

# LE JORDAAN A AMSTERDAM

## *L'URBANISME PAR LES GENS ET NON "POUR" OU CONTRE LES GENS*

Démolir ou conserver est un thème brûlant à Amsterdam, où les luttes urbaines ont connu depuis 20 ans une escalade et pris par moments la dimension d'une guerre civile. Au coeur d'Amsterdam, dans un quartier ravagé, une solution a été trouvée qui satisfait (presque) tout le monde.

### UN PEU D'HISTOIRE

Si on se tourne vers l'Est, le regard erre sur une dévastation qui évoque la guerre. Sur le mur aveugle d'un immeuble épargné une inscription en capitales proclame pourtant: "Logements détruits par la guerre: 366. Par 10 ans de rénovation: 353. Par le métro: 113."

Ce que les habitants et les artistes revendiquaient, en slogans soigneusement peints sur ce mur des lamentations, peut paraître utopique dans un tel désert: "Nous voulons une ville conviviale, où habiter, jouer, travailler, apprendre et acheter soit à portée, pour jeunes et vieux."

C'est maintenant devenu un lieu attirant, pour ceux que la reconstruction du quartier intéresse, mais surtout par le constat que des logements sociaux peuvent atteindre un haut niveau de qualité. Non sans peine.

Entre le Nieuwe Markt, l'église du Zuider et la maison de Rembrandt, le lieu ne peut pas être plus chargé d'histoire. Ce terrain, à l'origine marécageux, a été depuis plus de 500 ans asséché, remanié, construit et reconstruit. Dès la première extension de la ville, on a ici aménagé des chantiers navals parmi les mieux organisés du monde. Un jour, on les a déplacés plus à l'Est. Il fallait gagner du terrain à bâtir pour redonner un gîte et une patrie à une foule de juifs espagnols démunis, fuyant les persécutions. Rembrandt a vécu et décrit, du seuil de sa maison, la vie de ces pauvres gens, dans leur misère et leur dignité. Les nazis feront du quartier un ghetto et détruiront jusqu'à la racine un des plus denses îlots de culture hébraïque. Sans que rien n'en réchappe.

Durant l'hiver de famine de 1945, les malheureux habitants d'Amsterdam puisèrent dans les maisons abandonnées du bois pour se chauffer. Il ne resta plus que ruines du quartier juif.

Le cynisme prit la forme, en 1953, d'un "plan de reconstruction" faisant table rase de ces pauvres restes: une voie express bordée de silos de bureaux seraient construite sous le signe du progrès. Une ligne de métro devait parachever le

tout. Une planification selon la formule internationale de "la longueur par la largeur et par l'argent".

### UNE RESISTANCE ACHARNEE

Lorsque ce projet entra en 1968 dans sa phase décisive, la résistance s'organisa et prit la forme d'une des plus violentes luttes urbaines d'Europe: un millier de personnes occupèrent les maisons condamnées, transformant certaines en fortins. Un émetteur libre "Radio Sirène" fut la voix (illégal mais jamais baillonnée) de cette lutte de dix ans, ponctuée d'occupations, d'évacuations, d'arrestations, de procès et de fêtes. Et de combats de rues sans cesse renaissants. Nulle part ailleurs en Europe on a lutté aussi tenacement contre les bulldozers. Et ce combat fut contagieux: à Copenhague ou à Berlin-Kreuzfeld par exemple.

Plus la lutte s'intensifiait, plus de gens se joignaient au mouvement. Une coalition se formait entre un courant populaire et frondeur et un courant intellectuel, anarchiste, teinté de professionnalisme.

L'endroit porte les cicatrices de ce drame. La mémoire n'est pas effacée: la faute et la rémission sont ici bien visibles. Les artistes ont été appelés à décorer la station de métro du Nieuwe Markt, à la façon d'un mémorial, où l'ironie tempère le traumatisme.

En surface, une nouvelle vie fleurit sur les ruines. Une réhabilitation après la guerre civile en quelque sorte. Sans la lutte des habitants, un tel résultat n'aurait jamais pu être obtenu. Conseillés par un "groupe de travail Amsterdam 1975", ils obtinrent en 1969 une concession importante: pour la première fois dans l'histoire d'Amsterdam, les politiciens locaux durent concéder une part à la planification. Dans le cadre d'un concours restreint, trois bureaux d'urbanisme furent chargés de l'élaboration d'un projet, sans cependant remettre en cause le métro, la route express et les parkings. Ce qu'ils firent bien sagement, essayant de sauver ce qui pouvait l'être. Naivement, un architecte élaborait même un projet de route surélevée. Sous le feu de la résistance des habitants, ils finirent par regretter de s'être ainsi

soumis à de telles contraintes arbitraires ("C'est de la folie, ce que nous faisons") et furent soulagés de voir leurs projets échouer dans un tiroir.

### UNE SITUATION RETOURNEE

La Ville avait gagné une bataille, mais pas la guerre contre les citoyens. Le cynisme avait pourtant atteint l'un de ses objectifs: pour un milliard, fut creusée une élégante ligne de métro de 18 km, reliant la cité satellite du Bijlmermeer à la gare centrale. Le résultat: une tranchée sablonneuse au travers de la ville, succession de terrains vagues et de parkings pour autos, avec quelques jardins. Dans cette scène de désolation, s'incrusteront la drogue et la criminalité.

