

SÉMINAIRE - VOIR LA VILLE - S87
Mémoire de Master 1

Rotterdam
Image de ville moderne

Par
Fanny PAPEIL

Dirigé par
Clara SANDRINI

Relecture effectuée par
Mohammed Zendjebil

Année 2018

ROTTERDAM

IMAGE DE VILLE MODERNE

Remerciements

En premier lieu, je tiens à remercier ma directrice de mémoire Clara Sandrini, ainsi que le relecteur Mohammed Zendjebil et le représentant du séminaire Noel Jouenne, qui ont su me guider et m'orienter dans cette recherche. Je remercie aussi l'ensemble de l'équipe enseignante du séminaire « Voir la ville ». La pluridisciplinarité des encadrants de ce séminaire est un réel atout et une richesse pour l'écriture d'un mémoire.

Je tiens également à remercier Sophie Rousseau, qui a su m'aider dans cette recherche et répondre à mes questions lors de mon arrivée à l'Université de Eindhoven TU/e pour 6 mois d'études à l'étranger, ainsi que des étudiants de l'université avec qui j'ai pu échanger.

Enfin, pour le soutien qu'ils ont pu m'apporter lors de la rédaction de mon mémoire, je souhaite remercier Raphaël, Charlène, Florian et Pauline.

Sommaire

Préface	09-11
Terrain mental	12-20
Méthodologie	21-23
 I. Les Pays-Bas : une terre d'immigration	 24-38
1. Définition d'un quartier	
2. Définition de mixité sociale et culturelle	
3. L'immigration	
 II. Rotterdam : esprit de ville, ou politique urbaine	 39-55
1. La croissance rapide de la ville moderne : une ville portuaire et innovante	
2. Une ville cosmopolite : entre autochtones et allochtones	
3. Le logement social	
 III. Rotterdam : entre morphologie urbaine et sociale	 56-75
1. Plan d'extension : vers une uniformisation urbaine	
2. Quartiers et unité de voisinage	
3. Le quartier : un territoire de démocratie participative	
 Conclusion	 76-79
Bibliographie	80-83
Annexes	84-95
Table des illustrations	96-97
Table des matières	98-99

Préface

Dans le cadre de mon Erasmus qui s'est déroulé aux Pays-Bas, à l'université TU/e de Eindhoven de février à juillet 2017, j'ai mené une étude sur la ville de Rotterdam. J'ai eu l'opportunité et la chance de voyager un peu partout dans le pays, de visiter un bon nombre de villes et de me familiariser à la vie hollandaise.

J'ai alors choisi de présenter Rotterdam comme ville moderne, avec pour fil conducteur l'étude de la population immigrée et le fonctionnement des quartiers.

Les études contemporaines d'archéologie, fondées sur la génétique, confirment que de grands mouvements migratoires existent depuis la préhistoire, de l'Afrique vers l'Europe par exemple, qu'il se sont poursuivis durant l'antiquité et après la Renaissance avec notamment la conquête de l'Amérique par les États européens. C'est donc depuis des millénaires que la notion d'immigration existe. Elle est aujourd'hui une question essentielle en France comme aux Pays-Bas à toute échelle.

Les villes sont constituées depuis toujours par des quartiers. C'est en effet, une échelle plus petite, plus humaine, qui permet aux villes de « gérer » et organiser la population qui la constitue. Cela implique de nombreux phénomènes qui dictent la répartition justifiée ou non de la population en entité de quartiers, une répartition étant le reflet d'enjeux politiques, économiques, et sociétales. « Concevoir et concrétiser une forme d'urbanisme propre à rassembler toutes les classes dans un espace urbain unificateur parce qu'homogène. Les grands ensembles et les villes nouvelles furent l'incarnation majeure de cette confiance dans la capacité de la ville à faire une société unie. » (Donzelot, 2009)

L'entité de quartier est l'essence même d'une volonté politique, des municipalités, dont on peut se demander si celle-ci est toujours comprise et adhérent par ces usagers, ces habitants, et si ces derniers arrivent à s'affranchir de ces limites administratives. Cette question du rapport entre le quartier administratif et ses habitants reste fondamentale car c'est le cadre de vie qui est offert aux citoyens.

Figure 01 : Image de la problématique



Source : Fanny Papeil

Ce questionnement sur l'entité de quartier demande de clarifier et d'expliquer ce qu'englobe les termes de sectorisation, de quartier et ses limites. Cela remet en cause la ségrégation sociale : la sectorisation des villes, l'individualisme, la mixité sociale, le système de gentrification...mais aussi la distinction géographique des quartiers. L'image de la problématique illustre toute cette complexité du vivre ensemble, des appartenances sociales ainsi que de la fragmentation des villes modernes fondées sous le principe de zonage.

Ceci m'a amené à la problématique suivante : **Comment Rotterdam est-elle devenue une ville moderne ? Comment se définissent ses quartiers ?**

L'objectif étant de savoir si le sentiment d'appartenance et les limites perçues par les habitants d'un quartier sont en corrélation avec les limites administratives. L'intérêt étant de comprendre si les enjeux et stratégies politiques et administratives dictent et imposent les quartiers, la répartition de la population et la manière de vivre. Ou si les habitants s'affranchissent finalement de ce contrôle politique avec un sentiment d'appartenance plus important et très développé qui montre une volonté évidente de vouloir s'approprier les espaces. En particulier dans le cas des immigrés.

Terrain mental

Il me semble juste, pour aborder cette problématique, de définir préalablement les termes de : politique urbaine ; appropriation et participation ; et de morphologie urbaine et sociale. Ces derniers définiront l'étendu du terrain mental de ma recherche.

1. Politique urbaine

J'entends par politique urbaine ce qui concerne le découpage administratif d'une ville ou commune pour ainsi créer ses quartiers. Cela consiste en un ensemble d'actions de par les politiques visant à revaloriser certains quartiers urbains dits « sensibles » et à réduire les inégalités sociales entre territoires. Elle comprend des mesures législatives et réglementaires dans le domaine de l'action sociale et de l'urbanisme, dans un partenariat avec les collectivités territoriales et leurs partenaires (bailleurs sociaux, milieux économiques, associations, etc.) reposant souvent sur une base contractuelle. Elle est caractérisée par une approche globale des problèmes en ne dissociant pas les volets urbain, économique et social.

Un premier ouvrage évoque ce sujet : *Faire une démocratie de quartier ?* de Anne-Lise Humain-Lamoure, maître de conférences en géographie et en aménagement, ainsi que chercheur en géographie urbaine, la politique et le sociale. En effet, dans cet ouvrage, et plus particulièrement dans le chapitre 5, elle aborde le sujet d'une société démocratique qui construit et utilise ses territoires. La façon dont elle les perçoit, les découpe, les structure, pour en comprendre le fonctionnement et les objectifs et les limites de cette société. L'auteure appelle cela : « analyser une démocratie au prisme de ses territoires ». Elle développe son étude en partant de la loi de démocratie de proximité, adoptée en février 2002, en expliquant que celle-ci encourage fortement ou impose, selon les cas, la création de quartiers de démocratie locale. C'est le découpage le plus petit qui existe : celui de la commune. Cela implique, selon l'auteure, une redistribution des pouvoirs au sein du système politique local, et le quartier devient donc un territoire à définir par et pour le gouvernement

de la ville. L'auteure rappelle que le nombre de quartiers à créer dans chaque commune ou arrondissement reste un choix stratégique pour la gestion et le contrôle des conseils de quartier. Dans les communes, c'est en général l'argument d'une « bonne taille » en terme de population qui ressortira, ce qui varie beaucoup d'une commune à l'autre, avec en complément la possibilité de créer des postes d'adjoints supplémentaires au sein du conseil municipal, qui influence souvent le choix du découpage. En banlieue, c'est le parti politique des municipalités qui va avant tout dicter le nombre de quartiers à découper, avec des maillages très spécifiques pour chaque bord politique. Mais en règle générale, Le découpage territorial dépend fortement des fonctions attribuées aux conseils de quartier et de la volonté d'investir dans ce type de politique de la part des municipalités.

Dans un second ouvrage de Agnès Deboulet : *Rénovations urbaines en Europe*, elle questionne les pratiques et les effets des politiques de « démolition-reconstruction » de logements dans des quartiers Français, et en prenant exemple sur d'autres pays, qui ont aussi adoptés ces politiques urbaines. Une question étudiée concerne les acteurs de l'action publique, dans lequel les auteurs développent les nombreux changements politiques, vis à vis du devenir des quartiers périphériques qui sont en situation de « démolition-reconstruction ». Une autre question interroge sur la notion de mixité (Introduction de Marie-Christine Jaillet et chapitres de Thierry Oblet et Agnes Villechaise), qui est le terme utilisé par les politiques urbaines afin de promouvoir ces actions. Agnès Deboulet explique que ces projets urbains ont eu à déloger et reloger les habitants des quartiers, ceux-ci ont eu plus ou moins de mal à en comprendre les raisons, mais aussi leur importance et place dans ces actions de délogements-relogements, qui remanient les trajectoires résidentielles des habitants actuels et futurs. Un exemple est celui des projets de réhabilitation des zones sensibles : ces projets à grande échelle ont eu des répercussions sur les familles qui sont majoritairement de classe ouvrière, des employés à revenus modestes, et pour partie immigrées. Celles-ci subissent ces projets qui détruisent des liens sociaux, et la vie de quartier existante, pour une volonté politique de la « table rase » qui est sensé produire une mixité sociale et, de contrecarrer la formation redoutée de « ghettos ». L'auteure explique également sur le sujet de la mixité que cette notion de mixité est le terme utilisé par les politiques urbaines, afin de promouvoir ces actions. Dans le souhait de renouveler l'image des quartiers impopulaires, Ils développent entre autre des habitations

mixtes, (en accession à la propriété et/ou en location), qui permettrait de faire venir des ménages plus riches dans ces lieux. Toutes fois, ces quartiers ne manquent pas de mixité sociale car les ménages qui y résident sont de tous horizons sociaux et ethniques. Une phrase à retenue mon attention : « La politique urbaine doit de toute urgence renoncé au menu unique » p.191. Cet extrait, dénonce par l’auteur, que la solution apportée par les politiques urbaines face aux mal-être vécu dans ces quartiers ne peut pas se résoudre à un remaniement urbain identique pour tous ces lieux de vie. La mixité a permis aux politiques de légitimer leurs actions de renouvellement urbain dans les quartiers défavorisés.

Ces deux ouvrages me semblent légitimes pour montrer qu’il est indispensable d’aborder la question de la politique urbaine d’une ville pour en comprendre le découpage qui a été fait des quartiers, les enjeux politiques qu’il y a derrière, ainsi que les objectifs futurs de la ville sur les projets d’extensions et de réorganisation (à mettre en lien avec le master plan de la ville).

2. Appropriation et participation

Dans ce deuxième thème d'appropriation et participation, il s'agit d'observer les limites sensibles des habitants d'un quartier, leurs repères, et ce qui fait pour eux la limite de leur quartier. Ceci est à mettre en parallèle des limites géographiques et administratives. Il est question de s'intéresser au sentiment d'appartenance que peuvent développer les habitants d'un quartier, de la durée que cela leur demande et si finalement ils y arrivent tous.

Dans un premier ouvrage, Jacques Donzelot évoque ce sujet au travers du livre *La Ville à Trois Vitesses : Relégation, périurbanisation, gentrification*. En effet, Il développe son étude autour de la question sociale en abordant, d'une part, la question du processus d'altération de la condition salariale qui s'accroît à mesure que l'on va du centre de la société ou de la ville vers la périphérie, des emplois les plus qualifiés vers ceux qui le sont moins. Un processus, qui selon lui, conduit à déplacer la population la plus fragilisée et le plus souvent issue de l'immigration vers les territoires de relégation tels que les cités et les grands ensembles. D'autre part, il évoque le mouvement simultané en sens inverse, produit par ceux qui veulent quitter la périphérie pour éviter toute possible promiscuité avec cette population fragilisée. Pour Jacques Donzelot, c'est cet effet couplé des mouvements contraires qui amène à observer un changement de nature de la question sociale : un repli identitaire des populations qui installe au cœur de la société une logique de séparation et d'évitement, remplaçant petit à petit le phénomène de confrontation sociale qui existait auparavant. Il explique par exemple que dans certains cas, l'appropriation d'un lieu, d'un quartier n'est pas évidente quand les personnes se sentent exclus du choix du quartier et surtout contraintes d'habiter quelque part : « Nous nous estimons relégués dans nos cités en raison de nos appartenances ethniques. Nous voulons être pris en compte dans la société, y entrer au lieu de camper à ses portes. Nous y apporterons notre énergie de migrants, l'enrichissement collectif qui résulte toujours du métissage des couleurs et des cultures. » (Page 60, lignes 25, 26, 27 et 28). Mais dans d'autres cas, le sentiment d'appartenance à un quartier est évident et très rapide. Jacques Donzelot aborde l'entité urbaine qu'est la périurbanisation. Pour lui : « le tissu périurbain, fait de vieux noyaux villageois et de lotissements pavillonnaires, constituait le prolongement des cités d'habitat social, l'horizon d'une promotion réussies. » (Page 65, lignes 8, 9 et 10). Cette ville

émergente est une ville du choix, de la mobilité, et qui libère les opportunités d'affinité et d'appartenance socio-spatiale. Ceci grâce à un niveau de vie plus élevé que dans le cas précédent.

Un second ouvrage évoque ce sujet d'appropriation : *L'Image de la cité*, de Kevin Lynch. En effet, dans cet ouvrage, l'auteur s'intéresse à l'apparence visuelle des villes, aux perceptions de l'environnement en étudiant la représentation mentale de la ville chez ses habitants. Il explique que les échanges constants entre l'observateur et l'environnement entraînent une signification pour celui qui le parcourt, et grâce à ça, le charge de sens, le fait exister et le met en valeur. Ces relations provoquent des sensations immédiates et quotidiennes, c'est pourquoi l'auteur insiste sur l'impact de l'environnement extérieur dans les perceptions des habitants. Il met l'accent sur l'importance de la reconnaissance du décor dans l'orientation dans la ville, de manière à guider l'action. Il en ressort un sentiment d'équilibre et de bonheur quotidien alors que le fait de se sentir perdu le rend complètement désorienté, anxieux, voire terrifié. En étudiant la représentation mentale de la ville chez ses habitants, Lynch met l'accent sur l'importance de produire des images claires, lisibles et visibles, pour faciliter la reconnaissance et l'identité du paysage urbain. Ainsi, chacun peut acquérir une conscience profonde de son environnement, renvoyant à des impressions de satisfaction et de sécurité. De plus, ceci permet d'augmenter la participation et l'attention de l'observateur, ce qui crée une base solide pour ses futures expériences quotidiennes. L'auteur nous montre qu'il existe une variation d'un habitant à l'autre, car chacun a ses propres souvenirs et a façonné sa propre image. Cependant, ses travaux démontrent que des images collectives émanent, que des représentations mentales peuvent être communes à une grande quantité d'utilisateurs d'une même ville. L'auteur donne également une définition de ce qu'est un quartier, aux vues de ces habitants. « Les quartiers sont des parties de la ville, d'une taille assez grande, qu'on se représente comme un espace à deux dimensions, où un observateur peut pénétrer par la pensée, et qui se reconnaissent parce qu'elles ont un caractère général qui permet de les identifier » 8. Pour que ces zones soient clairement caractérisées par les habitants sous forme d'images, qu'elles leur procurent un certain plaisir, elles doivent faire preuve « d'unité thématique », amplifiée par un degré d'homogénéité. En effet, pour les reconnaître et les identifier, leurs distinctions physiques doivent être renforcées par le contraste qu'elles

marquent avec le reste de la ville, ainsi, on doit avoir la sensation d'entrer et de sortir d'un espace. Les caractéristiques spatiales de l'unité des styles architecturaux, des constructions, des couleurs, des ambiances, des revêtements de sol et des plantations contribuent à la distinction et à la reconnaissance d'un quartier par ses habitants, tout comme le type d'utilisation et les caractéristiques de classes sociales ou ethniques. Généralement la reconnaissance est plus claire lorsque le quartier n'est pas trop grand et que ses frontières sont bien définies.

