

AMÉNAGEMENT ET DÉMOCRATIE: OÙ EN EST LE CONSENSUS NÉERLANDAIS ?

IHEDATE - NOTE D'INTRODUCTION À LA MISSION D'ÉTUDES
PAYS-BAS - DU 4 AU 8 AVRIL 2016

Léna Saffon, Manon Rivet, Martin Lanoux et Benjamin Muselet
Coordination scientifique : Antoine Frémont



DONNÉES GÉNÉRALES SUR LES PAYS-BAS

Nom officiel : Royaume des Pays-Bas

Nature du régime : Monarchie constitutionnelle à régime parlementaire

Chef de l'État : Roi Willem-Alexander depuis le 30 avril 2013

Chef du Gouvernement : Mark Rutte (VVD, parti libéral) depuis le 14 octobre 2010

DONNÉES GÉOGRAPHIQUES

Superficie : 41.500 km²

Capitale : Amsterdam (le gouvernement et les administrations centrales siègent à La Haye)

Villes principales : Amsterdam, Rotterdam, La Haye, Utrecht, Eindhoven

Frontières terrestres total : 1027 km

Littoral : 451 km

Divisions administratives : 12 provinces : Drenthe, Flevoland, Friesland, Gelderland, Groningen, Limburg, Noord-Brabant, Noord-Holland, Overijssel, Utrecht, Zeeland, Zuid-Holland.

DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES

Population : 16.838.413 hab. au 1er février 2014

Densité : 502,1 hab./km²

Groupes ethniques : Hollandais à 83%, autres 17% - dont 9% ne sont pas originaires de l'Europe de l'Ouest, principalement Turcs, Marocains, Antillais, Surinamais et Indonésiens).

Religions : catholiques (27%), protestants (17%), musulmans (6%), autres religions (4%), sans appartenance religieuse (44%) – (CBS, 2009).

Indice de développement humain : 0,921 ; 4e rang mondial (Rapport PNUD de 2013)

DONNÉES ÉCONOMIQUES

PIB (2014) : 650,7 Mds d'euros

PIB par habitant (2014) : 38.596 euros

Taux de chômage (juin 2015) : 7%

Balance commerciale (2014) : 63,5 Mds euros

Principaux clients (2014) : Allemagne (22,2%), Belgique (12,3%), Royaume-Uni (8,2%), France (8,0%), Etats-Unis (3,7%), Italie (3,7%)

Principaux fournisseurs (2014) : Allemagne (14,2%), Chine (12,9%), Belgique (8,3%), Etats-Unis (6,3%), Royaume Uni (5,6%), Russie (5,2%)

Part des principaux secteurs d'activités dans le PIB :

Agriculture : 2,0%

Industrie : 23,8%

Services : 74,7%

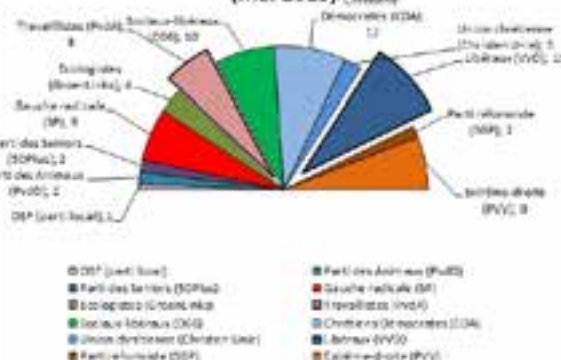
Exportations de la France vers les Pays-Bas (2014) : 17,5 milliards d'euros

Importations françaises depuis les Pays-Bas (2014) : 21,5 milliards d'euros

Communauté française aux Pays-Bas : 23.753 inscrits (décembre 2014)

Communauté néerlandaise en France : 60.000 personnes (estimation)

Composition de la Première chambre
(mai 2015)



Sources : DGTPE, FMI, Eurostat, PNUD, CPB

Source : France Diplomatie

Quelques chiffres suffisent pour montrer à quel point les Pays-Bas se distinguent du reste de l'Europe par les spécificités de leur territoire. Environ 40% du pays se situe sous le niveau de la mer et 15% du territoire a été créé de manière totalement artificielle - les fameux polders. Cette complexité territoriale se trouve renforcée par le profil démographique du pays : les Pays-Bas présentent la densité la plus élevée de tout le continent (502 hab/km² en 2015, cinq fois plus que la France). Le choix des Pays-Bas, c'est le choix d'une identité territoriale singulière en Europe, mais aussi d'une richesse unique dans la variété des problématiques liées à l'aménagement du territoire.

L'histoire du pays s'est forgée autour de l'idée de lutte. Une lutte permanente contre le territoire depuis le XIe siècle afin d'étendre la surface cultivable et de développer l'agriculture. Une lutte commerciale dès le XVIIe siècle, quand Amsterdam se trouvait au centre des échanges de la mer du Nord. Une lutte pour l'indépendance ensuite, obtenue au début du XIXe après la chute de Napoléon Bonaparte. Une lutte contre la mer enfin, marquée en 1953 par les inondations causées par la Mer du Nord et qui provoquèrent la mort de plus de 1800 personnes. Ces tableaux de l'histoire des Pays-Bas soulignent les tensions qui animent la structuration de la société néerlandaise, à la fois exposée aux dangers extérieurs comme capable de se rassembler autour d'un objectif commun.

Ceci nous permet par ailleurs de comprendre l'identité paradoxale qu'est celle des Pays-Bas aujourd'hui : une population dense sur un territoire fragile et menacé, un pays parfaitement inséré dans la mondialisation malgré sa taille extrêmement réduite et une société multiculturelle qui cohabite avec un fort esprit patriotique. Dès lors, autour de quelles valeurs la société néerlandaise a-t-elle pu se structurer ?



La première de ces valeurs est le consensus. Les Pays-Bas sont un pays où l'aménagement a longtemps reposé sur un équilibre entre les grandes communautés religieuses et idéologiques. Le caractère obligatoire du vote jusqu'en 1975, qui permettait de renforcer ce système « consociatif », a ancré dans les pratiques l'implication de fait des citoyens dans le processus de prise de décision. Si les rapports de force sont aujourd'hui déséquilibrés, catholiques, protestants, libéraux et socialistes sont encore tous représentés sur l'échiquier politique.

Vient ensuite la confiance. Elle se trouve dans la culture planificatrice des Pays-Bas. L'aménagement du territoire néerlandais est fondé sur une nécessité : un territoire menacé par les eaux, gagné sur la mer par un travail constant. Dans ce contexte, l'aménagement devait trouver sa réponse par une maîtrise technique des défis qui lui étaient posés, dans laquelle les ingénieurs néerlandais ont occupé une place croissante. L'innovation et l'ambition dont les Pays-Bas ont su faire preuve illustrent la réussite de ce modèle, qui s'exporte aujourd'hui dans le reste du monde.

L'ouverture est la troisième valeur fondatrice. Historiquement, les Pays-Bas sont la plaque tournante économique de l'Europe vers le monde depuis le XVIIe siècle. Aujourd'hui, ce sont le port de Rotterdam et l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol qui occupent les premiers rôles dans le transit de marchandises et permettent aux Pays-Bas de tirer parti pleinement de la mondialisation. L'ouverture des Pays-Bas se retrouve également dans le caractère cosmopolite de la société néerlandaise depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, qui a longtemps fait figure d'exemple sur les questions d'intégration des minorités ethniques et religieuses.

Mais la multiplication des enjeux liés à l'aménagement du territoire met aujourd'hui en difficulté ce paradigme. Les Pays-Bas sont d'abord confrontés à de nouveaux défis environnementaux pour lesquels les investissements consentis par le passé ne suffisent plus. Les stratégies de protection doivent être rapidement actualisées, car l'impact de ces questions s'étend au-delà du seul territoire néerlandais. L'insertion dans la mondialisation est un deuxième enjeu auquel le pays tente de répondre. Son rôle de plaque tournante le contraint à maintenir des infrastructures compétitives qui s'opposent désormais à des contraintes environnementales. Malgré les investissements massifs dans le secteur de l'innovation pour conserver sa position dominante en termes de fret maritime et de production agricole, les Pays-Bas s'interrogent sur la pérennité de ce modèle. Enfin, la cohésion sociale qui a longtemps fait la fierté du pays s'effrite. L'apparition de tensions entre les diverses communautés depuis la fin des années 1990 remet en cause le modèle social néerlandais dont les contestations se traduisent aujourd'hui politiquement avec la montée des partis extrémistes. Répondre à l'ensemble de ces enjeux est crucial pour l'équilibre économique, politique et social du pays, qui bénéficie de manière plus large à l'ensemble de l'Europe.

FACE À CES DÉFIS, DANS UNE SOCIÉTÉ DÉMOCRATIQUE NOTAMMENT FONDÉE SUR LA RECHERCHE DU CONSENSUS, QUELLES SONT LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LES PAYS-BAS ?





BARRAGE DE L'ESCAUT ORIENTAL

UN TERRITOIRE CONFRONTÉ A DES DEFIS

A. L'EAU, À LA SOURCE DES ENJEUX TERRITORIAUX NÉERLANDAIS

1. LES GRANDES ÉTAPES DE LA CONQUÊTE DU TERRITOIRE

Le 8 juin 1672, Guillaume d'Orange¹, forcé de reculer face aux Anglais sur son propre territoire fait voter aux États de Hollande le repli de ses armées derrière la waterlinie, ligne de défense qui consiste à inonder volontairement de grandes portions du pays par l'ouverture des digues. Cette stratégie témoigne d'une maîtrise acquise sur le territoire néerlandais et d'une adaptation nécessaire afin de transformer les menaces inhérentes en atouts.

¹ Né en 1650, Guillaume III d'Orange-Nassau fut stathouder (lieutenant) des provinces de Hollande, de Zélande, d'Utrecht, de Gueldre et de Overijssel appartenant aux Provinces-Unies à partir du 9 juillet 1672. Il envahit par la suite la Grande-Bretagne et régna sur l'Angleterre, l'Irlande et l'Ecosse de 1689 jusqu'à sa mort en 1702.

L'histoire des Pays-Bas s'est forgée autour d'une relation amour/haine avec la mer. Les Néerlandais, peuple de commerçants, ont connu un âge d'or au XVII^{ème} siècle quand Amsterdam, mais aussi Utrecht et Rotterdam se trouvaient au centre des échanges de la mer du Nord, devenant alors progressivement des centres commerciaux importants. Les compagnies des Indes néerlandaises ont porté l'essor marchand des Provinces-Unies à une époque où le commerce général comptait comme la première source de richesses du pays. C'est à cette période que la stratégie d'exportation qui caractérise aujourd'hui les Pays-Bas trouve ses origines. Par l'adoption d'une politique nationale exclusive (prohibition, tarifs différentiels), les pays étrangers furent exclus du marché intérieur, permettant aux néerlandais d'exporter eux-mêmes vers les pays voisins les nombreuses denrées sur lesquelles ils détenaient un monopole, notamment les épices. Aujourd'hui, le port de Rotterdam, porte d'entrée sur le continent européen, ou l'aéroport de Schiphol-Amsterdam, qui redistribue les marchandises étrangères à travers l'Europe, poursuivent cette tradition commerçante qui constitue le pilier de la stratégie économique du pays.

Mais l'histoire des Pays-Bas est aussi celle d'une lutte constante contre la mer. Pendant plusieurs siècles se sont succédées des politiques offensives, afin de préserver la côte de la mer et gagner des territoires sur celle-ci. Dès le Moyen-Âge, c'est à l'aide de moulins et de digues que les agriculteurs tentaient de sauvegarder leurs terres des inondations. Aujourd'hui, les Pays-Bas sont toujours confrontés à l'érosion des sols et à l'élévation du niveau de la mer qui mettent en danger le littoral. Ces risques rappellent le souvenir de la catastrophe de 1953 et de ses centaines de victimes, durant laquelle l'eau pénétra jusqu'à 70 kilomètres à l'intérieur des terres, provoquant l'écroulement des digues et la mort de plus de 1800 personnes. Le bilan est lourd : 200 000 hectares de terres inondées et difficilement récupérables en raison de la salinité de l'eau déversée, 300 fermes détruites et 40 000 habitations touchées. Sans certaines digues, le port de Rotterdam aurait également pu être touché, ce qui aurait impacté l'ensemble de l'économie rhénane. C'est pourquoi les Pays-Bas se sont saisis du problème de manière radicale afin d'empêcher toute nouvelle catastrophe.

