



UET 72-92 Cultures Urbaines
ENSA Nantes 2010/2011
Gilles Bienvenu

Les Extensions d'Amsterdam

SOMMAIRE

Introduction	
- Histoire du développement de la ville.	1
L'extension de Berlage : 1917	
- Généralités.	2
- Amsterdam South.	3
- Le bloc fermé du plan de Berlage.	4
L'extension Ouest d'Amsterdam : 1935 - 1950	
- Généralités.	5
- Les îlots s'ouvrent et les jardins se partagent.	6
- A l'intérieur d'un bloc urbain ouvert.	7
L'extension Nord d'Amsterdam : 1958	
- Généralités.	8
- De la prévision à la réalisation.	9
- Aujourd'hui.	10
Les extensions d'Amsterdam : 1970 - 1995	
- La zone portuaire orientale.	11
- <i>Nobody prospers without policy</i>	12
- L'île de Java	13
- L'île de Java en détails.	14
Conclusion.	15 et 16
Bibliographie.	17

INTRODUCTION

Histoire du développement de la ville.

Amsterdam est une ville au bord du fleuve Amstel, dans une embouchure sur la mer. Sa situation dans une ancienne zone de marais entraîne pour Amsterdam de gros problèmes sur le plan de la construction. Les couches superficielles du sol sont des grosses couches de tourbe meuble de plusieurs mètres de profondeur.

Dès le Moyen-âge les terrains à bâtir à Amsterdam sont rehaussés d'un remblais. Elle devient ainsi la ville la plus importante des villes hollandaises, devient le centre du commerce et de l'activité bancaire européens, et s'agrandit grâce à la combinaison de différents instruments : les méthodes administratives du Moyen-âge, les rapports de la science et de la technologie modernes, l'esprit de régularité du langage formel de la Renaissance.

Dans la première moitié du XVIe siècle, Amsterdam est déjà une ville portuaire de moyenne importance (40.000 habitants). En 1578, elle est conquise par les troupes de Guillaume le Taciturne et tout de suite après, on projette le premier agrandissement : les remparts de 1481 sont démolis, et le fossé périphérique devient un canal intérieur ; au-delà, on construit en 1593 une nouvelle enceinte selon les règles de la technique militaire moderne.

Mais la ville continue à se développer, et au début du XVIIe siècle on projette un nouvel et très important agrandissement ; on décide de creuser trois extrémités occidentales de la ville et en continuant par tronçons successifs jusqu'à la partie occidentale, où l'on prévoit un parc public et l'agrandissement du chantier naval. Ce plan est approuvé par le gouvernement de la ville en 1607 et ponctuellement exécuté au cours du XVIIe siècle. Le gouvernement exproprie le terrain, creuse les canaux, et revend les lots aux particuliers qui souhaitent construire des maisons, récupérant ainsi les sommes dépensées ; les particuliers doivent définir les caractéristiques des édifices et les charges qui incombent aux propriétaires.

À la fin du XVIIe siècle, le nouvel organisme, rigoureusement planifié a une surface de 650he et 200.000 habitants. Il démontre le dynamisme des règles d'urbanisme du Moyen-âge, qui établissent un rapport fructueux entre le pouvoir public et les initiatives privées, même à l'époque de l'absolutisme et du progrès scientifique.

Les canaux anneaux.

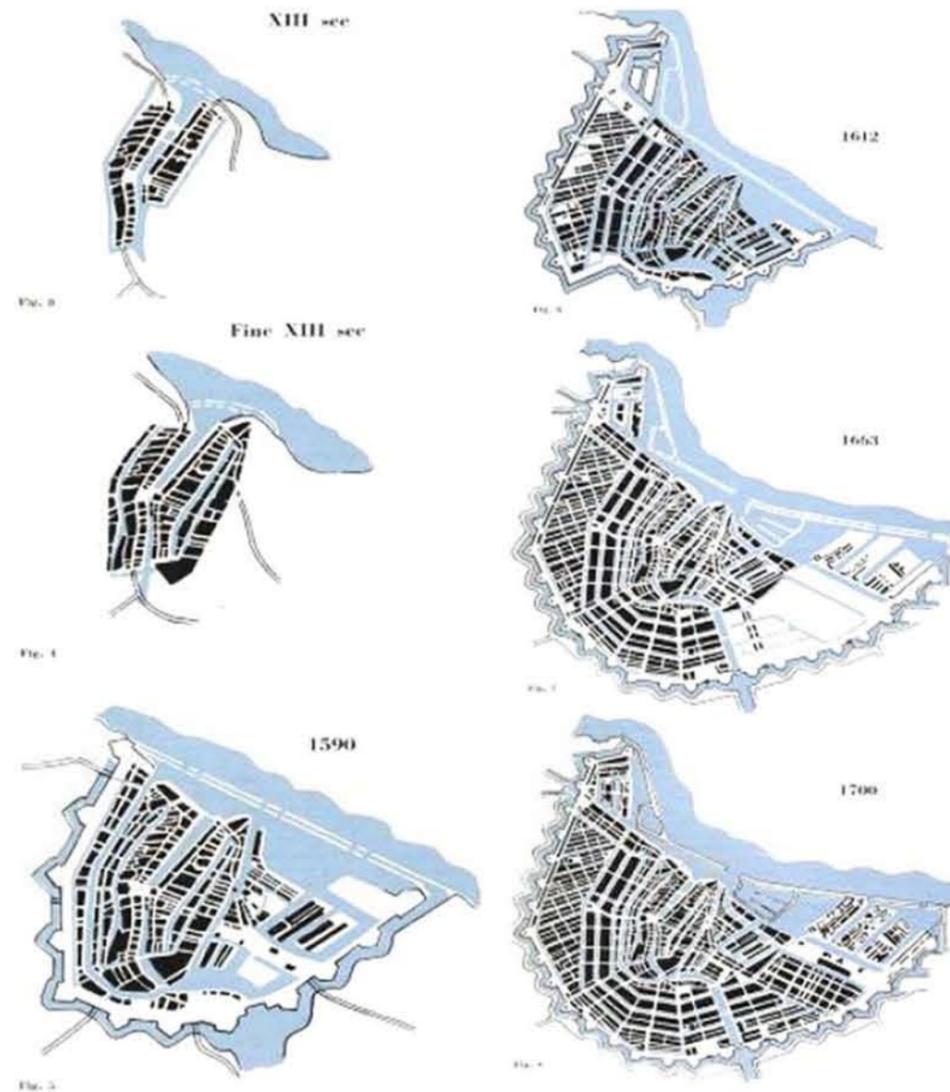
La nouvelle extension a été relevée et divisée en lots par keur - c'est-à-dire bloc par bloc.

Les résultats de ce processus ont été des parcelles larges et profondes situées au long des canaux et des parcelles plus petites et moins profondes au long des rues latérales où les canaux se croisent. Les bâtiments sur un terrain pourraient être un maximum de 110 pieds de profondeur; leur hauteur étaient illimitée. Le règlement exige aussi que la façade doit suivre la même ligne que celle de ses voisins.

Après le 1616, il ne s'agissait pas tant de riches marchands du centre-ville qui avaient des maisons construites ici pour eux-mêmes, mais plutôt les parcelles étaient en cours d'élaboration, construit et revendus par charpentier, maçons et forgerons. Cela a été possible parce que la ville d'Amsterdam a accepté le principe de prêts hypothécaires intéressants, et constituées à la disposition de ces promoteurs de petits projets.

Ce type de maison est un développement ultérieur de l'ancien, ouvert, ferme à pièce unique.

La maison de commerce était un petit univers qui lui est propre où le travail et des logements ont été étroitement intégrés les uns aux autres.



Développement de la ville de l'origine à 1700.

Leonardo Benevolo, *Histoire de la ville*, Edition Parenthèses, Marseille, 2000, p. 348



Le plan d'extension de l'ingénieur de Ville J.G. Van Niftrik de 1866. A.A.V.V., *Amsterdam développement urbain : origine développement spatial, structure et dessin*, Amsterdam : section urbanisme, Service des travaux publics de la ville d'Amsterdam, 1975, p.12



Le plan d'extension approuvée de 1877.

A.A.V.V., *Amsterdam développement urbain : origine développement spatial, structure et dessin*, Amsterdam : section urbanisme, Service des travaux publics de la ville d'Amsterdam, 1975, p.13



Coupe présentant la typologie des bâtiments de la vieille ville.

Créée à partir de : KOMOSSA Susanne, *Atlas of the Dutch Urban Blocks*.

Source: A.A.V.V., *Amsterdam développement urbain : origine développement spatial, structure et dessin*, Amsterdam : section urbanisme, Service des travaux publics de la ville d'Amsterdam, 1975

EXTENSION DE BERLAGE : 1917

Généralités.

À partir du 1700 le magnifique organisme du XVIIe siècle cesse de croître, et le port perd lentement de son importance en raison du comblement de la mer intérieure sur laquelle il est situé.

En 1875 on creuse un canal qui relie directement la ville à la mer du Nord. Le développement d'Amsterdam reprend alors ; les remparts sont transformés en une ceinture de jardins, et tout autour se constitue une périphérie de modestes quartiers en échiquier ; on implante le chemin de fer directement sur le port, et la gare est reliée au centre de l'éventail du XVIIe siècle, séparant définitivement la ville du front de mer.

En 1901 est approuvée la première loi d'urbanisme hollandaise qui oblige les villes de plus de 10.000 habitants à préparer un plan régulateur général qui devra être révisé tous les dix ans.

L'État subventionne les administrations communales pour l'acquisition des terrains et la réalisation des ouvrages publics, ainsi que les coopératives de construction pour la réalisation des « maisons populaires ». En 1896, l'administration communale d'Amsterdam décide de ne plus revendre les terrains qu'elle a acquis, mais de les louer seulement ; la croissance urbaine peut dès lors être réglée de façon unitaire grâce aux programmes publics.

En 1902 Berlage, le plus grand architecte hollandais du début du XXe siècle, est chargé du projet d'agrandissement d'Amsterdam vers le Sud ; celui-ci est ponctuellement exécuté dans les trente années suivantes.

En 1928 on crée auprès du département des travaux publics d'Amsterdam un bureau d'urbanisme indépendant. Participe à cet bureau Cornélius Van Eesteren, qui dirige l'élaboration du plan régulateur général et applique pour la première fois à une grande ville les résultats des dix premières années de la recherche architecturale moderne.

De fait le plan d'Amsterdam comporte trois caractéristiques nouvelles :

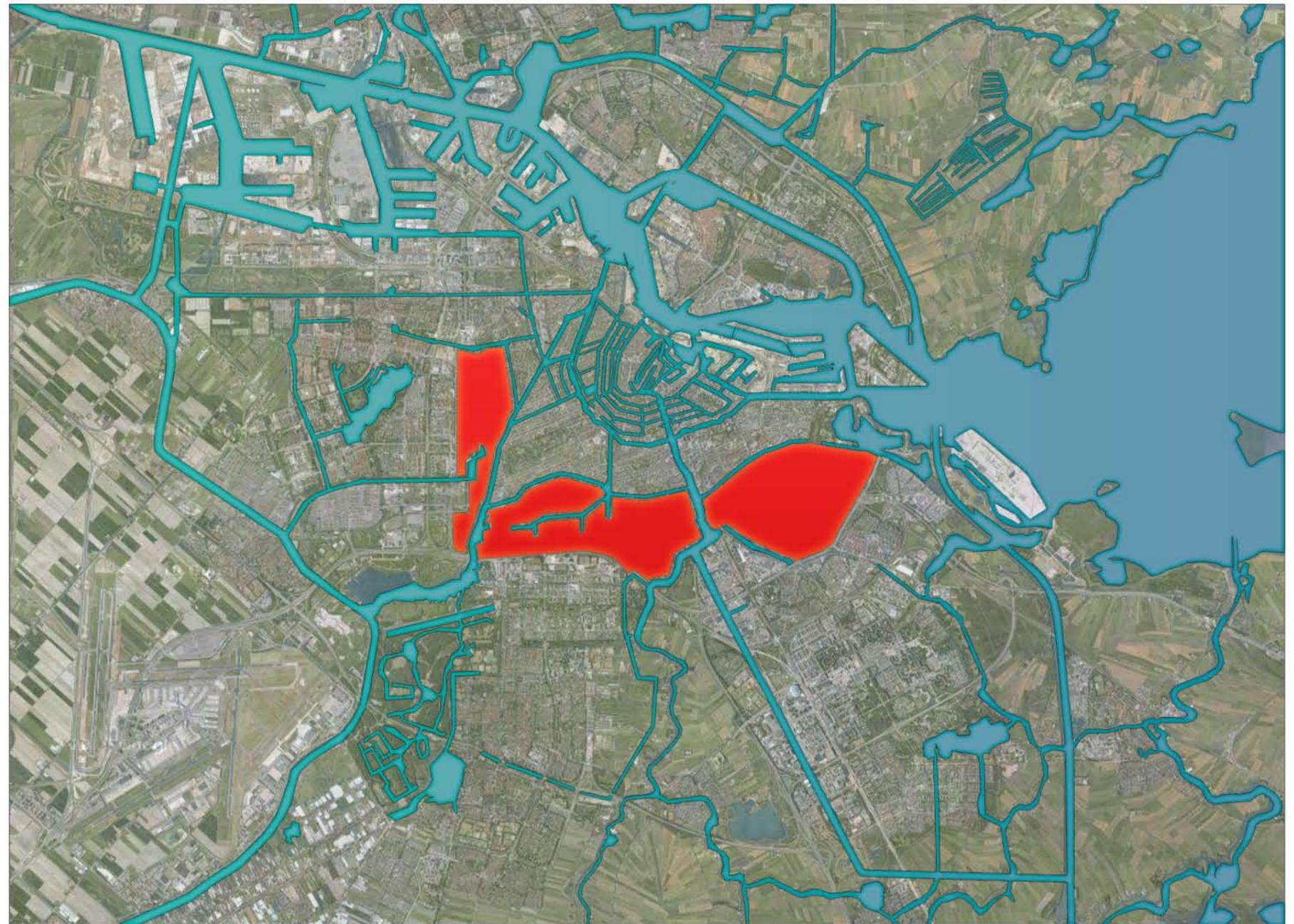
1) En premier lieu on réalise, avec des spécialistes, de nombreuses enquêtes scientifiques qui permettent de définir une hypothèse de croissance de population et de besoins jusqu'en l'an 2000.