Ces deux ouvrages traitent la question de l'appropriation de manières différentes mais explicites. Jacques Donzelot explique que le sentiment d'appropriation reste en lien avec la politique urbaine de la ville qui gère l'organisation de la population. Le sentiment d'appartenance peut être évident comme très difficile selon si le quartier dans lequel vivent les habitants reste un choix des habitants ou un choix des politiques. Kevin Lynch, traite le sentiment d'appropriation et de participation par une vision des habitants. Cette appropriation est en lien étroit avec la morphologie urbaine du quartier, qui est plus ou moins facile à s'approprier selon si les « images urbaines » sont claires et lisibles. Ce sont des représentations mentales que les habitants se forgent.

3. Morphologie urbaine

Un premier livre parle de la morphologie urbaine : *L'Image de la cité*, de Kevin Lynch. En effet, dans cet ouvrage, il traite en partie de l'apparence visuelle des villes. Lynch nous explique de quelle manière la forme visuelle de la ville peut influencer les comportements et influencer sur le développement personnel. L'auteur, en examinant la qualité visuelle de la ville, traite « d'imagibilité », qui est, « (...) pour un objet physique, la qualité grâce à laquelle il y a de grandes chances de provoquer une forte image chez n'importe quel observateur. C'est cette forme, cette couleur ou cette disposition qui facilitent la création d'images mentales de l'environnement vivement identifiées. (...) Un tel environnement serait appréhendé par les sens d'une manière non seulement plus simple, mais aussi plus étendue et plus approfondie. » En étudiant la représentation mentale de la ville chez ses habitants, Lynch met l'accent sur l'importance de produire des images claires, lisibles et visibles, pour faciliter la reconnaissance et l'identité du paysage urbain. Ainsi, chacun peut acquérir une conscience profonde de son environnement, renvoyant à des impressions de satisfaction et de sécurité. De plus, ceci permet d'augmenter la participation et l'attention de l'observateur, ce qui crée une base solide pour ses futures expériences quotidiennes. Par ailleurs, l'auteur explique qu'à partir d'analyses de plusieurs villes, il arrive à classer la ville sous cinq types d'éléments : les voies, les limites, les quartiers, les nœuds, les points de repère. Ces éléments faisant partis de la morphologie urbaine de la ville, sont des repères et des éléments qui interpellent les habitants à l'unanimité.

Cet ouvrage évoque la question de la morphologie urbaine en lien avec les habitants des villes. Cela explique que pour comprendre la morphologie d'une ville ou d'un quartier, à plus petite échelle, il ne suffit pas d'avoir une approche seulement visuelle et exhaustive des bâtiments ; rues ; avenues ; places... mais il faut lire cette morphologie de quartier à travers le regard de ces habitants pour comprendre ce qui fait sens pour eux. Il existe un lien entre l'habitant et « l'objet » architectural ou urbain qu'il va regarder, de par sa distinction, et s'en faire une image mentale. Kevin Lynch explique quelque chose de très important également : cette image mentale individuelle est finalement partagée par les habitants d'un même quartier.

4. Morphologie sociale

Pour ce qui est de la morphologie sociale : Émile Durkheim et Marcel Mauss ont très tôt donné une place fondamentale à la morphologie sociale dans leurs recherches. Émile Durkheim propose de diviser la sociologie en deux branches complémentaires : la morphologie sociale, qui étudie le substrat matériel de la société, et la physiologie sociale, qui s'intéresse à l'activité sociale, à la vie sociale elle-même. Il définit celle-là comme l'étude de la société dans son aspect extérieur. Elle joue un rôle prépondérant dans les explications sociologiques à tel point que « l'origine première de tout processus social de quelque importance doit être recherchée dans la constitution du milieu social interne » (Durkheim, 1992). Les propositions de Émile Durkheim en 1897 permettent de définir différentes composantes :

- les aspects démographiques, qui englobent tant la « densité matérielle », le « volume de la société » ou la « masse » des individus. Il s'agit du nombre d'habitant et de leur répartition sur le territoire, mais également du resserrement moral des populations (la « densité dynamique ») et de « la nature et de la relation des choses de toutes sortes qui affectent les relations collectives » ;
- les aspects géographiques, qui comprennent d'abord les apports de la géographie humaine considérée comme une sous-discipline de la morphologie, l'étendue spatiale de la société, les limites des territoires, le rapport au sol des sociétés, la concentration rural/urbain ;
- les autres aspects, qui considèrent principalement les éléments techniques comme les formes des habitats, les voies de communications, ou les modalités d'usage des ressources naturelles.

Méthodologie

Mon immersion aux Pays-Bas a commencé par les villes d'Amsterdam, capitale du pays, ainsi qu'Eindhoven où j'ai étudié. J'ai ressenti une harmonie dans le paysage urbain et agricole au travers du pays. Toutes les villes se ressemblent au premier abord, dictées par des canaux régulant le niveau de l'eau, de la brique foncée en façade et une skyline très horizontale sans trop de repères verticaux. Il y a là peut-être une forme de conservatisme du patrimoine et de ces villes « villages » qui participent à l'image des Pays-Bas.

Rotterdam se distingue de ce schéma de villes hollandaises. Quand on se promène dans Rotterdam pour la première fois, on est marqué par ce tissu urbain très hétérogène, avec des styles et des époques architecturales qui se font face. Les petits canaux ont laissé place à une rivière qui scinde la ville en deux rives. Rotterdam paraît très décousue et on comprend que l'histoire de cette ville est riche.

Figure 02 : Collage de Rotterdam



Source : Fanny Papeil

Deuxième ville des Pays-Bas, Rotterdam est un choix judicieux au vu de la complexité de ces quartiers très distincts les uns des autres et de sa population très cosmopolite.

L'objectif de mon travail est de comprendre pourquoi Rotterdam est devenue une ville moderne et mondialisée, dans un pays qui est encore aujourd'hui très rural. Pour comprendre les différentes facettes de cette ville hollandaise, je me suis attachée à l'histoire de la ville, à l'histoire de ses habitants et leurs origines, ainsi qu'à ses enjeux politique, économique et

social. Une approche à différentes échelles a été nécessaire : un contexte national, une approche régionale (Randstad) de la ville, et une approche locale sur le fonctionnement des quartiers de Rotterdam. J'aborderai dans une première partie l'échelle nationale qui permet de contextualiser la mixité sociale et ethnique dans le fonctionnement hollandais. Je continuerai avec une deuxième partie qui abordera l'échelle régionale qui permet d'expliquer l'évolution de la ville, ses péripéties et ce qui fait qu'elle a un rapport très fort à l'immigration qui lui donne son caractère cosmopolite actuel. Une troisième et dernière partie traitera l'échelle locale des quartiers permettant finalement de comprendre les rapports qui se créent entre les habitants et la ville, et entre les habitants même. C'est un peu le reflet de l'aboutissement des enjeux et stratégies politique.

Ce travail d'écriture demande de la recherche, de l'analyse, de la compréhension, de l'observation, de la réflexion et de l'interprétation. Mon travail s'est d'abord orienté sur une phase de recherche intense et de lectures pour clarifier les nombreux termes employés, les différencier et les utiliser correctement. Cette phase de recherche a été pour moi très importante car elle permet d'introduire le sujet et d'orienter sa pensée de manière cohérente. Même si certaines lectures ne sont pas réutilisées et ne trouvent pas place. J'ai ensuite confronté ce que j'ai pu observer aux Pays-Bas avec ces recherches pour les interpréter et en tirer des conclusions. J'ai été amené à élargir mon regard dans différents domaines nouveaux ou tout du moins peu connu pour moi que ce soit en politique urbaine ou en géographie sociale. C'est une confrontation de domaines et de professions avec laquelle je vais être amenée à travailler en tant qu'architecte prochainement.

I. Les Pays-Bas : une terre d'immigration

1. Définition d'un quartier

Etymologiquement un quartier c'est le quart d'un objet (un fruit, la lune, etc.), ou le quart d'une étendue. C'est devenu par la suite un terme pour désigner une partie d'un espace : quartier de prison, quartier rural, quartier urbain. C'est cette définition de quartier urbain qui nous intéresse. L'usage du terme pour désigner une division de la ville remonte au Moyen Age (Topalov et al., 2010). Le terme désigne le plus souvent une portion d'espace urbain individualisée, située à un niveau intermédiaire entre l'îlot et la ville toute entière.

Aujourd'hui, le « quartier urbain » est utilisé dans quatre grandes catégories :

- par sa situation (quartier central, quartier de banlieue) ;
- par sa fonction lorsqu'elle est dominante et structurante en en faisant un espace aux caractéristiques génériques (quartier d'affaires/CBD, quartier de gare) ;
- par sa composition sociale et par l'image ou la symbolique qui lui est conféré dans les représentations collectives souvent en lien avec sa fréquentation ou ses habitants (quartier mal famé, quartier bourgeois, quartier populaire, etc.) ;
- par sa morphologie : une relative homogénéité de bâti, généralement lié au moment de sa construction ou de son intégration dans le tissu urbain (quartier de Belleville, quartier de grands ensembles, quartier pavillonnaire). Ses dimensions sont très variables (de quelques îlots à plusieurs dizaines d'hectares).

Ces quatre grandes catégories définissent les limites des quartiers.

Le quartier peut aussi désigner un échelon ou un territoire de gestion de la ville. De dimension tout aussi variable que dans la précédente acception, il est cependant borné par des limites institutionnalisées. Sous l'Ancien Régime, territoire d'une corporation, il avait aussi une fonction militaire, fiscale et de lutte contre l'incendie (Pinol, 1996). Aujourd'hui, il renvoie à une action sociale et/ou urbanistique : secteurs d'action sociale (notamment les régies de quartier – associations d'économie mixte qui ont pour but d'améliorer les services, de favoriser l'insertion sociale d'habitants en difficulté sur son territoire) ; cités d'habitat social (groupe d'immeubles géré par un bailleur unique). Des opérations d'aménagement (par

exemple, en France, ancienne zone à urbaniser en priorité, zone d'aménagement concertée, grand projet de renouvellement urbain, zones de requalification urbaine, etc.) concourent à former des ensembles souvent qualifiés de « quartier ». Il est alors un schéma technique d'organisation de l'espace urbain pour beaucoup de professionnels ou d'élus (Gérard, 1983). Certains types d'aménagement reprennent d'ailleurs ce terme, comme les « quartiers verts » à Paris (aménagements locaux de la voirie pour réduire la circulation automobile de transit). Les quartiers de la Politique de la ville en sont un cas particulier. Le départ des classes moyennes, dans les années 1970, de grands ensembles construits dans les années 1950 et 1960, précipite, dans un contexte de crise économique, une dégradation socio-économique et urbanistique de certains ensembles de banlieue. Des émeutes médiatisées popularisent l'idée de quartiers « sensibles », « dégradés » ou « en difficultés » (Tissot, 2007). Une « Commission nationale des quartiers » se tient dès 1981, puis est créée la politique de Développement Social des Quartiers de 1982 à 1988, prélude à la Politique de la ville de 1989 à 1994, qui se prolonge aujourd'hui sous la forme des ZUS (zone urbaines sensibles). Cette politique privilégie donc une gestion par quartiers identifiés et délimités sur la base d'indicateurs de précarité, constituant ainsi une des premières formes de territorialisation de l'action publique. Or cette territorialisation institutionnelle peut ne pas correspondre à d'autres formes de territorialité de quartier.

En effet, le quartier peut aussi désigner un territoire de convivialité ou de sociabilité, voire de communauté (quartier gay). Il est alors défini comme un espace vécu ou seulement représenté, une structure territoriale produite et imaginée par l'individu, mais néanmoins intelligible pour la collectivité, car imprégnée d'informations et d'apprentissages sociaux, par la fréquentation régulière d'espaces publics et/ou par des relations de voisinage (Di Méo, 1994 ; Noschis, 1984). Dans cette acception, le quartier est souvent qualifié de « village », cadre de vie supposé susciter une sociabilité spontanée. « C'est la représentation choyée et indéfiniment vantée et vendue du « comme autrefois », [...] avec les vertus positives de communauté, rapportées contradictoirement soit aux solidarités d'un groupe social homogène, soit à l'équilibre organique du mixage » (Coste et Roncayolo, 1983). De nombreux travaux remettent en cause cette vision du quartier. C'est pourtant sur cette base que le quartier a récemment été considéré comme l'échelon idéal pour une démarche participative et une gestion de proximité.

Dans une dernière approche, le quartier peut désigner aujourd'hui un territoire de démocratie participative. En France, la loi dite de démocratie de proximité (2002) contribue à faire du quartier une maille politique de gestion de l'espace municipal. Elle encourage fortement ou impose, dans les communes de plus de 80 000 habitants, la création de « quartiers de démocratie locale ». Ce sont des subdivisions institutionnalisées et clairement délimitées du territoire communal, à la fois support et cadre de conseils réunissant le plus souvent des associatifs, des habitants et des élus. Ces conseils sont appelés à se prononcer principalement sur les aménagements locaux ; ils sont éventuellement habilités à proposer des projets. Cette territorialisation institutionnelle d'une démocratie participative pose le problème de leur découpage (au risque par exemple de renforcer des logiques d'entre soi), d'une territorialisation peut-être trop étroite de l'action publique au sein des métropoles, d'une appropriation par les acteurs parfois conflictuels. C'est en tout cas la définition que nous en donne Anne-Lise Humain-Lamoure (Humain-Lamoure, 2010).

Dans une démarche plus sociale, le terme de quartier renvoie aux parties d'une ville considérées d'un point de vue de voisinage, c'est-à-dire à une portion de ville définie en termes de proximité par rapport au logement. Cette dimension de la notion de quartier renvoie plutôt aux pratiques, ainsi qu'aux représentations que les habitants se font de leur ville. Le quartier se définit alors par les lieux de sociabilité qui structurent la ville au niveau local : rues commerçantes, équipements publics, espaces verts, etc.

On parle de voisinage, dans la vie quotidienne, pour des personnes dont les lieux d'habitation sont géographiquement proches les uns des autres. L'ensemble de ces lieux d'habitation est appelé voisinage. Et la représentation désigne étymologiquement « l'action de replacer devant les yeux de quelqu'un ». La représentation apparaît d'abord comme une présentification : il s'agit de rendre sensible un concept ou un objet absent « au moyen d'une image, d'une figure, d'un signe ». Cette notion d'origine latine garde tout son sens étymologique mais revêt des acceptions sensiblement distinctes suivant le contexte dans lequel elle est utilisée. Si la représentation peut désigner une idée que l'on se fait sur le monde, elle exprime aussi le fait de communiquer cette idée, le fait de la placer devant les yeux de l'autre. Pour ce faire, il existe plusieurs modes de représentation : le discours ; l'action ; le graphisme et l'image ; et l'abstraction.

2. Définition de mixité sociale et culturelle

La mixité sociale est une notion difficile à définir et à aborder de par les différentes connotations qu'elle implique et la complexité d'utilisations qui font varier ces connotations. C'est un terme employé à la fois dans des discours politique, urbain et social, avec une signification assez floue tant elle peut être subjective. Sa complexité se rapporte aussi dans la manière d'utiliser ce terme à la fois comme un concept descriptif mais aussi explicatif servant alors de point d'argument et d'analyse.

