Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 129 (2003)
Heft: 14: Deltametropol, un manifeste

Artikel: "Nous voulons émanciper la périphérie, créer de nouveaux centres"
Autor: Alkemade, Floris / Hohler, Anna
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-99221

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Floris Alkemade, OMA
Propos recueillis par Anna Hohler

« Nous voulons émanciper la périphérie, créer de **nouveaux centres** »

Par opposition à la solution globale de Luigi Snozzi, l'OMA imagine pour Deltametropool un projet en deux parties : d'un côté, Amsterdam continuera de jouer le rôle de la métropole traditionnelle ; de l'autre, le bureau développe une nouvelle artère urbaine appelée *city boulevard*, entre Rotterdam et La Haye. Floris Alkemade, directeur de projet au bureau de Rem Koolhaas, explique le pourquoi et le comment de la proposition.

TRACÉS : Quelle est votre définition de la métropole ?

Floris Alkemade : C'est un système urbain qui a atteint une échelle et une complexité telles qu'il puisse disposer d'une identité cohérente et reconnaissable, malgré le fait qu'il est composé de fragments dotés d'une logique et d'ambitions contradictoires.

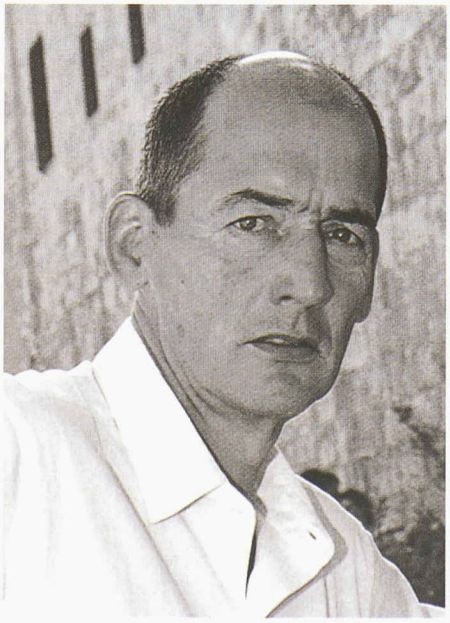
T. : Comment est-ce que vous définissez la *field metropolis*, la métropole en réseaux ?

F. A. : C'est une métropole dont l'identité est définie par de multiples points de gravité, contrairement à la *central metropolis*, organisée autour d'un centre.

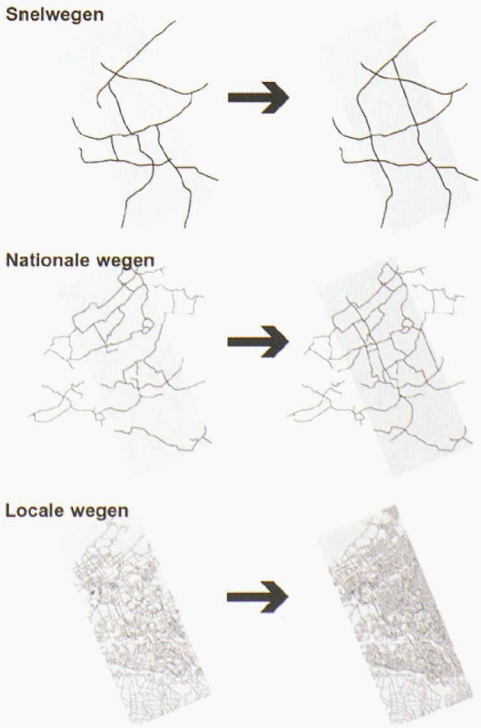
T. : Vous développez un projet en deux parties pour assurer la compétitivité de l'aile sud, de Rotterdam en premier lieu, face à la capitale. Vous lui appliquez un traitement innovateur, mais laissez Amsterdam se développer de manière traditionnelle. N'est-ce pas une manière de laisser le sud prendre le dessus ?