2) On divise la périphérie de la ville en quartiers d'environ 10.000 logements pourvus des tous les équipements nécessaires et séparés par des bandes de verdure. La construction d'un quartier fait chaque fois l'objet d'une décision de l'administration.

3) Un contrôle permanent est exercé sur l'exécution du plan de telle sorte que la liberté accordée aux projecteurs des édifices ne nuise pas au caractère unitaire de l'emménagement d'ensemble. Chaque quartier est divisé en unités plus petites, confiées chacune à un architecte superviseur qui a pour tâche d'approuver chaque projet de construction. Les architectes superviseurs travaillent en liaison avec la commission permanente du plan, présidée par Van Eesteren.

Sources:

- A.A.V.V., *Amsterdam développement urbain : origine développement spatial, structure et dessin*, Amsterdam : section urbanisme, Service des travaux publics de la ville d'Amsterdam, 1975
- Leonardo Benevolo, *Histoire de la ville*, Edition Parenthèses, Marseille, 2000, Chapitre 10 - Les Capitales de l'Europe Baroque - Amsterdam, p. 347-351
- A. Jolles, E. Klusmanard, B. Teunisse, *Planning Amsterdam: scenarios for urban development 1928-2003*, Rotterdam, Nai Publishers, 2003, p. 6,7,11-15,39-47,49



Carte des types d'extensions d'Amsterdam en 1917, échelle 1/100 000ème

Créée à partir de différentes sources :

- *Planning Amsterdam, scenarios for urban development*.
- Patsy Healey, *Making Better Places*, Figure 7.2 Amsterdam General Extension Plan
- Google, *Données cartographiques*, 2010

Légende :

-  - extension des zones d'habitation

EXTENSION DE BERLAGE : 1917

Amsterdam South.

À la fin de la première Guerre Mondiale la construction des logements était presque arrivé à un terme. Beaucoup des personnes avaient de la difficulté à payer leur loyer. La situation a été résolue par l'administration avec une deuxième Plan Berlage pour Amsterdam Sud. Ce plan a été conçu comme l'antithèse de la laideur du 19ème siècle, tels que consacrés dans le plan Kalff.

Un certain nombre large d'immeubles d'habitation ont toutefois été tourné dans une direction nord-ouest, afin que davantage de logements était que ils pouvait recevoir du bon soleil des deux côtés que ce n'était le cas dans le district du 19ème siècle.

Le triangle derrière les gratte-ciel a été assemblé pas symétriquement. Deux carrés sont placés sur l'axe de symétrie, et deux l'accompagnement. Les rues reflète une stricte hiérarchie: les rues larges pour la circulation de transit, reliant la région avec d'autres parties de la ville; les rues transversales, où sont situés les boutiques et les rues résidentielles avec des terrains de jeux, où les écoles sont également situés.

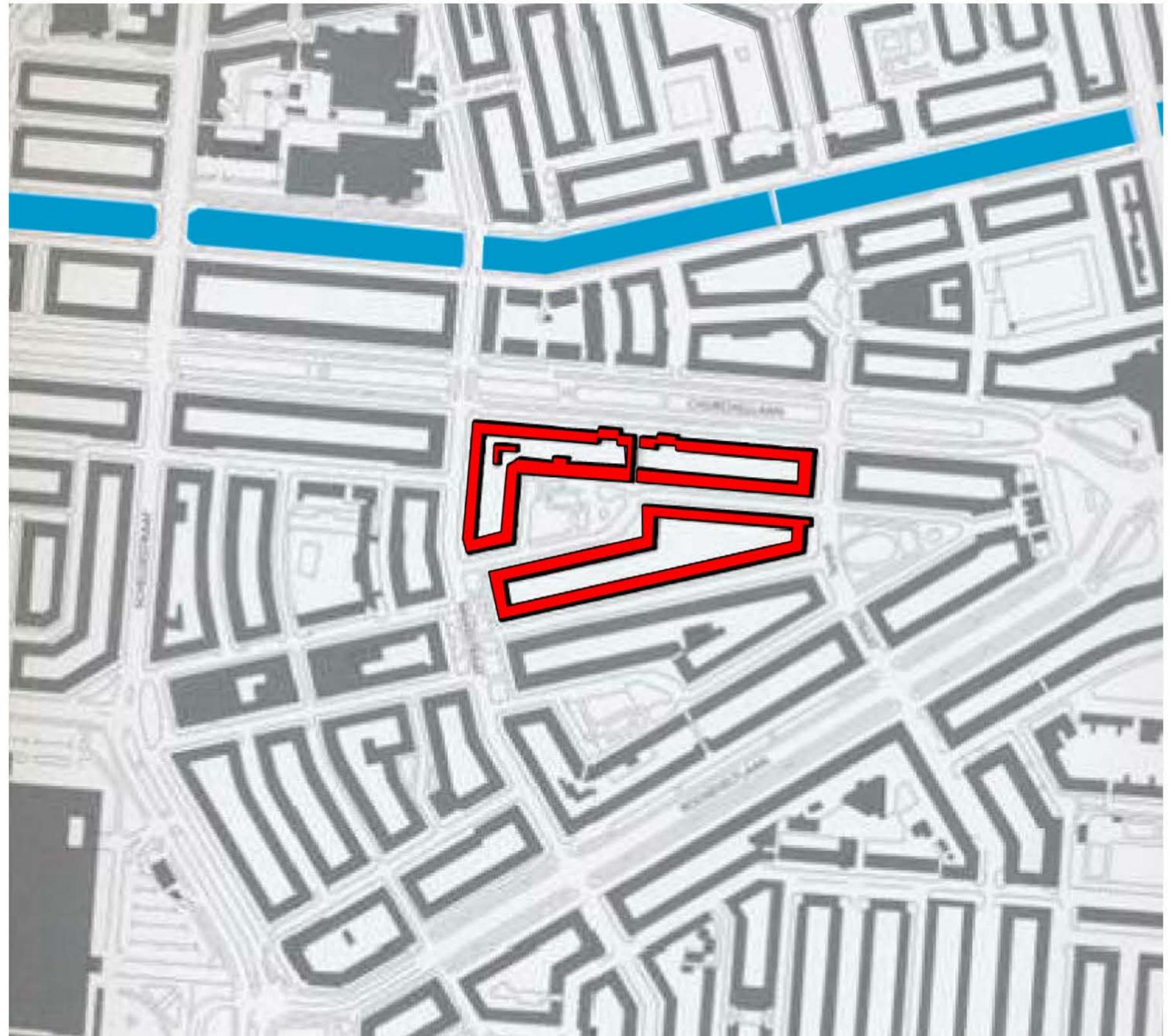
Les emphases dans le plan sont donnée à les espaces publics, les places et les rues. Les rues sont bordées de blocs de grands bâtiments.

Source : S. Komossa, M. Risselada, S. Thomaes, N. Jutten, ATLAS OF THE DUTCH URBAN BLOCK, THOTH Publishers Bussum, Bussum (Netherlands), 2005.



Photo aérienne du quartier de logements avec bâtiments types de l'extension de 1917

S. Komossa, M. Risselada, S. Thomaes, N. Jutten, ATLAS OF THE DUTCH URBAN BLOCK, THOTH Publishers Bussum, Bussum (Netherlands), 2005, p. 99



Carte du quartier de logements avec bâtiments types de l'extension de 1917

Créée à partir de : S. Komossa, M. Risselada, S. Thomaes, N. Jutten, ATLAS OF THE DUTCH URBAN BLOCK, THOTH Publishers Bussum, Bussum (Netherlands), 2005, p. 88

EXTENSION DE BERLAGE : 1917

Le bloc fermé du plan de Berlage.

La hauteur du bâtiment est généralement de quatre étages avec un toit en pente, et il est relativement indépendante de la position dans le plan de développement urbain.

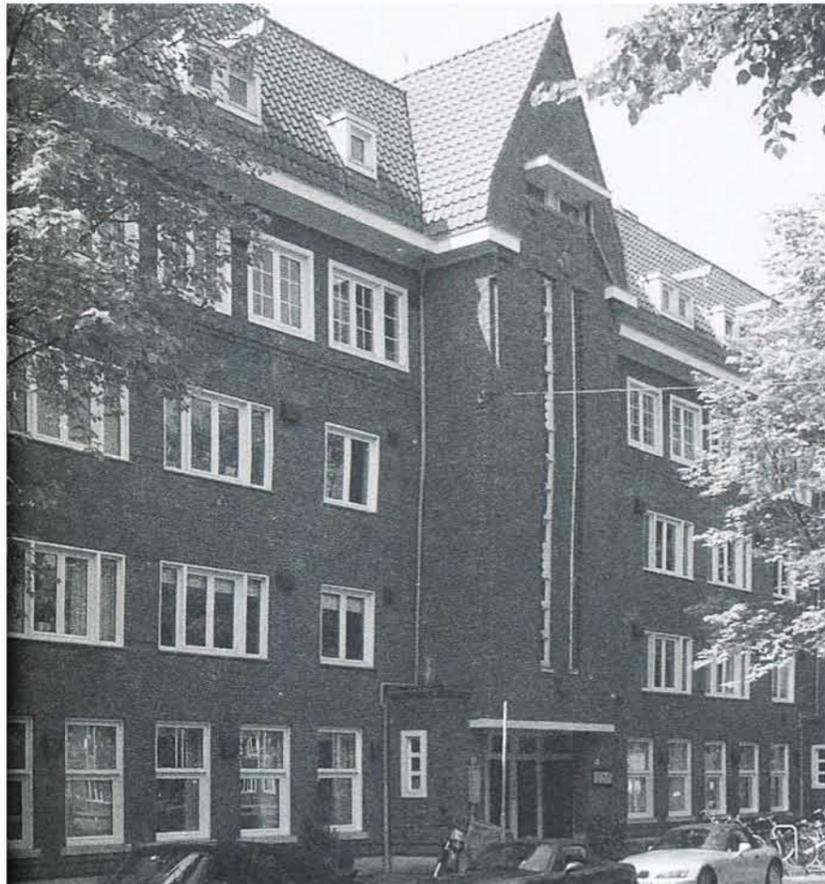
Les coins et les passages à travers les bâtiments sont détaillé sur les possibilités de fournir des points d'extrémité avec des sculptures ou d'interruptions dans les murs au long de la rue.

La façade est en brique, en répétant les modèles de fenêtres plus grandes et plus petites, baies vitrées, des balcons et les alentours de la entrées.

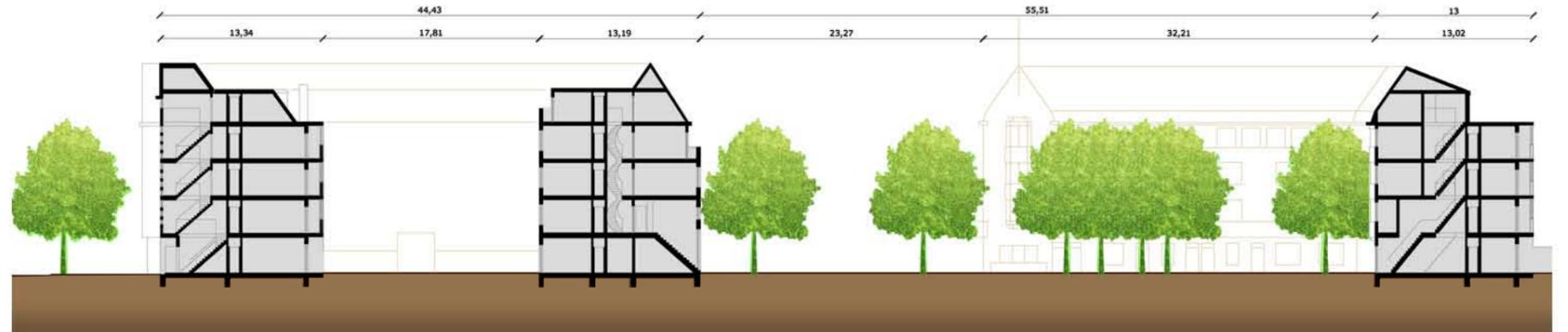
Le Sud est une étude dans la façon dont la relation peut être définie entre un nombre énorme de logements avec plan de masse standardisée, d'une part, et la conception des façades, la composition des îlots urbains, rues e places sur l'autre.

