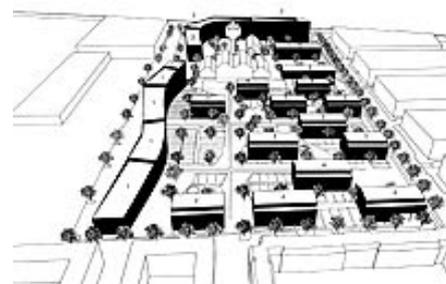


GWL Terrein à Amsterdam, Les potentialités d'un quartier sans voitures

Quartier neuf sur friche industrielle, Amsterdam, Pays-Bas

Sur l'emplacement d'une usine de traitement des eaux désaffectée, un quartier innovant de « haute qualité sociale et environnementale » a été réalisé dans les années 1990.

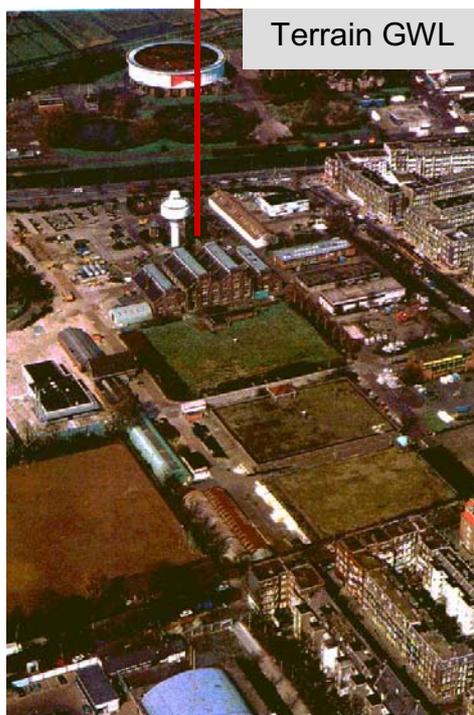
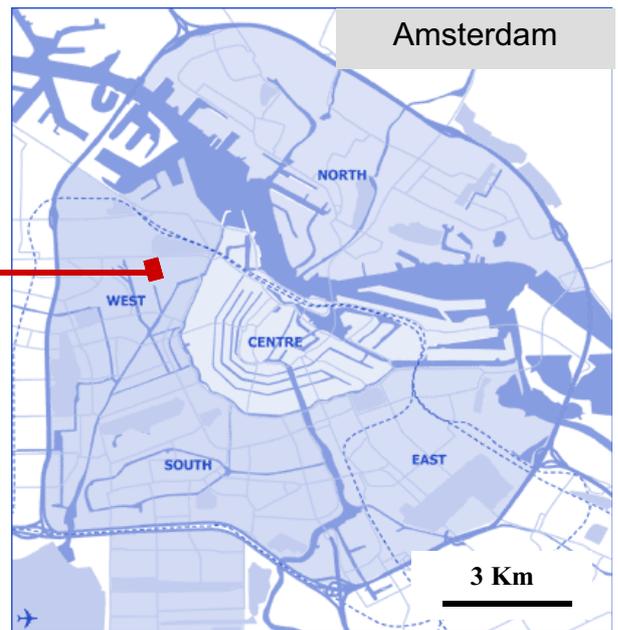
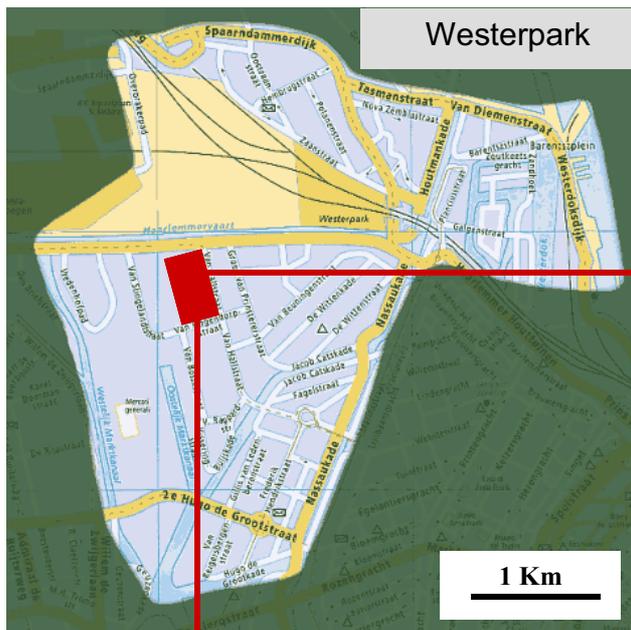
Son caractère sans voitures a offert des opportunités nouvelles en terme d'aménagement. Fortement marqué d'écologie urbaine, le quartier GWL se distingue également par sa forme urbaine, sa mixité sociale ainsi que par le traitement des espaces extérieurs.