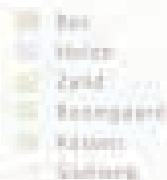
Le Plan DELTA est à la base du projet de mo-

dernisation des infrastructures et du renforcement de la sécurité du territoire des années 1960 à la fin des années 1980. Jusqu'à aujourd'hui, d'autres projets se sont succédés pour faire face aux nouveaux risques liés à l'eau. L'impressionnant barrage anti-tempête de l'Escaut oriental, long de 9 kilomètres, vient symboliser cette puissance technique en lutte frontale avec la mer ou encore la digue Afsluitdijk, longue de 30 km, relie les provinces de Hollande-Septentrionale et de Frise, et vient fermer le grand lac d'IJsselmeer de son ancien accès à la mer. La mise en place et l'entretien de ces infrastructures gigantesques ont fait des Pays-Bas un expert en gestion de l'eau dans le monde entier. Ce savoir s'exporte à l'international, sur un marché dynamique qui intègre progressivement les contraintes du changement climatique. Les entreprises néerlandaises sont régulièrement invitées à collaborer sur des projets hydrauliques, ainsi qu'à l'installation de distribution d'eau potable et de système de dragage.

2. L'ORGANISATION DE LA DÉFENSE ET DE LA PROTECTION DU TERRITOIRE

Encore aujourd'hui, les Pays-Bas sont confrontés à de gros problèmes environnementaux qui mettent en danger le littoral. On pourrait mentionner parmi ces risques plus récents l'érosion des sols, ou l'élévation du niveau de la mer. Mais si les néerlandais restent vulnérables à la montée des eaux, le risque est aujourd'hui perçu comme une opportunité de "façonner sur le long terme un littoral sûr et attractif, sur les plans socio-économique et environnemental" (S. Gueben-Venièrre, L. Goeldner-Gianella, G. Decroix).

Actuellement, le budget annuel consacré aux opérations d'entretien et de renouvellement des barrages et digues et à la construction de nouveaux systèmes de défense s'élève à 1 milliard d'euros. Si le débat politique se cristallise autour de la mise en œuvre de ces moyens, la question de la hauteur des financements fait consensus. Cette situation illustre la façon dont la lutte contre les eaux a constitué un socle identitaire et a permis un consensus politique et technique. Au fil des siècles, les néerlandais ont su mettre en place une politique de défense efficace contre l'avancée de la mer, qu'ils adaptent progressivement aux nouvelles prérogatives de développement durable.



Ces nouvelles solutions sont le reflet d'une évolution sociétale et d'un nouveau regard sur l'environnement. L'UE, dès 1997 et le traité d'Amsterdam, encourage à "un développement équilibré et durable". Les stratégies européennes de développement durable de 2001, puis de 2006 vont permettre un processus de suivi et de partage des différentes initiatives nationales et communautaires. Le développement durable va devenir le fil conducteur de la stratégie Europe 2020. Les néerlandais vont alors fortement s'inscrire dans cette dynamique communautaire et dans cette volonté d'agir ensemble pour la protection de l'environnement. Aussi les Pays-Bas sont-ils l'un des dix pays à avoir dépensé plus que la moyenne européenne en termes d'éco-innovation en 2010¹. C'est aussi avec la Suède le pays le plus investi dans les instruments et les outils de régulation pour le recyclage en Europe.

La longue relation entretenue par les Pays Bas avec l'eau et les dangers qui y sont associés a forgé une conscience environnementale qui est aujourd'hui largement partagée par la population néerlandaise. Ainsi le respect de l'environnement arrive en première position parmi les principaux centres d'intérêt des Néerlandais (ministère de l'environnement). A ce sujet, les consultations sociales, parfois très longues, se

font au cas par cas. Le pays semble donner l'exemple d'un nouveau développement durable intégré par l'ensemble de la population et non plus uniquement par les ingénieurs ou par un État régulateur. Cela n'empêche pas pour autant l'apparition de tensions : en juillet 2008, l'introduction d'une "taxe verte" de 45 euros par passager à l'aéroport de Schiphol, sur les vols long courrier, a par exemple créé un conflit entre l'Etat néerlandais et les compagnies aériennes².

3. LA RÉACTUALISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Bien que les experts s'attendent à une élévation du niveau de la mer de plus d'un mètre à l'horizon 2100 - ce qui toucherait plus de la moitié de la population néerlandaise si aucune politique d'adaptation n'est entreprise d'ici là - les ingénieurs hollandais ne se sont pas orientés vers un renforcement des digues mais vers de nouvelles méthodes, plus diversifiées. L'objectif a évolué et s'articule dorénavant autour de plusieurs directives : construire avec la nature et non plus contre elle, ne plus envisager la mer et les eaux fluviales comme des ennemis pour l'aménagement du territoire et faire accepter à la population de nouveaux usages de l'eau pour de nouvelles opportunités de développement.

1 Source : *Sustainable development in the European Union*, Eurostat, 2015.

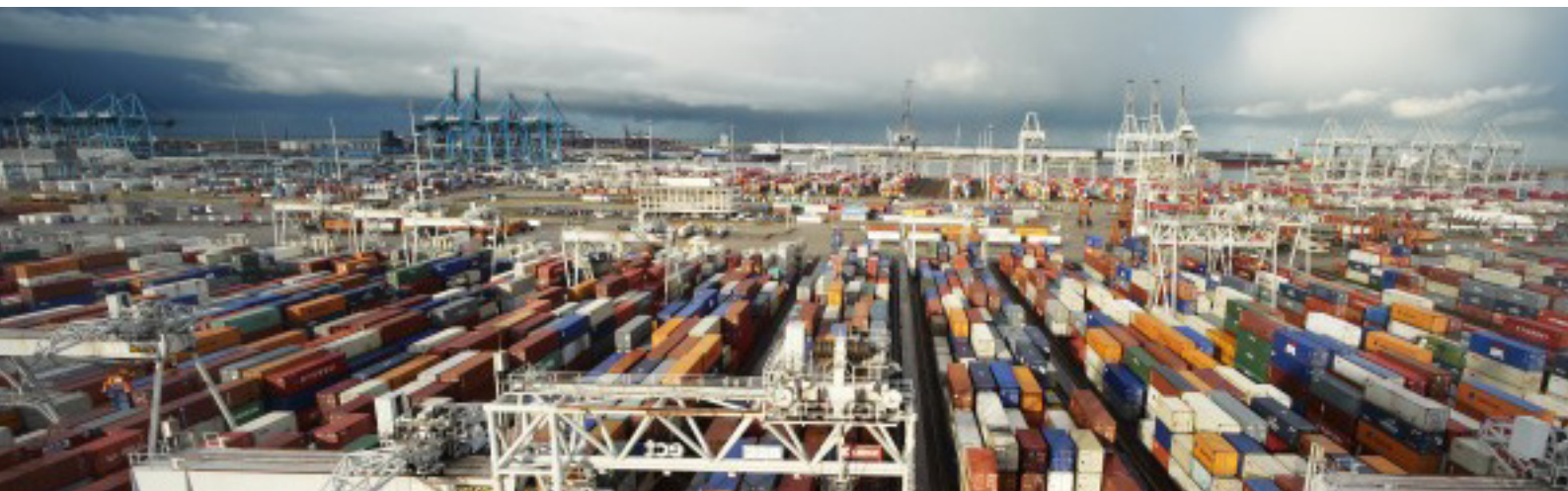
2 *Développement durable : les Pays-Bas pionniers*, Sabine Cessou pour Metiseurope, 2007



Dans cette perspective, les ingénieurs néerlandais, soutenus par l'Etat central via les directives actuelles du plan Delta, sont les premiers à expérimenter des techniques innovantes et plus respectueuses de l'environnement pour protéger leurs côtes. L'une des techniques les plus étudiées actuellement peut apparaître paradoxale : la "dépoldérisation". En ouvrant à nouveau des digues donnant sur l'estuaire, afin de permettre à la mer d'envahir une zone délimitée de l'ancien polder, cette méthode permet de reconstituer un pré-salé. En plus des bénéfices qu'offre un tel espace en termes de biodiversité, ce pré-salé constitue un rempart supplémentaire : en cas de montée des eaux ou de tempêtes, cette zone permet d'amortir la force des vagues avant qu'elles n'atteignent la deuxième ligne de digues. Si les ingénieurs hollandais sont mondialement reconnus pour leur capacité à innover, ces techniques restent en-

core expérimentales et ne sont, selon le programme ComCoast qui lutte pour la mise en place de solutions plus innovantes aux risques d'inondation, pas assez soutenues.

Une autre solution qu'explorent de plus en plus les ingénieurs est celle de la construction de maisons flottantes, une solution d'autant plus intéressante du fait de la pression urbaine qui s'exerce sur les territoires naturels aux Pays-Bas. Si, auparavant, cette idée s'arrêtait à la construction d'un habitat isolé, en s'inspirant du modèle des péniches, c'est maintenant à plus grande échelle qu'elle est appliquée. En effet, des quartiers entiers sont maintenant bâtis sur l'eau : c'est le cas de celui d'Ijburg près d'Amsterdam, ou du quartier de Leidsche Rijn en cours de développement à Utrecht.



B. L'INSERTION DANS LA MONDIALISATION À TRAVERS DEUX EXEMPLES : L'AGRICULTURE INTENSIVE ET LES TRANSPORTS

1. UNE INTÉGRATION RÉUSSIE

Malgré une superficie nationale faible et une population avoisinant les 17 millions d'habitants, les Pays-Bas ont su s'affirmer comme l'un des pays les mieux intégrés à la mondialisation. L'héritage historique d'ouverture vers l'extérieur et les choix économiques forts, comme celui de s'appuyer sur le commerce extérieur, semble expliquer cette intégration. Mais avec la dépendance à l'égard des exportations et des marchés financiers internationaux, les Pays-Bas ont été durement impactés par la crise économique. Le pays a connu en 2009 sa première année de récession depuis 1982 (recul de 3,3% du PIB) et l'activité économique ne reprend que lentement. (Études économiques de l'OCDE Pays Bas, Avril 2014).

Les Pays-Bas restent malgré tout le prestataire de fret maritime le plus important en Europe, le 2ème exportateur de produits agricoles dans le monde derrière les États-Unis et le premier exportateur horticoles. Si les rendements agricoles issus de l'exploitation très intensive des sols aux Pays Bas en font un grand producteur agricole européen, c'est principalement la réexportation de produits agricoles importés et transformés sur place qui explique sa position de deuxième puissance exportatrice mondiale. Ce secteur n'aurait jamais pris une telle ampleur sans les infrastructures portuaires et aéroportuaires présentes sur le territoire néerlandais.

Leur présence s'explique tout d'abord par la situation géographique stratégique du pays avec un positionnement central en Europe, une interface maritime importante et des réseaux fluviaux très développés. Le port de Rotterdam et l'aéroport de Schiphol sont des portes majeures de l'Europe sur le monde pour l'échange de marchandises. L'aménagement du territoire a donc poursuivi ces orientations sectorielles. Le rôle clé que jouent ces installations dans la structure de l'économie et des emplois en a fait des priorités pour le gouvernement depuis les années 60. De gigantesques investissements ont été effectués ces dernières décennies pour moderniser les infrastructures portuaires et aéroportuaires. Ces investissements s'intègrent dans une stratégie de la part du gouvernement de conserver la position dominante de ces hubs à l'échelle européenne et mondiale. Ainsi, les politiques d'aménagements ont été en grande partie mises en œuvre pour améliorer la compétitivité de ces secteurs vus comme

prioritaires car porteurs de l'économie néerlandaise.

2. HYPER COMPÉTITIVITÉ ET GESTION DU TERRITOIRE

L'agriculture intensive des Pays-Bas permet d'analyser les stratégies d'adaptation d'un territoire exigu aux exigences actuelles de croissance. La polidérivation ne peut plus suffisamment compenser les empiètements de l'industrie et des villes. Si le secteur agricole ne compte plus que pour 2% du PIB du pays, les produits agricoles ont gardé une place notable en volume d'exportations, et ce avec la promotion de l'élevage et de l'horticulture et la modernisation des structures de production et de commercialisation. L'évolution vers des exploitations de tailles réduites, à l'opposé d'une céréaliculture consommatrice d'espace, se fait cependant souvent au détriment de l'environnement.