En revanche au moyen âge, où chaque maison était une unité, et la rue était la somme de ces unités, à l'heure actuelle, avec les implications de la rue, la rue doit être traitée comme une unité. Amsterdam se trouve au sud, célèbre pour sa série de portes d'entrée, le résultat d'une recherche qui donne ple plus grand nombre possible de logements avec leurs propre entré troènes du niveau du sol.

Source: S. Komossa, M. Risselada, S. Thomaes, N. Jutten, ATLAS OF THE DUTCH URBAN BLOCK, THOTH Publishers Bussum, Bussum (Netherlands), 2005.



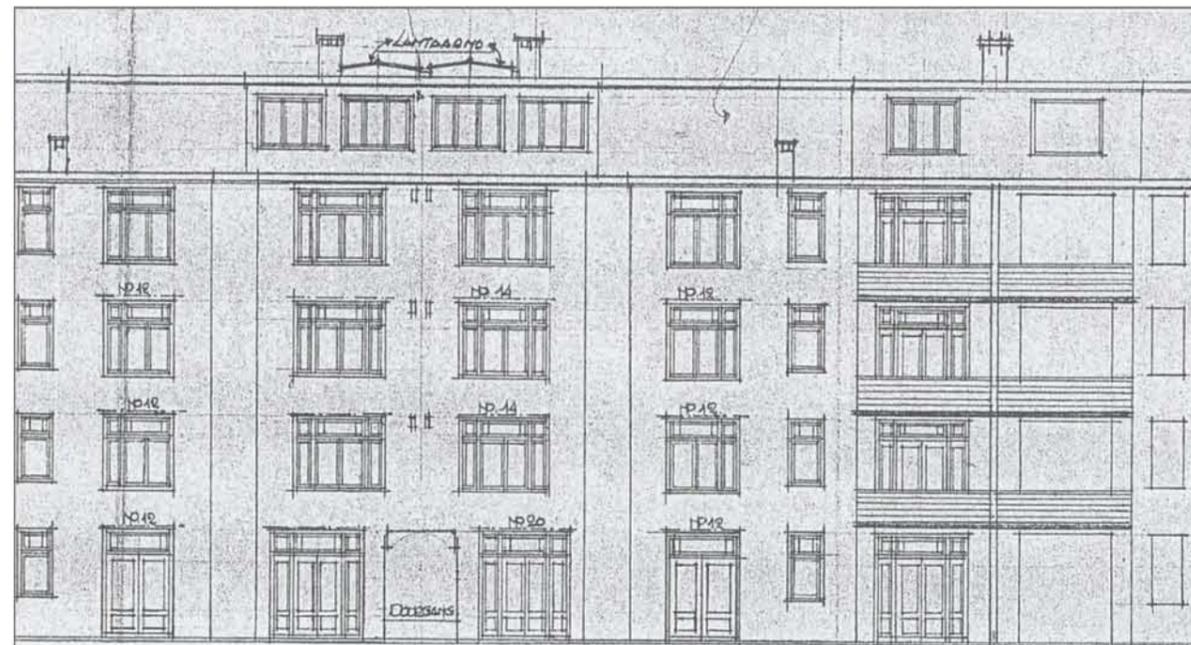
Façade de un îlot de logements types de l'extension de 1917, échelle 1/500ème
S. Komossa, M. Risselada, S. Thomaes, N. Jutten, ATLAS OF THE DUTCH URBAN BLOCK, THOTH Publishers Bussum, Bussum (Netherlands), 2005, p. 88



Coupe sur un îlot de logements types de l'extension de 1917, échelle 1/500ème

Créée à partir de :

S. Komossa, M. Risselada, S. Thomaes, N. Jutten, ATLAS OF THE DUTCH URBAN BLOCK, THOTH Publishers Bussum, Bussum (Netherlands), 2005, p. 88



Façades, Jekerstraat 94-96-98-100

Créée à partir de :

S. Komossa, M. Risselada, S. Thomaes, N. Jutten, ATLAS OF THE DUTCH URBAN BLOCK, THOTH Publishers Bussum, Bussum (Netherlands), 2005, pag. 88

EXTENSION OUEST D'AMSTERDAM : 1935 - 1950

Généralités

Le plan d'extension d'Amsterdam (AUP), établi en 1935, prévoit la poursuite du développement périphérique classique (celui de Berlage) jusqu'à une voie ferrée de ceinture et la généralisation des cités-jardins au delà.

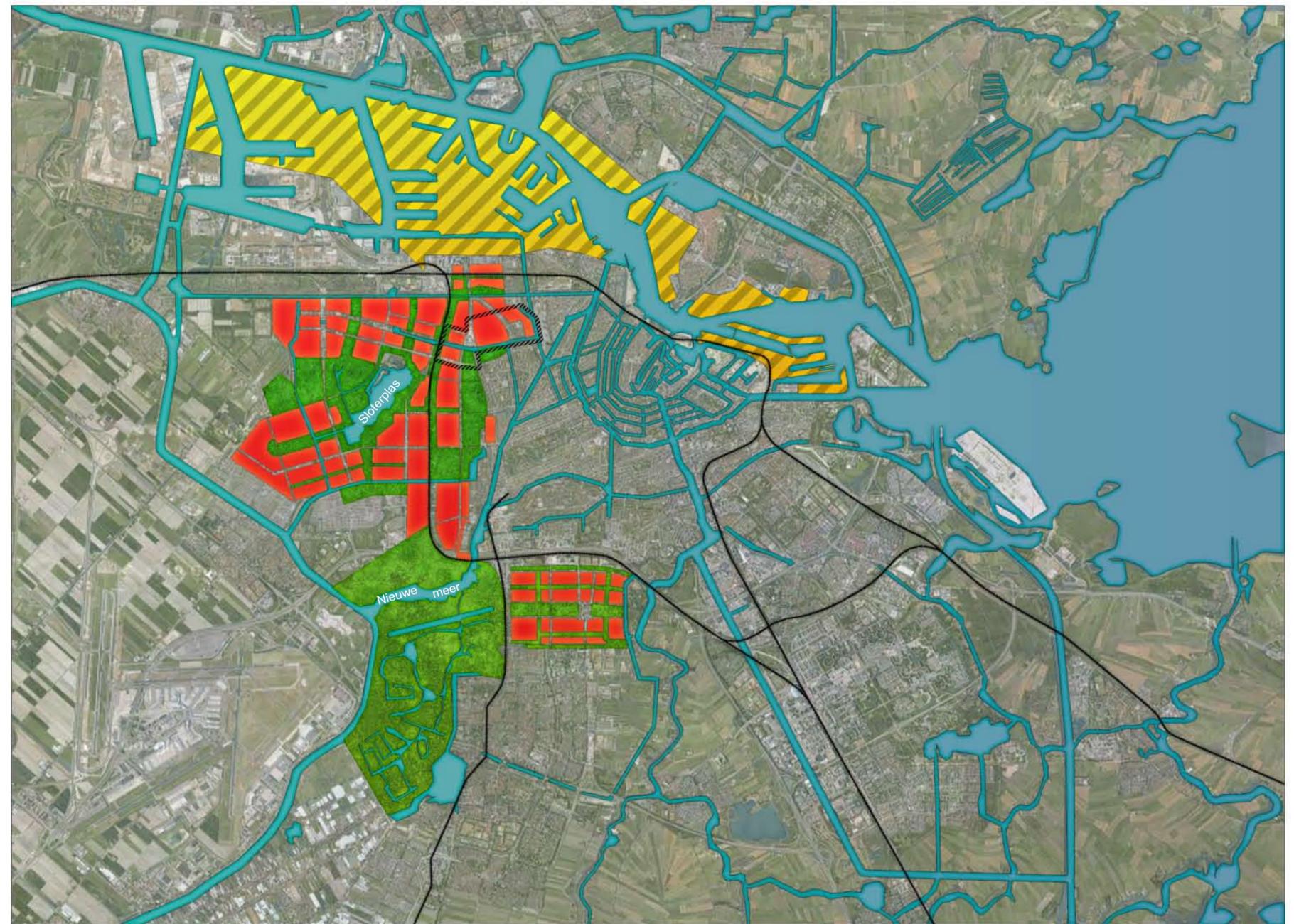
Les mêmes méthodes d'expropriation et d'aménagement des terrains par la municipalité permettent la continuation d'une planification rigoureuse. Les techniques ont cependant évolué et les immeubles sont désormais isolés les uns des autres au lieu de former des blocs compacts. Les constructions sont toujours bâties sur des remblais délimités par des lignes droites. Ainsi remblais après remblais Amsterdam s'agrandit à l'Ouest et convertit ses champs périphériques en zones urbaines. Il en résulte un contact linéaire brutal entre la ville et la campagne.

« Les exigences de la préparation du sol sont les mêmes qu'autrefois et l'on remblaise avec du sable avant de bâtir sur pilotis. Mais au lieu d'apporter du sable venant d'ailleurs, on a préféré utiliser le matériel local. Le sol tourbeux du polder est excavé et sert à remblayer de futurs jardins. Cette manière d'agir provoque le creusement de lacs par fois profonds (plus de trente mètres), à proximité des terrains à bâtir. »¹

La présence obligatoire des surfaces d'eau (comme le Nieuwe meer ou le Sloterpas) est un des caractères les plus originaux de cet aménagement. Ces lacs sont d'ailleurs très appréciés pour l'installation de centres nautiques, de baignades, de plages, entourés de parcs.

Avec le développement du transport maritime et avec des bateaux de plus en plus grands, le vieux port est devenu obsolète et un nouveau port c'est créé au Nord Ouest d'Amsterdam, en direction de la Mer du Nord. Amsterdam a en quelque sorte poussé son port au plus près de la cote comme l'ont fait les autres grandes villes du monde afin d'agrandir son interland.²

Donc, la ville d'Amsterdam a abandonné le développement concentrique qui fut le sien pendant des siècles, pour s'étendre massivement vers l'Ouest, et secondairement vers le Sud. Ces extensions se sont constituées avec et autour de grands lacs qui ont permis de mettre hors d'eau des terrains et aussi d'apporter un agréable cadre de vie aux habitants de ces quartiers. Cette extension est d'un certain point de vue identique à la précédente si l'on admet un changement d'échelle, les canaux sont devenus de grands lacs et les petites cours intérieures sont devenues de grands espaces verts. Ainsi l'eau et les canaux font toujours partie de la vie des Amstellodamois.



Carte des types d'extensions d'Amsterdam en 1935, échelle 1/100 000ème

Créée à partir de différentes sources :

- *Planning Amsterdam, scenarios for urban development*, page 18
- Patsy Healey, *Making Better Places*, Figure 7.2 Amsterdam General Extension Plan
- Google, *Données cartographiques*, 2010

Légende :

-  - extension du port
-  - extension des zones d'habitation
-  - extension des zones naturelles (végétalisées + petits canaux)
-  - zone d'étude
-  - lignes de trains

¹ : Fernand Verger, La morphologie urbaine d'Amsterdam, pp. 209-213

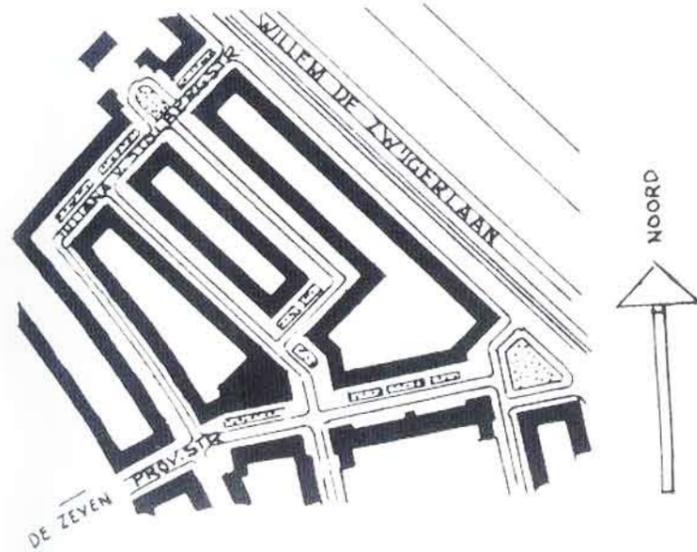
² : Philippe Thomé, Cours de projet sur les ports, Novembre 2010

EXTENSION OUEST D'AMSTERDAM : 1935 - 1950

Les îlots s'ouvrent et les jardins se partagent.

