

La deltamétropole

Autor(en): **Pham, Nicolas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **128 (2002)**

Heft 20: **Grands projets Pays-Bas**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-80314>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La Deltamétropole

URBANISME

Une conurbation appelée Randstad, située dans le delta du Rhin, forme la partie la plus densément habitée du pays. Elle regroupe les plus grandes villes, à savoir Rotterdam, La Haye, Amsterdam et Utrecht. L'ambition de développer cette entité de plus de 7 millions d'habitants, pour la transformer en une métropole urbaine polynucléaire capable de concurrencer les autres grands centres européens, bénéficie d'un large consensus.

Le nom «Deltametropool» signale l'ambition du nouvel ensemble, sa toponymie évoque son implantation dans le delta du Rhin. L'enjeu central de ce projet est la création d'un ensemble urbain spatialement cohérent, à même de renforcer le contraste entre ville et campagne, une caractéristique spécifiquement néerlandaise qui tend actuellement à s'estomper. Le centre du pays, appelé «cœur vert», accéderait alors au statut de grand parc paysager national.

L'initiative de cette démarche, qui date de janvier 2000 et provient des villes elles-mêmes, a reçu l'appui de l'Etat qui l'a incluse dans son plan directeur national.

Vers une solution métropolitaine

Sur un plan économique, le modèle de la Randstad a en effet atteint ses limites. Les plus grandes des villes qui le composent ont à peu près la même taille - entre 700 000 et un million d'habitants chacune - et elles se sont de tout temps livrées à une concurrence économique féroce. L'objectif de cumuler leurs capacités économiques en créant un nouvel ensemble urbain est certes important, mais l'aspect de sa définition spatiale occupe une position centrale dans la démarche.

Les Pays-bas comptent actuellement 16 millions d'habitants. À l'horizon 2030, il est estimé que la population atteindra 18 millions. Cette croissance démographique entraîne une demande accrue d'espaces domestiques, que l'on estime entre 1 et 1,9 millions de logements. De plus, il s'agira de créer entre 1 et 2 millions de places de travail supplémentaires. En termes d'urbanisme et d'aménagement du territoire, l'enjeu s'avère donc colossal.

De même, il n'est pas exagéré de qualifier le mode de vie des Hollandais d'hypermobilité: il est en effet assez courant de vivre à La Haye ou Utrecht, de travailler à Rotterdam, d'aller au bord de la mer à Leiden et de se rendre au cinéma ou au restaurant à Amsterdam. Il en résulte une surcharge complète des réseaux routiers et ferroviaires. On estime en



Fig. 1: Publication du Ministère des transports et des eaux
Fig. 2: Géomorphologie des Pays-Bas et fondation des villes sur les régions sablonneuses

Fig. 3: Tendances de l'urbanisation

Fig. 4: Modèle de la Deltamétropole avec la structure «verte-bleue» et le réseau de communication

moyenne à 40 km le cumul des bouchons sur les autoroutes entre sept et neuf heures du matin. Quant au réseau ferroviaire, il souffre de retards continuels et les pannes dues à la surexploitation du matériel sont fréquentes. Et comme les transports publics de chaque ville sont organisés selon un mode radial, de la périphérie vers le centre, ils n'offrent que peu d'interconnexions.

Le grand projet de métropolisation représente donc l'occasion de trouver une solution à ces problèmes en créant d'un nouveau réseau de communications national performant, dans la perspective de doter l'ensemble d'une identité homogène, semblable à celle qui caractérise Paris, Londres ou Berlin.

Les divers aspects d'une décision politique

Le décret gouvernemental «Projeter les Pays-Bas» (voir article précédent) a inscrit la Deltamétropole sur la liste des dix grands projets nationaux pour y assurer à l'Etat un rôle central, de la conception formelle à la mise en œuvre. Ce décret stipule que les architectes sont intégrés dès les premières phases d'étude, avec l'intention d'en améliorer la qualité, la créativité et l'intégration multidisciplinaire.

Dans ce contexte, la question essentielle à laquelle il s'agit de répondre est de savoir comment on peut travailler par projet à l'échelle de la Deltamétropole vue comme un ensemble, et de définir ce qui doit ou peut être appréhendé à une échelle inférieure.

Afin d'en garantir la multidisciplinarité et l'assise politique, la mise en œuvre du projet est assurée par les ministères du logement et de l'aménagement du territoire - qui joue le rôle de pilote -, des transports et voies d'eaux, de l'agriculture, des finances et de la culture.

La relation entre l'aspect expérimental du projet et les conditions réglementaires et administratives fera elle aussi l'objet d'une étude particulière, destinée à alimenter les réflexions à la lumière des demandes provenant des villes et des régions.