La densité du territoire est une contrainte qui pèse sur le périmètre que le pays peut consacrer à l'agriculture. Les politiques agricoles des Pays Bas doivent concilier ces impératifs territoriaux avec ses exigences de croissance, d'où la priorité donnée à l'innovation technologique et technique dans ce secteur. Le maraîchage et l'horticulture sont les secteurs agricoles ayant le plus évolué pendant ces vingt dernières années. Aujourd'hui, ils comptent pour près de 45% de la production agricole nationale en valeur. Un projet en cours d'élaboration vise à construire des serres autonomes en énergie d'ici à 2020, ce qui illustre la capacité du pays à prendre rapidement conscience des nouveaux enjeux sectoriels et de se les approprier. Les Pays Bas se démarquent donc par un secteur agricole hyper spécialisé et hyper productiviste, fondé sur la création d'une très forte valeur ajoutée.

Les Pays Bas attachent, par conséquent, beaucoup d'importance à la direction que prend la PAC : ils œuvrent depuis 2004 pour la simplification de sa gestion administrative et militent pour une plus grande flexibilité entre les différents secteurs agricoles. Le ministère de l'agriculture, principal porteur de cette dynamique, est l'unique représentant de ces questions auprès du Conseil Européen. C'est donc par le haut que cette politique sectorielle est menée. La position des Pays Bas par rapport à la politique européenne agricole est à ce titre souvent associée à celle de l'Allemagne et du Royaume-Uni, qui luttent pour la convergence des aides agricoles d'ici à 2019 et pour une transition rapide vers les secteurs les plus porteurs. La France, elle, milite plutôt pour le maintien de la diversité agricole et pour le soutien de tous les secteurs.



Les associations écologistes restent des acteurs de taille et ont permis aux citoyens de trouver une voix pour exprimer leur rejet d'une agriculture trop polluante. Au cours des dernières années, les fermes d'élevage intensif ont fait l'objet de nombreux scandales : elles sont notamment décriées pour leur gourmandise en terres, leur forte consommation en énergie et les nuisances qu'elles génèrent pour la biodiversité. Cependant, l'orientation des politiques du ministère vers un investissement massif pour la recherche et l'innovation semble vouloir concilier les positions de chacun.

En termes de gestion du territoire, beaucoup de terres anciennement agricoles ont été rendues à la mer ces dernières années dans la poursuite de la politique de "dépoldérisation". Aussi le secteur agricole doit-il se plier à ces nouvelles contraintes et apprendre à produire dans un espace qui promet d'être de plus en plus restreint.

3. COMPÉTITIVITÉ ET DÉMOCRATIE : UNE INCOMPATIBILITÉ FONCTIONNELLE ?

L'impératif de compétitivité auquel doivent répondre les Pays-Bas afin de maintenir leur niveau d'intégration dans la mondialisation touche également de façon sensible les pratiques démocratiques dans l'aménagement du territoire. En s'appuyant sur l'exemple des deux grands nœuds modaux du pays, le port de Rotterdam et l'aéroport de Schiphol à Amsterdam, on constate que les méthodes de gouvernance appliquées s'éloignent parfois de la recherche d'un consensus entre les différents acteurs. A ce titre, l'extension Maasvlakte 2 (cf. encadré) pour laquelle le processus de prise de décision s'est étalé sur dix-sept ans, n'a pas su satisfaire l'ensemble des acteurs participants à la négociation, mais a aussi laissé en suspens des questions plus larges comme la préservation des emplois portuaires.

Un autre exemple intéressant est celui du plan de modernisation et d'agrandissement de l'aéroport de Schiphol, commandé par l'Etat dans les années 1990 afin d'en faire bénéficier l'économie nationale. Le problème de cet agrandissement était lié à l'accentuation des problèmes environnementaux, qu'ils soient industriels ou de l'ordre des nuisances, avec un bruit qui pouvait alors atteindre un rayon de plus de quinze kilomètres. Les ministères de l'environnement et de l'économie, les municipalités locales, l'autorité aéroportuaire de Schiphol et plusieurs compagnies aériennes furent impliqués dans ce processus. Les associations refusèrent de participer à l'élaboration de ce plan (Driessen et Glassbergen, 1996).

Alors qu'il a fait preuve d'une certaine innovation dans ses méthodes de gestion, par l'institution d'un mode de diagnostic collégial regroupant les différents corps de métiers, Schiphol se heurte aujourd'hui à de nombreuses critiques sur le retard pris dans le domaine du développement durable. Ces critiques portent principalement sur une gouvernance qui priorise la rapidité du processus de décision plutôt que l'intégration de l'ensemble des acteurs dans la discussion.

Cette ouverture sur le monde, devenue condition de la réussite économique du pays, n'empêche pas la montée des inégalités. Bien au contraire, elle provoque une dislocation croissante du tissu social dans un pays pourtant réputé comme l'un des plus tolérants au monde. Comment cette fragilisation de la société néerlandaise se manifeste-t-elle ? Quelles en sont les évolutions récentes et comment les Pays-Bas tentent-ils de répondre à ces enjeux ?

Maasvlakte 2 est le plus récent projet d'extension du port de Rotterdam. Entièrement construite sur la mer, cette nouvelle zone portuaire permet d'accueillir de nouveaux terminaux nécessaires à la réception des navires, terminaux à conteneurs mais aussi potentiellement de nouveaux terminaux vraquiers ou pétroliers en fonction des attentes du marché. En 2004, les autorités du port et de la ville de Rotterdam entament des négociations qui seront longues et compliquées avec les associations de défense de l'environnement. En effet le périmètre alloué au projet recoupe une réserve naturelle protégée, partie intégrante du delta Rhin-Meuse. Construire un terre-plein de plus de 2000 hectares nécessite de détruire presque entièrement l'écosystème sous-marin. De longues négociations ont été entreprises entre les représentants du port, les 5 ministères concernés et les associations citoyennes mobilisées pendant toute la durée de la construction. Des mesures de compensations écologiques ont été finalement mises en place pour réduire les effets négatifs du plus grand projet de génie civil néerlandais depuis la construction du plan Delta.

En 2008, le feu vert est donc donné par l'Etat et une première digue est construite. Le projet de Maasklavte 2 est supposé pouvoir résister au phénomène de montée des eaux au moins pour les 150 ans à venir (soit selon les experts une hausse maximale de 4 mètres).

Maasvlakte 2 a finalement été inauguré le 22 mai 2013. Sa construction est aujourd'hui vue comme une réelle valeur ajoutée pour le port et la ville par de nombreux acteurs locaux.

C. L'EFFRITEMENT DU "POLDER MODEL" FACE AU BESOIN D'INSERTION ET AUX INÉGALITÉS

1. LES PARTICULARITÉS DU SYSTÈME DE GOUVERNANCE POLITIQUE ET SOCIALE AUX PAYS BAS

Avant les années 1990, le pays a suivi de manière plus ou moins tacite un modèle d'organisation sociale de "pilarisation", aussi appelé modèle "consociatif". Cette "pilarisation" revient à "reconnaître le droit à l'auto-organisation quasi autonome des communautés culturelles et religieuses, chacune étant minoritaire dans la société néerlandaise mais se prévalant de traditions culturelles, de rituels, d'usages et de valeurs sociales propres à la communauté concernée et qui forment autant de « piliers » assurés de droits internes et externes. Ensemble, ces piliers supportaient le bâtiment commun de l'État, qui restait volontairement neutre dans le domaine idéologique et socioculturel. [...] Transposés dans le langage actuel, les mots clés de ce modèle socioculturel étaient : "intégration dans l'État-nation en conservant les identités communautaires" (Frijhoff 2015). Les différentes communautés étaient ensuite représentées par un parti politique.

Deux facteurs sont venus bousculer le modèle «consociatif» néerlandais. La montée des inégalités sociales d'abord, entraînée par la crise pétrolière des années 1970 qui a violemment impacté l'économie du pays. Elle se caractérise essentiellement par une augmentation continue des écarts de richesse entre les populations les plus riches et les plus pauvres: la différence de richesse entre le premier et le



dernier décile de la population s'est, par exemple, accentuée de 78% entre 1977 et 2011 (Gini 2013). L'arrivée de populations étrangères aux Pays-Bas est le second facteur de la fragilisation du «polder model». Elle s'est faite selon trois grandes vagues : d'abord la décolonisation, qui a entraîné une immigration des îles Caraïbes, suivie d'une immigration d'Indonésie et de Pologne et de communautés du sud et de l'est de l'Europe (Espagne, Portugal, Italie du Sud) entre les années 1960 et 1970. La dernière vague est majoritairement constituée de populations originaires du pourtour méditerranéen (ex-Yougoslavie puis Maroc et Tunisie) mais aussi du Suriname, qui acquiert son indépendance en 1975. Le pays est donc marqué par une forte diversité culturelle et ethnique. Actuellement, la population d'origine étrangère (immigrants de 1ère ou 2ème génération) aussi appelée "allochtone", compte même pour près de 50% de la population des quatre grandes villes de la Randstad : Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht (Bureau Central de la Statistique, CBS), s'accompagnant d'un renforcement notable du poids de l'islam au sein de la population néerlandaise (Duyvendak).

Le système «consociatif» n'a que peu résisté à ces évolutions, qui se sont accompagnées d'une modernisation générale des structures politiques et sociales. Mais il en demeure, selon les chercheurs, des réflexes sous la forme de partis politiques ou d'organes de presse. Des réflexes d'autant plus visibles qu'ils sont "renforcés par de nouveaux clivages économiques, idéologiques et territoriaux [et] gênent souvent la mise en commun des solutions aux problèmes ressentis par la montée de la conscience multiculturelle du pays" (Frijhoff 2015).

Le « polder model » se caractérise par une organisation en groupes sociaux autonomes intégrés dans des structures politiques qui reconnaissent leur légitimité et fournissent un cadre politique propice à la négociation et aux compromis entre les autorités souveraines et les institutions subsidiaires (De Vries). Selon les auteurs, on pourrait remonter au Moyen-Age pour trouver les prémises de ce modèle, mais le modèle « consociatif » de l'organisation sociale semble plus directement avoir une parité nette avec celui-ci. Il est intéressant de noter que le "polder model" est, selon ses théoriciens, très vulnérable à son environnement politique : les inégalités sociales fortes ainsi qu'une situation économique instable participent à sa disparition, même temporaire. La montée des extrémismes n'en est-elle pas un indicateur ?

2. LES ÉVOLUTIONS RÉCENTES LIÉES À LA MONTÉE DES EXTRÊMES ET À L'IMMIGRATION

Face à une réalité multiculturelle complexe, le populisme a émergé sous une forme transgressant les cadres culturels connus, jusqu'alors régis par ce système des piliers. Dès le milieu des années 1990, le populisme s'incarne politiquement à travers Geert Wilders puis à travers son parti le PVV (traduit littéralement « parti pour la liberté ») créé en 2006 et appuyé par un électorat considérable et relativement stable. L'objectif est clairement affiché : lutter contre l'islamisation progressive du pays.

Parallèlement à cette évolution politique, le débat sur le multiculturalisme a progressivement gagné en importance aux Pays-Bas, principalement avec la publication « Le drame multiculturel » du journaliste Paul Scheffer, parue le 29 janvier 2000 dans un journal intellectuel. En repensant la politique nationale à l'égard des minorités ethniques ou immigrées, considérée alors comme manquant d'énergie et d'ambition pour résoudre la question sociale des allochtones, cet écrit anima de façon inattendue l'opinion publique. (Frijhoff 2015). Conséquence de la crise financière et européenne, le basculement de la majorité aux élections législatives de 2010 qui s'est soldé par la lourde défaite du parti démocratique chrétien a, en ce sens, montré la volonté de changement des néerlandais. De plus, dans un pays fortement marqué par le multipartisme, l'émergence du PVV qui constitue désormais la 3e force politique du pays sur les scènes nationale (depuis 2012) et européenne (depuis 2014), alerte sur les risques de montée de l'extrémisme au sein du pays. L'aménagement du territoire en faveur de l'intégration des populations immigrées doit ainsi apporter sa part de réponses et d'initiatives.