Merkelbach et Karsten, sont les deux architectes connus pour avoir réalisés le plan d'extension Ouest d'Amsterdam en 1933, qui est le premier plan d'extension en rupture avec le modèle historique (anneaux concentriques et blocs fermés). Cette extension est née d'un fort besoin en logements pour la classe ouvrière. Pour répondre à ce besoin la municipalité a expérimenté les «bâtiments ouverts».

A partir de 1935 les îlots changent de typologie, ils passent du modèle fermé bâti sur son pourtour avec de petits jardins privés à l'intérieur comme cela se faisait avec l'extension de 1917, à un modèle ouvert constitué de «barres parallèles» avec entre les barres une alternance entre voie de déserte minérale et cour intérieure publique et ouverte.



Il est facile de voir la différence en comparant le plan ci dessus : «plan original avec les blocs urbains fermés fait par le département des travaux publics» et le projet réalisé (entouré de pointillés noir sur la carte ci à droite) par Merkelbach et Karsten, cependant les deux plans ont le même linéaire de bâtiments. Le fait de ne plus avoir un bâti périphérique ouvre des percées visuelles aux passants, chose impossible auparavant. Cela permet aux habitants de ne pas se sentir «enfermés visuellement», et aère visuellement encore plus la ville, «les barres» de logements sont fragmentées en plusieurs entités.

Quelques chiffres concernant ces «blocs ouverts» : 120 à 175 m de longueur, environ 12 m d'épaisseur. Un rez de chaussée + 4 étages soit environ 15m de hauteur. La distance entre chaque bâtiments est de 20 à 25m avec un orientation privilégiée : Est / Ouest.

Cependant le plan a subi quelques modifications, notamment le changement de forme de plusieurs îlots contraignant ainsi Merkelbach a abandonné l'orientation Nord-Sud optimale pour les appartements.



Carte d'un quartier de logements avec bâtiments types de l'extension de 1935, échelle : 1/5000ème

Créée à partir de différentes sources :

- KOMOSSA Susanne, *Atlas of the Dutch Urban Blocks*, pages 113 à 123

- Google, *Données cartographiques*, 2010

(Il apparaît que dans dans une même opération (dont nous n'avons pas le plan masse de l'année de sa construction) certains bâtiments ont des jardins privés et parcelisés alors que le bâtiment voisin lui à un jardin public. On peut donc se demander si les jardins avaient des status différents à leur construction, ou si au cours des années ils se sont privatisés, sachant que notre relevé des jardins est fait à partir des données cartographiques Google de 2010.)

Légende :

-  - bâtiments types de 1935
-  - bâtiments des autres extensions
-  - jardins publics et parcs
-  - canaux

EXTENSION OUEST D'AMSTERDAM : 1935 - 1950

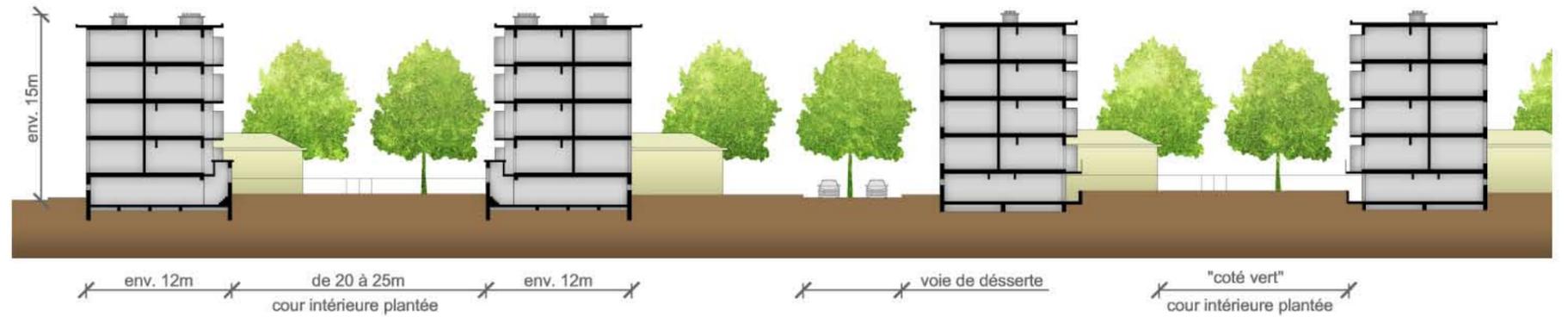
A l'intérieur d'un bloc urbain ouvert.

Les «barres» sont composées en un rez de chaussée (semi-enterré dans certains cas lorsque se sont des caves ou des zones de stockage) et de quatre étages. Les appartements les plus bas sont réservés aux personnes âgées car l'accès aux logements dans les niveaux supérieurs se fait par une cage d'escalier commune.

L'espace entre deux «barres» de logements est constant suivant les opérations. Dans celle ci elle est de 25m, alternativement composé d'un jardin partagé et rue d'accès aux appartements. Les rues d'accès sont toutes à sens unique avec de larges trottoirs afin de privilégier les circulations piétonnes.

Quant aux jardins partagés ils sont composés de bosquet d'arbres et d'aires de jeux pour les enfants (un phénomène plutôt nouveau dans la ville). Cette mise en commun des jardins permet d'avoir «des respirations» plus importantes dans la ville, comme on peut le voir sur la photographie aérienne, ci-à-droite. Il y a ainsi un lien de créé entre les logements et les jardins, ce qui favorise le partage, les rencontres, le développement de la communauté ouvrière.

Comparé au plan d'extension de Berlage, cette extension de 1935 à base d'ilôts ouverts a séparé le réseau viaire intra-quartier du réseau viaire de déserte des bâtiments, ce qui apporte plus de clareté dans la hiérarchie des voiries (une des idées maitresse des CIAM).



Coupe sur un îlot de logements types de l'extension de 1935, échelle 1/500ème

Créée à partir de différentes sources :

- KOMOSSA Susanne, *Atlas of the Dutch Urban Blocks*, page 113



Un des deux magasins situé à l'extrémité du bâtiment



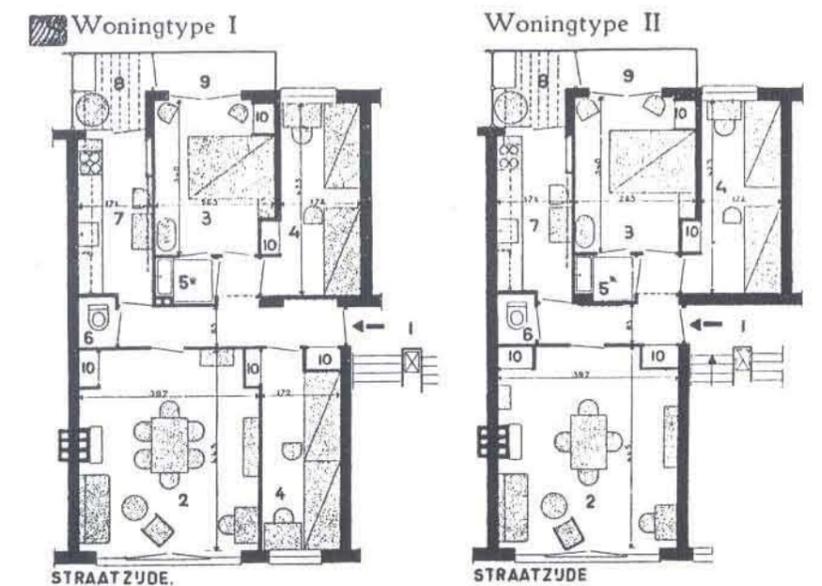
Voie de déserte «coté minéral»



Cour intérieure plantée «coté naturel»



Photo aérienne du quartier étudié (voir page précédente)



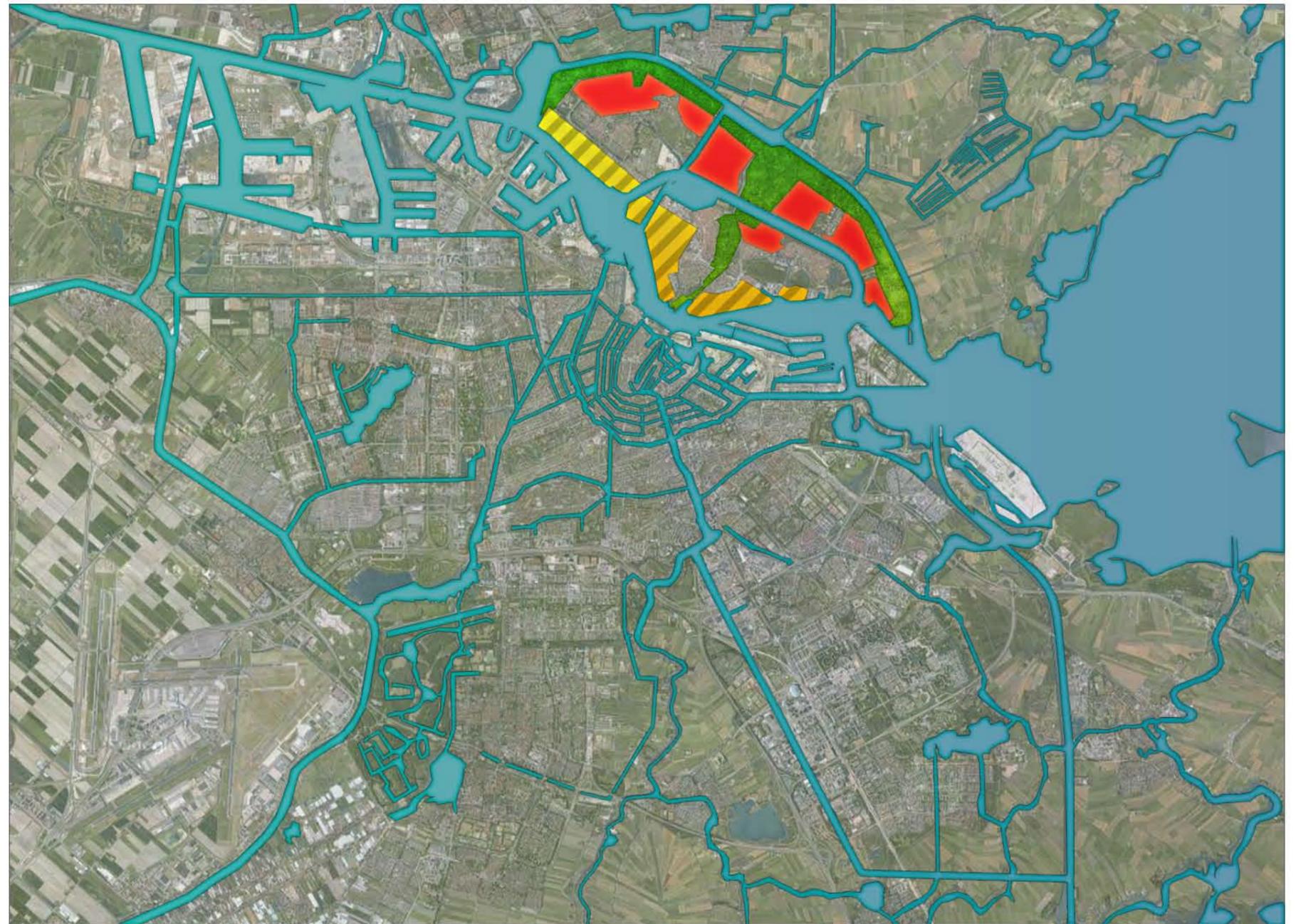
Plan de logements traversants avec salon au Sud et chambres au Nord.

EXTENSION NORD D'AMSTERDAM : 1958

Généralités.

Le plan élaboré en 1958 est une remise en cause du plan proposé en 1935 (et étudié précédemment). Ce dernier envisageait en effet d'étendre la ville des deux côtés du fleuve, mais les aménagements se sont en fait concentrés sur la partie Sud d'Amsterdam, stoppant ainsi l'extension au Nord.

On sait peu de choses sur cette extension. En 1954, le Ministère de la Reconstruction et du Logement met en place une commission afin de mener une enquête sur la monotonie dans la construction¹. En résulte un questionnement sur la forme du bâti et celle des voies de circulation. Entre 1950 et 1960, on assiste au développement de la zone portuaire, qui amène la construction de logements pour les ouvriers². Les programmes sont surtout fonctionnalistes et la ville construit principalement des logements, des infrastructures économiques et des axes de circulation.