Il est intéressant tout d'abord de faire un état des lieux des différentes facettes que peut avoir la thématique de mixité aujourd'hui. Cette thématique est tiraillée par des approches se voulant plutôt objectives basées sur des statistiques, mais également des approches plus idéologiques, sociales et morales. En effet, comme l'explique Philippe Genestier (Genestier, 2010), la mixité peut aujourd'hui avoir six connotations singulières. Une approche statistique, se voulant objective, par laquelle cette notion se réfère au degré d'homogénéité sociale de l'espace considéré. Des statistiques se basant sur la démographie, la sociologie et la géographie urbaine. Une approche idéologique relevant d'un milieu moral où la mixité doit être un modèle d'harmonie sociale, de communauté. Cette approche met souvent le terme de mixité à l'échelle du slogan selon Maurice Tournier (Tournier, 1985). Une approche normative et programmatique, la mixité sociale étant un principe régulateur pour l'action publique urbaine avec pour objectif le brassage des populations sur du long terme afin d'obtenir une sorte d'idéal là aussi. Une autre approche plus utopique place la notion de mixité presque inaccessible, avec donc un manque de réalisme quant aux volontés proclamées. Au-delà de l'utopique, une autre approche considère la mixité comme un mythe qui veut la présence en un même lieu et dans des proportions équivalents les différents groupes sociaux, ce qui permettrait également d'atteindre des bienfaits individuels et collectifs comme consensus moraux. Enfin, la dernière approche est de placer la mixité comme une rhétorique en interdisant certains lieux aux populations défavorisées sous prétexte que cela produirait un déséquilibre ou que cela accentuerait la ghettoïsation. On s'aperçoit alors de toute la complexité de la notion de mixité sociale au vu des connotations qu'elle peut avoir. Il est évident que ce terme tient toute son ambiguïté selon la personne qui l'emploie et le discours tenu autour de cette notion.

Cette notion de mixité relève de manière générale d'un souci de justice sociale. En effet, comme son terme directement opposé : la ségrégation, elle sert à caractériser les inégalités, selon Jean-Pierre GAUDIN (Gaudin, Genestier, 1995). Elle est dans ce cas-là utilisée en tant que démarche sociologique plutôt que politique. Cette justice sociale est analysée et problématisée à l'échelle urbaine. On parle alors de « couple notionnel » mixité-ségrégation (Genestier, 2010).

La notion de mixité joue alors un rôle très important dans les discours et enjeux politique, ainsi que dans les enjeux médiatiques à partir du moment où cette notion est utilisée pour relater tous les faits de clivages, d'inégalités et d'injustices sociales. C'est alors un enjeu idéologique utilisé pour essayer de répondre à ces injustices sociales. Cette notion devient une thématique politique. Il est alors évident que la mixité va encore changer de connotation et de sens selon le bord politique. Anne-Lise Humain-Lamoure (Humain-Lamoure, 2010) explique également que les stratégies politiques diffèrent subtilement ou fondamentalement d'un parti politique à un autre. La notion de mixité aujourd'hui au cœur de tout discours politique au sujet de la politique des villes est donc employée et adaptée selon les discours en tant que concept explicatif, devenant presque subjectif.

Philippe Genestier explique alors les différentiations d'aborder la mixité selon le parti politique en France par exemple : la droite évoquera plutôt la nécessité de construction de logements en accession à la propriété dans les zones où il y en a peu, alors que la gauche évoquerait la mixité en tant qu'introductif des couches modestes dans les communes aisées. La mixité sociale s'est alors imposée aujourd'hui parmi les thématiques politiques en Europe. Elle a acquis une fonction décisionnelle dans les questions des villes et de la répartition sociale. Si la mixité relève d'un souci de justice sociale, elle permet d'aborder la séparation spatiale des différentes couches sociales. Ces distinctions spatiales sont donc directement liées aux différences de conditions de vie, renforçant les clivages sociaux. Ces injustices sociales, définies alors par le couple notionnel mixité-ségrégation peuvent faire valoir une volonté idéologique d'atteindre une justice sociale lorsque l'on est avec une politique de démarche sociale, alors qu'elles peuvent être masquées et détournées lorsqu'il s'agit de partis politiques du libéralisme ou conservatisme qui assument le milieu de vie comme reflet de l'identité et de la classe sociale des habitants en confortant la notion d'appartenance sociale.

La charge connotative du terme de mixité permet alors de cadrer le débat politique et de l'orienter. Des manières de penser se dégagent alors entre démarche scientifique descriptive ou démarche idéologique explicative et argumentative.

Si on prend le terme de mixité non plus comme le reflet d'injustices sociales, on admet alors que cette séparation spatiale peut au contraire permettre aux divers milieux sociaux d'avoir des modes propres d'habiter, dont ils ont la maîtrise et la reconnaissance. En admettant que cette répartition selon les couches sociales soit finalement un moyen d'appartenance à une manière de vivre, la mixité apporterait alors de la légitimité aux individus dominants. A moins de faire l'hypothèse de l'individu moyen dans un milieu de mixité, c'est-à-dire que l'occupation des espaces serait la même pour tous les milieux et serait orientée vers une même forme de sociabilité.

Dans la plupart des discours politiques et médiatiques, la notion de mixité se rapporte explicitement à la répartition différentielle dans l'espace urbain des différentes catégories de population (classes, ethnies, genres, générations), mais elle comporte, en fonction des représentations qui lui sont données, au moins deux autres problématiques : « la cohésion sociale » et « les inégalités socio-spatiales » (Genestier, 2010). La première, relative au ghetto, à la discrimination, avec les risques pour le lien social, relève d'une pensée rationaliste, même si une part implicite de hantise sociopolitique est présente ; elle conduit à un mode d'action technocratique, c'est-à-dire de décisions prises par des spécialistes, experts et techniciens. La seconde, relative à la pauvreté urbaine et aux difficultés de vivre et de se loger en ville, est alors une appréhension plus émotionnelle et une pensée compassionnelle qui met le problème de la misère au centre du débat. La question de la mixité-ségrégation urbaine est alors liée à la question de l'exclusion, avec sa pointe extrême : les « sans- abri », une notion idéologique.

La notion de mixité renvoie également aujourd'hui à un autre registre d'argumentation, celui relatif aux types de socialité. La notion de mixité est comprise en termes de « cohésion sociale », et se réfère à un modèle de solidarité et d'équilibre sociétal. Elle est alors utilisée dans des discours sociologiques et politiques pour prôner une amélioration de la stabilité du système social : c'est ce que l'on appelle communément « vivre ensemble » ou « faire société ». L'idéal étant d'aboutir à une société cohésive et harmonieuse, les politiques publiques s'en servent pour prôner une solidarité et une collectivité en plaçant le citoyen au centre de cette

démarche. C'est alors qu'une égalité de tous face à la situation géographique et à l'accès aux services publics dont l'école doit être instaurée. Si dans une volonté de mixité sociale pour les grandes villes actuelles le pourcentage des différentes catégories sociales dans chaque lieu est secondaire, les enjeux publics politiques restent de proposer un accès au travail pour tous afin de réduire les inégalités, dans une démarche idéologique là encore.

Si j'ai tenté de clarifier la notion de mixité sociale, reste à expliquer celle de mixité culturelle. En effet, cette dernière est souvent englobée dans la « mixité sociale », mais dans ce cas-là, la mixité sociale n'est plus seulement la cohabitation en un même lieu de personnes appartenant à des catégories socioprofessionnelles. L'environnement présente deux types fondamentaux selon Kwasi Wiredu (Wiredu, 2004). L'un est naturel et l'autre social. Les contraintes de l'environnement naturel proviennent de notre contact avec des objets et des forces physiques. « Dans le détail, les différents peuples réagissent différemment à l'environnement, mais les êtres humains n'ont qu'une seule manière d'y faire face fondamentalement. Celle-ci est en effet la poursuite de la survie et du bien-être à travers l'action sur la base de la perception et de la déduction. Du point de vue de la biologie cognitive, il existe donc une manière fondamentale d'être au monde. » Autrement dit, il existe une culture fondamentale commune à tous les êtres humains. Un second point culturel est commun à tous selon lui : vivre en société. Mais, vivre dans une société veut dire, en général, avoir une certaine conception des autres par opposition à soi-même. Au minimum, cela implique une conscience de ses propres intérêts en rapport avec les intérêts des autres. C'est alors pour lui à cause de ces éléments universels que les êtres humains arrivent aujourd'hui à « communiquer » et interagir, ou à « mal-communiquer » et à se combattre entre eux. Il y a donc des sous-cultures humaines qui se sont créées en lien avec l'environnement et qui sont le fondement des relations interculturelles actuelles.

Si la définition de mixité sociale reste difficile à exprimer dans sa globalité et dans toutes les nuances qu'elle implique, elle évoque la cohabitation en un même lieu de personnes appartenant à des catégories socioprofessionnelles, à des classes sociales, à des cultures, à des nationalités, à des tranches d'âge différentes, dans sa définition la plus complexe. Pour aborder la question de la mixité, cela nécessite alors de faire une étude de la dimension

sociale, générationnelle, ethnique, culturelle, économique et fonctionnelle de la ville. Les trois problématiques portées par la notion de mixité : la répartition spatiale, l'exclusion et la cohésion sociale sont distinctes, mais en fait liées. Leur confusion permanente donne à cette notion un sens principalement connotatif, confondant le point de vue moral, les aspirations politiques et la recherche de solutions techniques.

Reste alors à faire la distinction entre les classes sociales et les catégories socioprofessionnelles.

En France, les PCS : professions et catégories socio-professionnelles, correspondent à une répartition des actifs français dans des catégories dont les membres présentent une certaine homogénéité sociale. Les P.C.S. sont un outil construit par l'I.N.S.E.E. pour tenter de regrouper les actifs français dans des catégories dont les membres présentent une certaine homogénéité sociale, c'est-à-dire le même genre de comportements (par exemple vis-à-vis de la fécondité, des opinions politiques, des pratiques de loisirs, etc...). Pour constituer ces groupes, l'I.N.S.E.E. prend en compte un certain nombre de critères socio-professionnels : le statut des actifs (salarié / travailleur indépendant / employeur), leur métier, leur qualification, leur place dans la hiérarchie professionnelle (avoir ou non des personnes sous ses ordres), l'activité de l'entreprise où travaille la personne. Il y a 6 PCS : les exploitants agricoles, les artisans, commerçants et chefs d'entreprise, les cadres et professions intellectuelles supérieures, les professions intermédiaires, les employés et les ouvriers. Le revenu n'est pas un des critères retenus par l'I.N.S.E.E. pour constituer les PCS, même si, indirectement, on va sans doute retrouver des individus ayant des revenus comparables dans la même PCS. Les chômeurs, s'ils ont déjà travaillé, sont classés en fonction des critères attachés à leur dernier emploi. S'ils n'ont jamais travaillé, ils sont classés à part, dans un groupe qui n'est pas vraiment une PCS, les « chômeurs n'ayant jamais travaillé ». Les PCS regroupent des catégories (42 catégories socio-professionnelles) qui sont une décomposition plus fine de la population active, qui elles-mêmes regroupent les 455 professions que dénombre l'I.N.S.E.E.

Au sens marxiste, on appellera classe sociale un ensemble d'hommes caractérisé par la place qu'il tient au sein du système productif. Les classes entretiennent entre elles des rapports de production, qui représentent l'ensemble des liens économiques et sociaux correspondant à un état donné des forces productives (c'est à dire du système productif à l'œuvre). Pour Marx,

il y a antagonisme important entre les deux : les forces productives engendrent un rapport de domination et de servitude entre les travailleurs et les propriétaires du capital. Il s'ensuit une polarisation de la société en deux classes rivales : les bourgeois capitalistes et les prolétaires, possesseurs de leur seule force de travail. Les seconds sont soumis à l'exploitation des premiers, notamment par l'exploitation de la plus-value réalisée sur le travail salarié.

Au sens non marxiste, une classe représente tout groupe connaissant la même situation, caractérisée par les mêmes "chances" de disposer de certains biens et services. Les acteurs sont alors moins soumis à un déterminisme de classe et peuvent même évoluer au sein des différentes classes sociales.

3. L'immigration

Au vu d'une approche théorique et première sur la définition de mixité sociale et de mixité culturelle, les Pays-Bas semblent se rapprocher du schéma français. Si la mixité sociale reste également un schéma idéologique dans les enjeux politiques du pays, la mixité ethnique est elle aussi très présente dans ce pays. Mixité culturelle restant encore une notion englobant plusieurs paramètres, je parlerai de mixité ethnique. Tout comme la France, les Pays-Bas ont accueilli depuis très longtemps de nombreux immigrants. Cette mixité des cultures au sein du pays, comme au sein des villes est devenu un réel enjeu politique, économique et social.

Il y a aujourd'hui dans le pays un enjeu de diminuer l'exclusion sociale. Cette exclusion dépend de trois domaines pertinents : l'intégration à la communauté, la participation, et l'assise sociale du respect de soi.

Par immigré j'entends quelqu'un résidant aux Pays-Bas, né étranger à l'étranger. Il peut être devenu citoyen néerlandais par acquisition ou avoir gardé sa nationalité étrangère. Par contre le groupe des étrangers est constitué par l'ensemble des résidents ayant une nationalité étrangère, qu'ils soient nés aux Pays-Bas ou en dehors. Le mot immigré est le correspondant français du concept néerlandais d'allochtone de première génération.

Les statistiques néerlandaises subdivisent la population en autochtones et allochtones. Les autochtones sont les personnes dont les deux parents sont nés aux Pays-Bas. Les allochtones sont toutes les personnes dont au moins un des parents est né à l'étranger. Les allochtones nés eux-mêmes à l'étranger sont appelés allochtones de première génération (eerste generatie allochtonen), tandis que ceux qui sont nés aux Pays-Bas forment la deuxième génération.

Les allochtones de première génération sont divisés en deux groupes d'origine : les allochtones occidentaux et les allochtones non occidentaux, et ce sur base de leur pays de naissance. Ils sont comptés comme non occidentaux s'ils sont nés en Turquie, en Afrique, en Amérique latine (y compris Surinam et les Antilles néerlandaises) ou en Asie à l'exception du Japon et de l'Indonésie.

Les allochtones de deuxième génération sont eux aussi catalogués en occidentaux et non occidentaux, d'abord sur base du pays d'origine de la mère. Si cette dernière est née aux Pays-

Bas, alors c'est le pays de naissance du père qui est déterminant pour la classification en allochtone. Pour cette deuxième génération, la distinction entre allochtones occidentaux ou allochtones non occidentaux est basée sur la même classification des pays que celle concernant les allochtones de première génération. La notion d'allochtone permet de cerner la deuxième génération, et ses comportements démographiques et autres, contrairement aux notions d'étranger ou d'immigré.

La population allochtone augmente progressivement. Les allochtones représentent 19,3 % de la population des Pays-Bas en 2005, 21,3 % en 2014, 21,6 % en 2015, 22 % en 2016 et 22,6 % en 2017. Ces chiffres permettent de mesurer le poids de l'immigration dans la démographie des Pays-Bas.