F. A. : Si l'on donnait à la Deltamétropole une configuration unique, si elle se développait dans ce sens, elle serait définitivement dominée par Amsterdam. Par contre, si l'on

1



2



Un pays, deux systèmes

La future métropole des Pays-Bas, selon Rem Koolhaas et son Office for Metropolitan Architecture (OMA), aura deux visages: l'un traditionnel, un peu vieux jeu, et l'autre plus novateur, ou du moins dans l'air du temps. Le premier, c'est la capitale. Amsterdam ou la *central metropolis*, comme l'appelle le bureau néerlandais, sera volontairement contrainte à se développer d'après le mécanisme habituel: une périphérie à la dérive, en constante expansion, organisée de manière hasardeuse autour d'un noyau historique existant. Le second visage (ou système) de la Deltamétropole s'appellera *field metropolis* et concerne l'aile sud, qui sera appelée à se transformer en un boulevard urbain de quatorze kilomètres. Cette avenue correspondra en fait à l'actuelle autoroute A13 qui relie Rotterdam à La Haye. Si l'on suit Rem Koolhaas, elle sera remplacée par des artères parallèles et, libérée en partie du trafic national, transformée en une avenue style Champs-Elysées. Sur ses bords se développeront de nouveaux noyaux urbains. Selon l'OMA, cette organisation de la Deltamétropole en deux systèmes empêche le delta d'être dominé par Amsterdam et multiplie les possibles: de nouvelles urbanisations émergeront en marge, et ce qui est aujourd'hui considéré comme un arrière-pays sans grands attraits se muera en une structure urbaine multifonctionnelle qui se veut de qualité. Entre ces deuxs pôles, la croissance urbaine sera endiguée au minimum: Leiden, Gouda, Utrecht et Eindhoven feront figure de villes isolées sans véritable potentiel de développement.

Anna Hohler

extrapole et unit les qualités dissemblables de l'aile sud, la nouvelle métropole sera dotée d'une identité différente et complémentaire.

T. : N'est-ce pas condamner Amsterdam, la laisser se scléroser ?

F. A. : Non. Le message de notre projet, c'est qu'à la fois la *central metropolis* et la *field metropolis* ont leurs qualités et leur dynamisme propres. La capitale bénéficie d'une forte identité centrale, en l'occurrence la vieille ville d'Amsterdam. Son défaut, c'est qu'elle n'arrive pas à englober la réalité de la périphérie, qui est en constante expansion. La métropole en réseaux, par contre, bénéficie d'une flexibilité qui permet de créer de nouveaux centres dans une configuration existante.

T. : Pourquoi avoir laissé tomber l'idée d'une solution unique ? Pourquoi appliquer deux traitements différents à Amsterdam et à l'aile sud ?

F. A. : Pour les raisons évoquées plus haut.

T. : Votre projet n'opère-t-il pas un retour à la structure originelle des Pays-Bas, caractérisés par un ensemble de villes très différentes les unes des autres et qui se concurrencent ?

F. A. : D'une certaine manière, oui. Mais c'est aussi la tentative d'émanciper la périphérie, en créant un contexte dans lequel puissent émerger de nouveaux centres.

T. : Vous comparez volontiers le *city boulevard* aux Champs-Elysées et à la Diagonal de Barcelone. Chacune de ces deux avenues est intimement liée à un autre invention urbaine :

