

## Le « 5 à 7 » du 10 octobre 2006

Maarten Kloos et les centralités thématiques  
d'Amsterdam  
Dialogue avec Pierre Mansat

Maarten Kloos dirige un centre de ressources, lieu indépendant de réflexion sur la qualité architecturale et urbaine, promotion de certains projets et volonté de faire connaître la dimension internationale d'Amsterdam. Le centre d'architecture produit des expositions, des livres, a créé son bâtiment et son site Web - très utilisé et changé quotidiennement : « Tous les moyens sont bons, pour stimuler les débats et la pensée architecturale ».

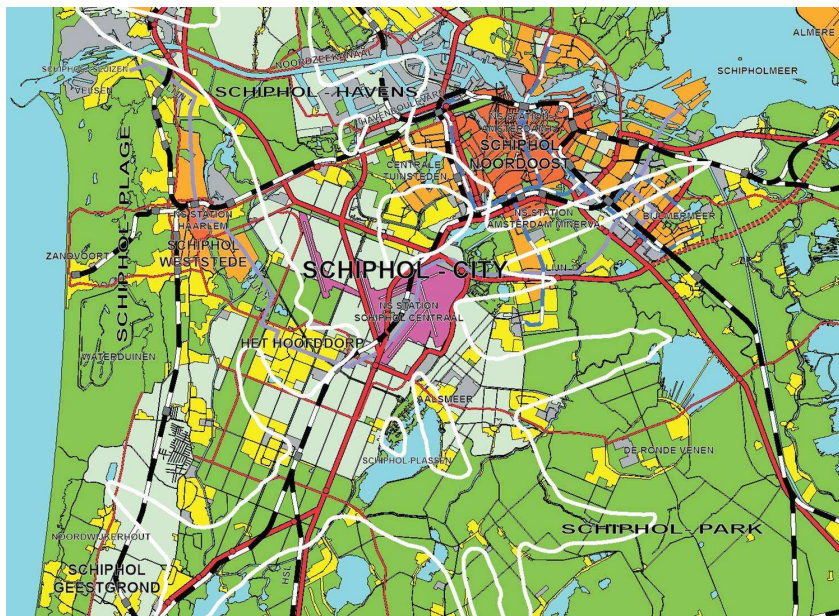
Pierre Mansat, élu parisien, a créé la Conférence métropolitaine et travaille particulièrement à la création de liens nouveaux entre Paris et les communes limitrophes.

Ariella Masboungi présente le thème des centralités périphériques comme essentiel à l'organisation des grands territoires. Ces centralités ne sont pas copiées sur la ville historique mais inspirées par un autre mode de programmation, une autre esthétique spatiale et un autre type de composition. D'où l'intérêt de la démarche néerlandaise, qui impressionne la France tant par sa dynamique de projet urbain que pour son architecture très contemporaine.

### **Maarten Kloos** **Investir sur le centre n'empêche pas de créer** **et de conforter de nouvelles centralités.**

La dynamique d'Amsterdam apparaît liée à l'échec de sa candidature pour les JO de 1986, qui a déclenché une prise de conscience et un programme d'actions animé par le mot d'ordre « croître ou périr ». Chacun des nouveaux centres créés autour du périphérique s'est doté d'une identité propre, avec un rôle local et régional.

Le centre d'architecture a fait l'inventaire il y a 10 ans de tous les projets lancés dans une zone de 50 km autour d'Amsterdam (dia 25), ce qui n'avait encore été fait par aucun service. Certains ont même refusé d'y participer, alors que 10 ans plus tard, le même travail de recollement est un outil officiel du ministère de l'environnement.