Carte des types d'extensions d'Amsterdam en 1958, échelle 1/100 000ème

Créée à partir de différentes sources :

- *Planning Amsterdam, scenarios for urban development*, page 21
- Google, *Données cartographiques*, 2010

Légende :

-  - extension du port
-  - extension des zones d'habitation
-  - extension des zones naturelles (végétalisées + petits canaux)

¹ : BLIJSTRA R., L'urbanisme aux Pays bas depuis 1900, Van Kampen, 1960

² : GHORRA GOBIN Cynthia (sous la direction de), Penser la ville de demain : qu'est ce qui constitue la ville, L'Harmattan, 1994, 266p.

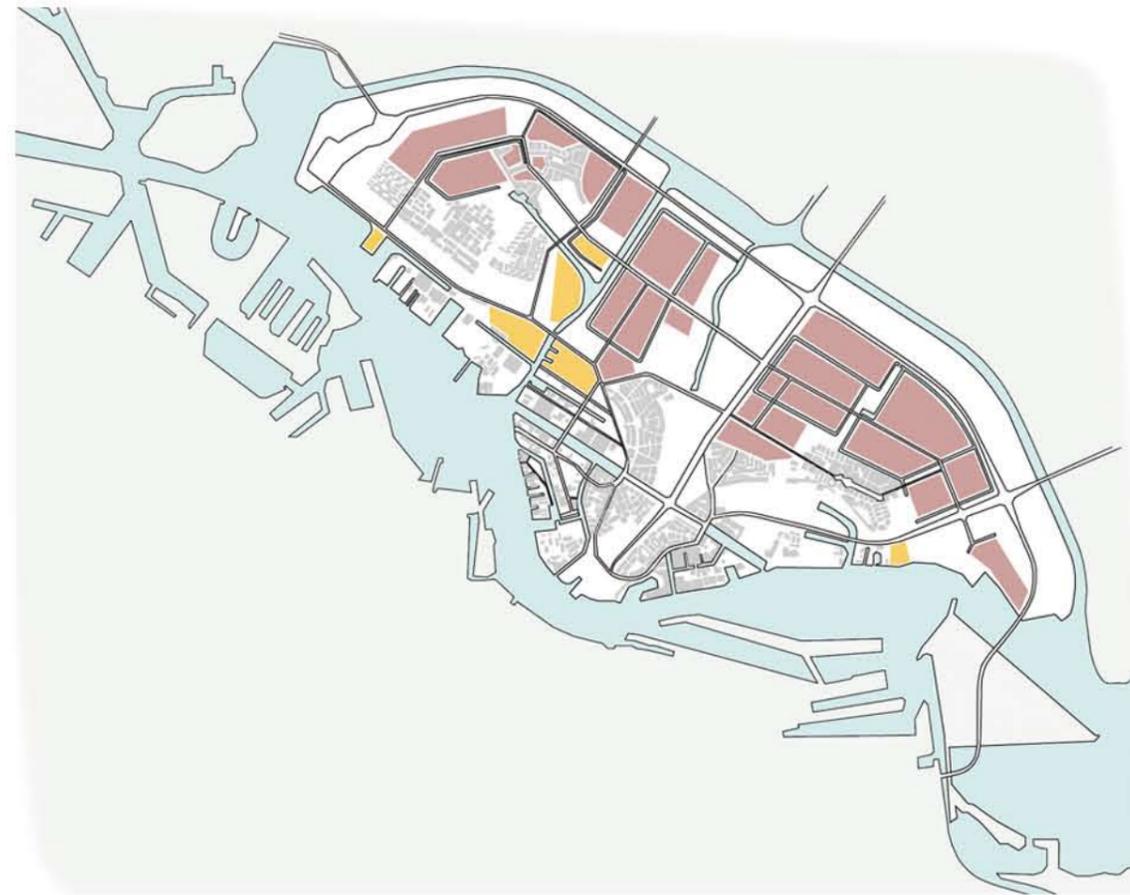
EXTENSION NORD D'AMSTERDAM : 1958

De la prévision à la réalisation.

Comme expliqué précédemment, le plan d'extension de 1958 prévoit principalement la construction de logements. Il s'agit ainsi de palier au manque d'habitations engendré par la guerre.

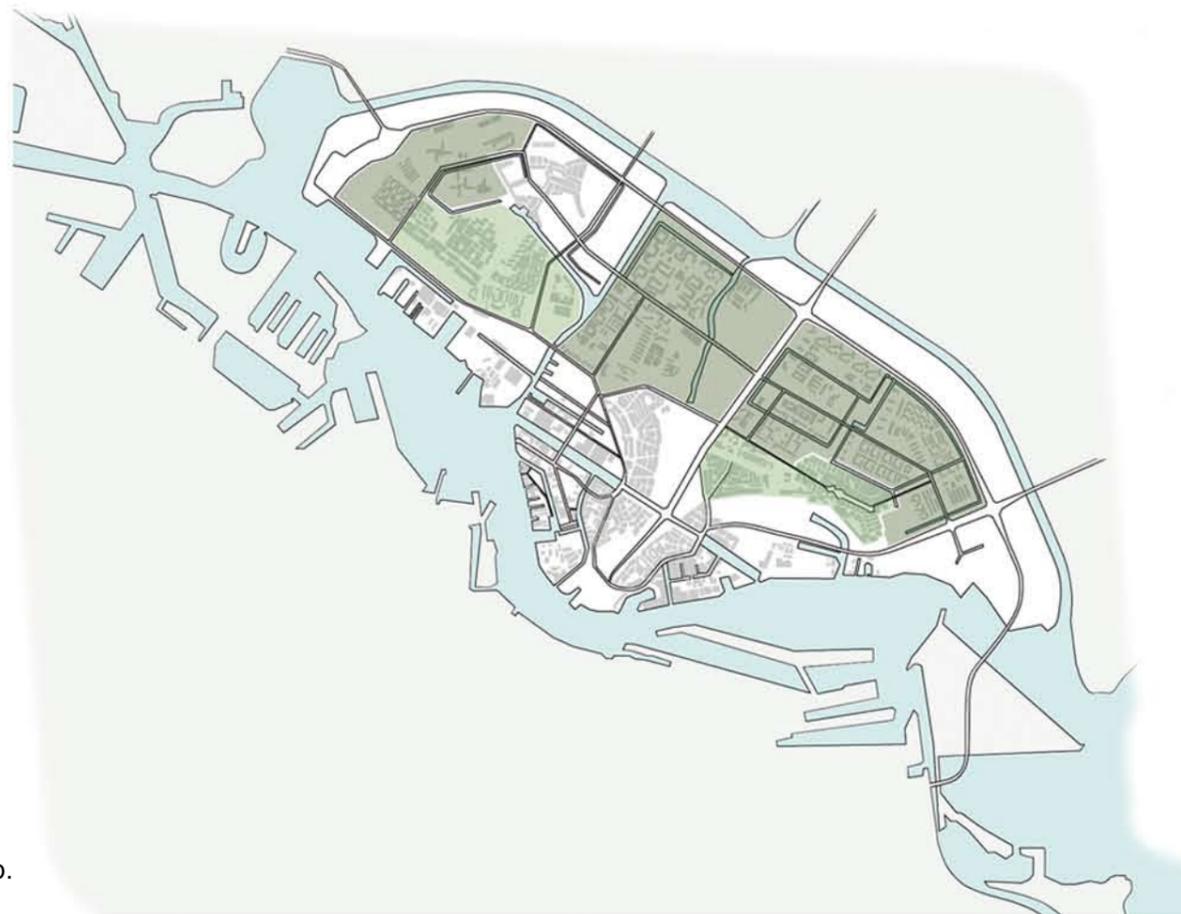
La première carte nous montre les zones d'intervention envisagées dans le cadre de cette extension. En gris apparaissent les habitations préexistantes à ce plan. Construites suite à la publication du plan de 1935, elles suivent le modèle des cités jardin. S'en suivront des constructions intensives de logements, avec toutefois une densité bâtie moins importante qu'au Sud. On note également que l'accent est ici mis sur les voies routières et sur les espaces verts plutôt que les voies fluviales. La partie Nord d'Amsterdam est donc considérée comme une ville jardin, plutôt qu'une ville canaux.

La seconde carte nous présente les réalisations effectuées suite à la publication du plan de 1958. Assez étrangement, nous pouvons noter une certaine monotonie dans la construction. Alors que la ville met en place une enquête visant à améliorer la qualité de la construction, elle semble appliquer à certaines zones un modèle unique et répétitif. Comme une solution donc le fonctionnement serait prouvé, et qu'il suffirait de mettre en place de façon automatique sur un territoire donné.



Légende :

- extension des zones d'habitation
- extension des zones industrielles



Légende :

- modèle des cités jardin
- constructions post guerre

Carte des types d'extensions d'Amsterdam en 1958

Créée à partir des cartes présentées dans l'ouvrage suivant :

KERMEL Marine, Amorce d'un renouveau urbain à Amsterdam nord, 2003, 73 p.

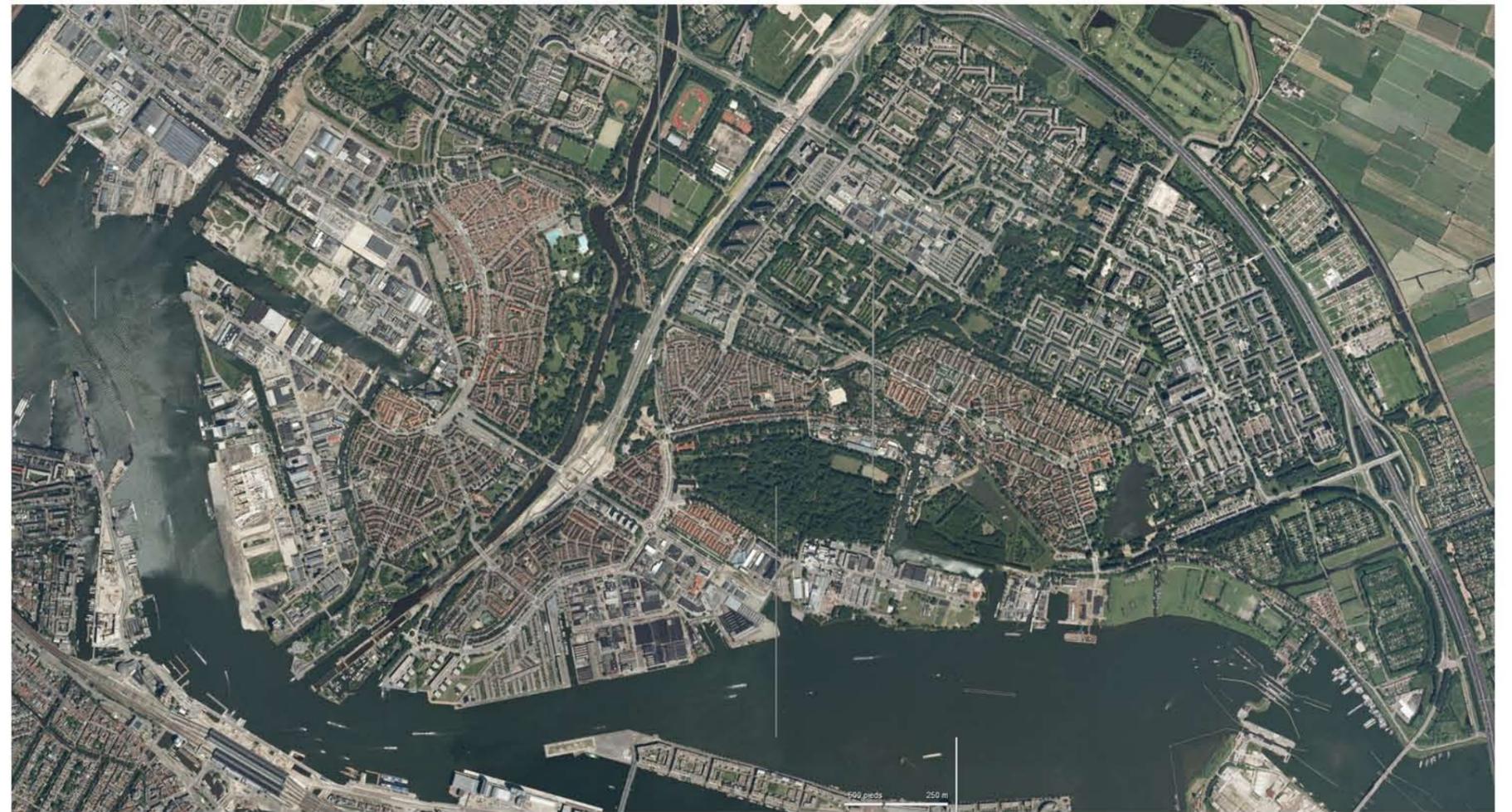
EXTENSION NORD D'AMSTERDAM : 1958

Aujourd'hui.