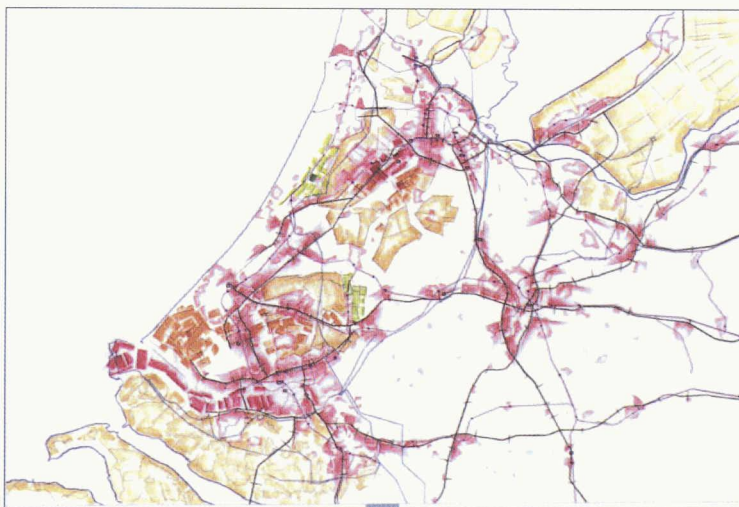
De même, les études sectorielles prévoient d'inclure un certain nombre d'intellectuels, d'historiens, et de philosophes - notamment un philosophe de la technique -, qui devront énoncer un éventail de questions et de thèmes propres à la problématique de ce projet.

Enfin, il est encore prévu de dresser un inventaire des différents modèles et développements qu'a connus la Randstad depuis la Seconde Guerre mondiale: quels sont les modèles périmés, quels ont été leurs effets, quels sont les enseignements que l'on peut en tirer pour le projet en cours?

2



3



4



5



6



Un slogan: «unité et diversité»

Les projets appelés à illustrer et concrétiser ce concept seront menés par trois groupes qui aborderont la recherche selon des perspectives générales, particulières et simultanées.

Les trois groupes doivent répondre à quatre questions génériques destinées à préciser le type de la Deltamétropole à travers son unicité:

- la Deltamétropole est-elle une métropole?
- si elle doit le devenir, quelle sera sa nature et son caractère?
- quelle serait son identité, comment créer son unicité?
- si elle n'est pas une métropole, que peut-elle devenir?

Cette recherche identitaire autour de la Deltamétropole doit donc mener aux principes directeurs de ce territoire, chacun des trois groupes étant par ailleurs chargé d'une question thématique spécifique et appelé à développer les propositions élaborées sur une région particulière.

Les trois groupes de travail

Groupe Rem Koolhaas

Le premier groupe sera mené par l'architecte Rem Koolhaas, dont le livre «Delirious New York» a révélé son affinité pour la notion de métropole et sa profonde connaissance des phénomènes urbains à grande échelle. Il devra répondre à la question spécifique suivante: «Dans quelle mesure la Randstad peut elle devenir une métropole?», interrogation de fond qui est assortie de questions plus concrètes.

- Dans quelle mesure est-il possible de contrôler les processus autonomes qui conditionnent actuellement l'usage de l'espace, quelles sont les tendances, comment introduire le concept de développement durable?
- A quoi pourrait ressembler le développement de nouvelles zones à bâtir dans le futur: quelles densités, quelles qualités spatiales et quelles concentrations programmatiques devraient-elles présenter?
- Quels sont les avantages de grands équipements en termes d'organisation spatiale et de gestion administrative? (Il est notamment prévu d'analyser la création d'un aéroport international en Mer du Nord, au large d'Amsterdam, la valorisation du port de Rotterdam – qui est déjà le plus grand du monde – par une nouvelle configuration du réseau de distribution de marchandises européen, une collaboration adéquate entre la Randstad et les régions périphériques en développement.)
- Quelle est la perception des Pays-Bas à l'extérieur, quelle est leur position dans le contexte de concurrence internationale, comment cette perception est-elle vécue à l'intérieur?

- Quelles nouvelles typologies pourraient être appliquées à l'habitat et aux activités?
- Comment optimiser la relation entre déplacements, transports et utilisation de l'espace?
- Quels pourraient être le cadre et les moyens de contrôle par la collectivité, consécutivement au désir d'une gestion plus dirigiste du développement territorial?

La région assignée à ce groupe est appelée «flanc ouest», soit la région comprise entre Rotterdam et Amsterdam.

Groupe Luigi Snozzi

Un deuxième groupe, mené par l'architecte Luigi Snozzi, aura pour tâche d'analyser la région dénommée «cœur vert», ainsi que de définir les limites de cet espace.

L'ensemble des formes d'utilisation du sol (réseaux de communication, activités commerciales, logement, agriculture, tourisme, etc.) tend aujourd'hui à résulter plutôt de processus autonomes au sein de la société que de décisions coordonnées et projetées. Or les limites entre différentes formes d'affectation du sol sont sujettes à conflits lorsque leur statut n'est pas déterminé avec précision, et la dégradation de la qualité urbaine et paysagère qui en résulte – sur laquelle la collectivité n'a pas ou peu de prise – est un thème actuellement considéré avec inquiétude par les Néerlandais.