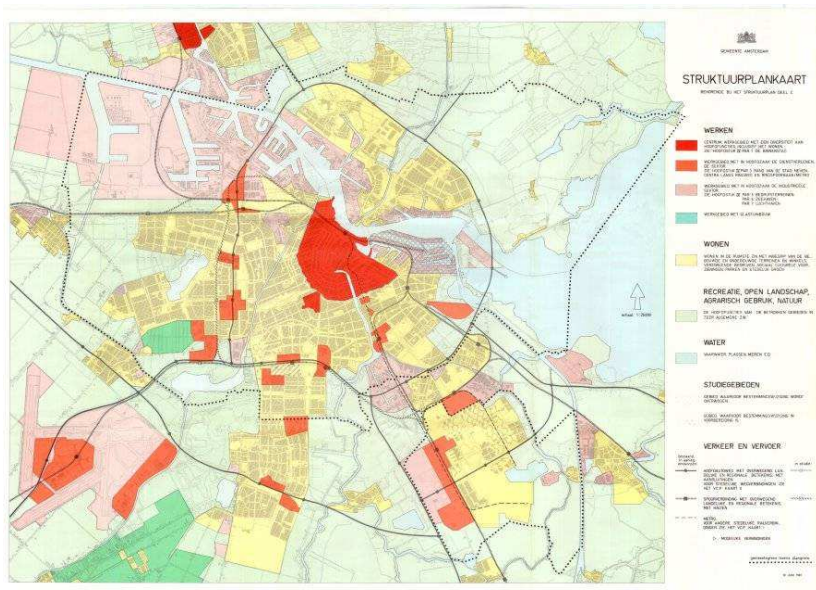
Le développement de la ville est lié à celui de son aéroport, un *hub* à l'échelle européenne, dont la présence a besoin d'être acceptée.

Cette acceptation peut être encouragée de façon très radicale, en imaginant une ville polycentrique dont l'aéroport serait le véritable centre (dia 25). Dans ce schéma,

Amsterdam devient « Schiphol Nord-Est ».

Cette image provocatrice a été montrée aux maires de toutes les villes de l'agglomération pour leur faire prendre conscience qu'ils font partie d'une grande conurbation et que concurrence entre les villes n'a plus cours. Cela a provoqué des discussions, des idées, des plans... une créativité qui compte dans notre domaine. L'essentiel n'est pas d'avoir le dernier mot mais de trouver le premier mot, celui qui stimule les processus créatifs.

Les villes répondent à la métaphore de la plante : la fleur immédiatement visible (la cathédrale, les monuments spectaculaires...) et les processus invisibles qui la rendent possible, son infrastructure portante et ses liens avec d'autres plantes. Montrer ainsi non pas les grands projets en cours mais la structure d'Amsterdam, fondée sur sa géologie et sur l'orientation de son port vers l'Est, jusqu'au percement en 1876 d'un canal et d'écluses à travers les dunes : cette ouverture du port sur la mer du Nord, vers l'Ouest, a renversé la logique globale de la ville et fait entrer la pollution par les vents dominants. La représentation de la ville s'est aussi inversée, le nord et la mer étant auparavant représentés en bas. Dans le vieux port, on continue à construire de nouvelles îles, adaptées aux trains plus longs (qui viennent de l'Est).



Le plan de 1981 (dia 55) montre la puissance de la centralité ancienne, le projet de périphérique, comment le port se développe et comment des centralités périphériques s'affirment.

Un pays « construit », bâti sur des terres artificielles, donne aussi l'idée qu'il peut être « reconstruit » : l'expo en 2000 à Hanovre montrait comment le pays est en train de se reconstruire intégralement, y compris en faisant revenir l'eau à l'intérieur des polders créés au 19<sup>e</sup> siècle, pour créer des villes autour de bassins !

Le développement futur d'Amsterdam n'est pas encore très clair, avec le développement de divers pôles – la gare centrale, le quartier des télécommunications à l'ouest, le pôle sud, un pôle de loisirs au sud-est autour du stade de football...