Figure 03 : Evolution de la population des Pays-Bas

	Population 2005	Population 2014	Population 2015	Population 2016	Population 2017
Population Totale	16 305 526	16 829 289	16 900 726	16 979 120	17 081 507
 Pays-Bas	13 182 809	13 234 545	13 235 405	13 226 829	13 218 754
Total Allochtones	3 147 615	3 594 744	3 665 321	3 752 291	3 862 753
 Turquie	364 333	396 414	396 555	397 471	400 367
 Maroc	323 239	374 996	380 755	385 761	391 088
 Indonésie	393 200	372 233	369 661	366 849	364 328
 Allemagne	383 900	368 512	364 125	360 116	356 875
 Suriname	331 890	348 291	348 662	349 022	349 978
 Pologne	45 402	123 003	137 794	149 831	161 158
 Antilles néerlandaises et  Aruba	129 683	146 855	148 926	150 981	153 469
 Belgique	112 315	115 028	115 687	116 389	117 495
 Royaume-Uni	76 017	81 860	82 879	84 466	86 293
Ex  Yougoslavie	76 400	82 290	83 261	84 243	85 504
Ex  Union soviétique	46 001	72 203	76 102	80 013	84 498
 Syrie	9 191	13 744	22 568	43 838	72 903
 Chine	45 900	64 097	66 088	68 697	71 229
 Irak	43 800	54 159	55 236	56 269	59 497
 Italie	36 150	44 105	46 243	48 366	50 925
 Afghanistan	37 246	43 183	43 732	44 339	46 701
 France	33 556	39 595	40 740	42 070	43 836
 Espagne	31 241	38 955	40 283	41 572	42 926

Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Démographie_des_Pays-Bas

Figure 04 : Acquisition de la nationalité Néerlandaise par pays d'origine des individus

	2015	2016
Total	27.877	28.534
 Somalie	4.284	3.942
 Maroc	3.272	3.380
 Turquie	2.824	2.795
 Irak	1.615	1.628
 Afghanistan	959	1.089
 Iran	733	840
Ex  Union soviétique	182	826
 Chine	949	651
 Royaume-Uni	163	640
 Suriname	594	605
 Inde	647	579
 Ghana	503	513
Autres	11.152	11.046

Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Démographie_des_Pays-Bas

Figure 05 : Répartition par âge des allochtones

	Proportion des moins de 20 ans		Proportion des moins de 20 ans
-- Autochtones	24,0	-- Somalie	45,0
-- Maroc	38,5	-- Indonésie	10,0
-- Suriname	35,5	-- Allemagne	12,0
-- Turquie	42,0	-- Belgique	13,5
-- Antilles néerlandaises et Aruba	36,5	-- Royaume-Uni	28,0
-- Chine	30,0	-- Ex-Yougoslavie	28,0
-- Iraq	39,0	-- Ex-URSS	31,5
-- Afghanistan	44,5	-- Pologne	22,0
-- Iran	28,5		

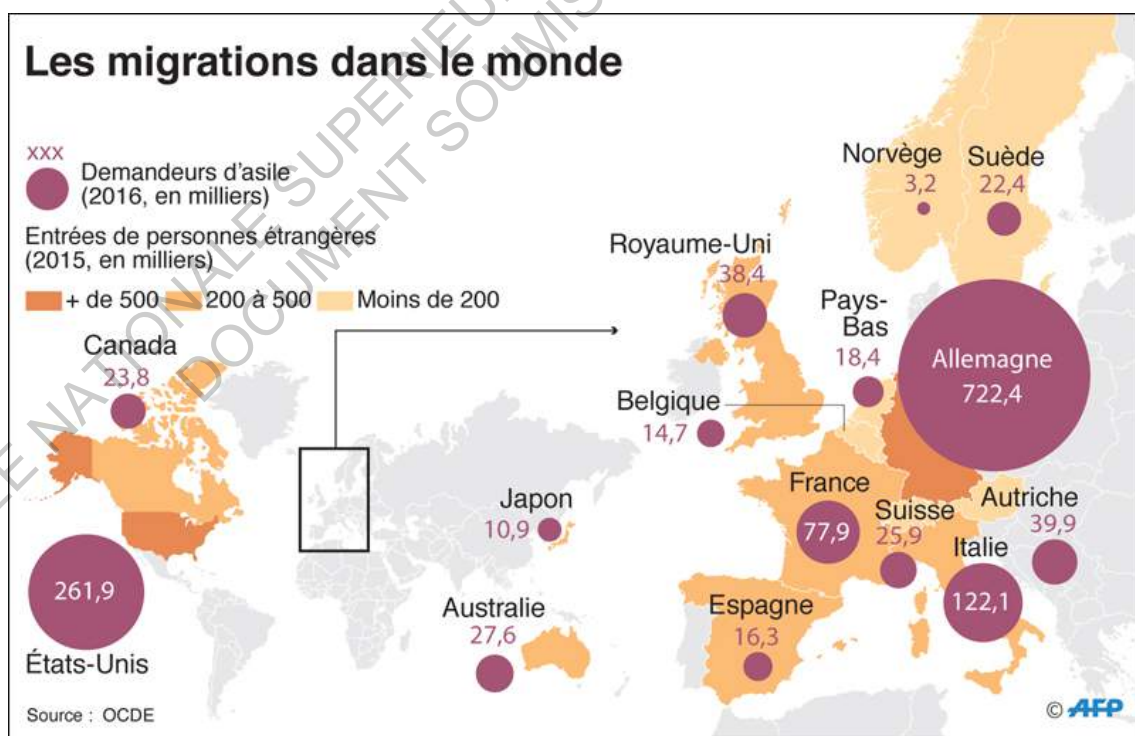
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Démographie_des_Pays-Bas

Le premier tableau indique l'évolution de la population néerlandaise, des autochtones et des allochtones les plus nombreux. On notera que même si la population augmente peu ces dernières années aux Pays-Bas, le taux d'allochtones est bien supérieur au taux d'autochtones dans cette expansion démographique. Ce qui fait aujourd'hui l'évolution de la population aux Pays-Bas est bien l'immigration. Il est évident alors de noter que cette population d'immigrés est extrêmement importante pour le pays, que ce soit ceux installés depuis plusieurs générations ou les nouveaux flux.

On note également que peu de ces allochtones acquièrent la nationalité néerlandaise et gardent alors leur statut d'allochtones. Et la proportion des moins de 20 ans chez les allochtones est souvent bien plus importante que chez les autochtones, ce qui demande de gérer leur insertion dans le pays dès le plus jeune âge. Je pense que ce taux concerne plus les allochtones de deuxième génération et pas de la première génération qui représente plutôt des adultes venus chercher du travail.

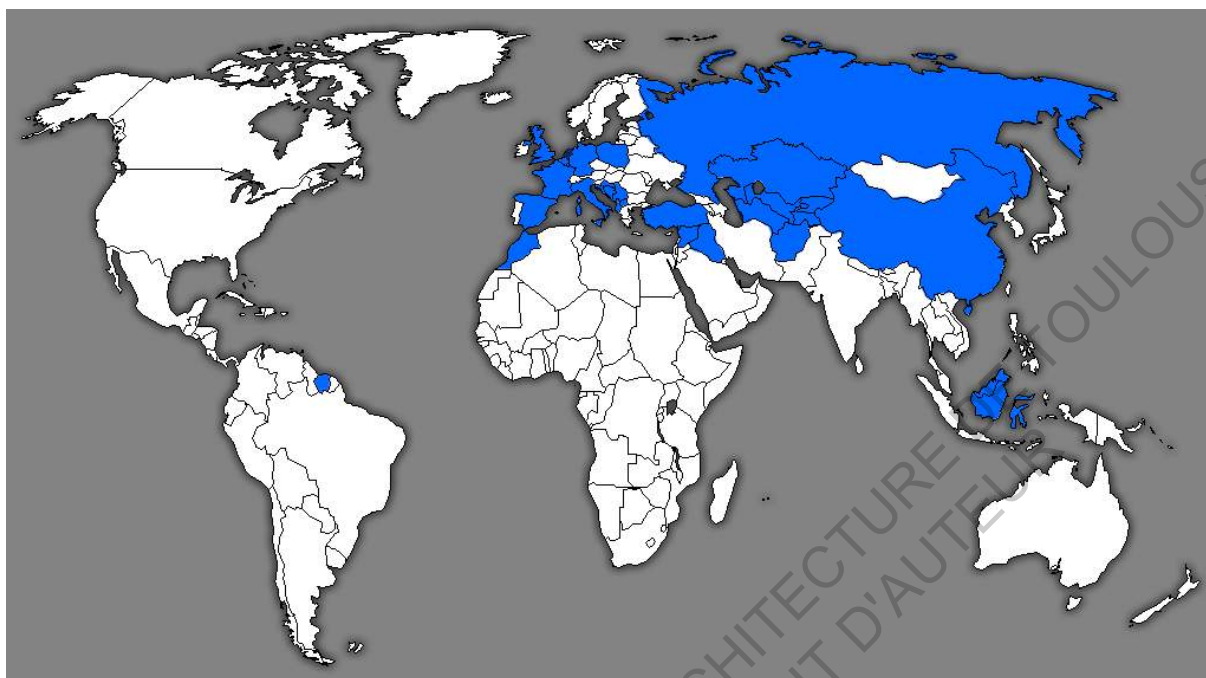
A l'échelle de l'Union Européenne, ce taux d'immigration reste très largement inférieur à l'Allemagne et inférieur à la France.

Figure 06 : Les migrations dans le monde



Source : <http://leconomiste.com/article/1014370-ocde-les-flux-migratoires-ne-tarissent-pas>

Figure 07 : Carte des pays des allochtones les plus présents aux Pays-Bas



Source : Fanny Papeil

On notera alors que les immigrés des Pays-Bas, quel que soit leurs flux migratoires, sont presque tous européens ou asiatiques.

Suite à cette première partie, il est important de voir l'importance que représente les populations immigrées aux Pays-Bas. C'est une caractéristique forte de la population du pays, d'autant plus que ces allochtones viennent de nombreux pays différents, avec alors des modes de vie et des cultures différentes. Même si on remarque également qu'en comparaison avec d'autres pays européens comme l'Allemagne ou l'Italie, cela reste moins important en nombre d'entrées de personnes étrangères.

Je pense qu'il est intéressant de voir, dans une deuxième partie, l'histoire de la ville de Rotterdam, la manière dont elle est devenue une ville moderne, ainsi que la place qu'ont ces allochtones à l'échelle de la ville. Sont-ils socialement intégrés ou y-a-t-il une forme de ségrégation sociale envers eux ? Et si le rapport entre le quartier et la population reste encore un peu flou, ce lien va être abordé dans la partie suivante.

II. Rotterdam : esprit de ville, ou politique urbaine

1. La croissance rapide de la ville moderne : une ville portuaire et innovante

Figure 08 : Carte des provinces des Pays-Bas



Source : http://www.cartograf.fr/pays/pays_bas_3.php

Les Pays-Bas sont une monarchie constitutionnelle et constituent la partie européenne du Royaume des Pays-Bas. Ils sont situés sur la mer du Nord au nord-ouest de l'Europe et sont encadrés par la Belgique et l'Allemagne. Le Royaume des Pays-Bas comprend également Aruba et les Antilles néerlandaises, territoires insulaires autonomes situés dans les Caraïbes. Les Pays-Bas sont très souvent désignés sous le terme « Hollande » et ses habitants appelés «

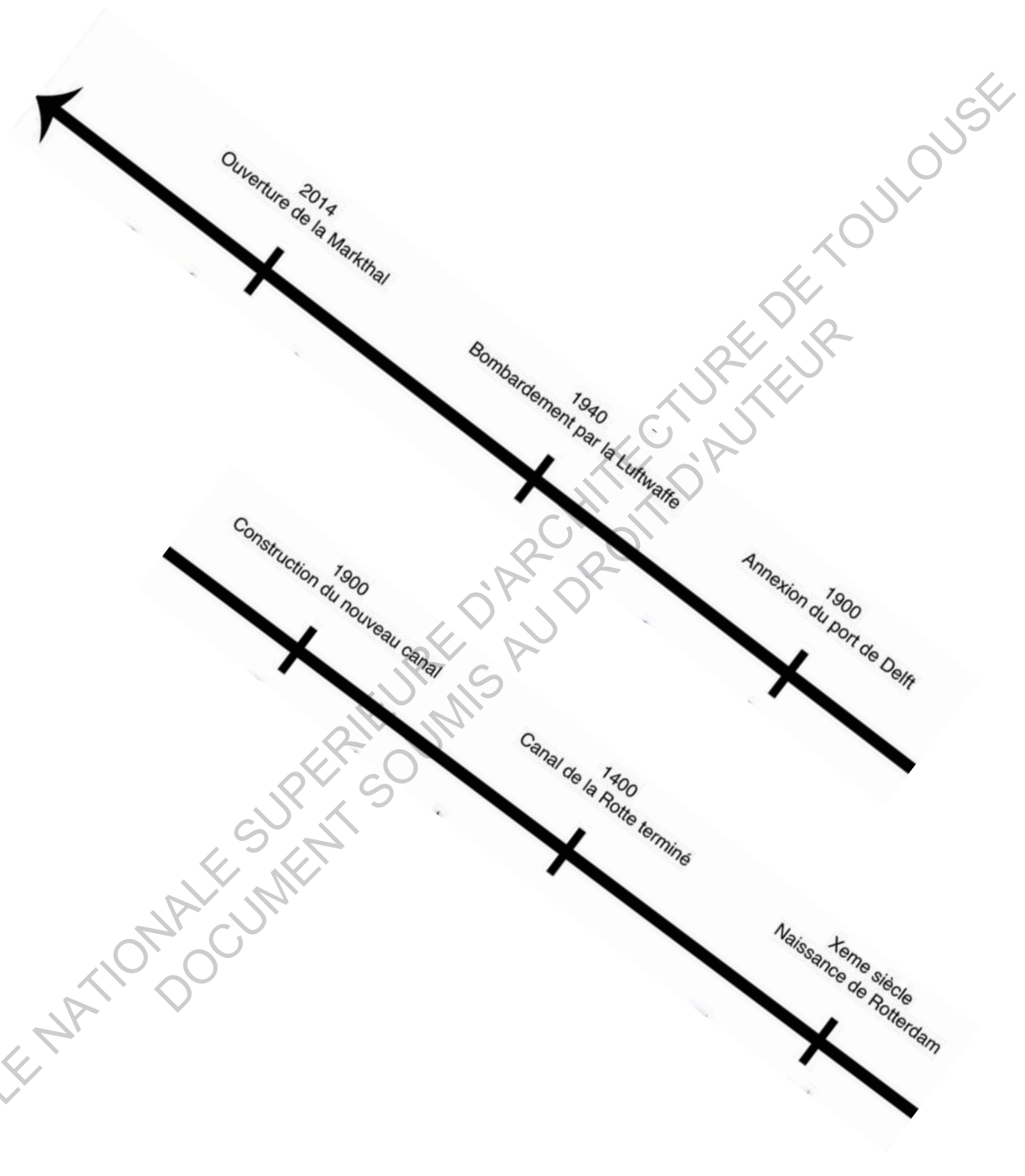
Hollandais ». Il s'agit d'un abus de langage provenant du nom des deux provinces les plus connues du pays : la Hollande du Nord et la Hollande du Sud. La même confusion existe quant à l'utilisation du mot « hollandais » pour désigner la langue nationale, qui est le néerlandais. La capitale des Pays-Bas est Amsterdam. Cependant, le siège du gouvernement et de la Cour se trouve à La Haye, également chef-lieu de la Hollande-Méridionale. Les Pays-Bas comportent l'une des populations les plus denses au monde (393 hab./Km²). Un quart du pays se trouve au-dessous du niveau de la mer. Ils sont réputés pour leurs digues, leurs polders et leurs moulins. La superficie totale est de 41 526 Km² (dont 18,41% d'eau) et le nombre total d'habitants est de 16 783 000. La monnaie officielle est l'euro.