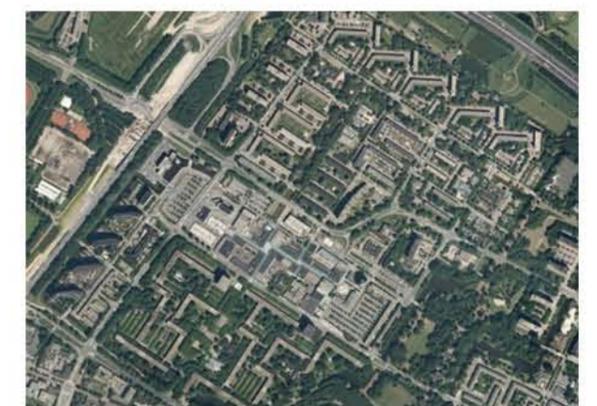
Aujourd'hui, on peut très clairement identifier les différentes zones de construction. On remarque aussi très nettement l'accent mis sur le développement du réseau routier et l'absence de canaux, très présents dans la partie Sud de la ville.

Suite à la guerre et à la pénurie de logements, il s'est avéré important de construire rapidement et à faible coût. La partie Nord de la ville, jusqu'ici délaissée, s'est trouvée investie. Il s'agissait en effet de créer une liaison à long terme avec la partie Sud. Par la mise en place d'un réseau viaire et d'infrastructures telles que les ponts, la ville souhaitait relier ces deux zones.

Nous possédons peu d'informations sur les typologies mises en place. Il est cependant possible d'observer un grand nombre de barres. Organisées autour d'espaces verts et desservies indépendamment, elles sont regroupées par zones, selon leur forme. Comme expliqué précédemment, nous pouvons constater que différentes typologies ont été mises en place dans des espaces précis. Elles contrastent avec les habitations construites lors de l'extension de 1917, proposées par Berlage, que l'on peut voir en rouge/orangé sur la carte. Ces dernières reprennent le modèle des îlots fermés que l'on peut trouver dans la partie Sud de la ville.



Carte générale présentant les différentes zones d'habitations.



Zoom sur différents quartiers _ Exemples de typologies mises en place.

EXTENSION EST D'AMSTERDAM : 1970-1995

La zone portuaire orientale.

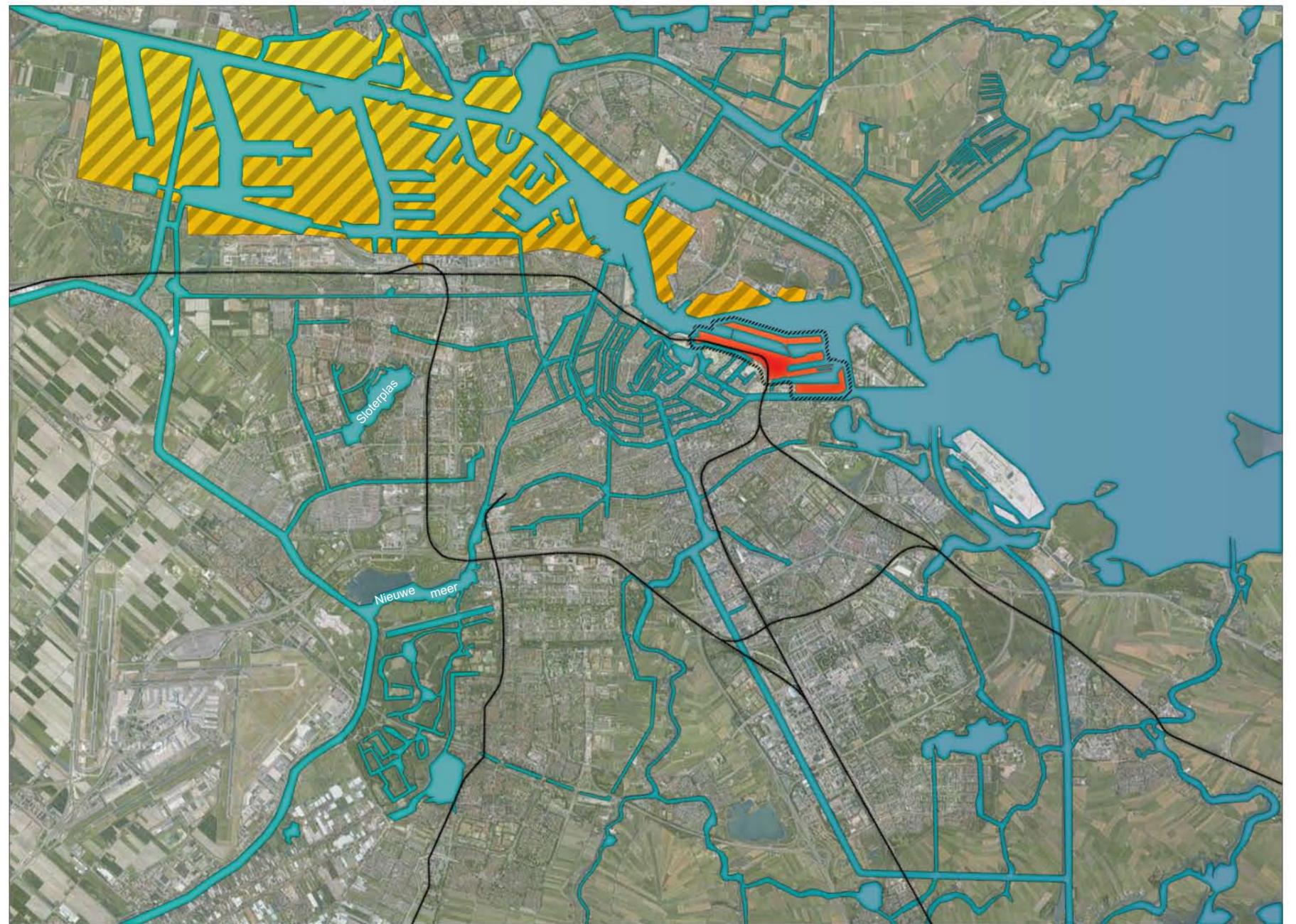
Nous rencontrons à nouveau les superviseurs dans la formulation des plans pour la Havengebied Oostelijk (Eastern Harbor Area), à nouveau dans un rôle différent et à répondre à un organisme différent, et nous voyons aussi une élaboration de la PLABERUM¹ différents.

La zone orientale Harbour est également un endroit STAW. L'IJplein également joué un rôle que le travail commençait sur l'île KNSM, la péninsule au nord-est, puis les résidents de la zone du plan ont été autorisés à faire leur propre plan. Ce fut le Waterkadeplan (Plan bord de l'eau) conçu par les architectes Van Herk et De Kleijn et caractérisé par une structure ouverte qui a été évidemment inspiré par le IJplein. Mais en 1989, ce projet a été favorisé. Les acteurs commerciaux, les échevins et le conseil municipal ont approuvé un plan DRO complètement différent, avec des blocs de périmètre une fois de plus avec une hauteur de construction de six à huit niveaux parallèles au quai. La proportion de logements du secteur social au logement occupé par son propriétaire a été fixée à 50/50. L'objectif du plan de l'ARD, à faire de l'île KNSM agréable dans toutes les conditions de vie, et il a donc également dû être décisive.

Après que le conseil municipal ait approuvé le plan, la société de logement (Het Oosten) un acteur important sur l'île KNSM a proposé d'avoir le plan élaboré par un architecte, avec l'intention de le rendre plus attrayant et établir des lignes directrices pour une image cohésion architecturale. Het Oosten avait envie de travailler avec l'architecte Jo Coenen Maastrichtbased. Le conseil municipal a accepté, et Coenen a été invité à élaborer des lignes directrices pour assurer une cohésion optimale entre la structure, les espaces ouverts et de la construction, entre le plan d'urbanisme et l'architecture, Coenen était le superviseur de conception, auteur architecte et responsable de la conception urbaine globale. Il a également été impliqué dans le choix des architectes et a agi comme coordinateur et table d'harmonie pour les concepteurs de chaque paragraphe. Ce n'était comparable avec le rôle de l'OMA pour l'IJplein. Seulement en termes de PLABERUM cette étape est maintenant bien comprise.

Le SPVE, a été scindé en deux phases 3A et 3B. 3A, indépendamment établi par le conseil de la ville. On trouve le programme, le plan, l'utilisation des terres et des lignes directrices en ce qui concerne la hauteur de la construction. La phase 3B présente un paysage urbain séduisant. Plan B a été élaboré conjointement par les développeurs commerciaux (dans ce cas avec Coenen en tant que commissaire) et le Conseil de la ville. L'avantage est évident, la préparation des acteurs de marché de procéder à des augmentations des investissements en ligne avec l'influence qu'ils ont sur le plan. La foi du gouvernement dans le marché libre a de nouveau augmenté par rapport à Nieuw Sloten, et le superviseur joue un rôle de coordination. Avec un ajustement minimal du PLABERUM reste intacte sans effort.

Cette méthodologie s'adapte parfaitement les planificateurs, et a également été appliquée pour la subdivisions d'autres dans la partie orientale du port. Il est précisément agréable de pouvoir placer sa confiance en quelqu'un qui doit être au-dessus de toutes les parties, et peut ainsi se déplacer librement entre l'architecture, la politique d'aménagement du territoire et l'urbanisme ou entre la société, la politique et des fonctionnaires. Il est rassurant de pouvoir se rabattre sur un processus de planification qui a été acceptée par les parties commerciales et les superviseurs, le plan d'urbanisme pour l'île KNSM, le prochain produit de la série PLABERUM était, comme toujours, établi par la Conseil de la ville.



Carte des types d'extensions d'Amsterdam en 1995, échelle 1/100 000ème

Créée à partir de différentes sources:

- Par *Planning Amsterdam* Page 26
- Patsy Healey, *Making Better Places*, Figure 7.2 Amsterdam General Extension Plan
- Google, *Données cartographiques*, 2010

Légende :

-  - extension du port
-  - extension des zones d'habitation
-  - zone d'étude
-  - lignes de trains

1. The purpose of this study is to point out important features of process design in decision making of urban design projects. "PLABERUM", a framework in the city of Amsterdam, the Netherlands, consists of seven phases in decision making process
a) purposes, b) tasks for each participant, c) products, d) agendas. At end of each phase, final decisions are taken by the city executives. The important factors are threefold. (1) The framework of PLABERUM does not concern contents but forms of proposals. (2) The framework of PLABERUM supports logical development of contents in the proposals. It defines that the contents of each phase, based on the former phase, are designated to list up plans and commissions for the next phase. (3) In each phase, it is flexible to employ preliminary designs, which are not defined as a product in the framework.

<http://sciencelinks.jp> (Journal of Architecture, Planning and Environmental Engineering)