Renouvellement urbain et Développement durable

Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole
2, place du Concert - F 59043 LILLE cedex - Tél. : (33) 03.20.63.33.50
Réalisation : David Bouvier

Situation initiale et contexte :



Situation initiale :

« GWL Terrain » était le lieu d'implantation de l'une des plus grandes usines de traitement d'eau d'Amsterdam. Ce terrain de 6 Ha, vacant depuis le déménagement de l'usine en 1989 se situe entre un quartier résidentiel du 19^e siècle comprenant des équipements et des commerces d'une part, des emprises industrielles et un canal d'autre part. Il est localisé dans l'arrondissement de Westerpark, à moins de 3 km du centre d'Amsterdam. Il est desservi par une ligne de tramway.

Contexte urbain :

Westerpark est un district culturellement mixte, le plus modeste de l'agglomération en terme de revenu. Il souffrait d'une médiocre réputation mais cela semble changer, sa proximité du centre d'Amsterdam le rendant attractif. La municipalité mènerait une politique volonta-

riste de peuplement favorisant le retour des classes supérieures.

Plusieurs autres projets de renouvellement urbain sont en cours à Westerpark. GWL est relié par un pont franchissant le canal Haarlem à une importante opération de reconversion d'une usine à gaz en lieu culturel et en parc ; parmi les bâtiments réhabilités le gazomètre (visible en haut de la photo ci-dessus) accueillera des spectacles.

A Westerpark, seuls 30% des habitants possèdent une automobile, l'offre en transports collectif étant bonne. Amsterdam est une ville connue pour sa compacité et pour son modèle de transport. Les transports publics et le vélo y sont largement utilisés et les habitants sont favorables à la limitation de la place de l'automobile. La politique de stationnement y est particulièrement dissuasive.

Montage du projet et acteurs :

Déroulement du projet :

Le quartier sans voitures de GWL est principalement une initiative du Conseil de Westerpark. L'élection en 1990 d'un nouveau Conseil à majorité sociale démocrate et verte a véritablement lancé le projet. La volonté politique pour un quartier sans voitures trouvait un écho parmi la population ; 600 habitants potentiels se déclarant intéressés par le concept.

- Période d'initiative : 1990 - 1993. Un premier plan a été élaboré en 1990 afin de définir de grands objectifs ; Cette étape a été réalisée par le Conseil de Westerpark et les habitants (habitants des alentours et futurs habitants). Le travail s'est organisé en commissions thématiques auxquelles ont participé 135 habitants.

- Plan d'urbanisme : 1993. Le second plan devait définir les orientations du plan urbain et architectural. Parmi les deux cabinets candidats, celui de Kees Christiaanse a été retenu. En collaboration avec un consultant environnemental (Eco-plan), ce cabinet a élaboré les axes du projet urbain. Kees Christiaanse a supervisé l'ensemble du projet urbain ne concevant lui même que 3 bâtiments. Les autres architectes ont travaillé selon les orientations du plan d'urbanisme.