Les Pays-Bas sont composés de 12 provinces : Groningue (Groningen), Frise (Friesland), Drenthe, Overijssel, Gueldre (Gelderland), Flevoland, Utrecht, Hollande du Nord (Noord-Holland), Hollande du Sud (Zuid-Holland), Zélande (Zeeland), Brabant du Nord (Noord-Brabant) et Limbourg (Limburg) ; les îles de Wadden situées au nord font partie de la province de Friesland.

Rotterdam est une ville portuaire et commune néerlandaise, située en Hollande-Méridionale. Ses habitants sont les Rotterdamois. Au 1er janvier 2013, la commune comptait 631 155 habitants (environ 1 200 000 dans l'agglomération). Rotterdam est la deuxième ville des Pays-Bas après Amsterdam. Elle représente le cœur industriel du pays, et jouit d'une position géographique stratégique, à l'embouchure du Rhin et de la Meuse et proche du pas de Calais séparant Manche et Mer du Nord. Elle est ainsi le débouché économique de toute l'Allemagne de l'ouest, la région la plus dynamique d'Europe.

Son activité est donc principalement maritime, elle possède des infrastructures portuaires sur près de 42 kilomètres. La capacité et la modernité de celles-ci lui permettent le quasi-monopole des arrivées d'hydrocarbures en Europe (Rotterdam et Le Havre sont les seuls ports de la côte atlantique à pouvoir accueillir des super tankers pouvant transporter jusqu'à 400 000 tonnes de pétrole) et elle est aussi un point important pour les matières premières et les conteneurs. Cet ensemble lui a permis de s'affirmer comme le huitième port mondial en 2014, après Shanghai et Singapour qui l'ont largement dépassé pour le transbordement de conteneurs, Tianjin, Ningbo-Zhoushan, Tangshan, Canton et Tsingtao, et le premier port européen.

Figure 09 : Chronologie des évènements marquants de Rotterdam



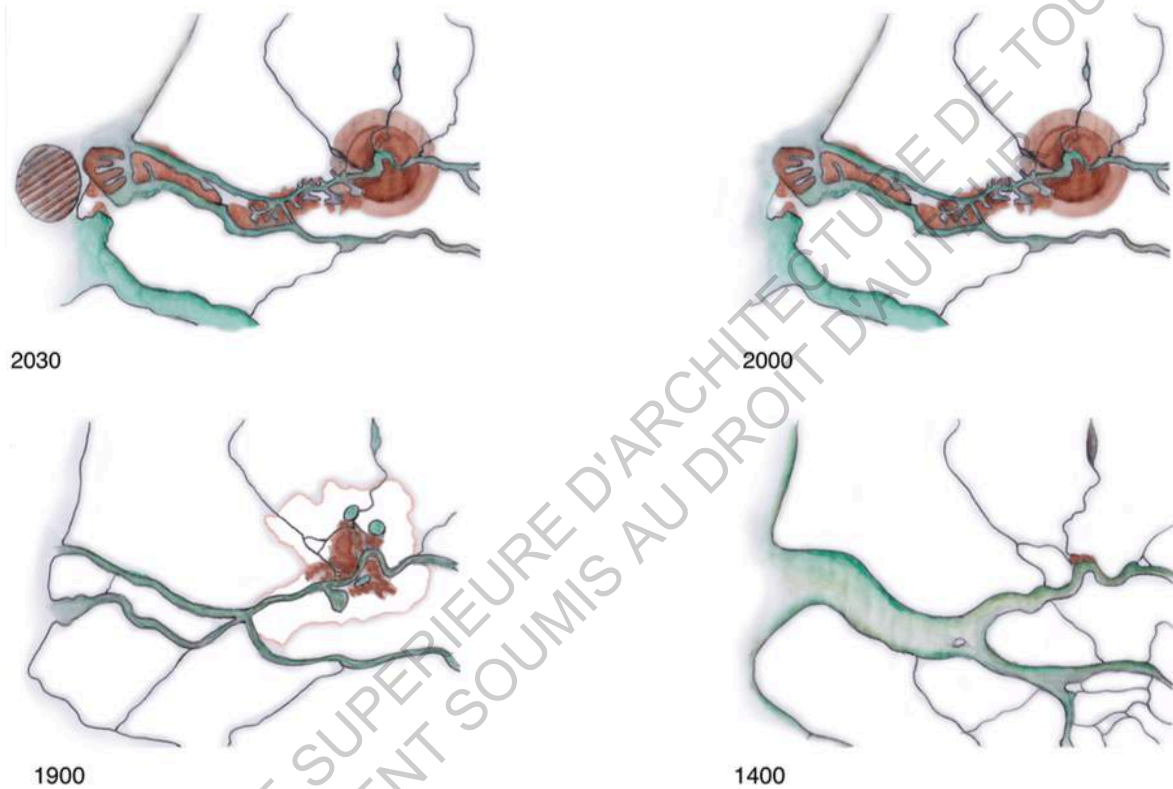
Source : Fanny Papeil

Rotterdam trouve ses origines au Xe siècle lorsqu'une digue est conçue pour protéger la ville qui s'est implantée au niveau le plus bas de la Rotte, affluent de la nouvelle Meuse. Elle se situe donc au nord de la vaste zone du delta du Rhin et de la Meuse, un territoire entre terre et eau. C'est en 1400 qu'on lui confère le statut de « ville » et le canal Rotterdamse Schie est achevé, ce qui permet à Rotterdam de devenir un des centres pour le commerce naval entre l'Angleterre et l'Allemagne. La ville s'agrandit ainsi. Des aménagements commencés dès le XIIIe siècle ont permis à la ville de gagner de la terre ferme et de se défendre contre la mer et les crues des rivières : digues, polders, dragage de chenaux, canaux, barrages. Dès son origine, Rotterdam possède une réelle relation avec l'eau qui l'entoure. C'est certainement pourquoi, contrairement à de nombreuses villes européennes dont le développement a été radioconcentrique, Rotterdam tient sa forme étirée de la poursuite de son port. En 1600, elle s'impose comme la capitale économique de la province de Hollande-Méridionale. Le commerce avec la Baltique et la mer du Nord est très important. Le port devient important, en lien avec les révolutions industrielles que connaît l'Europe à cette époque-ci. Rotterdam voit donc son extension d'Est en Ouest au fil des siècles, le long de la Meuse, pour rester en permanence accessible par des transporteurs et conteneurs maritimes de plus en plus gros. La ville subit ensuite deux inondations en 1775 et 1825, d'ampleur dévastatrices, ce qui oblige la ville à revoir son système de canaux, dont le Nieuwe Waterweg, soit le Nouveau Canal, qui renforce l'activité des transports fluviaux. Ce n'est pas sans savoir que 40% du pays se situe en dessous du niveau de la mer. La population atteint 100 000 habitants. La ville est bien bâtie, coupées par plusieurs canaux, bordées de quais et de belles promenades. En 1872, la construction du pont Willems facilite la première liaison nord/sud. Rotterdam est alors située à 56 km au sud-sud-ouest d'Amsterdam et à 22 km au sud de la capitale La Haye. En 1882, l'annexion de la commune de Delfshaven, jusqu'alors constituée comme port d'attache de Delft agrandit Rotterdam. En 1940 a lieu le terrible Bombardement de Rotterdam : la ville est bombardée par la Luftwaffe qui détruit totalement le centre-ville. Plus de 800 personnes sont tuées et 80 000 Rotterdamois sont sans abri. Comme pour Le Havre, ce bombardement engendre la reconstruction partielle de la ville. Le port est également restructuré, par la suite, dans les années 2000. Avec l'explosion de la consommation européenne de pétrole, importé par voie maritime, Rotterdam devient la « station-service » de l'Europe. Après la Seconde Guerre mondiale, l'extension des installations portuaires se poursuit en direction de la mer.

Le terminal pétrolier d'Europoort est alors construit. Puis, le trafic conteneur se développant, un banc de sable est aménagé sur la mer du Nord pour devenir le terminal à conteneurs Maasvlakte. Courant 2010, a commencé la construction de Maasvlakte 2, nouveau terminal à conteneurs en eau profonde, pour faire face à la croissance du trafic. Aujourd'hui, des nouveaux bassins s'avancent sur la mer du Nord, à plus de 30 km des premiers situés au cœur du centre-ville.

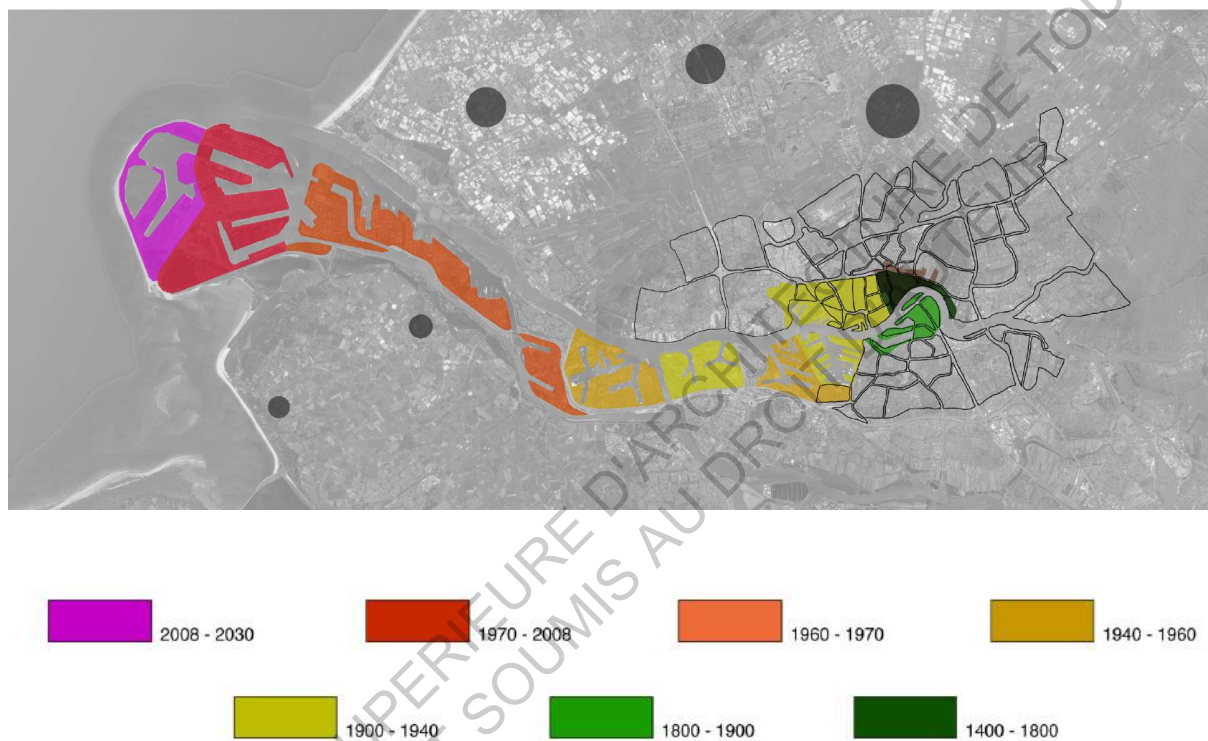
Dans une recherche plus large, si on se demande pourquoi les Pays-Bas ont fait de Rotterdam une ville portuaire tournée vers le monde, et non la Haye, car la position géographique des villes voudrait que cela soit le contraire, il faut comprendre que la Haye a été le centre administratif de la Hollande très tôt et qu'elle est ensuite devenue celui des Pays-Bas ; ainsi qu'une ville beaucoup plus dévastée par les bombardements de la seconde guerre mondiale.

Figure 10 : Schémas de l'évolution de la ville de Rotterdam



Source : Fanny Papeil

Figure 11 : Phases de développement de Rotterdam

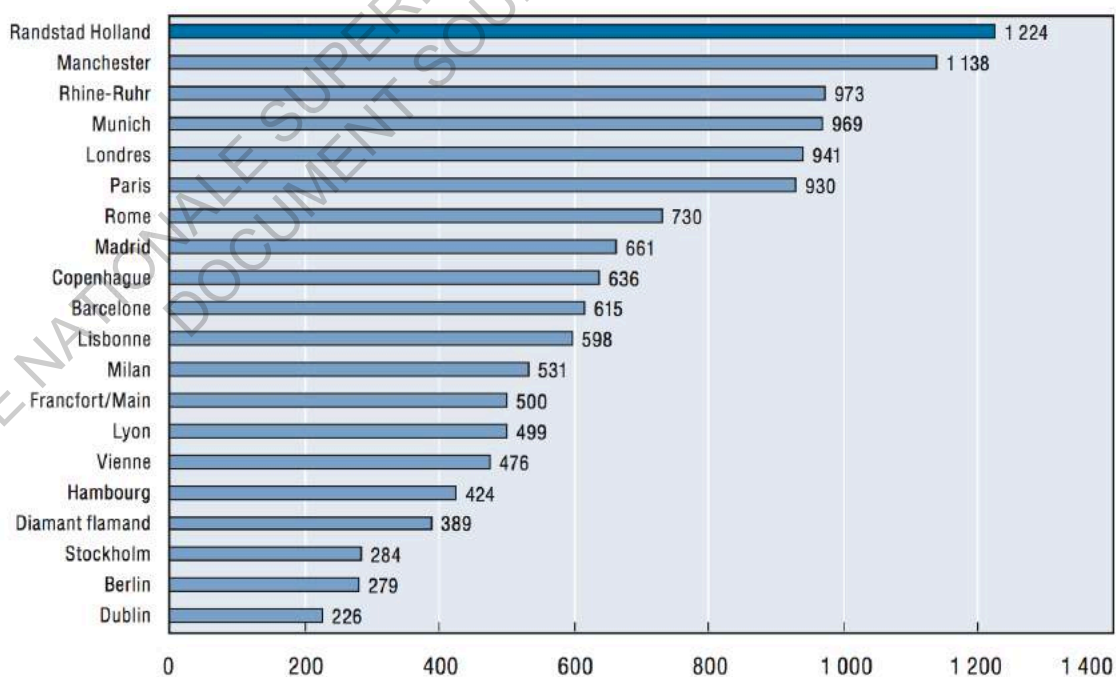


Source : Fanny Papeil

L'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Économiques) fournit aujourd'hui un rapport des enjeux et de la place de Rotterdam au sein de son pays et de la Randstad.

La mission globale de l'OCDE est de promouvoir les politiques qui amélioreront le bien-être économique et social partout dans le monde. Cette organisation offre aux gouvernements un forum où ils peuvent conjuguer leurs efforts, partager leurs expériences et chercher des solutions à des problèmes communs. Elle travaille avec les gouvernements afin de comprendre quel est le moteur du changement économique, social et environnemental, en se basant sur la productivité et les flux mondiaux d'échanges et d'investissement. Elle permet d'analyser et de comparer les données afin de prédire les tendances à venir. Elle permet également d'établir des normes internationales dans un grand nombre de domaines, de l'agriculture à la fiscalité en passant par la sécurité des produits chimiques pour faciliter les échanges. L'OCDE examine également les questions qui affectent directement la vie des gens, comme le coût des impôts et de la sécurité sociale ou le temps libre dont ils disposent, la façon dont les systèmes éducatifs préparent les jeunes à la vie moderne et la façon dont les systèmes de retraite protégeront les citoyens plus âgés.

Figure 12 : Graphique de densité de population dans plusieurs régions métropolitaines en 2006, (habitants/km²)



Source : Randstad OCDE.pdf

La Randstad est une région urbaine polycentrique de l'ouest des Pays-Bas qui englobe Amsterdam, Rotterdam, La Haye, Utrecht et plusieurs autres villes de taille inférieure. C'est l'une des zones les plus densément peuplées de l'OCDE, et qui possède aujourd'hui une économie urbaine moderne et diversifiée. Les secteurs phares sont notamment la logistique, l'horticulture et les services financiers. La Randstad affiche l'un des taux de chômage les plus bas de la zone OCDE et figure parmi les régions métropolitaines les plus attractives pour l'Investissement Direct Étranger.