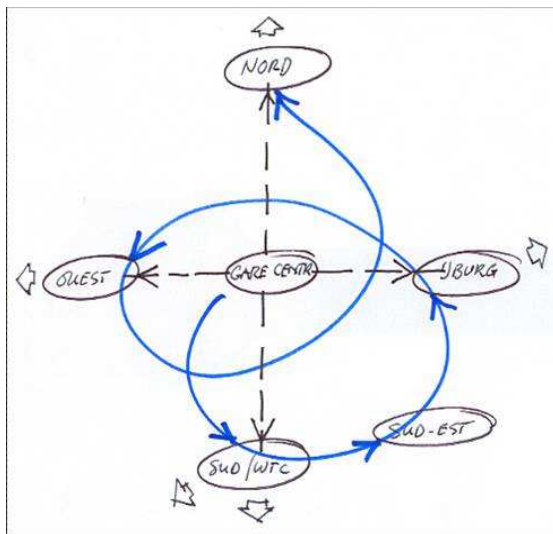
Le schéma 75 représente deux axes majeurs et parallèles E-W, celui qui passe par l'aéroport et celui qui prolonge le port. Au nord, la grande énigme d'Amsterdam, devenu à la mode très récemment et en train de se développer très rapidement.

J'aime représenter Amsterdam comme une « ville qui danse » (schéma 83), dont le centre ancien reste évidemment essentiel mais qui a connu des projets essentiels ces dernières années – Zuidas (dia 85, projet gigantesque, pour 30 ans), le renouvellement de Bejmermeer (dia 86),

l'idée de résoudre certains problèmes en construisant à l'ouest (des milliers de logements sur des îles artificielles, dia 87), le nouveau développement du nord (dia 84)...

Ces projets se situent sur le territoire d'Amsterdam – il n'y a donc pas de problème institutionnel particulier. Dans tous les cas il s'agit d'opérations public/privé mais selon des partenariats variés : dans certains cas la Ville a vendu le terrain aux promoteurs pour avoir une certitude sur le démarrage de l'opération – avec le risque que les promoteurs profitent de la situation pour des réalisations d'une qualité inférieure à ce que la Ville espérait ; dans le sud, le coût des infrastructures (enterrement du périphérique, gare TGV...) est tel que le public a fait appel à l'investissement des grandes banques – surtout pour le bénéfice de la Ville.

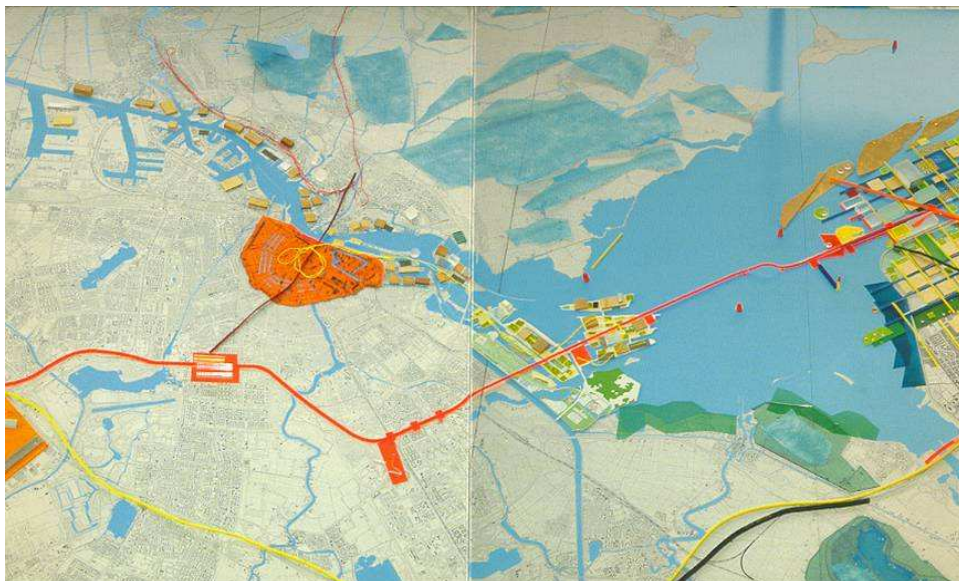
Aux Pays-Bas, les partenaires privés sont intégrés très en amont des processus et la place du public reste très importante – il y a une tradition publique forte depuis le début du 19<sup>e</sup> siècle. L'autorité publique (la Ville) maîtrise toujours les opérations, conduisant en direct les projets.



Amsterdam, la « ville qui danse »

La nouvelle ligne de métro, reliant le nord au sud et à l'aéroport, croise la ligne de développement E-W.