Mais, à Amsterdam, où le pouvoir a une tradition de tolérance et où on ne faisait la guerre que très au loin, dans les colonies, la force du cynisme était désormais brisée, sous l'impact de cette désolation. La politique s'engagera désormais à petits pas dans la voie d'une réhabilitation. La ville commença par renoncer aux autres projets de métro, puis aux démolitions encore prévues dans le quartier. Un bras de fer dramatique. Les discussions entre le Conseil des Habitants, les architectes et le groupe de travail de la Commune durèrent des années. Wim Heupermann, l'un des architectes, et militant de la résistance, affirme: "Nous avons pu renverser la vapeur: les projets de bureaux furent reportés à la périphérie, aux abords de la voie autoroutière de ceinture. Ils s'y trouvent mieux et cela leur revient moins cher. Pour le quartier, nous avons pu obtenir que pratiquement tous les logements soient sociaux. Et, en conséquence, compte tenu de la pénurie de logements, que les anciens habitants soient relogés en priorité. On fit appel à eux par des annonces dans les journaux."

"C'est incroyable combien de gens se sont annoncés pour ces logements", remarque Katrin Mulder, de l'office municipal du logement, "une jeune fille m'a harcelée pendant des semaines, insistant qu'elle y avait droit, parce qu'elle avait participé à la lutte des habitants pendant des années. Elle a eu son logement."

### UNE RECONSTRUCTION PAR LA TECHNIQUE MODERNE

Deuxième surprise: "Le quartier devait retrouver son ancienne ambiance." Le point de départ en était la rue dans son intégralité. On a donc reconstitué les anciens espaces publics, à une petite exception près, d'ailleurs vivement critiquée. Le quartier devait retrouver sa densité urbaine, avec de nombreux logements et de petits commerces. Les architectes-urbanistes eurent quelque peine à en ressouder tous les éléments. Construire "sur" le métro posait de graves problèmes techniques. Le problème financier était aussi fort ardu: la Ville a dû lutter pour les subventions du gouvernement de La Haye aussi durement que les habitants contre la ville... Mais la tranchée du métro va maintenant disparaître, entièrement recouverte de rues et de maisons.

Au départ, l'architecte Theo Bosch fut mandaté pour établir les plans de l'ensemble du quartier. Mais le Conseil des Habitants qui se réunissait une fois par mois à la "Smederij", une ancienne forge, fut catégorique: "Tout un quartier sous une seule signature? Une seule conception? Non, même bonne." En fait, les habitants auraient voulu de petites maisons bien hollandaises, comme dans la Vieille-Ville. Cela serait revenu trop cher. Aussi a-t-on adopté un compromis, qui ne satisfait pas tout le monde. Sous la coordination de Theo Bosch, qui admet "avoir travaillé plus contre l'administration que pour elle", le Conseil des Habitants consulta 26 architectes et donna finalement mandat à dix d'entre eux.

Tout ce qui tenait encore debout, les anciennes maisons, devait être conservé mais, à partir de là, on ne voulut pas de reconstitution mais une nouvelle architecture qui intègre les anciennes valeurs et les continue. "A taille humaine" était l'exigence de tous. "Nous n'aurions pas accepté une architecture monumentale": une diversité devait être retrouvée à l'image des visages et des faits et gestes des gens.

Quand s'éleva le gros oeuvre, le squelette, à base d'éléments préfabriqués, n'aurait pas pu



## Sommaire spéculation

### LA SPECULATION A FRIBOURG

Beauregard: droit de regard	Gérard Bourgarel	4
Serge Charrière "architecte de la couronne"		10
Félicien Morel "se suffit à lui-même"		12
Conclusion: pour un concours public		14

### DES EXEMPLES EUROPEENS

Strasbourg: la Krutenau	CARDEK	16
Amsterdam: le Jordaan	Roland Günter	20
Bruxelles: les Marolles		23
Luxembourg: le Grund'		26
Göteborg: Stacken	Sten Gromark	29
Conclusion		

### LE PROGRAMME DU CONGRES DE SEPTEMBRE

INFO-CONGRES		30
Une Table ronde: Patrimoine et modernité		31

### DIVERS

Nouvelles de L'ETAT DE CIEL		32
En bref		33

### PATRIMOINE ET MODERNITE

Variations sur un thème	Walter Tschopp	34
-------------------------	----------------	----

### CREDIT PHOTOGRAPHIQUE:

Walter Tschopp, Fribourg: p. 4, 5, 35, 36.

CARDEK, Strasbourg: p. 15, 17, 19.

Sten Gromark, Göteborg: p. 27.

### DESSIN DE ROLAND ANSERMET, GREZ-SUR-LOING: p. 1.

Imprimerie Mauron + Tinguely & Lachat, Villars-sur-Glâne. Tirage 4'600 ex.



## PRO FRIBOURG

Secrétariat: Stalden 14, 1700 Fribourg

CCP 17 - 6883-3, Fribourg

### Cotisation:

Ordinaire: 28 fr.; de soutien 38 fr. avec l'édition de langue allemande (4 numéros par an) supplément 14 fr. Tarif réduit: 18 fr. (étudiants, apprentis, 3<sup>e</sup> âge)

AVIS A NOS MEMBRES: Du fait de la surcharge de travail, notre Assemblée Générale marquant nos 25 ans est reportée à l'automne, ce dont nous nous excusons.