Cependant, après avoir connu des taux de croissance économique élevés dans les années 1990, la Randstad a enregistré au début de la présente décennie de moins bons résultats. La productivité du travail y a progressé relativement lentement depuis dix ans.

La Randstad ne semble pas exploiter de manière optimale la proximité entre les quatre grandes villes et ne forme pas un système urbain fonctionnellement intégré. Les recommandations clefs sont alors : améliorer la mobilité interne au sein de la région, faciliter le transfert de connaissances vers le secteur privé, accroître la flexibilité du marché du travail et du marché immobilier ; mais aussi renforcer la coordination des spécialisations économiques des villes. Faire évoluer le cadre de gouvernance de la Randstad est essentiel afin de mettre en œuvre ces recommandations : il convient de renforcer les différentes agglomérations de la Randstad (« city-regions ») et de formuler un programme d'action à l'échelle de l'aire métropolitaine dans son ensemble.

Géographiquement, la région se compose d'une zone rurale en son centre (le « Cœur vert »), entourée d'un demi-cercle de conurbations parmi lesquelles on trouve les quatre plus grandes villes des Pays-Bas (Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht). C'est une aire polycentrique : à la différence de la plupart des régions métropolitaines de l'OCDE, elle n'a pas de ville centre dominante. Les fonctions économiques sont donc 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 Randstad est souvent désignée comme une aire métropolitaine, dans la mesure où elle forme une zone urbanisée dont les villes sont étroitement liées. En réalité, la Randstad ne peut être réellement considérée comme un système urbain entièrement intégré, car la plupart des habitants travaillent, effectuent leurs achats, organisent leurs loisirs et déménagent au sein même de leur agglomération. C'est

seulement un concept spatial quasiment abstrait, aucune politique gouvernementale ne l'utilisant comme base géographique d'intervention.

Mais cette région possède une importance économique et sociale considérable pour les Pays-Bas : elle occupe 20 % du territoire national, mais 42 % des Néerlandais y résident et environ la moitié du revenu national y est produit. Son développement économique a donc un impact très important sur celui du pays dans son ensemble. La stratégie économique de la Randstad a eu pour objectif de générer des volumes importants et s'est appuyée sur les deux grandes plaques tournantes que sont le port de Rotterdam et l'aéroport de Schiphol à Amsterdam. Pourtant, cette démarche bloque face aux contraintes spatiales d'une conurbation très densément peuplée. Il a fallu gagner des terrains sur la mer pour agrandir le port de Rotterdam, et aucun logement ne peut être construit autour de l'aéroport de Schiphol en raison des niveaux de bruit très importants.

Ces dernières années, des moyens considérables ont donc été déployés pour développer des activités à plus forte valeur ajoutée, dans le secteur de l'horticulture par exemple. Une action sur quatre fronts est mise en place en vue de mieux tirer parti des avantages économiques potentiels de la proximité entre les quatre agglomérations :

- régler les problèmes d'encombrement routiers aux heures de pointes ;
- rendre plus cohérents les transports publics régionaux et locaux ;
- le manque de logements de qualité supérieure risque de nuire à l'attrait international de la Randstad auquel il faut palier ;
- et la coopération entre les quatre grandes villes devrait être intensifiée dans des domaines importants tels que le tourisme et l'enseignement supérieur.

2. Une ville cosmopolite : entre autochtones et allochtones

Rotterdam a commencé à devenir une ville d'envergure au début du XVII^e siècle. Sa population a connu une très forte croissance entre 1880 et 1920, passant de 105 000 à 500 000 habitants. Une croissance qui s'est par la suite stabilisée, et une population qui s'installe de plus en plus en aire urbaine. Aujourd'hui, Rotterdam est la deuxième ville des Pays-Bas après Amsterdam avec 1 414 903 habitants.

Mais, ce qui fait une des particularités des Pays-Bas, c'est que ce pays accueille une population très hétéroclite. À l'instar d'Amsterdam, Rotterdam est une ville multiculturelle dont près de la moitié de la population est d'origine étrangère. Elle est la ville des Pays-Bas qui concentre le plus d'immigrés. Ville portuaire tournée vers le monde et le commerce, elle a su accueillir de tout temps des personnes venues du monde entier ainsi que de faciliter leur intégration. Ayant besoin de main d'œuvre, les immigrés affluent venant de l'Europe du sud et des anciennes colonies. Une richesse sociale et culturelle que la ville doit prendre en considération dans ses enjeux urbains afin d'affirmer les modes de vie de chacun.

En effet, les Pays-Bas ont connu plusieurs flux d'immigration : juifs et protestants chassés de l'Europe catholique au XVI^e siècle, Indonésiens et Surinamiens issus des anciennes colonies dans les années 1960, Turcs et Marocains pour répondre aux besoins de main-d'œuvre dans les années 1980 et Européens de l'Est dans les années 1990. La capitale néerlandaise est une cité d'immigration. Aujourd'hui, Amsterdam regroupe 180 nationalités différentes. Rotterdam, 1^{er} port industriel d'Europe, compte 625 000 habitants et 170 nationalités. La ville, qui se veut être un laboratoire social, est dirigée depuis 2009 par le premier maire d'origine étrangère et de confession musulmane élu en Europe, Ahmed Aboutaleb.

Cette situation n'est pas sans créer des tensions. Ces habitants d'origines différentes se sont-ils finalement regroupés par ethnie ? Ou appartiennent-ils à un autre système de sectorisation et de regroupement ? L'ont-ils choisi ou le subissent-ils ? Quels sont les impacts sociaux, urbains, économiques et politiques que peuvent avoir les quartiers qui accueillent des populations aux cultures si divergentes ?

Ces minorités ethniques restent tout de même touchées par des inégalités socioéconomiques et peine à s'intégrer au sein de la ville. Un problème de ségrégation rend leur intégration

difficile : ces minorités sont en effet confrontées à des discriminations de par leur situation socioéconomique et sur leur origine ethnique. Comme dans beaucoup de villes européennes, on observe alors le phénomène que quartiers sensibles qui accueillent ces populations défavorisées et qui deviennent source de violence et criminalité, ou la vie de quartier reste difficile. L'enjeu politique de Rotterdam est alors, depuis les années 1990, d'instaurer une mixité sociale pour faire avancer l'égalité sociale. Cela demande d'éviter une simple coexistence entre les groupes sans réelle interaction sociale, pour prôner une qualité de vie partagée dans des quartiers connectés les uns aux autres, s'affranchissant de la notion de répartition sociale actuelle. Dans une ville cosmopolite comme Rotterdam, la favorisation des relations interethniques est une nécessité. La ségrégation, sociale et culturelle, contribue à faire perdurer les différences sociales. A Rotterdam, les quartiers ethniques à proprement dit n'étaient pas reconnu comme dans d'autres villes internationales comme Londres ou New-York où l'origine ethnique donnait le nom au quartier : Chinatown ; Little-Italy par exemple.

André Krouwel, sociologue, politologue et professeur à l'université des sciences sociales d'Amsterdam, explique que jusqu'aux années 1980, les gouvernements en place ont délibérément mené une mauvaise politique d'intégration. Ils cherchaient à éviter que les immigrés ne se fondent dans la société néerlandaise et ne s'y installent durablement. On leur dispensait même un enseignement dans leurs langues d'origine ! À Rotterdam, quand le parti anti-immigration était aux commandes, la ville avait édicté une loi, basée sur des critères de revenus, pour limiter la liberté d'installation des plus modestes dans les quartiers aisés. Ces politiques ont engendré une « sous-classe ethnique » paupérisée, où la solidarité a souvent éclaté, et elles ont renforcé les ghettos sociaux. C'était une politique ségrégationniste jusqu'à un changement des politiques publiques dans les années 1990. De plus, depuis peu les Pays-Bas accordent le droit de vote aux élections locales à tout résident, quelle que soit sa nationalité. Jusqu'en 2006, près de 80 % des électeurs immigrés votaient pour les partis écologistes et travaillistes. La population s'écartant désormais des partis traditionnels, des mouvements politiques communautaristes apparaissent. On voit alors toute l'importance d'un discours politique d'un gouvernement qui est capable de prôner une mixité sociale alors que des démarches masquées prônent plutôt la ségrégation sociale envers ces minorités ethniques.

« En tant que maire de Rotterdam, je suis aussi chef de la police et procureur. En 2009, j'ai ouvert le « triangle » administration/ordre public/sécurité aux habitants pour y intégrer la qualité de vie. Les 52 quartiers de la ville de Rotterdam ont tous un comité de gestion citoyen. Par ce biais, une délégation de pouvoir est donnée aux habitants : ils disposent d'un budget et d'un nombre d'heures où la police est mise à leur disposition, selon les priorités définies par le comité. Je m'intéresse aux personnes qui veulent participer à la société, quelle que soit leur origine. Personne ne doit être mis à l'écart, hormis ceux qui ne veulent pas se joindre à la communauté par leurs valeurs et leurs comportements. Face aux attentats et à l'insécurité, nos villes ne doivent pas trembler. Et si notre société tremble, alors il faut mettre des amortisseurs sociaux pour qu'elle ne s'effondre pas. Avec les habitants, nous recherchons des solutions pour faire face aux incertitudes et pour construire un « Nous, ensemble ». Une société de confiance et stable, c'est 2 % de croissance en plus. » explique Ahmed Aboutaleb, maire travailliste de Rotterdam, né au Maroc et arrivé à l'âge de 15 ans aux Pays-Bas.

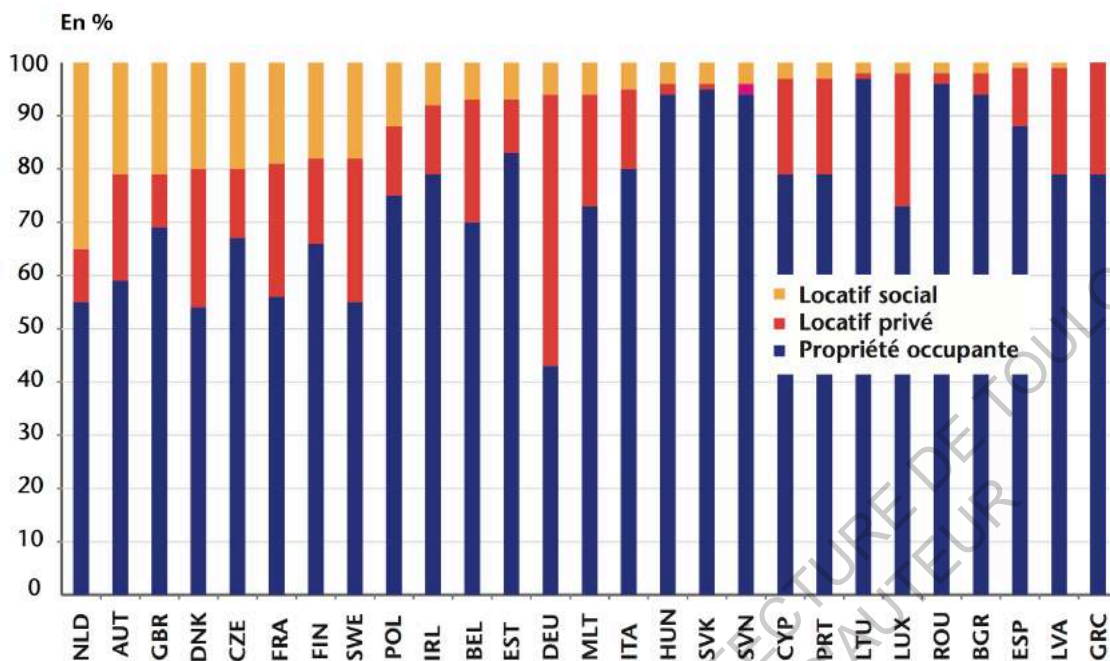
Il y a peut-être aujourd'hui une réelle volonté de changer le système organisationnel de Rotterdam afin de trouver des solutions pour la cohabitation de toutes ces minorités ethniques, longtemps exclues et cachées. Je pense qu'au-delà de Rotterdam, c'est un enjeu de toute ville cosmopolite et mondialisée qui prônaient jusque-là une forme de mixité sociale pour palier à ce problème d'ethnicité et de classes sociales, mais qui est sûrement à oublier aujourd'hui tant on voit que cela ne fonctionne pas. La mobilité internationale des Hommes est de plus en plus fréquente et répandue, je pense alors que de plus en plus de villes seront touchées par ces enjeux de mixité ethnique au sein des villes. Je pense que le problème est qu'aujourd'hui ces minorités ethniques subissent également une discrimination sociale de par leurs statuts socio-professionnels. Il y a une inégalité des richesses et d'accès au travail entre autochtones et allochtones de manière générale. Nous avons vu qu'à Rotterdam ce flux migratoire était lié à la recherche d'une main d'œuvre ouvrière, et on notera de nombreuses similitudes en France avec l'arrivée d'une main d'œuvre ouvrière et coloniale lors des deux guerres mondiales.

3. Le logement social

Au-delà de la question ethnique, Rotterdam doit faire face à une classe moyenne très importante car c'est une ville qui repose sur une homogénéité sociale avec une inégalité des fortunes moindre. En effet, Rotterdam reste une ville plutôt populaire et modeste n'étant pas dominée par des écarts socioéconomiques immenses, mais une prédominance pour la classe moyenne. Les habitants les plus démunis s'entassent dans des quartiers qui ne sont pas adaptés à les accueillir. Il y a là un réel enjeu politique et social au vu de l'augmentation de la population à Rotterdam ces dernières années. La ville se tourne donc vers l'habitat social pour parer à cela.

Il y a eu en parallèle de cela une réelle augmentation du logement social ces dernières années. Un logement social surement liée à la demande initialement. Les Pays-Bas comptent 35 % de logements sociaux. C'est le taux le plus élevé de l'Union européenne. Le pays y accorde beaucoup d'importance depuis les années 1900. En 1901, une loi fonde la politique du logement : le Housing Act (Woningwet) pour résorber, notamment, l'habitat insalubre. Attribué en priorité aux ménages les plus modestes, le logement social a longtemps été accordé sans condition de ressources. Une situation qui change, depuis peu, sous la contrainte de la Commission européenne : depuis 2011, un plafond de ressources de 33 000 euros par ménage et par an a été introduit, suite aux plaintes de la Fédération européenne de la propriété immobilière. Aujourd'hui, le public éligible au logement social représente 41 % de l'ensemble de la population, ce qui est assez considérable. La gestion du logement social est assurée par 500 associations et fondations, aux compétences de plus en plus régionalisées. À travers le pays, elles gèrent 2,4 millions de logements sociaux, largement composés de maisons individuelles. Le loyer moyen est alors de 495 € mensuels pour un logement social aux Pays-Bas, avec une durée de bail entre 5 et 7 ans pour les jeunes locataires.

Figure 13 : Statut d'occupation du logement dans les pays de l'UE



Source : <https://www.ofce.sciences-po.fr/pdf/revue/3-128.pdf>

En moyenne, pour acheter un m² de surface habitable en ville à Rotterdam cela revient à 2650€. A Paris, le prix moyen au m² à l'achat a été estimé à 8764€ en 2017, et de 2837€ à Toulouse.

A Paris, le prix moyen de la location d'un logement social est de 7,8€ par m². Aux Pays-Bas, le prix des logements sociaux doit rester inférieur ou égal à un niveau dit « abordable » (affordable rent level), fixé à 664€ par m² en 2012, indépendamment du type de logement considéré et de sa localisation. À partir du moment où le loyer est inférieur à cette limite, une allocation logement peut être perçue par le propriétaire.