Partout, les choses changent – par exemple la construction à l'ouest d'une nouvelle usine de traitement des eaux (dia 92) libère à l'est des zones très vastes ; ainsi l'île de la poste (dia 93) et, près de la gare, dont on a toujours dit qu'elle interdisait la relation entre la ville et l'eau, de nouvelles opérations renouent avec l'eau, qui devient un lien et cesse d'être une rupture.

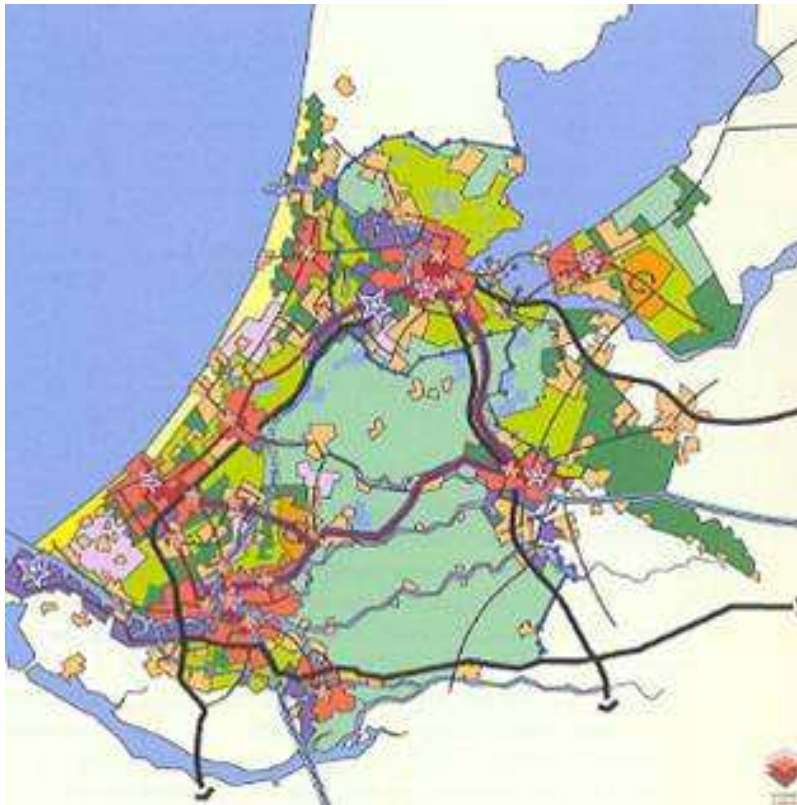


Les projets : de nouvelles îles face au centre ancien ; les extensions de la ville nouvelle d'Almere à l'est.

Lorsque Almere a été bâtie, son premier quartier (Harbor) a eu beaucoup de mal à séduire car il était considéré comme trop éloigné du centre. Jusqu'à la réalisation d'une plage (par des promoteurs privés) saluée par la presse : « c'est bien d'avoir une plage près de la ville ». Les familles ont ainsi découvert la proximité d'Almere.

L'extension d'Almere par la création d'un polder en direction d'Amsterdam transforme complètement les perceptions, d'autant plus qu'il est question de la relier directement à Amsterdam par un train et un pont. Il s'agit maintenant d'une ville double, développée autour d'un espace d'eau.

Investir sur le centre n'empêche pas de créer et de conforter de nouvelles centralités. En particulier la création du projet Sud, très important car il prend sens dans le développement d'ensemble du pays, en particulier la Deltamétropole capable de concurrencer les capitales européennes.



La Randstad composée de plusieurs pôles urbains croissant autour du « Cœur vert ».

Un cœur vert très difficile à préserver : il conserve encore beaucoup d'agriculture et d'espaces ouverts mais est toujours menacé, traversé par exemple par un projet d'autoroute

Un tel projet ne peut se créer qu'à condition d'être débattu le plus largement possible. La société hollandaise change profondément, avec l'importance croissante des musulmans. Dans de telles situations, il faut toujours répondre à l'angoisse des gens. Et discuter avec tout le monde, vraiment tout le monde, de la réalité des projets, de l'histoire et des potentialités futures.