3

4

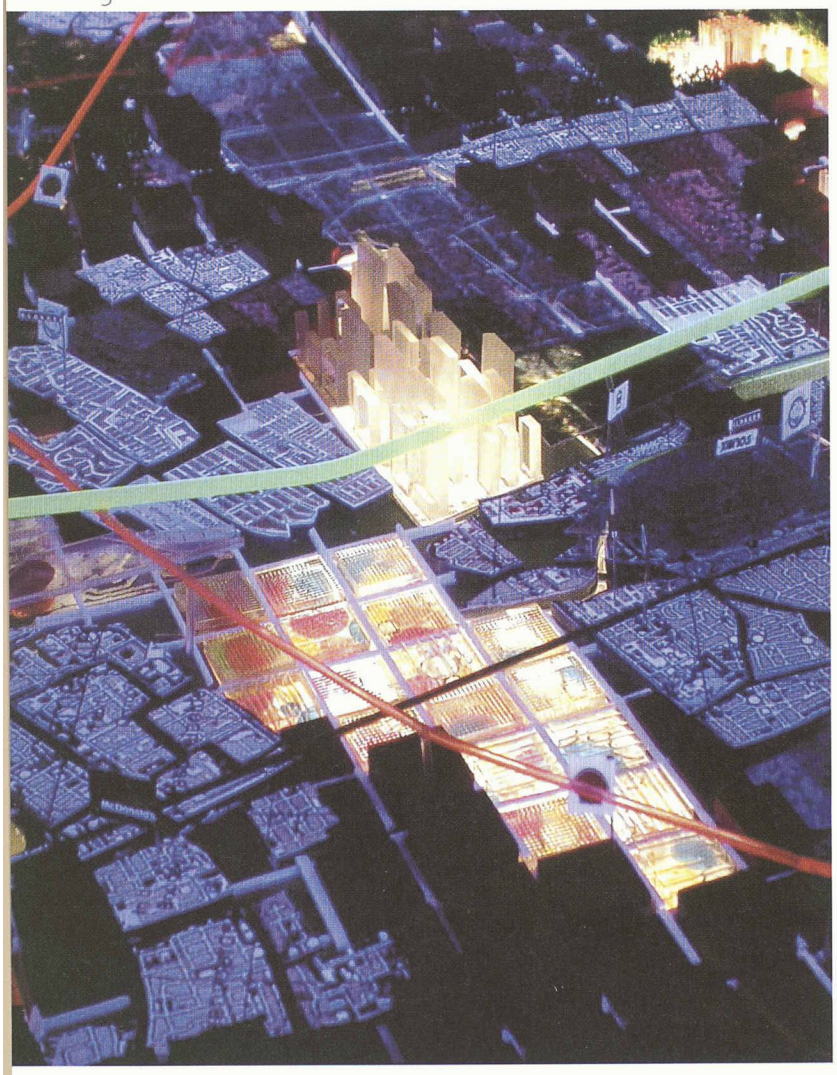
Fig. 1 : Rem Koolhaas

Fig. 2 à 4 : Projet OMA/Rem Koolhaas, principes d'organisation de la field Metropolis, *reunifiant Rotterdam et La Haye*

Fig. 5 : Projet OMA/Rem Koolhaas, détail de la maquette

(Documents Ontwerp-atelier, Rijksbouwmeester*)*

5



l'ilôt haussmannien pour Paris et la *manzana*, le bloc d'habitations moderniste, pour l'Espagne. Qu'est-ce que vous proposez à votre tour comme élément qui accompagnerait votre boulevard ?

F. A. : On voudrait connecter une série de structures qui se seront développées indépendamment l'une de l'autre. En faisant cela, on les oblige à s'allier, peu importe les différences. Une autoroute, en général, ne génère que des arrière-espaces. En la définissant comme boulevard, cette situation se renverse. A l'endroit où se rencontrent les marges se développe une nouvelle condition centrale.

T. : Qu'allez-vous faire des villes de l'entre-deux ? Leiden, Gouda, Utrecht et Eindhoven seront-elles condamnées ?

F. A. : Leiden et Gouda seront considérées comme des marchepieds isolés : elles sont trop petites pour faire figure de pont. Nous avons proposé qu'elles se développent à l'intérieur de leurs limites existantes, qu'elles renforcent leur relation avec la rivière, l'Oude Rijn. Utrecht et Eindhoven sont perçues comme deux villes relativement indépendantes. Toutefois, elles font partie d'un troisième système qui se base sur le potentiel de développement de l'autoroute A2, capable d'attirer du business.

T. : Qu'est-ce que vous proposez pour protéger le cœur vert du pays ? Est-ce qu'il suffit de désigner deux centres de développement urbain prioritaires pour empêcher ce secteur d'être colonisé par des pavillons, des villas individuelles ?

F. A. : Dans la *field metropolis*, au sud, on pourra intégrer une quantité inhabituellement grande de nature. Ainsi, nous allons maximiser l'interaction entre les zones d'habitation et la nature. Nous aspirons à combiner les bénéfices d'une métropole et ceux de la nature. Ce faisant, nous enlevons une partie de la pression qui pèse sur le cœur vert.

T. : Vous formulez le souhait que toutes les municipalités concernées agissent comme un seul client. N'est-ce pas utopique ?

F. A. : Cela fonctionnera seulement si les responsables se rendent compte des bénéfices de notre modèle. Nous allons présenter notre projet à toutes les municipalités afin de générer cette compréhension. Cela mis à part, il est important de définir quelques projets clés qui vont initier une certaine approche. Transformer l'autoroute en boulevard pourrait être un de ces projets. A lui seul, il concerne tout le monde et il va créer un capital de bienveillance pour la future collaboration.