Fort de son expérience dans les questions territoriales, Luigi Snozzi a mis cette question au centre de la problématique dès la phase préliminaire. Il est chargé de développer une réflexion et des solutions à la question: «Comment des facteurs "externes" peuvent-ils participer à un projet concret et réalisable?». Malgré l'appui massif de l'opinion à l'idée d'un maintien du cœur vert comme espace non bâti et en dépit de son statut protégé, celui-ci demeure en effet sans cesse menacé par une quantité d'interventions qui échappent à un contrôle global et effectif. Les questions auxquelles ce groupe aura à répondre sont les suivantes:

- Le fait d'établir une limite autour du cœur vert constitue-t-elle une réponse adéquate à des processus qui, de fait, émanent aussi de l'intérieur de celui-ci?
- De quelle manière ces limites doivent-elles être matérialisées?
- Comment régler les questions d'accessibilité aux agglomérations en relation avec les réseaux infrastructurels futurs?

La région assignée au groupe est l'espace ouvert central.

Groupe Paulo Mendès da Rocha

Un troisième groupe travaille sous la houlette de l'architecte brésilien Paulo Mendès da Rocha. Dans l'analyse préa-

lable qu'il a formulée à propos de la Deltamétropole, il a soulevé les questions liées aux aspects sociaux dans les métropoles urbaines. De même, il aborde de façon spécifique la relation nature-culture. En association avec l'architecte et urbaniste Teun Koolhaas (cousin de Rem), ce groupe doit aborder les questions socio-économiques suivantes:

- Face aux modifications technologiques, qui concernent l'agriculture, les modes de travail, le travail à distance mais aussi une mobilité plus grande, l'usage de l'espace et du sol se trouvent structurellement modifiés. Selon quels processus et avec quelles conséquences?
- Le réseau des villes unifiées par la Deltamétropole induira de nouvelles perspectives liées au développement des réseaux qui en découlera: celles-ci concerneront l'économie, la démocratie, les loisirs, le travail et l'ensemble des systèmes relationnels qui vont se développer. De quelle manière, dans quelle mesure et sous quelles formes physiques se mettront-elles en place?

Ce troisième groupe étudiera la région des villes nouvelles d'Almeere et leurs connexions avec les villes anciennes.

Des menaces oubliées

Un certain nombre d'autres enjeux sont également à l'ordre du jour, dont quelques-uns présentent un caractère critique.

Souci permanent dans l'histoire des Pays-bas, l'eau demeure l'un de ces enjeux. Il faut en effet savoir que la plus grande partie du cœur vert est constituée de tourbe à laquelle le processus séculaire de pompage a peu à peu fait perdre sa densité, si bien que l'ensemble de ce territoire s'enfonce, parfois rapidement, mettant en crise la cohérence de l'ensemble du réseau de drainage. Et les crues récentes, attribuées entre autres au phénomène de réchauffement, représentent autant de signaux d'alarme dans une situation qui va statistiquement en empirant.

Afin d'éviter que ces inondations ne se transforment en désastres, de grandes surfaces sont d'ores et déjà considérées comme pouvant être remises en eau. Cela aura pour effet d'augmenter le gradient d'humidité du sol, tout en mettant à disposition des zones inondables en cas de débordements des fleuves. Ces surfaces redeviendront des lacs et seront réservées aux loisirs.

Un autre enjeu, qui ne trouve cependant pas de réponse immédiate, est celui du déclin de l'agriculture. La globalisation entraînera nécessairement une mutation profonde de l'agriculture traditionnelle, dont les coûts de production ne pourront bientôt plus être supportés par une économie libérale. Représentant environ 10% du PNB, l'agriculture est

aujourd'hui déjà caractérisée par sa mécanisation extrême, tandis que l'ampleur des surfaces allouées à la production sous serres défie l'imagination.

Si l'on veut préserver le cœur vert de toute construction, il s'agira donc de trouver une solution pour les serres situées à l'intérieur de zones résidentielles. Ces dernières devront faire l'objet d'un contrôle strict et d'une limitation sévère, en regard notamment d'un système de transport efficace. De nombreuses études gouvernementales vont d'ores et déjà dans ce sens.

Le paysage rural ouvert est ainsi appelé à devenir l'une des séquences du paysage urbain et à servir de lieu récréatif. Les paysans se mueront alors en jardiniers du territoire, étant entendu que cette dimension culturelle devra être assumée collectivement.

Le projet de l'organisation spatiale de l'ouest des Pays-Bas, qu'il devienne une métropole ou non, est aujourd'hui le plus grand projet de planification d'Europe. Il est entrepris avec l'énergie et le pragmatisme qui sont à l'origine même de ce pays et le distinguent depuis sa création.

Nicolas Pham, arch. dipl. EPFL
Professeur à l'Université technique de Delft
Av. de Béthusy 40, CH - 1012 Lausanne

7