**Pierre Mansat**

## Emergences d'une échelle métropolitaine dans l'agglomération parisienne

L'agglomération parisienne aurait grand besoin de se frotter à ce type d'exercice mais nous en sommes loin. Notre grande difficulté à nous projeter à une échelle métropolitaine vient d'une vision héritée très « localiste », quelle que soit la taille des enjeux. Nous essayons de faire émerger de nouvelles centralités mais sans parvenir encore à projeter les débats aux échelles concernées. Les projets, même lorsqu'ils sont importants, ont du mal à émerger à l'échelle de l'agglomération.

Le cœur dense parisien souffre d'un isolement spécifique et d'une difficulté politique à se constituer en métropole. Nous œuvrons à faire évoluer la culture parisienne, très fermée sur elle-même, ignorante de ce qui se passe autour à moins de ne le voir qu'en fonction de ses propres intérêts.

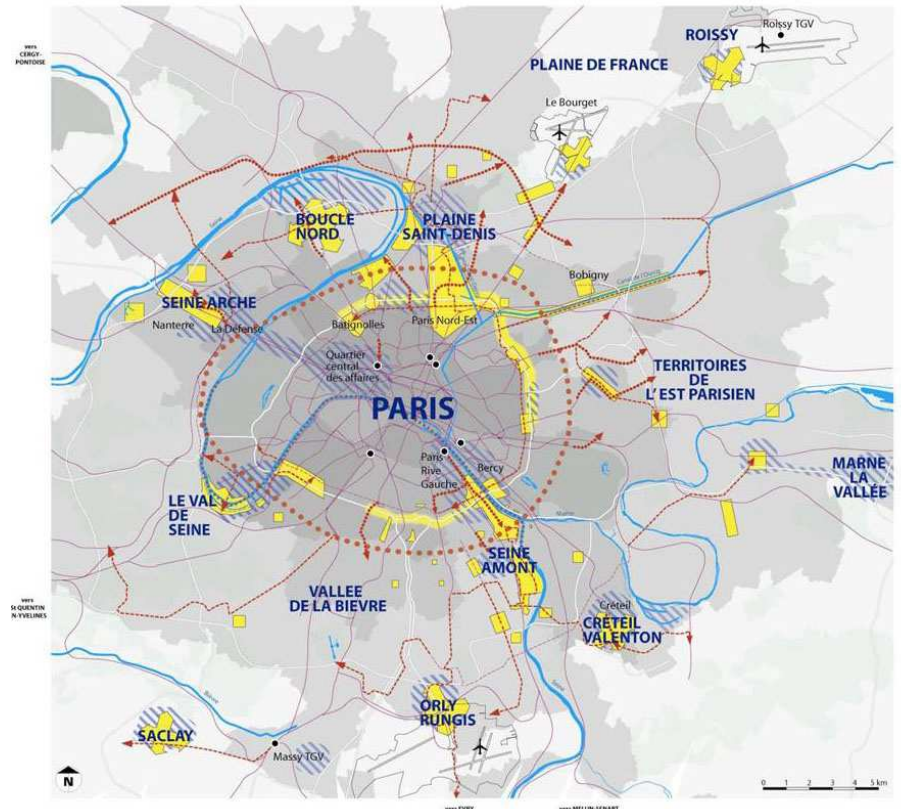
Image « volée » (projet de la RATP en rocade autour de Paris) publiée par la presse et provoquant de grands débats sur un thème majeur des prochaines années : créer dans la métropole une mobilité aussi performante que dans le cœur de Paris.



Dans 15 ans, les déplacements en première couronne augmenteront à 1 million par jour, au risque de s'opérer essentiellement en voiture, par défaut d'offre de transport en commun. D'où l'importance de ce projet, qui coûte très cher (3 à 5 milliards €) et s'ajoute aux investissements nécessaires pour renouveler les RER et les mettre à niveau (500 millions € pour chaque ligne). Aujourd'hui les investissements sur les transports en commun en Ile de France représentent environ 100 € par an et par habitant, chiffre inférieur à celui de l'époque de la création du RER et entre 3 et 4 fois moins que les autres grandes métropoles européennes. Penser tramway et bus n'est pas à la hauteur.