Fragilisé par la montée des extrémismes et le creusement des inégalités, le consensus néerlandais cherche les moyens de se (re)construire. A ce titre, les solutions semblent se territorialiser afin de répondre localement à ces problèmes d'ordre structurel. Les villes jouent dans ce contexte un rôle croissant dans le maintien de la cohésion sociale. Elles bénéficient depuis une dizaine d'années de nouvelles prérogatives que l'Etat leur transfère progressivement selon un principe de subsidiarité, par exemple dans le domaine du logement.

3. LE RÔLE CROISSANT DES VILLES : UN ÉLÉMENT DE RÉPONSE ?

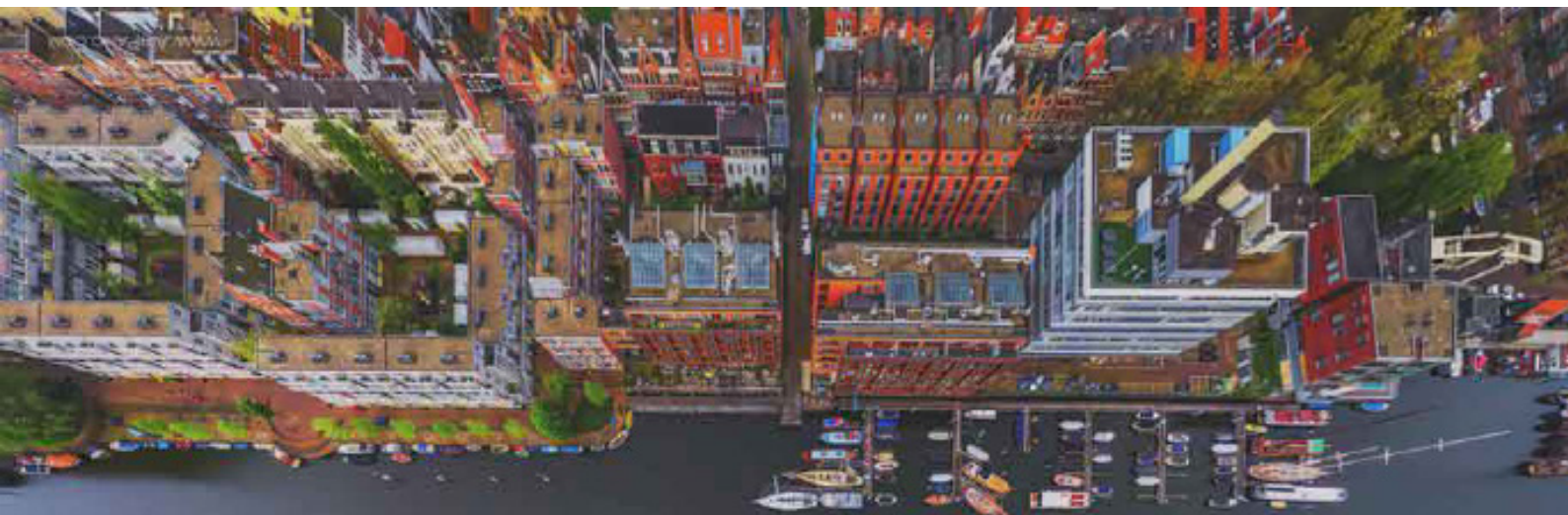
Les différentes vagues d'immigration ont progressivement entraîné la paupérisation de nombreux quartiers. C'est pourquoi les Pays-Bas ont lancé à partir des années 1990 un vaste programme urbain. Ce programme global appelé « politique des grandes villes », s'est distingué par la volonté de s'appuyer sur le ressort local : l'approche intégrée et territorialisée des questions d'aménagement s'orientait en ce sens sur la gouvernance locale et le contrat (dossier coordonné par N. Houard).

La politique de la ville des Pays-Bas est devenue ces dernières décennies un des éléments qui peut participer d'un nouveau type de cohésion sociale. Bien plus que dans les autres pays d'Europe de l'Ouest, l'attention est portée sur les problèmes de cohésion sociale et d'intégration ainsi que sur la « promotion de la mixité sociale comme une solution pour le manque de cohésion sociale dans ces quartiers » (Musterd et Ostendorf). Si ces politiques restent critiquées pour des raisons de mauvaise évaluation des projets ou d'éclatement du système d'acteurs, il faut noter l'intégration de la population à la plupart de ces processus grâce à des efforts récents et visibles : la mise en place de budgets participatifs de quartiers qui permettent aux habitants de choisir où allouer certains fonds a par exemple connu un certain succès.

D'autres initiatives des villes cherchent à recréer du consensus entre les différents habitants. Le « Freestate of Amsterdam » organisé par Zef Hemel en 2009 est un système innovant, qui cherche à inclure les citoyens dans l'aménagement de la ville à travers des expositions interactives, des soirées de débat ou des outils en ligne. Il existe de nombreux autres exemples de projets similaires, et tous ont pour but de recréer du sens à l'espace urbain, et un sens qui soit commun aux habitants, peu importe leur appartenance politique, ethnique ou religieuse.

Si le « polder model » existe toujours, il tend soit à se renforcer sous les effets des extrêmes politiques et du communautarisme, soit à s'estomper pour laisser place à une société prise dans sa globalité, plutôt que découpée en sous-groupes politiques et religieux, sous une forme que certains experts qualifient de « corporatiste » (de Vries). Les Néerlandais paraissent être techniquement maîtres de leur territoire. Les contraintes posées par la situation géographique du pays continuent d'évoluer avec la mutation des enjeux nationaux et européens. Cependant, les nouveaux défis relatifs à l'intégration du pays dans la mondialisation et dans l'Union Européenne ne sont pas aussi facilement solutionnés.

Compte tenu des caractéristiques du territoire néerlandais, quelles réponses l'organisation administrative et politique du pays peut-elle apporter ?



FACE À CES DÉFIS, DE NOUVEAUX PROCESSUS POUR ABORDER LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

A. DES RACINES COMMUNES AVEC LA FRANCE, LA DÉCENTRALISATION COMME POINT DE DIFFÉRENCE

L'organisation territoriale de la France et des Pays-Bas partagent d'importants points communs. A travers une structure étatique unitaire et décentralisée, les deux pays se caractérisent par l'importance historique du pouvoir central et l'évolution récente vers une prise d'initiative des collectivités locales. Toutefois, l'organisation de cette décentralisation diffère. Aux Pays-Bas, il existe trois étages : la municipalité, la province, l'Etat. Si la France s'est tournée vers la recherche d'une distinction des compétences entre la région, le département et les communes, le principe dominant aux Pays-Bas est la cogestion : provinces et communes agissent de concert à la formulation des politiques d'aménagement du territoire. Enfin, une spécificité des Pays-Bas réside dans l'importance donnée à la décentralisation des compétences liées à l'eau. Elles sont confiées à des organismes à part entière, les wateringues, qui gèrent l'entretien des installations de protection et la gestion des réserves d'eau douce. Créées dès le XIIIe siècle, elles occupent un rang similaire à celui des communes dans l'organisation territoriale. Dans la pratique, il apparaît que la coopération entre provinces et communes tourne progressivement à l'avantage de ces dernières, dont le poids financier est largement supérieur à celui des provinces. A titre de comparaison, la loi NOTRe de 2015 a supprimé en France la clause de compétence générale pour les régions et les départements. La commune est donc aujourd'hui la seule à la posséder. Aux Pays-Bas, aucun niveau de collectivité ne s'est vu accorder une telle liberté dans sa prise de décision. En 2004, les Pays Bas ont adopté le "code des relations inter-administratives" qui a mis en avant le désir de mieux organiser les interactions verticales entre les différentes échelles administratives. Ainsi, l'Etat, les communes et les provinces sont tenus d'établir ensemble des stratégies améliorant leur efficacité et la pertinence de leurs modes d'action qu'ils soient communs ou individuels. En somme, les réformes récentes ont traduit une dynamique de rationalisation des rapports et des compétences entre les collectivités et l'Etat.

Chacune des échelles administratives édicte des documents d'urbanisme comparables à ce que nous avons en France. Au niveau national, les schémas directeurs (Notas) réglementent l'urbanisation, la mobilité, les infrastructures, les ressources naturelles et l'environnement. La cinquième Nota est en cours de réalisation. A l'échelon local, les villes préparent des schémas directeurs qui diagnostiquent la situation, définissent des objectifs et structurent des actions prioritaires. Le schéma directeur est suivi par des plans de destination des sols, équivalents à nos PLU, qui fixent avec beaucoup de précision l'usage des parcelles et le détail des réalisations attendues.

Paradoxalement, le thème de la participation citoyenne aux Pays-Bas n'est guère développé dans les descriptifs de la politique d'aménagement - ce qui peut être lié à cette prédominance de la planification - alors qu'il existe une forte culture de la participation dans la société néerlandaise. Depuis 1995, l'Etat et ses plus grandes villes (vingt-sept depuis 1997) ont conclu un nombre important d'accords dans les domaines des politiques du travail, de l'éducation, des conditions de vie, de la sécurité et de l'accès aux soins sans que la participation ne soit soulignée comme une condition nécessaire à leur validité.

B. LE CITOYEN EN SCÈNE : LES MODALITES DE L'AMÉNAGEMENT DÉMOCRATIQUE AUX PAYS-BAS

Les habitants semblent occuper une place remarquable dans les politiques d'aménagement du territoire. En termes d'information tout d'abord, à travers de nombreux instruments d'évaluation et d'indicateurs mis en place depuis 1995, et ce pour tous les domaines concernés par les politiques d'aménagement du territoire. La place des habitants peut aussi s'observer dans l'élaboration de ces politiques : les Pays-Bas ont progressivement construit une société de concertation, où toute prise de décision doit être précédée de délibérations approfondies avec l'ensemble des acteurs impliqués (D'Iribarne, 1989). Par ailleurs, de nouvelles formes de participation et d'implication plus directes semblent émerger : la pression s'exercerait du bas de la société vers les institutions. On observe dans certaines municipalités que la concertation avec les citoyens se rapproche de plus en plus de la co-décision, les citoyens participent ainsi au processus décisionnel de la politique locale.

En France, les propositions pour « améliorer la participation des citoyens à la vie locale » témoignent d'une réticence à concevoir cette participation de manière autonome. Le référendum décisionnel local par exemple, instauré par la révision constitutionnelle de 2003, a été par la suite limité à un rôle consultatif par la jurisprudence (Dubreuil 2013). L'Etat ne demande pas aux élus de débattre et de se concerter avec les usagers de la ville mais insiste sur le devoir de rendre leur politique plus lisible de l'extérieur. A l'inverse, le développement de la participation n'est pas pensé aux Pays Bas comme une forme de décentralisation mais comme la redéfinition des modalités de gouvernement des villes dans le sens de la gouvernance. Les deux pays illustrent deux modalités de fonctionnement politique : le top-down en France et le bottom-up aux Pays-Bas

(M.S de Vries), qui s'accompagnent de réponses différentes aux problématiques d'aménagement du territoire et constitueront un des thèmes transversaux de cette mission d'études, en conduisant une réflexion sur le niveau de décision à l'échelle locale et la communication entre les différents acteurs et collectivités.

Il conviendra dès lors d'évaluer le niveau de participation des citoyens à la formulation des politiques d'aménagement, au-delà du simple mécanisme du vote démocratique. Nous distinguerons ici la participation directe des citoyens d'une participation indirecte qui les place dans un rôle de consommateur. Une participation citoyenne directe, notamment par le regroupement associatif, implique de limiter l'action publique au profit d'une attitude facilitant la détermination des politiques d'aménagement par la population. Le citoyen est donc plus en capacité de décider de la production de son habitat et de son cadre de vie à travers des mesures de consultation, de concertation, de co-élaboration. A ce titre, les Pays-Bas offrent des exemples intéressants à Culemborg ou Breda, tel que l'écoquartier Eva Lanxmeer de Culemborg qui a soutenu la participation constante des habitants, dans la conception et la réalisation de ses infrastructures et est devenu une référence internationale à ce titre. En revanche, une posture de consommateur place le citoyen en retrait par rapport à son environnement, refusant l'implication dans le processus de décision pour n'être que l'utilisateur des services publics mis à sa disposition. Entre ces deux visions opposées de la participation citoyenne, toute une gamme d'actions vient moduler le niveau d'implication de la population. Par ses moyens, sa forme ou son but, la participation citoyenne peut varier selon les territoires.