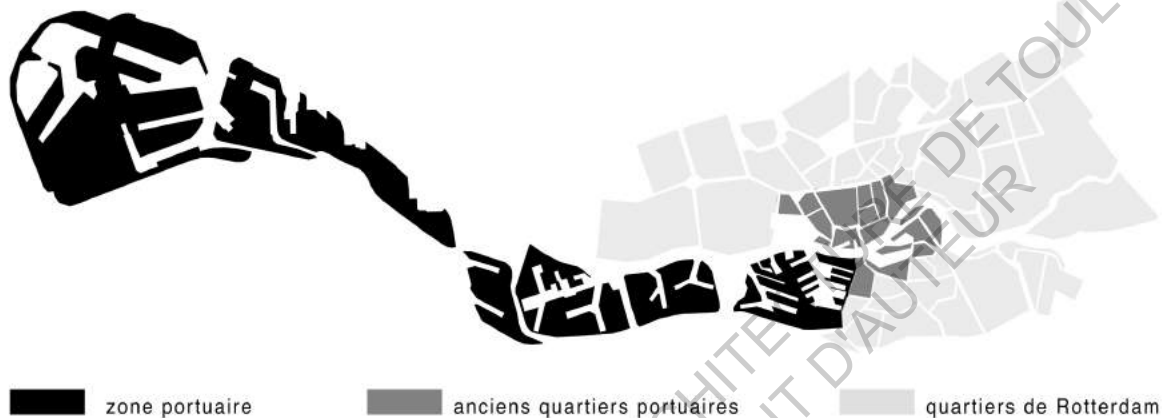
Aujourd'hui le pays revient sur cette surproduction de logement social et doit aussi répondre à l'attente de la classe moyenne supérieure et à la classe aisée, dans un intérêt aussi international. En effet, depuis la fin des années 1970, la politique du gouvernement est principalement axée sur la promotion de la propriété privée et la réduction tendancielle des fonds publics attribués aux bailleurs sociaux jusqu'à ce qu'elles soient supprimées même totalement en 1993.

Suite à cette seconde partie, il est important de retenir que la ville de Rotterdam a su tirer parti de nombreux événements pour devenir une ville moderne, portuaire et innovante. Si son port a toujours assuré sa puissance économique à l'échelle du pays, de la Randstad mais également à l'échelle internationale aujourd'hui, elle a su accueillir le plus gros flux migratoire de la ville : une main d'œuvre étrangère venue chercher du travail. Ces minorités ethniques arrivées en masse à Rotterdam, ont d'abord fait l'objet d'une politique ségrégationniste jusque dans les années 1990, avant d'être mises en avant pour prôner une mixité sociale. Une dernière partie servira à comprendre la morphologie urbaine et sociale de la ville afin de comprendre comment cette population cosmopolite trouve sa place dans la ville.

III. Morphologie urbaine et sociale

1. Plan d'extension : vers une uniformisation urbaine

Figure 14 : Organisation de la ville de Rotterdam



Source : Fanny Papeil

Rotterdam, aujourd'hui deuxième plus grande ville des Pays-Bas, est une ville économiquement et architecturalement dynamique. Son centre ayant été en grande partie détruit par les bombardements en 1940, laisse le champ libre aux urbanistes et architectes pour reconstruire le centre, au milieu des quelques rescapés témoins du passé de la ville. La vieille ville a laissé place à une ville moderne, dont la skyline ne cesse de s'élever et laissant place à tout type de style architecturaux. Des verticalités naissent métamorphosant la ville très rapidement, devenant autant de repères dans le paysage urbain. Elles deviennent des repères hétéroclites pour ces nouveaux quartiers transformés, de part et d'autre du fleuve.

Figure 15 : Skyline de Rotterdam



Source : www.editionsparentheses.com/IMG/pdf/p289_le_projet_du_projet_extrait.pdf

Ces nouveaux quartiers prennent place dans le centre bombardé ou dans les anciens quartiers portuaires aujourd'hui situés en centre-ville et cherchant une nouvelle identité et fonctionnalité. Les enjeux politique, économique et social de Rotterdam sont d'orienter la ville vers la Nouvelle Meuse, ses rives sud ouvrières et son port, et instaurer par l'architecture une harmonie entre l'activité économique du port industriel et la vie quotidienne et résidentielle de ses habitants. Dans un contexte où il est encore difficile de lire une cohérence et une harmonie dans ces enchevêtrements architecturaux. Ces nouveaux lieux, anciens quartiers portuaires de la rive sud, donnent également une vue imprenable sur la rivière, ce qui ne manquera pas d'attirer une population très riche en parallèle de la volonté municipale d'y intégrer du logement social pour une population beaucoup moins aisée.

Cette volonté de la ville de s'étendre vers le sud et l'ouest ne se fera pas sans un contrôle de la croissance urbaine ainsi qu'un plan d'extension de la ville, car depuis le début du XXe siècle

toutes les villes de plus de 10 000 habitants aux Pays-Bas doivent se munir d'un plan d'extension renouvelable tous les 10 ans. Ce plan d'extension doit expliquer les zones d'urbanisation mais également le système de communication entre les différents quartiers en aménageant de grands boulevards. Des boulevards servant également à prolonger le cheminement des marchandises du port sur le maillage routier afin de desservir la ville et le pays. Rotterdam est une ville moderne dont le plan repose actuellement sur l'organisation d'un réseau de transport ainsi que sur une division fonctionnelle du territoire et des quartiers selon le principe du zonage : travail, activités et habitation.

La rive sud de la Meuse, avec l'exception de quelques quartiers sur la rive nord, est la zone importante de Rotterdam faisant appel à une restructuration et une réhabilitation. En effet, elle accueillait auparavant des zones portuaires qui sont ensuite devenus des quartiers ouvriers lorsque le port s'est déplacé plus à l'ouest, et est aujourd'hui une zone stratégique de la ville à développer. L'intérêt politique de la ville est de croiser l'axe portuaire est-ouest avec un axe économique nord-sud pour étendre la ville. Une volonté qui passera d'abord par la construction de ponts pour connecter ces deux territoires encore bien distincts économiquement et socialement, puis par une uniformisation du tissu en faisant du sud un second centre urbain.

Face à cette tentation du repli, une autre stratégie se développe, celle de la compétitivité internationale et de l'attractivité. Les classements de villes, toujours plus nombreux, jouent un rôle non négligeable dans cette compétition mondiale à laquelle se livrent les grandes villes et parfois les moins grandes. Avant de porter leur dévolu sur une ville d'accueil, entreprises, habitants potentiels, visiteurs, touristes tiennent de plus en plus sérieusement compte de ces palmarès qui couvrent prioritairement deux sujets : le coût de la vie urbaine, de ses réseaux de transport, de ses logements, de l'alimentation et des loisirs, et la qualité de son cadre de vie, de l'enseignement, des espaces publics, de son environnement, du patrimoine, de l'architecture, des musées, des événements sportifs et culturels... La compétition entre ces grandes métropoles, qu'elles soient régionales ou mondiales, est devenue féroce. Face à la peur de disparaître, elles éprouvent toutes une nécessité vitale de renforcer leur pouvoir d'attractivité tant auprès des entreprises que des individus qui envisagent de déménager pour jouir de meilleures conditions de travail et résidentielles. Comme n'importe quelle société privée, elles offrent des services et une image. La plupart des grandes métropoles régionales,

quelles que soient leur taille et leur situation géographique, tentent d'attirer entreprises à forte valeur ajoutée, services attractifs, équipements de production et de diffusion de la connaissance, touristes, etc. Elles mettent en œuvre de véritables stratégies pour développer leur niveau d'attractivité, lancent des études pour améliorer leur identité.

Figure 16 : Stratégie de développement de Rotterdam pour 2030



Source : www.editionsparentheses.com/IMG/pdf/p289_le_projet_du_projet_extrait.pdf

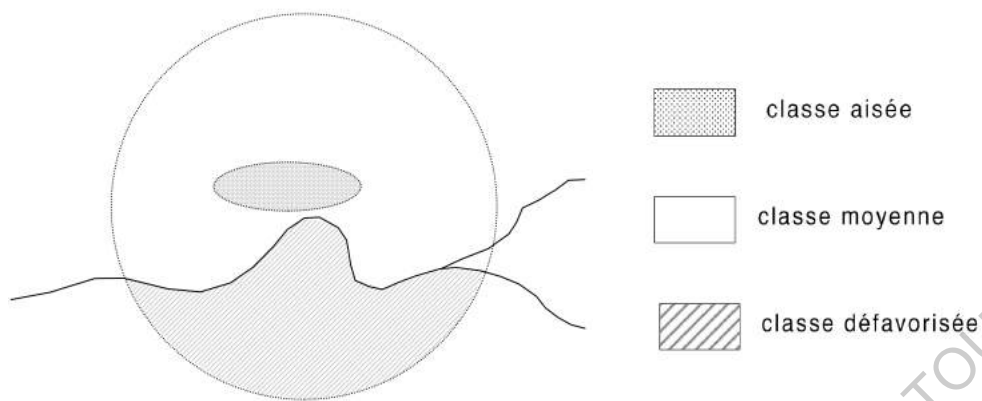
Comme l'explique Philippe Panerai (Panerai, 2012), l'objectif pour Rotterdam est de mettre en place un réseau global pour ces plans d'extension, afin d'éviter d'imaginer la ville par fragments mais plutôt de manière uniforme, globale.

La ville de Rotterdam développe donc une politique de restructuration des quartiers défavorisés et sensibles. En effet, la ville souhaite rénover, avec l'aide de l'Etat pour les zones en grande difficulté, les grands quartiers de logements de la périphérie et de la rive sud de la Meuse. Comme l'explique Jacques Donzelot dans son ouvrage *La ville à trois vitesses*, on observe à Rotterdam comme dans toutes les villes européennes un processus d'altération (Donzelot, 2009) qui relègue les populations défavorisées et souvent immigrées en périphérie dans des grands ensembles alors que la population aisée accède au centre-ville. Ce processus d'altération est directement lié au processus de gentrification qu'il y a eu au contraire dans les quartiers du centre historique reconstruits après les bombardements. Ces quartiers de grands ensembles jouent le rôle d'unificateur urbain pour ces villes modernes, mais la classe moyenne à Rotterdam étant très largement dominante, ces quartiers se retrouvent surpeuplés et prédominants. Tout l'enjeu pour la ville s'oriente en 2 points :

- améliorer les logements sociaux construits en masse depuis la Seconde Guerre Mondiale ;
- améliorer l'offre du logement au vu de la demande afin de viser la classe aisée et la classe moyenne supérieure, en proposant donc du logement plus haut de gamme comme évoqué précédemment.

Pour cela, la loi autorise l'Etat à avancer des financements à faible taux d'intérêt aux associations non lucratives voulant produire de l'habitat social. Un habitat social qui est en lien avec le sentiment communautaire, une vie collective, qui est déjà très présent aux Pays-Bas de manière générale. Cet habitat social, au départ en grande partie rémunéré par l'Etat, est petit à petit investi par des offices HLM privatifs. Puis des organismes, comme les promoteurs, ont le droit de construire de l'habitat haut de gamme si les profits sont réinvestis dans la création de logements sociaux. Mais cela est amené à rapidement changer au vu des enjeux de demain de Rotterdam.

Figure 17 : Schéma de répartition de la population à Rotterdam



Source : Fanny Papeil

Il y a parfois une ambiguïté dans cette volonté d'uniformisation. La diversité des styles architecturaux qui s'implantent au cas par cas partout dans la ville va à l'encontre d'une homogénéité du tissu urbain avec des investissements et des moyens qui ne sont pas les mêmes selon la localisation du bâtiment. Même si de manière générale, Rotterdam tend à s'unifier par une skyline devenue haute en tout point de la ville. Il y a une cohésion à l'échelle de la ville, mais un tissu très fragmenté à la micro-échelle. A l'inverse, on retrouve de manière générale une volonté d'utiliser la brique pour tout type d'habitat et pour tout standing, dans une démarche d'égalité d'esthétique et de matérialité probablement.

La ville horizontale est devenue une ville verticale comme emblème d'une ville contemporaine, reflet du port mondial qu'elle est, en essayant d'apporter une homogénéité et harmonie au tissu urbain et à la vie quotidienne et résidentielle de ses habitants. Une homogénéité qui passe également par la standardisation dans la manière de bâtir les logements à Rotterdam. Cela permet probablement de réaliser des économies dans la construction et de prôner une sorte d'égalité de tous face au logement, mais cela apporte de l'uniformité visuelle qui peut être critiqué. On s'éloigne de l'individualisme et de l'originalité que cherchent à acquérir les personnes au travers de leur lieu de vie.

On comprend donc que par cette volonté d'uniformisation du tissu urbain, Rotterdam cherche à offrir une meilleure qualité de vie à ses habitants tout en résolvant la pénurie de logements par une forte construction de logements sociaux tout en instaurant de la mixité sociale. Cette

expansion de la ville habitée au sud de la Meuse doit faire ses preuves par des habitants qui doivent trouver une place entre des nouveaux quartiers et une histoire industrielle, portuaire et ouvrière. Si la volonté d'unifier par la verticalité de la ville fonctionne, les contrastes morphologiques des différents quartiers sont eux le point de départ de l'image du quartier et de sa qualité de vie. Si une démarche d'uniformisation urbaine est mise en place, il est difficile de dire qu'une démarche d'uniformisation sociale et culturelle cherche à trouver place aussi.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2. Quartiers et unité de voisinage

Si on reprend les termes de Kevin Lynch dans *L'Image de la cité*, la morphologie urbaine d'une ville peut se résumer en 5 types d'éléments : les voies, les limites, les quartiers, les nœuds et les points de repère (Lynch, 1998). Et comme l'explique Anne-Lise Humain-Lamoure, la construction des quartiers revient à construire des territoires politiques et leurs frontières, avec la complexité de la morphologie générale de la ville et de celle des quartiers distinctement, de la densité, et des histoires politiques déjà vécues (Humain-Lamoure, 2010). Nous avons vu que Rotterdam tend à s'étendre par le nord et le sud de la ville, dans l'axe opposé du fleuve. Un enjeu couplé d'une volonté d'unifier le tissu urbain de la ville entre la rive sud et nord, avec une ville moderne verticale effaçant petit à petit l'image de la ville industrielle horizontale.