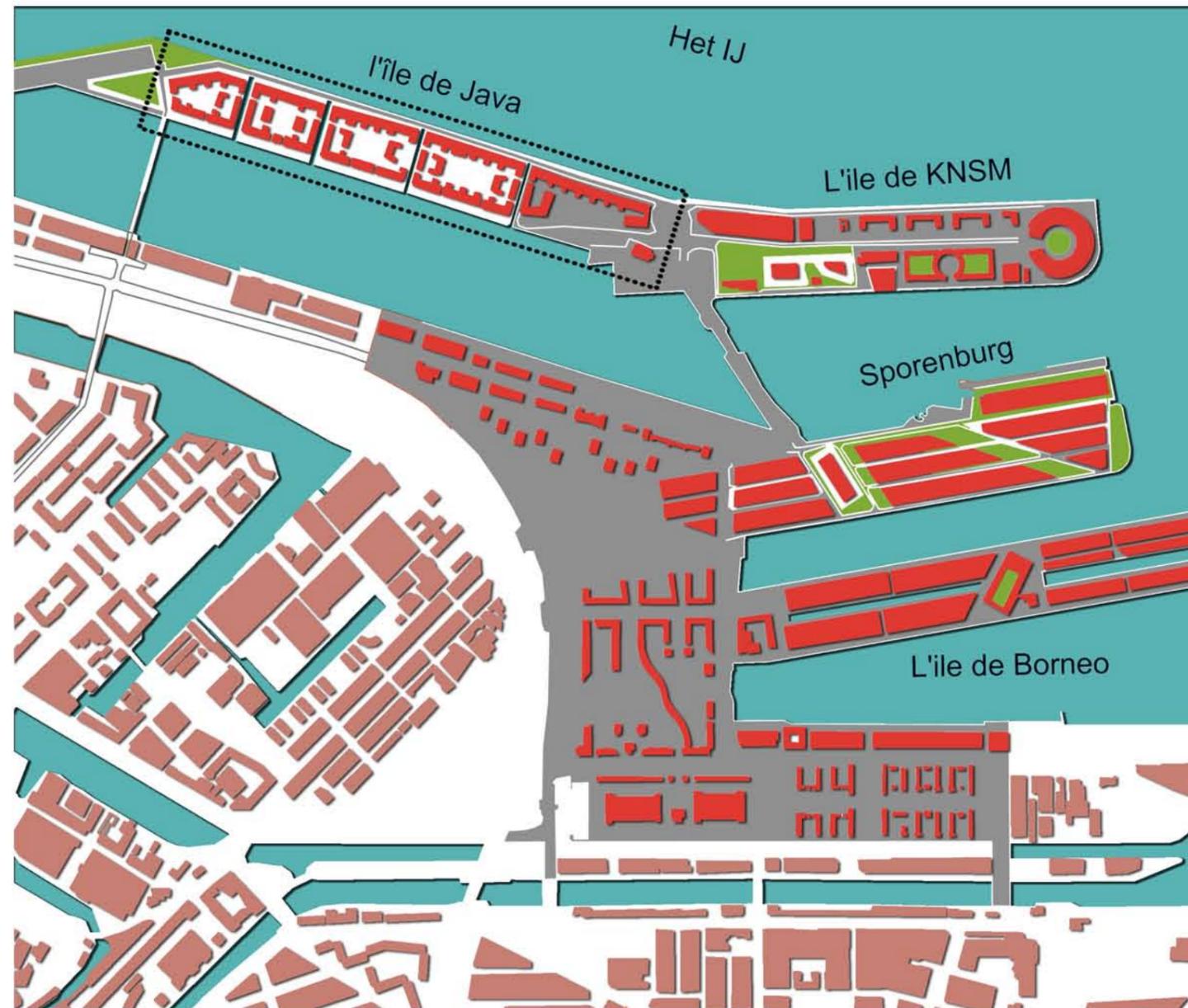
EXTENSION EST D'AMSTERDAM : 1970-1995

Nobody prospers without policy¹

En 1979, la dernière compagnie maritime dans la région a fermé ses portes, les entreprises déménagent pour les nouvelles installations portuaires à l'ouest de la ville. Avec l'intention de réaliser que le logement autant que possible autour et à proximité de la ville existante, en accord avec le concept de la ville compacte. En 1975, la Conseil de la ville d'Amsterdam a désigné les Docks Est comme future zone résidentielle. Le site de 313 hectares, composé de 2 / 3 d'eau et 1 / 3 île du port, était d'avoir une densité urbaine de 100 logements par hectare. Au total, entre 1988 et 2000 environ 8500 logements ont été réalisés. Ce plan directeur a réparti les Docklands est en différentes sections, les plans de développement urbain ont été faits par les extérieurs urbains concepteurs. Atelier Pro, pour Entrepot de l'Ouest, Jo Coenen, pour l'île KNSM, Sjoerd Soeters pour l'île de Java et de Bornéo, West 8-Sporenburg. Il devait y avoir un degré élevé de différenciation dans les types de logements réalisés. Avec la création des plans pour l'Est du Docklands, le changement dans la politique du logement public est clairement ressorti. En partie pour contrer l'exode des groupes à revenu élevé de la ville, Amsterdam a encouragé la construction de logements occupés par leur propriétaire et les propriétés de luxe en location dans l'est du Docklands, en tout cas le département de design urbain ne souhaite pas voir une suite au logement public projet réalisé dans le style néo-moderniste par Rem Koolhaas à l'IJ-Plein dans le nord d'Amsterdam en 1985.

Bakema a joué un rôle important dans le groupe de Rotterdam (Opbouw) qui, avec le groupe d'Amsterdam 'de 8', fait partie de la délégation néerlandaise du CIAM. En 1946 Bakema a été invité à un congrès CIAM pour la première fois. Il est devenu le secrétaire de la CIAM en 1955 et a continué à préparer le dixième congrès de CIAM avec d'autre équipe de Team Ten. Bakema a résumé ses idées urbaines et architecturales de la notion de (architecturbanism) et (Total Space), un idéaliste, presque perspectives cosmologiques sur l'habitat et l'existence humaine. En accord avec la ligne CIAM, la pratique a effectué des recherches dans de nouveaux quartiers résidentiels et les moyens de développer une nouvelle approche de design urbain. Ils ont appliqué les idées de l'unité de voisinage et le groupe visuelle pour développer de nouveaux types de logements et les principes de commande pour les fonctions urbaines.²

Logement a été construit pour Amsterdam sur une grande échelle dans toute la ville-région. C'était l'époque régie par la politique de croissance de base. La dispersion de l'activité commerciale et l'emploi dans l'agglomération de marche sur un rythme soutenu. De nouvelles carottes, jusque-là dénommé sous-centres ou nœuds, sont prévus pour les industries de service. Le Wilhelminaplein Koningin et la RAI apparaîtra sur la carte. Le plus tard Zuidas commence à être définie: la zone centrale au nord de l'autoroute A10 est à l'étude. Le champ d'application du centre-ville a été élargi pour inclure le Museumplein et de ses environs. Le débat politique sur le plan de la structure axée sur le rapport de la place réservée à l'industrie et le travail à l'espace pour le logement. Cela a finalement conduit à l'utilisation des terres des changements en faveur du logement, impliquant des changements à la structure des plans qui ont été en vigueur pendant Noord et Zuidoost.



Docklands l'est l'aménagement du territoire, avec bâtiment types de l'extension 1995. échelle 1/10 000

Créée à partir de différentes sources:

- THOTH Publishers Bussum, *Atlas of the Dutch Urban Block*, page 222
- NAi Publishers, *Eastern Harbour District Amsterdam*, page 228-229
- NAi Publishers, *Planning amsterdam*, page 169
- Bing.fr
- Google Earth

Légende :

-  -Batiments types de 1995
-  -Batiments des autres extensions
-  -Jardins publics et parcs
-  -Canaux
-  -Zone d'étude

La section d'Amsterdam sous contrôle de l'Venserpolder et le IJplein à Noord ont été attribués pour le logement. La restructuration de l'Havengebied Oostelijk (Eastern District Harbor) dans un nouveau quartier résidentiel est à l'étude. Ce fut le plan de la structure deuxième et dernière de prendre une approche sectorielle. Néanmoins, il a fait en partie la base pour le plan 1985. La structure du régime parties D et E qui sont en préparation dans la fin des années 1970 n'a jamais été officiellement ratifiée comme le plan de 1985. Ils abordent la circulation et des transports et des affaires sociales et des services publics, respectivement. La politique développée pour ces deux plans (en préparation) a été largement intégré dans le plan de la structure 1985.

1. D'après le titre de (*Planning Amsterdam* Page 126)

2. Raphael LABRUNYE, cours Oct 2010 et (www.team10online.org)

EXTENSION EST D'AMSTERDAM : 1970-1995

L'île de Java.

En 1991, trois cabinets d'architectes: Geurst et architectes Schulze, Sjoerd Soeters et Rudi Uytenhaak ont été invités à préparer un plan d'aménagement urbain de l'île de Java. Le programme pour l'île de Java se composait d'environ 1400 logements (avec une densité d'environ 90 logements par hectare) des espaces commerciaux et de plusieurs installations. L'île de Java est une île artificielle de 130 mètres de largeur et 1200 mètres de long. Parce que l'île est trop étroite pour un boulevard au milieu (comme cela a été possible dans la conception de l'île KNSM), plan de construction Soeters se composait de cinq grandes îlots urbains longeant le nord et sud de l'île. Les cinq blocs sont séparés les uns des autres par des canaux transversaux qui traversent l'île, l'intensification de la relation avec l'eau, même dans ses rues, les blocs sont composés de construction fermée sur les quatre côtés, le long des quais et des canaux.

Cet arrangement crée trois environnements distincts, vivant dans chacun des blocs urbains: logements le long des quais, le long des canaux et les logements à l'intérieur du bloc. La construction le long des quais est divisée en bâtiments résidentiels séparés de 27 mètres de large, chaque bâtiment est conçu par un architecte différent. Le bâtiment sur le quai nord est de sept à dix étages de haut, ceux sur le sud cinq à sept. Chaque bâtiment est divisé en cinq travées de 5,4 mètres. Les logements sont accessibles à partir du quai par une entrée centrale partagée avec un escalier et un ascenseur. Les structures le long des canaux constitués de logements quatre étages sous la forme de maisons de canal moderne, chacune avec sa propre entrée individuelle depuis la rue. Les maisons sont étroites (4,5 mètres) et de quatre et cinq étages. Chaque maison a son propre jardin arrière et les deux de l'entrée principale du canal, et une entrée à travers la foule dans le jardin. L'île de Java en totale dispose 56 maisons de canal, pour lequel 19 modèles différents ont été établis préalablement par de jeunes architectes.

En outre, il y a aussi des bâtiments autoportants de quatre étages qui Soeters appels Palazzi qui ont été placés à l'intérieur de chaque bloc. Le PALZZI et les maisons de retour sont les seuls bâtiments sur l'île de Java qui n'ont aucun contact avec l'eau.



île de JAVA 1995, échelle 1/5000

Créée à partir de différentes sources:

-Atlas of the Dutch Urban Block

-Planning Amsterdam

Légende :

-  -Bâtiment types de 1995
-  -Jardins publics et parc
-  -Canaux



2003

Abattoir et sites Veemarkt en construction



1980

EXTENSION EST D'AMSTERDAM : 1970-1995

L'île de Java en détails.

Taille d'immeubles : 90 x 135

Nombre de logements : 220

Espace commercial : 4900m²

Densité : 108 logements/ha

Nombre d'étages : 5-8

Largeur du logement : 4.5m, 5.4m

Profondeur de logements : 10 , 14 m

Taille des logements : 80 m²- 180 m²

Types de logements: appartements avec jardin, les personnes âgées, appartement, duo-logements,

Lofts de travail /de vie

Différenciation des logements: 2-6 logements chambre

Répartition de l'intérieur immeuble : jardins privés, espaces verts publics

Services dans le immeuble: garderie, restaurants, café,

Date de construction 1995-96

Aménagement urbain: S. Soeters

Architectes: Divers

Les grands espaces intérieurs de chacun des cinq blocs appelés chambres par les concepteurs sont libres auto, les zones vertes qui fournissent un espace de jeu et un abri contre la situation toujours balayée par le vent de l'île dans l'IJ.

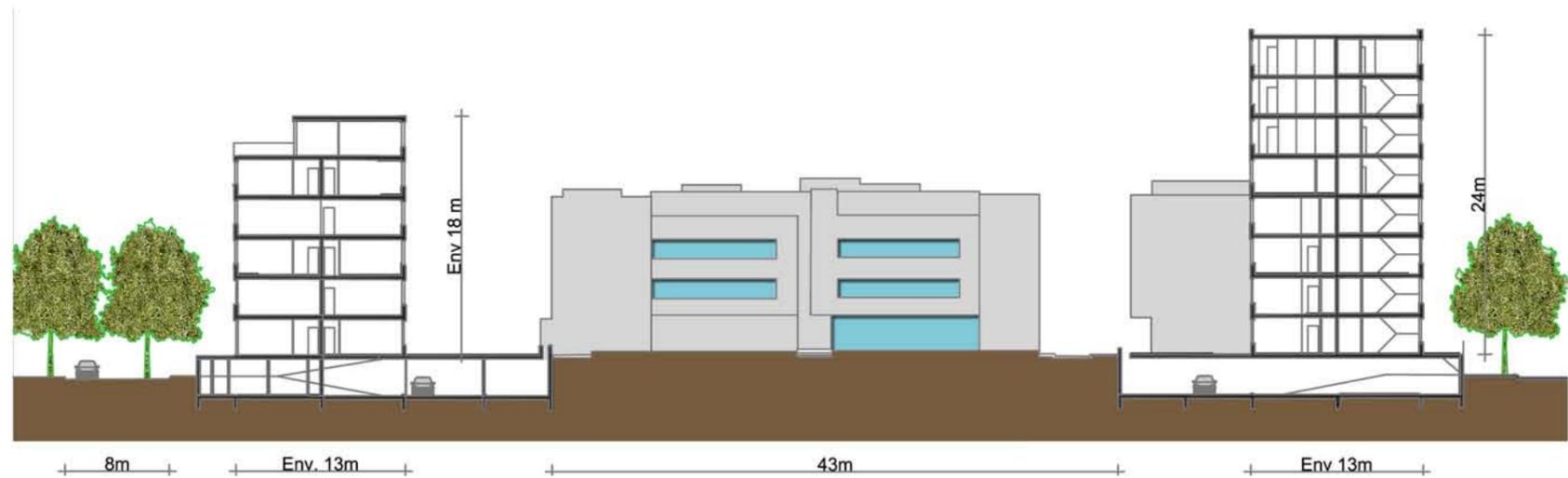
Chaque chambre est conçue comme un jardin différents thèmes. Le long des canaux et grande porte dans les murs de quai. A travers les pistes cyclables, les cours intérieures se succèdent. Les logements en rez de chaussée sur les quais ont chacun un jardin ou une terrasse dans la zone intérieure. Ces espaces privés extérieurs sont séparés de l'espace public par des frontières, ils sont surélevés de 5 mètres, et plantés dans l'épaisseur. La présence de la Palazzi, les maisons en arrière et les jardins des habitations rez de chaussée réduisent considérablement le montant de l'intérieur du bloc qui est l'espace public.