La tradition hiérarchique de l'aménagement du territoire a donc laissé progressivement place à une conception plus horizontale de ces politiques, qui repose à la fois sur une vision structurelle établie à chaque niveau de l'organisation territoriale et sur l'implication du citoyen dans la prise de décision. C'est dans ce contexte que le référendum local joue un rôle croissant. Une modification de la loi sur l'aménagement du territoire et de l'urbanisme de 1985 a ainsi codifié une pratique bien établie en ordonnant que chaque conseil municipal arrête un règlement de participation « des parties intéressées pour l'élaboration des plans d'urbanisme, d'aménagement du territoire et de rénovation urbaine ». Cette disposition a été remplacée et généralisée en 1994.

La loi générale sur les procédures administratives entrée en vigueur en 1994 codifie un certain nombre de principes d'administration dans le but d'améliorer la transparence des procédures de prise de décision. Un des principes, par exemple, est de veiller à ce que les personnes concernées par une décision soient impliquées à un stade précoce dans le processus de prise de décision.

Contrairement à la France, les citoyens ont la possibilité d'inscrire une proposition à l'ordre du jour du conseil municipal. Le conseil est obligé de traiter ces propositions, et ne sont pas en mesure de modifier ces propositions sans l'autorisation de leur auteur, et ce pour que chaque citoyen puisse reconnaître l'idée

qu'il a proposé. Il existe d'autres formes d'implication active, plus classiques et qui se rapprochent des pratiques françaises telles que la création de comités d'habitants et de conseils de quartier.

Le « polder model » dont nous avons parlé est une fierté pour les citoyens du pays.

Dans beaucoup de situations, une discussion pacifique pour trouver un consensus entre les différents groupes d'intérêt est une alternative préférable à beaucoup d'autres, et les différentes phases de la concertation sont une vraie « école de la démocratie » (De Vries 2015). Pourtant certains aspects de ce « polder model » sont à nuancer : les individus ont appris à se grouper en associations, à créer des organisations, mais la figure de l'individu a progressivement disparu pour faire partie intégrante d'un sous-groupe qui défend ses intérêts particuliers, à la manière d'un lobby. D'où l'importance d'un Etat à la fois assez fort pour trancher et sauvegarder l'intérêt commun, et assez détaché du processus décisionnel local pour continuer à encourager la participation, comme un arbitre, ou un donneur de cartes selon l'image de Prak et Van Zanden. Si ce système singulier de participation n'était auparavant pas spécifique aux Pays Bas (la Suisse et l'Italie du Nord adoptaient au Moyen Age les mêmes modes de fonctionnement), c'est dans ce pays qu'il a survécu, du fait selon ces deux chercheurs, de la confiance des individus en leurs représentants, ainsi que dans le processus démocratique de manière plus générale.



* N'ayez pas peur, je vais parvenir à un consensus

Source: mercurybrief.com

C'est ce mouvement que nous essaierons d'observer et de nuancer dans un cadre territorial singulier : celui d'Amsterdam et Rotterdam, deux villes intégrées à la Randstad.



Source: Le dessous des cartes

C. LE CADRE DE LA RANDSTAD : UNE NOUVELLE PLACE POUR LES VILLES

La Randstad, aussi appelée Métropole du Delta, est une région très urbanisée de l'ouest des Pays-Bas qui concentre 40% de la population néerlandaise. Elle est délimitée par les villes d'Amsterdam, d'Utrecht, de Rotterdam et de La Haye et entoure une région des Pays-Bas peu peuplée nommée le « Cœur vert » des Pays-Bas. C'est une aire polycentrique qui n'a pas de ville centre dominante et où les fonctions économiques sont réparties sur l'ensemble de la zone. Alors qu'Amsterdam est la plus grande ville de la Randstad, le gouvernement national siège à La Haye et le plus grand port est à Rotterdam. La logistique, l'horticulture et les services financiers sont les secteurs phares présents dans la Randstad qui affiche l'un des taux de chômage les plus bas de la zone OCDE.

Les deux principaux centres économiques et urbains du pays, Amsterdam, la capitale culturelle touristique et financière et Rotterdam, la ville portuaire, logistique et industrielle semblent proposer une approche englobante des enjeux soulevés par cette problématique. Elles sont toutes deux classées parmi les cinq villes les plus durables au monde, principalement en raison du rapport entretenu avec l'eau au fil de leur histoire. Une eau considérée initialement comme une menace, et qui, en guidant le développement du pays, est devenue au cours du temps, un atout national (Masbounji, Atelier Projet Urbain).

Par ailleurs, elles présentent des modes singuliers de gouvernance à différentes échelles, notamment à travers la promotion de deux hubs européens majeurs, l'aéroport Amsterdam-Schiphol, quatrième aéroport européen pour le trafic de passagers et troisième pour le trafic de fret, et le port de Rotterdam qui symbolise l'intégration des néerlandais dans la mondialisation et la capacité du pays à tirer profit de ses atouts géographiques. Des lieux de redistribution majeurs et des places internationales fortes qui sont d'autant plus importants du fait des contraintes imposées par la compétition européenne au début des années 2000. Les centres de province tels que La Haye et Utrecht bénéficient également du dynamisme de ces deux grandes villes et de la volonté de s'organiser en région. Une politique de « métropoles régionales » a progressivement été mise en place aux Pays-Bas (Boyer).

C'est autour d'une dynamique commune de croissance que se regroupent ces quatre villes, véritable centre névralgique du pays. Pourtant, la Randstad se caractérise autant par son poids économique que par son invisibilité sur le plan administratif. Comment la région parvient-elle à concentrer et maintenir les activités sur un territoire créé ex nihilo, un véritable polder démographique et économique ?

La Randstad offre un modèle original de gouvernance. Des modes de coopérations plus ou moins informels se juxtaposent aux structures officielles, sans porter atteinte à l'efficacité de l'ensemble. Il s'agira d'observer et de tirer des enseignements de ce mode alternatif de gouvernance et de la manière dont les différents acteurs participent d'une appropriation de l'aménagement du territoire à plusieurs échelles.

Il s'agit d'aborder la région comme un ensemble formant une métropole européenne et non pas comme quatre villes plus ou moins en concurrence. La Randstad ne correspond d'ailleurs à aucune réalité administrative en ce qu'elle n'a pas de limites officielles (Examens territoriaux OCDE : Randstad Holland). Elle demeure un concept spatial abstrait, aucune politique gouvernementale ne l'utilisant comme base géographique d'intervention. En conséquence, les dynamiques des territoires vont plus vite que les institutions : il coexiste une planification territoriale officielle et des fonctionnements réels, une organisation officielle et une organisation officielle assez complexes intégrant l'État, les provinces, les villes et la Randstad (Etude CCI métropolitaine). Les Néerlandais estiment cependant pouvoir faire fonctionner ces différentes institutions grâce à des négociations et une culture du consensus. Il s'agira donc de constater et peut-être de nuancer ces assomptions.

Pour que la Randstad, et indirectement les grandes villes, influent sur les politiques nationales, il a d'abord fallu trouver des enjeux communs, qui sont eux aussi liés aux risques auxquels le pays doit faire face. Par le passé, ces enjeux se sont imposés à elles : s'organiser face aux inondations de 1953, faire face à la récession économique dans les années 70, grandir ensemble et s'accorder sur des activités complémentaires, des thèmes fortement fédérateurs.

Aujourd'hui le consensus s'établit tout d'abord autour du développement du port de Rotterdam et de l'aéroport de Schiphol, mais aussi sur l'organisation des transports en commun entre les villes. Pour un pays commerçant comme les Pays-Bas, l'accessibilité est un enjeu premier. Mais il en existe d'autres, non moins importants : le contrôle de la croissance démographique et économique dans un pays densément peuplé qui doit constamment innover pour loger les nouvelles populations et les entreprises. Enfin, en lien avec ce dernier enjeu, il s'agit de protéger les espaces naturels, comme le Cœur vert ou encore les dunes le long de la mer, et ainsi préserver les derniers remparts qui empêchent les villes de se rejoindre en une vaste nappe urbaine. La "coopétition" est le terme qui pourrait résumer ce compromis prometteur. Les actions communes menées en Hollande dessinent une « coalition de croissance » (Baudelle, Houllier-Guibert). Celle-ci ne remet pas en cause, quand les intérêts divergent et que la coordination des actions n'est plus indispensable, le retour des rivalités entre communes et provinces. Cela est d'autant plus vrai, que les Pays-Bas sont un pays à forte tradition de libertés municipales.

D'une rue d'Amsterdam au port de Rotterdam, chaque échelle étudiée sera l'occasion d'analyser une réponse à la portée globale et des modes de gouvernance souvent très singuliers. Nous essaierons d'entrevoir ces nombreux points, d'en approfondir les enjeux et leurs modalités d'application et la manière dont ces différentes volontés politiques, étatiques, métropolitaines, régionales, municipales et citoyennes s'articulent, font pression ou entrent en conflit les unes avec les autres. L'échange des points de vue et des pratiques avec les acteurs locaux apparaissant évidemment comme un des atouts principaux d'un déplacement sur le terrain.



AMSTERDAM



1ère ville des Pays Bas en nombre d'habitants, Amsterdam n'est cependant pas la capitale institutionnelle et formelle du pays. En effet les institutions et le siège du gouvernement sont à La Haye.

Village de pêcheur au XIIème siècle , Amsterdam connaît une croissance et un développement rapide au Moyen-Age notamment grâce à l'aménagement de canaux en "toile d'araignées" à travers la ville. Sa proximité avec la mer favorise la croissance rapide de son port, qui dès le XVII eme siècle s'impose sur la scène mondiale.

En 1876, la création du canal de la mer du Nord vient faciliter les liaisons entre la ville et les autres grands ports européens et mondiaux . L'industrialisation rapide et l'ouverture de la ville à de nouveaux partenaires commerciaux induit aussi une grande croissance démographique. La ville se peuple et se modernise. Cette période marque le début d'un "deuxième âge d'or". Amsterdam ne souffre pas autant des bombardements allemands pendant la guerre que sa voisine Rotterdam. En 1945 un plan de construction de nouveaux quartiers plus confortables et modernes est mis en place. Le modèle des villes-jardins, innovation urbanistique majeure, est réalisé pour la première fois : ce sont de grands espaces ouverts comportant de nombreux jardins publics, eux mêmes situés au milieu de grands ensembles. Amsterdam se voit aussi dotée de nouvelles infrastructures routières et de grands bâtiments commerciaux. Pendant les 30 glorieuses, Amsterdam acquiert de manière informelle mais unanime le statut de capitale économique nationale.

Aujourd'hui, Amsterdam a su se démarquer de ses deux consoeurs dans biens d'autres domaines, qui lui ont aussi donné une visibilité européenne. Ville universitaire majeure du pays, elle accueille aussi des musées de renommée internationale, un centre historique et touristique populaire et constitue depuis peu une plate-forme financière. la ville incarne pour beaucoup et à juste titre un dynamisme et un esprit d'innovation uniques.

ROTTERDAM

Lieu de naissance du philosophe humaniste Erasme, mais aussi d'architectes et designers célèbres, la ville de Rotterdam est considérée par de nombreux Néerlandais comme le cœur du dynamisme (innovateur?) des Pays Bas. Cette effervescence à la fois artistique, intellectuelle et commerciale est le résultat de l'histoire complexe de la ville et de son insertion précoce dans la mondialisation.

