neufs sont actuellement prévus), mais aussi l'offre de 12 000 emplois, le tout assorti à la nécessité d'innover dans la gestion hydraulique. Le projet s'inscrit dans une histoire longue : en 1965, le plan Pampus des urbanistes Van den Broek et Bakema, prévoit une extension urbaine fonctionnaliste sous forme de ville linéaire lacustre pour 350 000 habitants. Il faudra attendre les années quatre-vingt-dix et l'impulsion de la politique nationale Vinex<sup>1</sup> pour que cette vision laisse place au projet actuel, revu en profondeur : moins dépendant

des infrastructures et mieux intégré dans son environnement<sup>2</sup> naturel dont la fragilité, auparavant négligée, alimente des débats avec les tenants d'une approche plus «écologique». Le projet rebaptisé IJburg en 1994 continue de faire controverse. Repris par les urbanistes Palmhout Urban Landscapes il adopte une structure en archipel (le projet prévoit alors huit îles) et la coexistence de situations urbaines dites de «lisière aquatique», allant de la plus naturelle à la plus urbaine, parfois organisées autour de ports de plaisance. Chacune des îles du quartier est dotée d'un caractère propre. Réalisées en première phase, les îles d'Haveneiland et des Rieteilanden sont les plus urbaines, dotées d'une forte densité bâtie, des berges traitées en quais et des fronts urbains



**La diversité typologique des logements** se traduit différemment à IJburg que dans les projets qui l'ont précédé (les îles de KNSI, Java, Borneo et Sporenburg) : chaque île du projet s'affirme au travers d'un dosage particulier, entre quartiers denses et logiques presque pavillonnaires.



adressés directement sur l'IJ. En contraste, Buiteneiland et Middeneiland, réalisées ultérieurement multiplient les espaces ouverts et se confrontent moins brutalement avec le paysage. Le trait de côte, au dessin plus naturel, assure une transition douce entre le quartier et le paysage aquatique, structurée en parcs et jardins publics. L'île de Steigereiland, enfin, diversifie les ambiances, variant les densités, programmant logements « intermédiaires » et quartiers peu denses composés de maisons individuelles et de lots libres<sup>1</sup>. Reliant les différentes îles, l'IJburglaan (l'avenue d'IJburg) s'organise autour du tracé du tramway rapide (la ligne la plus récente du réseau) : sans être en plein centre ville, les différents quartiers sont accessibles en moins de 15 mn de la gare centrale. Fort de son succès, IJburg est désormais en croissance, de nouvelles îles étant en construction. ●

1 Cf. supra, note 4, p. 98.

2 Une évolution spatiale jugée insuffisante par des mouvements d'opinion localement écologistes qui considèrent alors le secteur bien trop sensible pour pouvoir être l'objet d'une urbanisation de cette ampleur.

3 Cette île accueille un grand nombre de parcelles à construire, circonscrites par le biais d'un document-cadre précis mais ouvert à une grande diversité d'écritures architecturales.



**Le quartier Waterbuurt, à IJburg, avec ses 90 maisons flottantes** a été pensé dans sa dimension réversible : chaque maison est déplaçable, calibrée pour satisfaire aux différents passages en écluses. Hybrides entre péniche et bâtiment traditionnel, les maisons organisent un quartier en prise directe avec la nature, offrant à ses habitants un mode de vie pionnier. Ici les maisons dessinées par l'Architectenbureau de Marlies Rohmer (55 maisons sur les 90 que compte le quartier).