- La phase de réalisation du projet s'est déroulée entre 1994 et 1998.

Les principaux acteurs du projet :

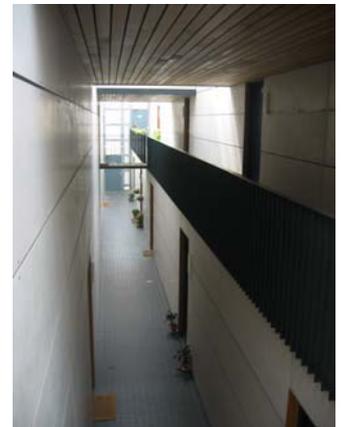
- Initiateur et coordinateur du projet : Westerpark Council (municipalité).
- Développeurs : Fondation environnementale Eco-plan et les 5 organismes de logements sociaux.
- Projet urbain et architecte de trois immeubles : Cabinet d'architecture et d'urbanisme de Kees Christiaanse.
- Architectes :
 - 4 autres cabinets d'architectes pour les constructions neuves (Dobbelaar de Kovel de Vroom architecten, Neutelings Riedijk architecten, Meyer and van Schooten architecten, Atelier Zeinstra / van der Pol) auxquels s'ajoutent Kees Christiaanse.
 - 2 cabinets d'architectes pour les réhabilitations de bâtiments existants (CASA architecten, Irene van Exel).
- Principaux contractants : 3 entrepreneurs / promoteurs.
- Un artiste, un concepteur de la signalétique, un concepteur des jeux pour enfants.
- Projet des espaces extérieurs / paysagisme : Cabinet « West 8 » (Adriaan Geuze).
- Partenaires du projet : Ministères du logement de la planification et de l'environnement et Agence d'urbanisme.

Le projet urbain et architectural :

Le projet urbain prend la forme d'un grand îlot ouvert de 6 hectares. La disposition des immeubles respecte la trame viaire. L'absence de contraintes liées à la présence de l'automobile a autorisé une plus grande liberté dans l'agencement des bâtiments. De vastes espaces extérieurs ont ainsi été libérés et traités avec une forte présence de la végétation. Une attention particulière a été apportée aux transitions entre espaces publics, semi-publics et privés. La continuité du quartier avec son environnement est discutable : les rues existantes se prolongent par des voies piétonnes dans le quartier GWL mais le quartier contraste des quartiers alentours par son architecture et son caractère sans voitures. Les zones de contact de GWL avec les quartiers résidentiels ont été traitées avec soin. Les nuisances (parking) ont été externalisées du côté des zones d'activité.



GWL est un quartier résidentiel dense. Les bâtiments réhabilités conservent l'identité du site. Le château d'eau est toujours en activité ; l'entrepôt abrite un lieu de réunion pour les habitants et le bureau des gardiens ; l'usine accueille des bureaux et un café-restaurant et constitue l'élément patrimonial fort du quartier ; un bâtiment a été conservé par l'entreprise et transformé en logements et un petit hôtel d'une seule chambre est en cours d'aménagement. Les nouvelles constructions sont toutefois dominantes dans cette opération. 591 logements ont été construits dans de nouveaux immeubles. 273 sont à caractère social, 318 sont habités par les propriétaires. Cela en fait un quartier de haute densité (100 logements/Ha). Deux longs immeubles de 4 à 9 étages protègent le quartier du bruit et du vent. Les autres logements sont répartis dans 14 immeubles en forme de blocs. Les objectifs écologiques et sociaux (développés dans les parties suivantes) ainsi que le choix des architectes confèrent aux immeubles une certaine qualité et quelques originalités (couloirs intérieurs, appartements sur plusieurs étages pour que chacun ait une entrée en rez-de-chaussée...). Le plan urbain a permis la coordination des différents architectes donnant ainsi une unité au quartier (formes, matériaux, couleurs).