C'est à la fin du XIXe siècle, au plus fort de la domination coloniale européenne que le port de Rotterdam s'impose comme un passage obligé pour les navires de commerce. La course aux épices et les autres échanges avec les Indes Néerlandaises et le Suriname font la fortune des commerçants de Rotterdam. Le développement de la ville est donc intrinsèquement lié à ses interactions avec le reste du monde. Entre 1966 et 1972, la construction du canal de Nieuwe Waterweg permet au port d'être directement relié à la ville, rendant indissociable l'activité portuaire du développement urbain. Ces grands travaux reflètent les politiques urbaines de l'après guerre, indispensables au vu des dégâts considérables causés par les bombardements allemands. Dans les années 1950-1960, des milliers de travailleurs immigrés s'installent à Rotterdam pour participer à l'effort de reconstruction. Cette vague d'immigration a eu une influence majeure sur la ville : Rotterdam est aujourd'hui considérée comme l'une des villes plus multiculturelles d'Europe.

La reconstruction complète de la ville et l'intégration plutôt réussie des migrants est une grande fierté des Rotterdamois. En effet, la diversité architecturale qui en est le fruit a fait de la ville une exception aux Pays Bas. Les "maisons cubes" construites par Piet Blom sont célèbres dans le monde entier, et ses tours de bureaux modernes (notamment le siège social d'Unilever) rompent avec l'architecture plus classiques des autres villes néerlandaises. Ainsi Rotterdam se veut-elle être la façade moderne des Pays Bas : une mégalopole intégrée et à la pointe de l'innovation.

Le bourgmestre actuel en fonction depuis 2009, Ahmed Aboutaleb, semble incarner à merveille l'esprit de la ville. Immigré à 15 ans aux Pays Bas, il a su se hisser à des fonctions ministérielles élevées avant de prendre les rênes de la municipalité de Rotterdam. Membre du parti travailliste et premier maire musulman d'une grande ville nord-ouest européenne, il jouit d'une popularité incroyable dans sa ville et aux Pays Bas en général.



Pont Erasme

LUNDI - ROTTERDAM

La société néerlandaise s'est en partie construite autour des contraintes naturelles que lui a imposées son territoire. De la nécessaire extension des terres - la poldérisation - à la protection de ces dernières contre les inondations, l'histoire de l'aménagement aux Pays Bas est concomitante de la naissance d'une culture du consensus. A ce titre, le rapport à l'eau fournit des exemples intéressants : que l'on évoque la réalisation du Plan Delta, le réseau de barrages contre la montée de la mer du Nord, ou les programmes Ruimte voor de rivier ("Faire place à la rivière") qui ont pour but d'élargir le lit des cours d'eau à l'intérieur du pays, il semble que la prise de décision a fait l'objet d'un accord dépassant les clivages politiques et sociaux. Est-ce véritablement le cas ? Quel rôle les rapports qu'entretiennent les néerlandais avec leur territoire joue-t-il dans cette dynamique démocratique ?



Aux Pays-Bas, l'aménagement du territoire constitue un héritage historique. Cette relation s'est progressivement établie autour de problématiques liées à la gestion de l'eau, des canaux artificiels à la mer du Nord en passant par l'imposant delta du Rhin. De l'appréhension de ces risques à leur appropriation, **Hein Klemann** reviendra pour vous sur le lien particulier entre les néerlandais et leur territoire, depuis le 17e siècle jusqu'à nos jours.

Créé lors de l'arrivée au pouvoir de l'actuel Premier Ministre Mark Rutte en 2010, le ministère de l'Infrastructure et de l'Aménagement (ministerie van Infrastructuur en Milieu) est né de la fusion du ministère des Transports, des Travaux Publics et de la gestion de l'eau avec le ministère du Logement, de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement. Véritable superstructure gouvernementale de l'aménagement des Pays-Bas avec un budget de 10 milliards d'euros en 2013 (5e budget gouvernemental, devant le ministère de la Justice), il assure une mission transversale de formulation des politiques étatiques, la mise en oeuvre de celles-ci et l'inspection des structures existantes. La compétence de gestion du logement est toutefois partagée avec le ministère de l'Intérieur. Le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement, dirigé par la libérale Mélanie Schultz van Haegen qui inclut de façon croissante la participation des citoyens dans ses projets, qu'elle regroupe sous le terme de "do-ocracy" (démocratie de l'action) : la coopération est ici de mise et le ministère propose de s'impliquer par l'abolition des barrières législatives qui pourraient entraver la réalisation de projets citoyens.



A la suite des inondations provoquées par la mer du Nord en 1953, la défense contre l'eau est devenue l'une des priorités de l'aménagement néerlandais. En combinant volonté politique, économique et innovation technologique, les Pays-Bas ont établi en un demi-siècle le plus imposant réseau de barrages aux mondes, le Plan Delta. **Joost Schrijnen** vous présentera lors d'une visite en bus les infrastructures les plus récentes de ce dispositif qui témoigne autant d'un besoin de protection contre la mer que d'une volonté d'adaptation à long terme.

MUSÉE MARITIME

Fondé en 1873 par le prince Henri d'Orange-Nassau, celui-ci y fait exposer les maquettes de navires du Club Nautique Royal des Pays-Bas. Après avoir appartenu à la municipalité pendant deux siècles, le musée devient indépendant en 2006. Le musée présente une collection de plus d'un million d'objets et de maquettes, uniques au monde. Le musée maritime de Rotterdam est donc à la taille de son port : l'un des plus grands au monde.



LE PLAN DELTA

Le plan Delta, réponse aux inondations de 1953. En 1953, les Pays-Bas connurent une inondation spectaculaire provoquée par des vents d'une violente dépression qui causèrent un rehaussement exceptionnel du niveau de la mer le long des côtes néerlandaises. Les conséquences furent désastreuses : plus de 1800 morts et 160 000 hectares de terres inondées, de nombreuses bêtes noyées, et d'innombrables constructions détruites. Le ministre des Transports et de la Gestion des Eaux crée alors, le 18 février 1953, une commission composée principalement d'ingénieurs, la Commission Delta. Ensemble, ils publient un avis répondant à deux objectifs : l'évacuation de l'eau entrée dans les terres et l'établissement d'un plan de protection contre la salinisation des terres. Ils recommandent de fermer tous les bras de mer, à l'exception de l'Escaut occi-

dental et du Nieuwe Waterweg, par la construction de solides barrages, souvent moins coûteux que la rénovation des installations existantes. Cet avis conduit à l'adoption d'un plan, le fameux Plan Delta, en novembre 1957. Le plus grand système de défense contre les eaux au Monde. Le Plan Delta, dirigé par Joahn van Veen, est aujourd'hui le plus grand système de défense contre les eaux au monde. A cheval sur les provinces de Zélande et de Hollande Méridionale, il se constitue d'un réseau de 14 barrages et digues d'une longueur totale de 25km. Entamé en 1950, il a été achevé dans sa première phase en 1986, dans sa seconde phase en 1997, puis dans un troisième temps avec le rehaussement des digues terminés en 2010. Il est considéré par l'American Society of Civil Engineers comme l'une des sept merveilles du monde moderne. Les polémiques, face aux enjeux actuels. Lors de la création, le plan Delta a

soulevé à l'échelle locale des mouvements contestataires, mécontents du type de barrages utilisés. Les associations environnementales se sont opposées à la construction d'un barrage non-amovible dans l'Escaut oriental. Dans l'Ijssel, les habitants avançaient le problème de destruction des réserves d'eau douce que contient la rivière de la Meuse, et la destruction de la biodiversité.

Aujourd'hui, le débat subsiste autour des fondements du plan Delta. Avec les prévisions incontestables du GIEC sur la montée des eaux liées au réchauffement climatique, et le fait que le niveau des terres néerlandaises baissent, les digues vont sans doute devoir être renforcées et rehaussées, créant davantage d'enfoncement du terrain. L'abandon de terres à la mer (dépoldérisation) et le déplacement progressif des villes apparaît aujourd'hui pour certains comme une solution plus viable à long terme.

MARDI - ROTTERDAM

Si les Pays-Bas ont d'abord subi la menace que représentait l'eau pour leur territoire, ils ont progressivement su intégrer l'ensemble des opportunités économiques qu'elle pouvait leur offrir. La tradition commerçante néerlandaise découle de cette observation : dès le XVII^e siècle, la Compagnie des Indes orientales avait pris le contrôle de nombreux comptoirs dans les colonies néerlandaises, tout en contribuant au développement des ports du territoire métropolitain. En raison de leur difficile accessibilité par la mer du Nord, la ville de Rotterdam et son port sont longtemps restés dans l'ombre d'Amsterdam et à l'écart de l'essor commerçant néerlandais. Ce n'est qu'au début du XX^e siècle, grâce à l'extension vers l'embouchure du delta du Rhin à l'ouest, que le port de Rotterdam a pu occuper une position majeure dans la croissance des échanges internationaux aux Pays-Bas. Aujourd'hui, le port de Rotterdam symbolise l'intégration réussie des néerlandais dans la mondialisation et leur compétitivité sur la scène économique mondiale. La poursuite de son agrandissement fait cependant face depuis plusieurs années à une opposition toujours plus présente. Les questions de transition énergétique, de protection de l'environnement et de durabilité des emplois font partie des arguments au centre du débat sur l'avenir du port de Rotterdam.



Le mardi matin sera consacré à la découverte des installations qui composent le port de Rotterdam. La visite de sa dernière extension, la mégastructure Maasvlakte 2, vous permettra de traverser l'ensemble du port dont la présentation sera assurée par **Isabelle Vries**. La mer est une menace mais elle n'en reste pas moins une opportunité dont les Néerlandais ont tiré des ressources financières considérables, au Siècle d'or néerlandais d'abord jusqu'au port de Rotterdam aujourd'hui.

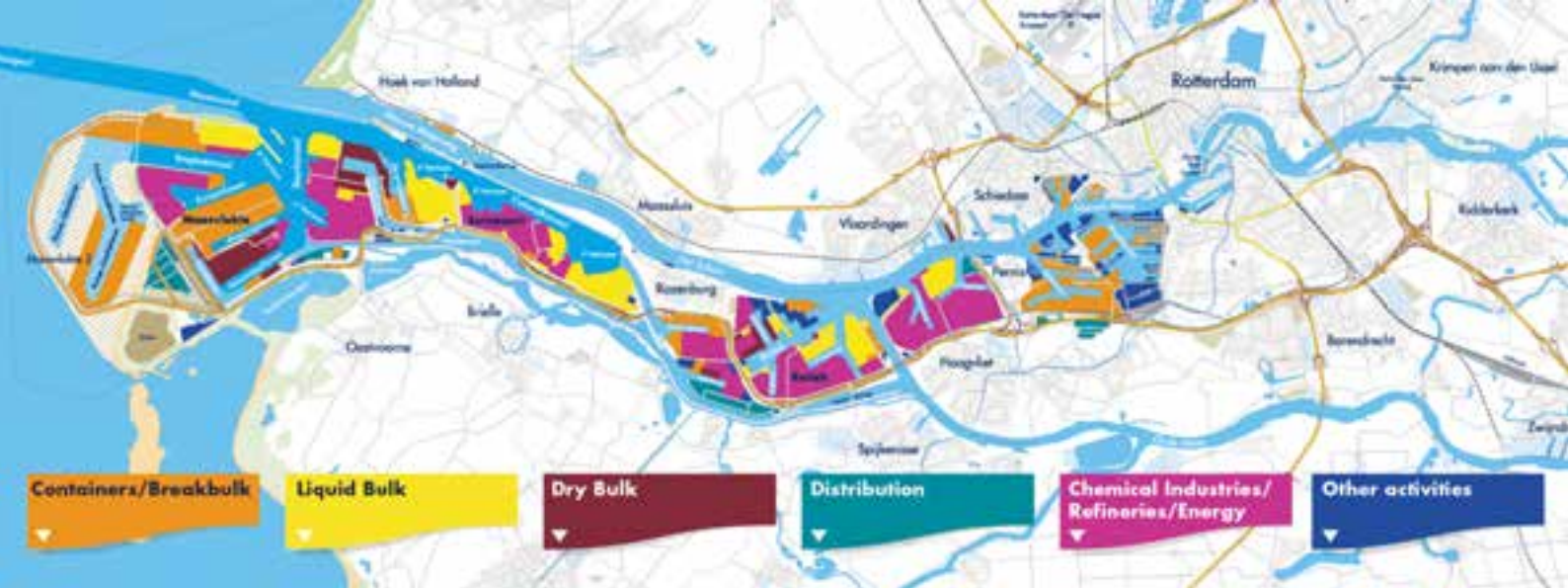
Le **campus RDM** est un centre "d'expertise" où sont regroupés à la fois des groupes de recherches privés et publics, et des centres de formations scientifiques. Le campus, rattaché à l'Université de Rotterdam, a été construit dans le but de favoriser la recherche et l'innovation technologique et technique spécifique au besoin du port. Ce cluster rassemble quatre secteurs de recherche: "Maritime & Smart Port Industry", "Logistics & Future Mobility", "Energy & Process Technology" and "Sustainable Construction & Area Development". Le campus RDM est considéré depuis sa construction en 2009 comme un des éléments moteur pour la compétitivité et l'innovation du port.