Autre thème : dans le cadre de la révision du schéma directeur d'Ile de France, qui doit être adopté en 2007, Paris ose sortir de son périmètre, en essayant de représenter le développement futur du cœur de l'agglomération. Une première.

En jaune, les pôles susceptibles de devenir des fortes centralités. Liés parfois à la couverture du périphérique ou à des opérations très importantes comme Seine Amont ou la conception nouvelle d'un développement au Nord-Est en partenariat avec Plaine Commune – avec des enjeux en matière de transports, logements et activités. On voit là l'émergence de pôles considérables (autour de Roissy par exemple) et l'expression de volontés politiques. La carte représente difficilement les mises en relation.



Depuis les années 60-70, quand Paris construisait sans concertation auprès des autres communes, pour la première fois des projets intercommunaux et partagés voient le jour. Par exemple la très importante opération de la gare des Mines, menée en partenariat avec l'agglomération de Plaine Commune et avec les Villes de Saint-Denis et d'Aubervilliers (couverture du périphérique, construction de logements, activités, espaces publics). Ou le projet des Docks de Saint-Ouen, reconquête des rives de Seine à développer sur l'ancien site de la CPCU (chauffage, traitement déchets, anciens sites industriels) : une centaine d'hectares dont une dizaine appartenant à Paris, pour un quartier de 10 000 habitants avec des activités et un parc d'envergure régionale.

### **En débat** **Centres, centralités, cartographie**

Question de Rodrigo Urribe : La fonction des cœurs, des centralités, définit-elle ces territoires ?

Maarten Kloos : Il ne faut absolument abandonner l'idée de centralité, le caractère essentiel étant de pouvoir se sentir au cœur de quelque chose – qui ajoute à la valeur urbaine et à l'identité de chacun... La forme que prend cette centralité n'importe pas. J'ai lu par exemple à propos des Halles qu'ils sont le centre de l'Île de France ! Que tout le système urbain de la région dépende du centre de Paris pourrait expliquer le désordre dans les banlieues : ne pas vivre dans le centre implique-t-il que l'on ait moins de valeur ?

Une femme : Dans l'exposition « Voies publiques », nous avons créé des événements dans les arrêts de bus, ces lieux innommables où il ne se passe rien mais qui sont en réalité très proches des services publics. L'exercice d'aménagement consiste donc à créer là quelque chose qui permette de s'y sentir « au cœur de quelque chose ». D'où l'importance de la

cartographie, des dessins représentant les lieux pour ce qu'ils sont et non pour l'idée qu'on s'en fait.

Ariella Masboungi : Bernardo Secci remarque que l'on a toujours pensé le territoire autour de la ville, il faut maintenant penser le territoire dont la ville – inversion du processus qui permet de regarder et de travailler autrement. Autre notion importante à Amsterdam : regarder non pas seulement les centralités immédiates mais aussi leurs relations avec la grande échelle du pays (*Randstad*, concurrence européenne).

Alain Sarfati : Parler de centre ou de centralité n'est pas équivalent. C'est l'irruption de la vitesse dans la ville qui oblige à représenter la ville et la centralité autrement. Amsterdam propose une sorte de représentation à trois niveaux de la ville. Pierre Mansat pose la question de comment l'on se représente Paris et la périphérie : ce qui apparaît en filigrane ce sont des axes sortant de la ville et mettant en rapport le centre historique (voué au tourisme, à la culture, très peu à l'activité) avec son environnement.

Pierre Mansat : Vous exprimez presque l'inverse de ce que nous essayons de faire. Mais l'exercice politique interdit de représenter les liens entre son territoire et celui de la région... Nous essayons seulement d'affirmer une nouvelle posture, la nécessité de pôles forts pour une métropole solidaire.