1- L'île de Java, 1980

2- L'île de Java fait prêt pour la construction début des années 1990

3- L'île de Java est devenu un quartier très résidentiel attrayant, un endroit paisible et agréable à vivre dans un endroit unique à Amsterdam

4- Les différents blocs urbains, *The five Rooms*



Coupe transversal d'île de JAVA, échelle 1/500



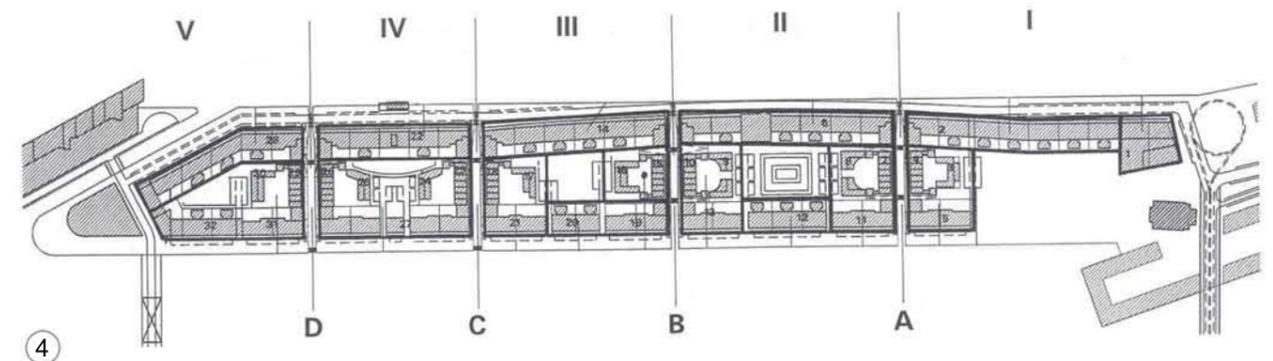
①



②



③



④

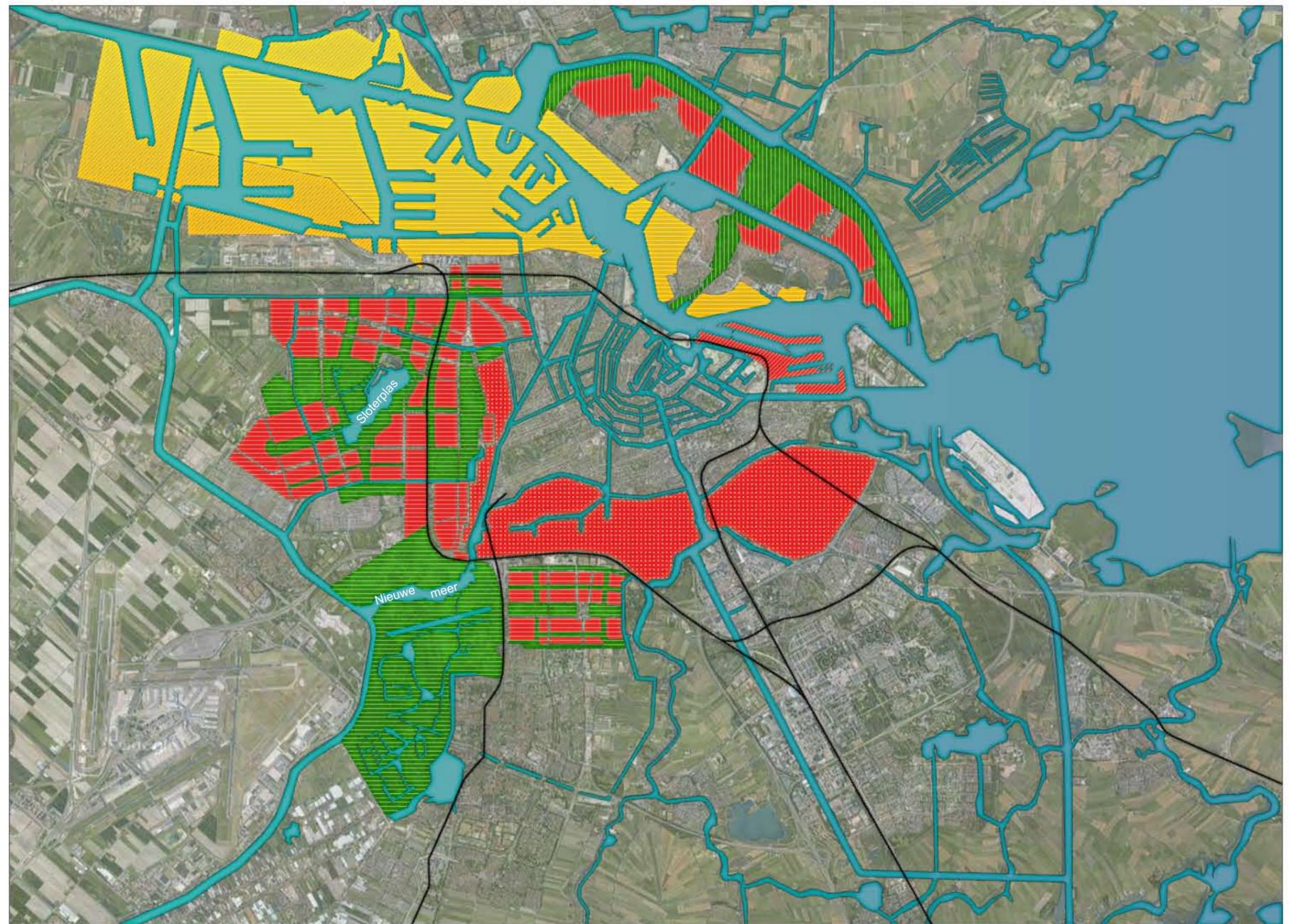
CONCLUSION

On peut donc constater que l'extension de 1917 reprend l'îlot typique amstellodamien, caractéristique de la vieille ville. En 1935, la ville adopte le modèle de la cité jardin avec des îlots ouverts, un travail important sur les percées visuelles et des jardins partagés. Cependant les îlots restent équivalents en taille à ceux de l'extension précédente. En 1958, l'extension Nord ne révolutionne pas vraiment la typologie des bâtiments. On note l'utilisation de l'îlot typique de la ville (rectangle et fermé). Amsterdam adopte les formes fonctionnant partout en Europe. Enfin, sur l'île de Java, on remarque un retour aux sources avec des îlots fermés, composés toutefois de barres plus hautes que lors des extensions précédentes.

Il y a donc une ouverture de plus en plus grande sur le territoire. On note cependant un retour aux valeurs fondamentales dans l'aménagement de l'île de Java. On peut supposer que cela est dû au fait que cette zone correspond à une reconversion et non à une construction neuve, et qu'elle se situe proche du centre ville.

Ainsi, la ville d'Amsterdam, avec son port fort bien relié à la Mer du Nord et au Rhin, ses docks flottants, ses nombreuses industries, son commerce, sa vie intellectuelle, montre un visage urbain original. Chaque quartier évoque la réalisation d'un plan d'urbanisme ; la vieille ville datant du Siècle d'Or, formée d'un noyau médiéval reconstruit et de l'extension concentrique du XVIIe siècle, occupe le centre ; les agrandissements du XVe siècle et de la première moitié du XIXe siècle remplissent les cadres du plan des Trois Canaux ; ceux de la seconde moitié du XIXe siècle et du début du XXe siècle créant des quartiers tantôt pauvres, tantôt opulents, respectent encore le principe d'une extension par couronnes concentriques, bien que l'armature des canaux circulaires manque désormais et que la variété de dessin des rues apporte des nuances dans le détail. L'extension contemporaine, enfin, a provoqué l'explosion du plan traditionnel avec une poussée urbaine vers l'Ouest sans que jamais la limite nette entre le paysage urbain complet et le paysage exclusivement rural perde sa rigidité, caractéristique permanente de la morphologie urbaine amstellodamoise¹.

Il nous a été difficile de trouver une méthode d'approche pour comprendre les différentes extensions de la ville d'Amsterdam. Nous nous sommes heurtés à un certain manque d'informations, notamment concernant l'extension de 1958. Il a donc fallu émettre des hypothèses, ce qui explique le manque de détails sur les cartes décrivant cette période. Nous nous sommes également posés la question des formes que les différentes extensions provoquaient sur le territoire, mais n'avons pas trouvé de réponse concernant ce sujet. Enfin, nous avons rencontrés quelques problèmes de communication, les étudiants Erasmus comprenant mal les documents en français, et la plupart des informations trouvées étant en hollandais dans le texte.



Carte des extensions d'Amsterdam entre 1917 et 1995, éch 1/100 000ème

Légende :

	- 1917		- extension des zones portuaire
	- 1935		- extension des zones d'habitation
	- 1958		- extension des zones naturelles (végétalisées + petits canaux)
	- 1995		- lignes de trains

¹ : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi_0029-182x_1961_num_30_1_1346

Nous avons donc pu extraire quatre phases distinctes dans l'extension de la ville. Quatre étapes, quatre modèles mis en place et «testés» dans différentes zones de la ville.

On peut constater qu'au fil du temps l'îlot classique s'ouvre de plus en plus jusqu'à se fractionner entièrement. Ainsi, la place des espaces verts et des espaces publics se fait de plus en plus importante. De plus, les hauteurs des batiments diminuent,

dégageant ainsi des vues, et modifiant le paysage urbain de la ville.

Nous ne pouvons pas clairement établir de comparaison entre les façades. Nous avons pu recueillir des images concernant les extensions de 1917 et 1935, mais nous n'avons que peu d'éléments sur les deux extensions suivantes.

La ville s'étend, tout d'abord au Sud, puis dans la partie Nord. Cette dernière fait figure de zone d'expérimentation par ses formes particulières et répétitives (cf colonne 3). On constate une volonté de réduire la densité bâtie et d'augmenter les zones végétalisées.

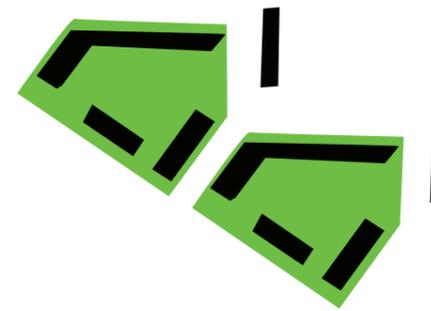
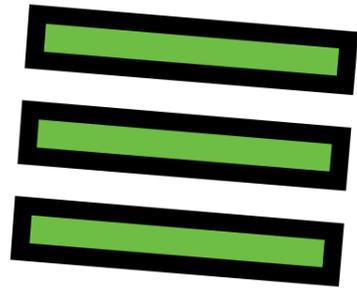
Cependant, malgré ces différents essais, nous pouvons constater un retour aux typologies primaires dans les dernières extensions. Les îlots se

redensifient et regagnent en hauteur.

Est ce un signe que les solutions n'ont pas été trouvées, ou bien tout simplement que ces typologies se sont révélées efficaces ?

Nous ne pouvons faire que des constats et des hypothèses. Les réponses pourront peut être être apportées par l'étude de la politique d'urbanisme actuelle de la ville.

Plan



Coupe



Photo



BIBLIOGRAPHIE

1. Susanne KOMOSSA, *Atlas of the dutch urban block*. THOTH publisher Bussum, 284 pages.
2. Allard Jolles, Erik Klusman and Ben Teunissen. *Planning Amsterdam*, NAI Publishers Rotterdam, 2003. 208 pages
3. Jaap Evert Abrahamse , *Eastern Harbour District Amsterdam*, NAI Publishers, 2003, Netherlands, 230 Pages.
4. Marine Kermel/Mémoire de T.P.F.E. *Amorce d'un renouveau urbain à Amsterdam Noord*, ENSA de Nantes, 2003, Nantes, 73 Pages
5. Blijstra R., *L'urbanisme aux Pays bas depuis 1900*, Van Kampen, 1960
6. Ghorra Gobin Cynthia (sous la direction de), *Penser la ville de demain : qu'est ce qui constitue la ville*, L'Harmattan, 1994, 266 p.
7. Panerai Philippe, Castex Jean, Depaule Jean Charles, *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Parenthèse, 1997, 196 p.

8. www.team10online.org
Site du groupe d'architectes Team Ten, constitué lors de la 10ème édition des CIAM. Il nous présente l'ensemble des membres ainsi que leurs différentes réalisations. Nous pouvons ainsi observer le travail de l'un des architectes ayant contribué à l'extension de la ville d'Amsterdam : Jaap Bakema.
9. <http://www.palgrave.com/builtenvironment/healey/>
Ce site nous présente les cartes d'extension de la ville en 1935 et 1985. Il nous a offert les bases pour synthétiser les cartes issues de différentes sources.