La rencontre des intérêts qui sont entrés en jeu dans la construction de Maasvlakte 2 retrace la variété des problématiques auxquelles l'extension du port de Rotterdam a pu être confrontée. Afin d'évoquer la complexité de ce processus, mais aussi dans le but d'interroger les acteurs locaux sur les enjeux futurs du port, Isabelle Vries, Rene van der Plas, Martin Aarts et Ellen Verkoelen échangeront avec vous lors d'une table ronde présentée et modérée par Dirk Koppenol.



Martin Aarts est aujourd'hui responsable de l'aménagement urbain pour la ville de Rotterdam. Il occupe depuis 2 ans la fonction de conseiller supérieur dans ce département. Après avoir été diplômé de l'école d'architecture rattachée à l'université de Delft, il s'est immédiatement dirigé vers le secteur public pour travailler au sein de la municipalité de Rotterdam. Sa connaissance des enjeux et des débats liés à l'aménagement de la ville est donc très complète. Il portera "l'écharpe communale" pendant la table ronde qui s'intéressera à l'extension récente du port de Rotterdam.



René van der Plas est le vice-président et le directeur responsable de l'organisation du projet Maasvlakte 2 au Port de Rotterdam depuis 2012. Il débute sa carrière en 1990 en tant qu'ingénieur de projet puis responsable de projet pour l'entreprise ECT (Europe Container Terminals), et ce jusqu'en 1997. De 1997 à 2005, il est associé de l'entreprise de consultants Twynstra Gudde, une des plus grandes des Pays-Bas dans de nombreux domaines. De 2005 à 2012, il est le directeur du Développement et de la Construction du port de Rotterdam, avant de devenir responsable de la mise en place du projet Maasvlakte 2.

Dirk Koppelaar est un jeune docteur de l'université d'Erasmus à Rotterdam. Sa thèse présentée en 2013, portait sur le processus de décision ayant précédé l'extension du port de Rotterdam avec le méga-projet de Maasvlakte 2. Depuis septembre 2015, il travaille à l'Institut de recherche Smartport en tant que conseiller politique. Cet institut affilié à l'université d'Erasmus, à l'université technologique de Delft, au port et à la ville de Rotterdam a pour objectif de créer un pôle d'expertise et de conseil en stratégie de développement pour le secteur portuaire.



Ellen Verkoelen est vice-présidente du parti CDA (parti chrétien-démocrate) dans la province méridionale des Pays-Bas. Elle est également membre du conseil provincial néerlandais et est membre du Comité d'Etat à l'environnement et au développement durable. Elle se bat pour une politique durable et éco-responsable, principalement concernant la politique énergétique. Lors de la construction de l'extension Maasvlakte 2, elle était directrice d'une ONG environnementale. Elle représentera donc les mouvements citoyens lors de la table ronde du mardi 5 avril qui rassemble les différents acteurs du port.



MERCREDI - AMSTERDAM

La troisième journée du voyage fera la transition entre le volet historique et économique vu à Rotterdam et les aspects sociaux et innovants qui seront étudiés à Amsterdam. Dans la continuité de la visite du port de Rotterdam, vous pourrez notamment analyser la gouvernance de l'autre moitié du couple autour duquel se structure la compétitivité néerlandaise : l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol. La journée du mercredi constituera également une ouverture aux enjeux sociaux qui seront au coeur du programme de jeudi, à travers une approche centrée sur la participation citoyenne en milieu urbain. Vous aurez par ailleurs la possibilité de mettre en perspective vos observations sur la première partie de la mission d'études grâce à une analyse comparative des mécanismes de prise de décision en France et aux Pays-Bas. Enfin, une journée de transition ne pouvant pas être complète sans avoir la possibilité de découvrir le terrain d'études pas soi-même, le programme de ce premier après-midi à Amsterdam vous sera laissé libre.



Tous deux membres fondateurs de l'Union européenne, la France et les Pays-Bas entretiennent des relations étroites, tant sur les plans politiques qu'économiques, culturels et scientifiques. C'est à l'Institut français d'Amsterdam, lieu symbolique de la collaboration franco-néerlandaise, que **Laurent Alberti** caractérisera en détails la nature des liens entre les deux pays mais aussi les éléments qui distinguent leurs modes de gouvernance respectifs.



Aux Pays-Bas, le développement du logement social n'a pas été le résultat de la seule action du secteur public, mais aussi le fruit d'une mobilisation populaire née dans les années 1960/70. Dans la continuité de ce mouvement, l'Etat a depuis cherché à intégrer les habitants dans le processus de décision, plus particulièrement dans les quartiers défavorisés. **Evelyne Baillergeau** vous présentera ses recherches sur les modes de participation qui ont découlé de ce processus.



Quatrième aéroport européen pour le trafic de passagers et troisième pour le trafic de fret, régulièrement classé parmi les dix meilleurs aéroports mondiaux, Amsterdam-Schiphol constitue avec le port de Rotterdam un hub européen majeur. Bien qu'il ait longtemps bénéficié d'une image positive dans le pays, l'aéroport est aujourd'hui largement critiqué pour son incapacité à concilier croissance économique et durabilité écologique, remettant en cause son mode de gouvernance. **Mathis Güller** analysera avec vous ce sujet crucial pour la compétitivité néerlandaise.



APRÈS-MIDI LIBRE AMSTERDAM

JEUDI - AMSTERDAM

Avec ses 810 000 habitants, Amsterdam n'est que la 22e ville la plus peuplée d'Europe. Or, si ce n'est pas sa démographie qui lui permet d'occuper les premiers rôles à l'échelle du continent, il convient de s'accorder sur le fait que la capitale néerlandaise jouit toujours d'un rayonnement considérable en Europe. Comment expliquer ce constat ? Au delà de son attrait touristique, Amsterdam se démarque par la capacité d'innovation qu'elle soutient depuis de nombreuses années. Une politique engagée par la ville qui porte aujourd'hui ses fruits : en 2015, la capitale néerlandaise se classait à la septième place des villes les plus innovantes au monde (Innovation Cities Index). Si cette réputation se traduit essentiellement par d'importantes retombées économiques, elle trouve pourtant son origine dans des problématiques sociales. L'immigration massive qu'a connu le pays lors de la décolonisation a impacté en premier lieu la ville d'Amsterdam, renforçant notamment le problème du manque de logement auquel elle faisait face à l'époque. La ville réagit dans les années 1980 avec une politique inédite : droit de vote puis d'éligibilité accordé aux étrangers, consensus politique autour d'une "responsabilité nationale" à l'accueil des immigrants du Suriname, etc. Cette volonté d'intégration a par ailleurs permis le développement d'un mouvement toujours actif de participation de la population à l'aménagement de l'espace urbain. Le "bottom-up planning" et le mouvement "smart city" sont probablement les deux concepts qui caractérisent le mieux la politique urbaine d'Amsterdam aujourd'hui, et sont ceux qui animeront le programme de ce jeudi.

Si son poids démographique ne lui permet pas de rivaliser avec les grandes métropoles mondiales, Amsterdam se différencie par une politique d'aménagement innovante et durable. Elle est donc logiquement à l'avant garde du mouvement des villes intelligentes, qui prône l'intégration des nouvelles technologies de communication à la planification urbaine. Dans le même esprit, la méthode "open planning" propose aux citoyens de participer activement à la conception de leur ville. **Zef Hemel** présentera ces nouveaux moyens démocratiques d'aménagement du territoire à travers ses dernières réalisations pour la ville d'Amsterdam.



Autrefois considérée comme la "pire ville des Pays-Bas", Bijlmermeer a connu au cours des quinze dernières années une transformation étonnante qui s'est appuyée sur la capacité d'action de sa population ethniquement diverse. **Patrick van Beveren** développera lors de sa conférence le processus qui a permis cette revitalisation et les mécanismes qui ont encouragé les habitants à y participer.

1- IJBURG

La ville d'Amsterdam a commencé la construction du quartier de Ijburg en 1996 . L'idée de départ étant d'aménager, sur un espace à priori non batissable un quartier fonctionnellement et socialement diversifié. Au total, quatre îles artificielles ont été créés. Cette ville-archipel comprend 18.000 logements pour 45.000 habitants mais aussi des écoles, des bureaux, des espaces de loisirs et de sport, des commerces et meme un cimetière. Si, à en croire les habitants, une réelle communauté s'est créée à Ijburg permettant l'émergence de nouveaux projets et dynamiques malgré la diversité des habitants, les controverses autour de l'extension de l'archipel est toujours d'actualité. En effet, malgré l'enthousiasme des aménageurs et des architectes, les associations environnementales dénoncent les effets négatifs de ces travaux colossaux, notamment l'appauvrissement de la vie aquatique.



Nels van Malsen est guide officielle de la municipalité d'Ijburg. Dès l'ouverture du quartier d'Ijburg, Nels s'est installée sur l'une des îles artificielles. Elle devient rapidement en charge du Visitor Center d'Ijburg (de 2001 à 2007). Très impliquée dans l'organisation d'événements culturels et artistiques sur l'archipel, elle travaille aussi en étroite collaboration avec le Project Management Office d'Ijburg.

2- ZO!CITY

Ce projet impulsé par un groupe de citoyens a pour objectif de transformer et revitaliser le quartier de Amstel 3 au sud-est du centre d'Amsterdam. En quelques années, ce quartier était devenu un centre d'affaire rassemblant uniquement des bureaux et se vidant au fil des migrations pendulaires. L'objectif de cette initiative est de créer, en rassemblant des "project developers", des institutions locales, des résidents et des employés, un "monofonctional working district ". Ensemble ils agissent sur un pied d'égalité pour co-crée, discuter et exécuter la transformation du quartier en un espace fonctionnellement diversifié.



Saskia Beer est une jeune entrepreneure basée à Amsterdam et spécialisée dans les questions de transformation urbaine. Après avoir suivi des études d'architecture, et après quelques années de travail au Japon et aux Pays-Bas dans des cabinets réputés, elle décide finalement de se consacrer à des projets plus locaux pour rendre la ville plus attractive, inclusive et durable. Elle est la fondatrice de TransformCity et ZO!City. En tant que pionnière de la transformation urbaine, elle donne régulièrement des conférences à des étudiants et des professionnels. Elle a été conférencière à l'université de Delft, à celle d'Amsterdam et pour l'IHEDATE.

3- JAN EEF



Jeroen Jonkers est un entrepreneur social, co-fondateur du projet Ik Geef om de Jan Eef ("I Care About the Jan Evertsenstraat"), une initiative bottom-up qui vise à dynamiser une rue et créer un environnement attractif pour l'habiter et la visiter, et ce après une agression tragique qui lui a donné une mauvaise réputation. Jeroen et ses voisins se sont organisés pour transformer cette rue. Après cinq ans, de nombreux programmes et le lancement de trois entreprises de quartier, ce collectif est considéré comme ayant un franc succès. En dirigeant cette initiative, en lien avec le gouvernement et les institutions locales, Jeroen a participé à la création de cette interface sociale durable.