Philippe Panerai : Pourquoi avoir peur de la ville radioconcentrique ? A propos de la représentation, liée à la fois aux transports et à l'image que s'en font les habitants, je veux citer l'exemple du Grand Londres, où les stations de métro importantes distribuent des plans montrant toutes les lignes de bus qui se déploient à partir d'elles. L'image du centre en est inversée, elle ne se confond plus avec le centre historique.

Maarten Kloos : Nous sommes probablement à un moment où il est nécessaire de chercher des voies nouvelles. Par exemple, les embouteillages rendent inutile de sortir de chez soi le vendredi dans la Hollande de l'ouest ; sans doute avons-nous alors beaucoup à apprendre des voyages pratiqués au 16<sup>e</sup> siècle, avec lenteur – au lieu de zapper d'un centre à l'autre.

Anne Querrien : En comparant les cartes, il semble que les territoires de projet soient plus vastes en Hollande par rapport au centre ancien que dans l'agglomération parisienne. Cette différence est lourde de conséquences sur la capacité de projet et pas seulement de contrôle sur le territoire public.

Maarten Kloos : De très nombreuses cartes sont produites, avec des différences qui peuvent passer inaperçues... Cette facilité à projeter s'explique par la liberté avec laquelle nous envisageons de traiter le territoire, de le reconstruire ou pas, de laisser libre un polder ou de le bâtir, de conserver des zones vertes ou non... Les cartes rendent compte non pas des décisions publiques mais des questions que l'on se pose. Depuis une dizaine d'années, il y a une forte volonté de poser les questions mais une sorte d'angoisse à prendre les décisions. Par exemple, une route devant rejoindre le sud d'Almere en passant près d'un lac protégé en parc naturel est en débat depuis 15 ans, les gouvernements refusant de prendre la décision.

Question sur les accès à Harbour (Almere Sud) par des liens différents, dont un tunnel pour les voitures.

Maarten Kloos : Cette question renvoie au drame de penser les accès depuis la centralité. La discussion sur l'extension d'Amsterdam commence dès 1956 et depuis il y a eu des centaines de projets. Parallèlement s'est posé le problème des liens avec les nouveaux quartiers périphériques, éloignés du centre. L'accès de Harbour se fait pour l'instant seulement par le tunnel pour les voitures et une passerelle pour les vélos. Cette accessibilité obéit à une logique dépassée.

Odile Jacquemin, architecte, s'interroge sur le débat public et les outils de gouvernance urbaine sur des zones littorales, villes étalées et vides hors saison. Les outils cartographiques : dans le Var, nous avons proposé une inversion terre/mer en montrant que le nouveau centre de Hyères est la rade, ce qui oblige à situer le projet urbain en territoire maritime. La cartographie doit relever deux défis : répondre à une culture du territoire qui sort de l'expression classique de l'extension radioconcentrique et qui, surtout, n'a plus de limite – notion difficile à faire passer aux élus ; et parler des temporalités, décrire le territoire en termes spatio-temporels – nous avons le projet de faire des atlas historiques, dans des images qui parlent au public, en particulier pour décrire les évolutions futures – ce qui serait un grand pas.

Ruth Marquès : Paris a une identité si forte qu'il serait intéressant de proposer (un peu à la manière de la carte faisant de l'aéroport le centre de l'agglomération d'Amsterdam) une carte qui n'identifie pas le périmètre municipal mais associe les faubourgs parisiens et les faubourgs de la première couronne.

Cristina Garcez : En sortant d'une logique de planification pour être dans une logique de projet, comment représenter et contrôler les projets ? Avec toutes ces centralités qui bougent, comment s'opère la planification ?

Maarten Kloos : Il y a effectivement eu un retour à la planification mais se posent des problèmes de périmètres et d'institutions. Pour construire les logements dont le nord de la Randstad a besoin, quatre municipalités ont été associées (dont Amsterdam et Almere), dans une coalition non institutionnelle. Par ailleurs, le schéma directeur d'Amsterdam intègre le développement d'une autre municipalité. Les nouvelles centralités aussi.

Institutionnellement, la situation est assez complexe. Amsterdam fait partie d'un département mais certains estiment qu'il faudrait créer un département spécifique pour développer la Randstad – ce que refusent évidemment les départements existants.