Domaine économique et social :

Sur le site sont présents quelques activités ; un café / restaurant, des bureaux, ainsi que des espaces commerciaux plutôt utilisés par des associations (location de vélos). La demande n'étant pas suffisante pour des commerces de proximité, les habitants effectuent leurs achats dans des rues commerçantes proches. Les résidents travailleraient majoritairement hors d'Amsterdam et utiliseraient le train pour s'y rendre. Des espaces de jeu pour enfants et adolescents ont été créés.

Le projet offre une mixité dans l'offre de logements : propriété (6 immeubles), location sociale (9 immeubles et près de 50% des logements), pour personnes âgées (dans un seul immeuble), et pour personnes handicapées (au rez-de-chaussée de trois immeubles). Le peuplement est relativement homogène dans chaque bâtiment, la mixité sociale existant au niveau du quartier. Toutefois, une part importante de la population appartient à la classe supérieure ; les prix des logements privés auraient augmenté de près de 100% entre 1998 et 2003. Le caractère social ou non-social des immeubles n'est pas visible ; la qualité de l'architecture est la même pour tous.

Participation des habitants :

Pour la définition du projet, la population a été impliquée pour l'élaboration du premier plan en 1990 fixant les grands objectifs (voir « Montage du projet »)

La population d'Amsterdam en général semblait enthousiaste à l'idée d'un quartier sans voitures. En 1992, un référendum local a été organisé ; la population d'Amsterdam s'est prononcée en faveur d'un centre sans voitures.

Le projet GWL a abouti rapidement grâce à une forte volonté politique. L'initiative de ce quartier « écologique » vient d'abord des urbanistes et des élus.

En ce qui concerne la vie du quartier, les résidents sont investis dans la vie et la gestion du quartier via différentes instances de participation et groupes : groupe d'administration du quartier qui gère la vie courante (de beheergroep), associations d'habitants par immeuble, association faisant le relais entre revendications des habitants et gouvernement local, association de coupole : syndicat de quartier rassemblant tous les locataires et propriétaires. Par son intermédiaire, chaque résident paie 6 Euros par mois pour les concierges.

En arrivant dans le quartier, chaque résident doit signer une charte précisant les devoirs de chacun.

Remarques :

Cette expérience est porteuse d'une vision alternative de la ville voire d'une utopie : ville compacte et des courtes distances, ville sans voiture, ville conviviale et socialement mixte, redécouverte de la rue, de la ville et de l'environnement. L'opération a réussi à améliorer l'image de ce territoire initialement dévalorisé. Ce projet a nécessité une expertise importante et constitue une expérience pionnière. L'architecture peut être jugée comme rigide mais l'opération présente une qualité urbaine et paysagère.

La reproduction d'une telle expérience de quartier sans voitures est aléatoire ; elle nécessite une bonne offre de transport alternative à l'automobile, une situation relativement centrale, un contexte culturel favorable et semble difficile à envisager sur un périmètre plus large.

Le caractère sans voitures du site n'est pas sans poser des problèmes comme l'externalisation des nuisances à la périphérie.

La garantie de la qualité et de l'entretien du quartier nécessite un fort contrôle social. La vie dans ce quartier semble relativement « normative ».

Contacts :

Joze van Stigt,
Présidente de association de coupole de GWL et élue à
Westerpark.
j.van_stigt@services.nedtrain.nl

Jan Willem, résident de GWL et professionnel du
logement à Amsterdam.
kluit@afwc.nl

Sources :

www.ocf.berkeley.edu/~britt/amsterdam.htm
<http://ipu.umweltpsychologie.de>
www.uni-weimar.de
<http://www.wistp.murdoch.edu.au/publications/projects/jan/pdf/ch16-3.pdf>
www.gwl-terrein.nl
www.vtwonen.nl
www.smartarch.nl
Brochure de la ville de Westerpark