VENDREDI - AMSTERDAM

Aux Pays-Bas, la tradition agricole s'est inscrite de façon unique dans l'aménagement du territoire. Parce que la terre cultivable était rare, les agriculteurs néerlandais ont eux-mêmes créé leurs champs et leurs systèmes d'irrigation, avec pour seul objectif la maximisation de la rentabilité. Conséquence de cet héritage, Les Pays-Bas disposent aujourd'hui d'un des secteurs agricoles les plus intensifs et "industrialisés" au monde, soutenu par les pouvoirs publics au niveau étatique et organisés plus spécifiquement au niveau régional. Il s'est développé autour d'un système de coopératives agricoles particulièrement poussé et d'une recherche scientifique performante. Si les Pays-Bas sont connus pour leur leadership dans le commerce agricole mondial (68% de parts de marché), ils sont également en bonne place dans le commerce de fruits et légumes et de produits laitiers. L'organisation de son secteur primaire a permis aux Pays-Bas de dépasser la France et d'occuper aujourd'hui la place de premier exportateur européen et deuxième exportateur mondial. Toutefois, l'agriculture intensive commence à montrer ses limites : sous l'impulsion de mouvements sociaux portés sur les thématiques environnementales, la formulation d'une nouvelle politique agricole se fait pressante mais paraît difficile à obtenir, d'autant plus que les coopératives agricoles ont territorialisé les débats sur le sujet. Cette dernière journée vous permettra donc d'étudier les origines et l'organisation du système agricole néerlandais, mais aussi d'en questionner la viabilité à moyen et long terme.



Pays mondialement réputé pour le commerce de la fleur, les Pays-Bas ont réuni autour de la région d'Amsterdam les principaux lieux d'échanges et de stockage des marchandises horticoles. Le marché d'Aalsmeer, qui héberge également la plus importante bourse internationale de fleurs, sera pour vous l'occasion d'observer au plus près l'organisation économique du secteur agricole néerlandais, et constituera une introduction pratique au rôle et à l'influence de l'agriculture dans l'aménagement des Pays-Bas.





Dans la continuité de la visite du marché au fleur d'Aalsmeer, la deuxième partie de la matinée sera consacrée au rôle du secteur agricole dans l'aménagement néerlandais. 2e puissance exportatrice agricole mondiale, les Pays-Bas ont transformé leur territoire en un paysage agricole industriel unique qui marque durablement l'environnement. **Kaj Locher** développera l'ensemble des questions que soulèvent le sujet, de la formulation des politiques d'aménagement agricole à leurs conséquences sur le territoire néerlandais.

Mise en commun des travaux

Après les activités proposées le jeudi après-midi, un temps d'échange sera organisé afin que chaque groupe puisse partager les enseignements qu'il aura tiré de sa visite. L'occasion de revenir sur les différents modes de participation démocratique à l'aménagement local et de s'interroger sur leur pertinence et leur efficacité.

Pour clore cette mission d'études, la dernière conférence vous permettra de discuter de toutes les observations que nous aurons faites durant cette semaine. Pas de thème imposé, mais un débat ouvert au cours duquel le chercheur **Willem Salet** partagera avec vous son point de vue, dans le but de porter un nouveau regard sur les problématiques qu'auront soulevées votre expérience des différentes activités et conférences du programme.



ARCAM : AMSTERDAM CENTRE OF ARCHITECTURE

Le centre pour l'Architecture d'amsterdam a été construit en 1986 dans l'optique de faire connaître au grand public les nouveaux projets d'urbanisme et d'architecture dans la ville d'Amsterdam. Le centre est ouvert au public, mais abrite aussi un cabinet de jeunes architectes néerlandais. La promotion des nouveaux projets architecturaux, par des expositions temporaires, permet de mettre en place un espace de dialogue entre habitants et architectes.



BIBLIOGRAPHIE

- Aalbers, M.B. & van Beckhoven, E. (2010), "The integrated approach in neighbourhood renewal: More than just a philosophy?", *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, Volume 101/4, p. 449-461
- Agriculteurs du monde (n.d.), "Les Pays-Bas - Une agriculture très "industrialisée" à haute productivité", *Agriculteurs et agriculture du monde*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1SI98cZ>
- Aillaud, V. (2010), "Les grandes métropoles, les coopérations métropolitaines et le développement économique territorial", *Dossier pour la CCI Paris Ile-de-France*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1Pv8chz>
- Argento, D. & Van Helden, G. (2010), "La réforme du secteur de l'eau en Italie et aux Pays-Bas un changement ambitieux à l'issue incertaine fait place à un changement modéré axé sur le consensus", *Revue internationale des sciences administratives*, Volume 76 : n°4, p. 827-846
- Bacqué, M-H, Rey, H. & Sintomer, Y. (2005), *Gestion de proximité et démocratie participative*, Paris : La Découverte "Recherches", 316 p
- Bertossi, C & Duyvendak, J.W. (2009), "Modèles d'intégration et intégration des modèles ? Une étude comparative entre la France et les Pays-Bas", *Migrations-Société*, Volume 21 n°122
- Boer, C.L. & Bressers, J.T.A. (2013), "Le cadre institutionnel d'une nouvelle ruralité aux Pays Bas : organiser la multifonctionnalité des espaces". In: Corinne Larrue (Ed.), *Le régime institutionnel d'une nouvelle ruralité: analyses à partir des cas de la France, des Pays-Bas et de la Suisse*. Paris : ANR, p. 77-94
- Bony, J. (2007), "Le consensus aux Pays-Bas autonomie individuelle et coopération", *Revue française de gestion*, vol.33: n°170, p. 45-58
- Bovens, M. & Wille Anchrit, "Déchiffrer la baisse de confiance aux Pays-Bas : Dix explications à la baisse de la confiance politique aux Pays-Bas", *Revue Internationale des Sciences Administratives* 2/2008 (Vol. 74) , p. 301-325
- Bresson, S. & Tummers, L. (2014), "L'habitat participatif en Europe", *Métropoles* [en ligne], url : <http://bit.ly/1UgV1Jm>
- Cohen, B. (2014), "The 10 Smartest Cities in Europe", *Co.Exist*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1m2OCeU>
- Daniel, F-J (2010), "La «gestionnarisation» des politiques de protection de la nature aux Pays-Bas", *Politix* (Paris), vol.23: n°91, p. 159-177
- Daniel, F-J. (2011), "Environnement et contre-mobilisation agricole aux Pays-Bas", *Etudes rurales*, p. 203-216
- De Vries, J. (2014), "The Netherlands and the Polder Model: Questioning the Polder Model Concept", *BMGN - Low Countries Historical Review*, Volume 128-1, p. 99-111
- Devienne, S. (2001), "Pays-Bas : Une politique agricole interventionniste visant à réduire les inégalités régionales", *Politiques foncières et réformes agraires*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1UgLuli>
- Driessen, P.P.J. & Glasbergen, P. (1996), "Innovative decision-making on infrastructure and environment", *European Spatial Research and Policy*, Volume 2, p. 5-22
- Duriez, F. (2009), "Les Pays-Bas : Dynamisme et modernité", *Rungis Actualités*, [en ligne] : url : <http://bit.ly/1P-v5UyY>

- Ersanilli, E. (2007), *Focus Migration Netherlands*, [en ligne], url : <http://bit.ly/22KBXV9>
- Frijhoff, W. (2015), "Les Pays-Bas entre le "drame multiculturel" et l'identité multicolore", *Le Débat*, 4/2015, p. 65-80
- Gini (2013), "Growing Inequalities and their impact in the Netherlands", *Country Report for the Netherlands*
- Gueben-Venière, S., Goeldner-Gianella, L. & Decroix, G. (2010), "Pays-Bas. Quel avenir pour les polders ?", *La Documentation française*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1LMndkp>
- Houard, N. (2012), "Politique de la ville - Perspectives françaises et ouvertures internationales", *La Documentation française*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1UQneFq>
- Imago Mundi (n.d.), "Le commerce des Hollandais", *Le commerce à l'époque moderne*, [en ligne], url : <http://bit.ly/22zRzOM>
- Innovation Cities (2015), *City innovation economy classifications and rankings*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1Th1Oi4>
- Joannin, P. (2010), "L'Union européenne face aux défis de l'extrémisme identitaire", *Questions et Entretiens d'Europe*, [en ligne], url : <http://bit.ly/21KvwyX>
- Kirszbaum, T. (2012), "La politique de la ville ici et ailleurs : la tentation d'en finir avec une question interminable. Politique de la ville. Perspectives françaises et ouvertures internationales", *La Documentation française*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1ob94lr>
- Kołodziejski, M. (2015), "Situation économique, sociale et territoriale des Pays-Bas", Direction générale des politiques internes au Parlement européen, [en ligne], url : <http://bit.ly/1ob7Oij>
- Krattinger, Y. & Gourault, J. (2009), *Rapport d'étape sur la réorganisation territoriale*, déposé au Sénat le 11 mars 2009.
- Kruitenbrouwer, M. & Sente, C. (2014), *Démocratie participative : l'expérience d'Amsterdam West*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1PvaLjT>
- Laferrère, A. (2012), "La montée de l'Extrême-droite en Europe : une fatalité ?", **Europe - Dossier spécial**, [en ligne], url : <http://bit.ly/1ZA6RgZ>
- Malgorn, B. (2013), "Dix ans de Programme national de rénovation urbaine : Bilan et perspectives", *Rapport de la mission d'évaluation confiée au Conseil d'Orientation de l'Onzus*, remis au ministre délégué à la Ville le 4 mars 2013
- Marcou, G. (2007), "Les compétences des collectivités locales en Europe", *Comité européen sur la démocratie locale et régionale (CDLR)*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1UgRE55>
- Masboungi, A. (2007), *Breda : faire la ville durable*, Paris : Le Moniteur, 49 p
- Masboungi, A. (2016), "Le génie d'Amsterdam : opportunité, agilité, inventivité", *mission d'études organisée pour Atelier Projet Urbain*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1UQopov>

Michel, A. (2006), "Citizen participation and democracy in Netherlands", *Democratization*, vol.13 : n°2, p. 323-339

Ministry for the Infrastructure and the Environment (2011), *Summary National Policy Strategy for Infrastructure and Spatial Planning: Making the Netherlands competitive, accessible, liveable and safe*

MLIT Japan (n.d.), "An overview of spatial policy in the Netherlands", *MLIT Website*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1q5QJrs>

Molas, M. (2013), "Amsterdam Smart City, le laboratoires des villes intelligentes", *News, territoires & projets*, [en ligne], url : <http://bit.ly/21KuWkJ>

Moussé, J. (2010), "Les collectivités territoriales des Pays-Bas", *Université de Reims Champagne-Ardenne*, [en ligne], url : <http://bit.ly/22zUbMo>

Musterd, S. & Ostendor, W. (2008), "Integrated urban renewal in The Netherlands: a critical appraisal", *Urban Research and Practice*, Volume 1, p. 78-92

OCDE (2007), "Examens territoriaux de l'OCDE : Randstad Holland, Pays-Bas", *Synthèses*.

Raadschelders, C.N. & van der Meer Frits, M. (2014), "Les élites administratives aux Pays-Bas de 1980 à 2011 : Rendre visible l'invisible", *Revue Internationale des Sciences Administratives* 4/2014 (Vol. 80) , p. 767-788

Rubenstein, G. (2013), *Webblog: Georgia Rubenstein - Thursday March 14, 2013 Rotterdam + RDM, Deltacities blog*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1XSz7Ku>

Sevenum (2014), "Polder and wiser", *The Economist*, 23 août 2014, [en ligne], url : <http://econ.st/1ty3KWN>

Short, R. (2013), *Amsterdam: a history of the world's most liberal city*, London: Little Brown, 357 p

Smart Circle (2016), *The Smart City event*, du 7 au 10 juin 2016, [en ligne], url : <http://bit.ly/1GFSIc3>

Souami, T. (2011), "Ecoquartiers et urbanisme durable", *Problèmes politiques et sociaux* n°981, p. 5-111

Terrin, J-J. & Marie, J-B. (2014), "Rotterdam, un modèle d'adaptation au climat", *Villes inondables (Cities and Flooding)*, *Prevention, Adapatation, Resilience*, Marseille : Editions Parenthèses, 288 p

Van Twist, M.J.W. & Kort, M-B. (2005), "Coopération horizontale et gouvernance locale aux Pays-Bas", *Annuaire des collectivités locales*, p. 171-190

van Zoest, A. (1987), *L'immigration aux Pays-Bas*, [en ligne], url : <http://bit.ly/1RkpYtF>

Ville d'Amsterdam (2016), *Amsterdam smart city website*, [en ligne], url : <http://amsterdamsmartcity.com/>