A l'échelle du territoire, je pense que l'expansion de la ville et donc le tracé des nouveaux quartiers s'est fait et se fait en lien avec les enjeux régionaux comme la connectivité des villes de la Randstad. Si on reprend la définition d'un quartier urbain : ce terme désigne le plus souvent une portion d'espace urbain individualisée, située à un niveau intermédiaire entre l'îlot et la ville toute entière. Et il est aujourd'hui utilisé dans quatre grandes catégories :

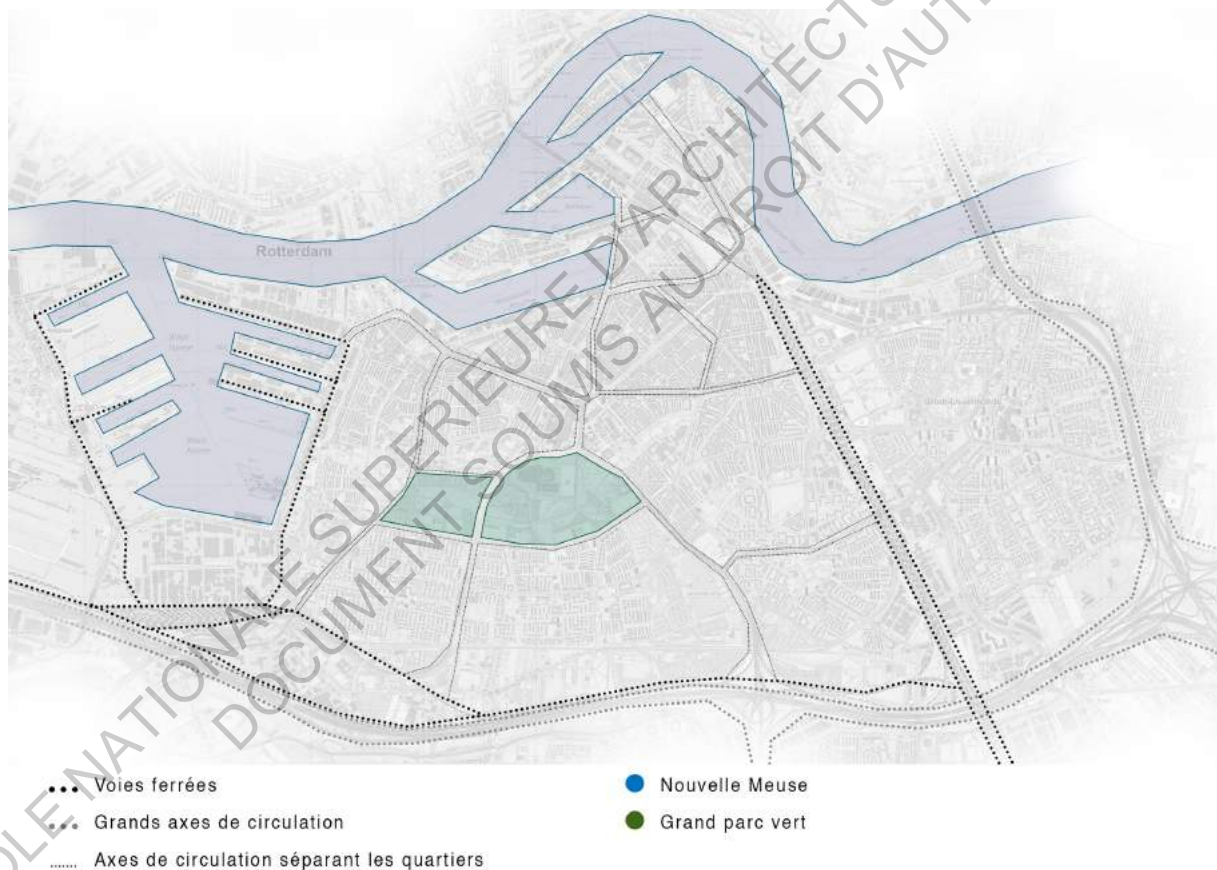
- par sa situation (quartier central, quartier de banlieue) ;
- par sa fonction lorsqu'elle est dominante et structurante en en faisant un espace aux caractéristiques génériques (quartier d'affaires/CBD, quartier de gare) ;
- par sa composition sociale et par l'image ou la symbolique qui lui est conféré dans les représentations collectives souvent en lien avec sa fréquentation ou ses habitants (quartier mal famé, quartier bourgeois, quartier populaire, etc.) ;
- par sa morphologie : une relative homogénéité de bâti, généralement lié au moment de sa construction ou de son intégration dans le tissu urbain (quartier de Belleville, quartier de grands ensembles, quartier pavillonnaire). Ses dimensions sont très variables (de quelques îlots à plusieurs dizaines d'hectares).

Si on regarde le cas de Rotterdam, il existe une définition de quartiers par leurs fonctions : les quartiers d'affaires qui sont créés à l'image de cette ville mondialisée qui se veut compétitive et attractive pour des futurs habitants mais aussi pour des entreprises à haut capital

économique. On parle également du quartier de la gare à Rotterdam. Il est par ailleurs compliqué pour moi de dire s'il existe des quartiers selon leur composition sociale du type populaire ou bourgeois. Mais il existe également des quartiers urbains par morphologie : les quartiers historiques du centre à la différence des quartiers pavillonnaires ou de grands ensembles que l'on observe sur toute la périphérie de la ville.

Mais ce sont de manière générale les grands axes routiers et ferrés qui dictent l'organisation et le découpage administratif des quartiers. Je pense qu'à Rotterdam il y a quatre types de limites physiques qui distinguent les quartiers : la Nouvelle Meuse ; les voies ferrées ; les grands espaces verts ; et les grands axes routiers.

Figure 18 : Limites physiques des quartiers de la rive sud de Rotterdam



Source : Fanny Papeil

A l'échelle de la ville, le découpage est dicté par des enjeux urbains et un ancien tracé existant avec lequel composer. Simples par les axes de circulation qui apportent de la clarté à la lecture de ce découpage administratif, les limites de quartiers ne sont pas simples visuellement à repérer de par l'homogénéité et l'uniformisation du tissu urbain. Il semble facile de distinguer les quartiers en cartographie, mais c'est parfois beaucoup plus difficile par la perception et l'aspect visuel lorsqu'on arpente Rotterdam, surtout en périphérie où les quartiers pavillonnaires et de grands ensembles se suivent. On voit là, je pense, à quel point la morphologie urbaine est importante dans la lisibilité d'une ville. Si les limites physiques permettent de lire ce découpage administratif à l'échelle locale, l'uniformisation du tissu urbain rend cette lisibilité difficile.

J'ai remarqué, lorsque j'ai pu arpenter des villes néerlandaises, que dans la majorité de ces villes il y a une réelle hiérarchisation de la route. La route faisant partie des 5 éléments dictant la morphologie urbaine d'une ville, selon Kevin Lynch (Lynch, 1998). De par la matérialité et la composition des axes, on perçoit ceux qui servent de limites de quartiers et d'axes routiers majeurs pour la ville, et des rues ou venelles qui servent à distribuer un quartier. Les axes structurants sont souvent en goudron lisse, à double sens, accueillant du stationnement parfois et donnant souvent sur des fronts bâtis de commerces ou services en rez-de-chaussée. Les axes secondaires sont quant à eux plus étroits, en pavage et desservent les habitations. Ces axes secondaires sont propices aux unités de voisinages ou autrement dit à la vie de quartier.

En effet, le quartier peut aussi désigner un territoire de convivialité ou de sociabilité, voire de communauté. Il est alors défini comme un espace vécu ou seulement représenté, une structure territoriale produite et imaginée par l'individu, mais néanmoins intelligible pour la collectivité, car imprégnée d'informations et d'apprentissages sociaux, par la fréquentation régulière d'espaces publics et/ou par des relations de voisinage comme l'explique Guy Di Méo. Dans cette acception, le quartier est souvent qualifié de « village », cadre de vie supposé susciter une sociabilité spontanée. Le terme de quartier renvoie alors aux parties d'une ville considérées d'un point de vue de voisinage, c'est-à-dire à une portion de ville définie en termes de proximité par rapport au logement. Cette dimension de la notion de quartier renvoie plutôt aux pratiques, ainsi qu'aux représentations que les habitants se font de leur

ville. Le quartier se définit alors par les lieux de sociabilité qui structurent la ville au niveau local : rues commerçantes, équipements publics, espaces verts, etc. On parle de voisinage, dans la vie quotidienne, pour des personnes dont les lieux d'habitation sont géographiquement proches les uns des autres. L'ensemble de ces lieux d'habitation est appelé voisinage.

J'ai alors pu observer à Rotterdam comme à Eindhoven des lieux publics de sociabilité qui définissent ces unités de voisinage. Les places d'églises, les parcs, les places de marché, la mairie...mais également les rues pavées. Lorsque les habitants d'une même unité de voisinage vont au marché du samedi matin « Saturday Market » à Eindhoven, à pied ou en vélo, ils se regroupent autour d'un moment de sociabilité qui existe depuis longtemps. Mais la plupart de ces habitants proviennent d'un quartier administratif voisin. Je pense alors qu'une unité de voisinage est différente d'un quartier administratif dans ses limites. Une unité de voisinage se définit dans la pratique des habitants et dans leur capacité à se regrouper à certains endroits. J'ai également pu noter que la rue, dès lors qu'elle est étroite et pavée, elle devient un réel lieu de sociabilité pour les unités de voisinage. Lorsqu'on se promène à Rotterdam ou Eindhoven en période de fête comme pour le carnaval ou la fête du roi, les rues sont utilisées pour organiser ces moments festifs. Elles sont décorées par la municipalité et par les habitants eux-mêmes. Au-delà de la pratique lors de grands événements comme ceux-là, la rue est utilisée tous les jours comme un prolongement des jardins dans les quartiers pavillonnaires ou comme jardin dans les quartiers de grands ensembles. J'ai pu observer que les voitures y passent peu et doucement à cause des pavées. Les enfants peuvent alors y jouer, faire du vélo, et les habitants marchent comme si c'était le prolongement des trottoirs.

Comme l'expliquent Philippe Panerai (Panerai, 2012), la croissance urbaine des villes modernes a demandé un réajustement structurel, notamment de la rue qui est devenue un boulevard ou une avenue permettant de mettre en valeur des axes majeurs ou des bâtiments de la ville pour donner une image de modernité : « circuler de gare à gare, de quartier à quartier ». Ces grands axes prenant un tout autre sens, à la vitesse de la voiture et devenant des limites à ces unités de voisinage. Mais à plus petite échelle on peut également imaginer que ce rapport à la rue change selon si on se trouve dans le centre historique composé d'îlots fermés avec un fort rapport à la rue, ou dans les îlots ouverts de périphérie où le rapport à la rue a totalement changé sans façades sur rue.

Figure 19 : Photos du Carnaval et de la fête du roi

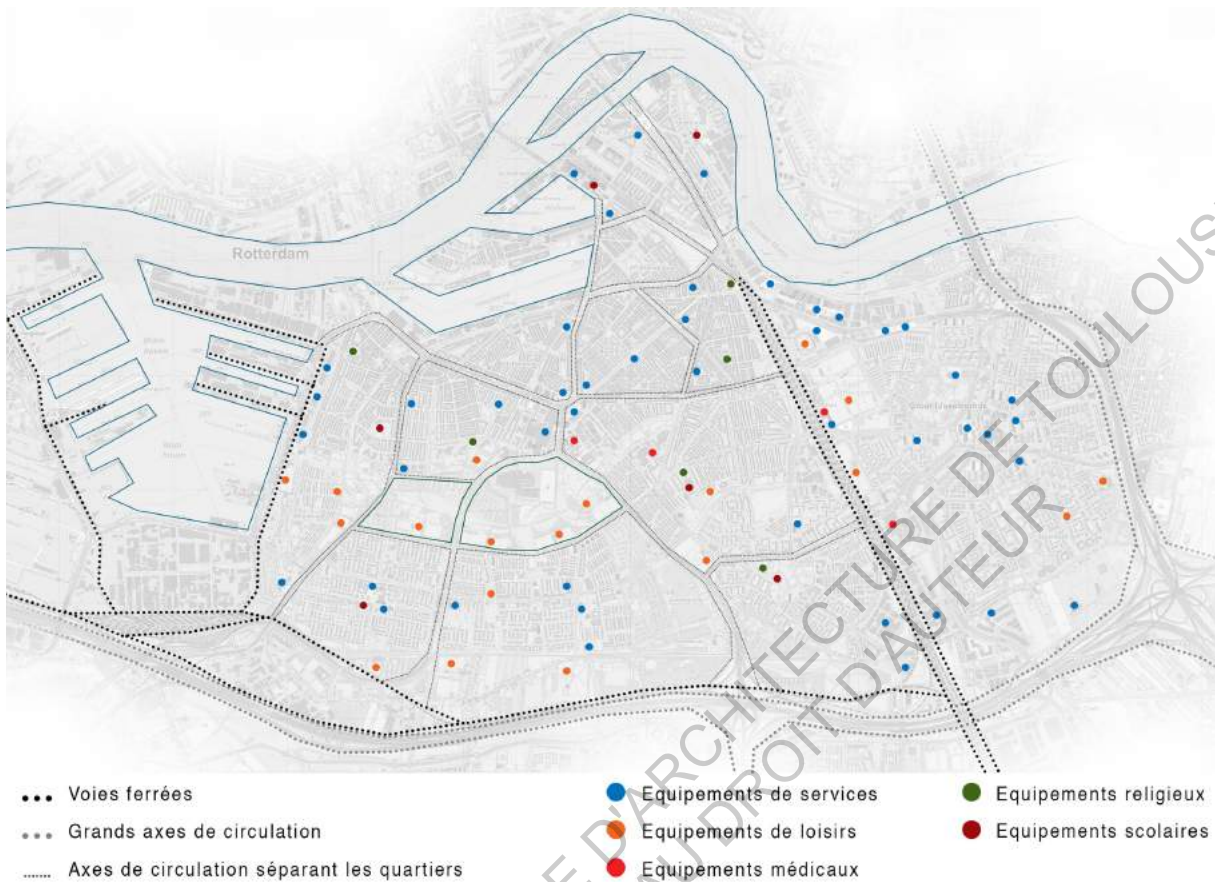


Source : Fanny Papeil

J'ai alors choisi de représenter sur une carte de quelques quartiers du sud de Rotterdam les services loisirs et lieux publics ou religieux pour illustrer cette distinction qu'il y a entre quartiers administratifs et unités de voisinages.

Au-delà de l'aspect politique et morphologique qui définissent les quartiers administratifs, les habitants se les approprient, les déplacent et se définissent des entités de voisinage qui leurs sont propre en fonction de leurs lieux de regroupement.

Figure 20 : Équipements des quartiers de la rive sud de Rotterdam



Source : Fanny Papeil

Si on regarde la carte de la répartition des équipements au niveau des quartiers sud de Rotterdam, on s'aperçoit qu'il y a deux phénomènes.

Le premier, tend à positionner tout type d'équipements le long des grands axes de circulation délimitant les quartiers. Il y a là un enjeu politique de réserver les parcelles longeant ces axes pour mettre en avant les commerces et services de la ville, ainsi que d'y optimiser leurs accessibilités de par les grands axes de circulation, qu'ils soient automobiles ou de transports en commun. Il est évident que ces zones, de par leur attractivité, jouent un rôle important dans le rapport qu'ont les habitants avec ces quartiers. Ce sont des axes de rassemblement indispensables au quotidien qui font lieux de sociabilité. Mais ce sont des espaces d'entre deux : entre deux entités de quartiers administratifs. Ces limites de quartiers deviennent des connecteurs et sont supposées regrouper des populations ne vivant pas dans des mêmes quartiers. On peut rapidement remarquer que cela fonctionne si cette avenue de commerces

et services reste à une petite échelle, et si elle sert à délimiter deux quartiers socialement proche. Dans l'autre cas, ce lieu de rassemblement peut être difficilement franchissable, faisant côtoyer différentes populations s'ignorant et s'évitant, devenant donc un lieu de passage finalement et non de sociabilité. Toute la subtilité des unités de voisinage est à mon avis à ce niveau-là.

Le second phénomène, à contrario, est une concentration d'activités, services, écoles et commerces de proximité situés en centre de quartiers. Il y a là une volonté des quartiers de créer des centralités primordiales pour attirer la population et les faire participer à la vie de quartier : écoles, commerces de proximité, parcs... Ce sont des centres de sociabilité de la vie quotidienne auxquels sont attachés les habitants, qui dictent souvent leurs quotidiens, et les font se sentir appartenir non pas qu'à un logement mais à tout un voisinage, dépassant le seuil de la maison ou de l'appartement. Ce système reste plus efficace en centre-ville, tandis qu'en périphérie on a une sectorisation des espaces qui rend ces éléments plus éparpillés les uns des autres et regroupés entre mêmes types d'équipements.

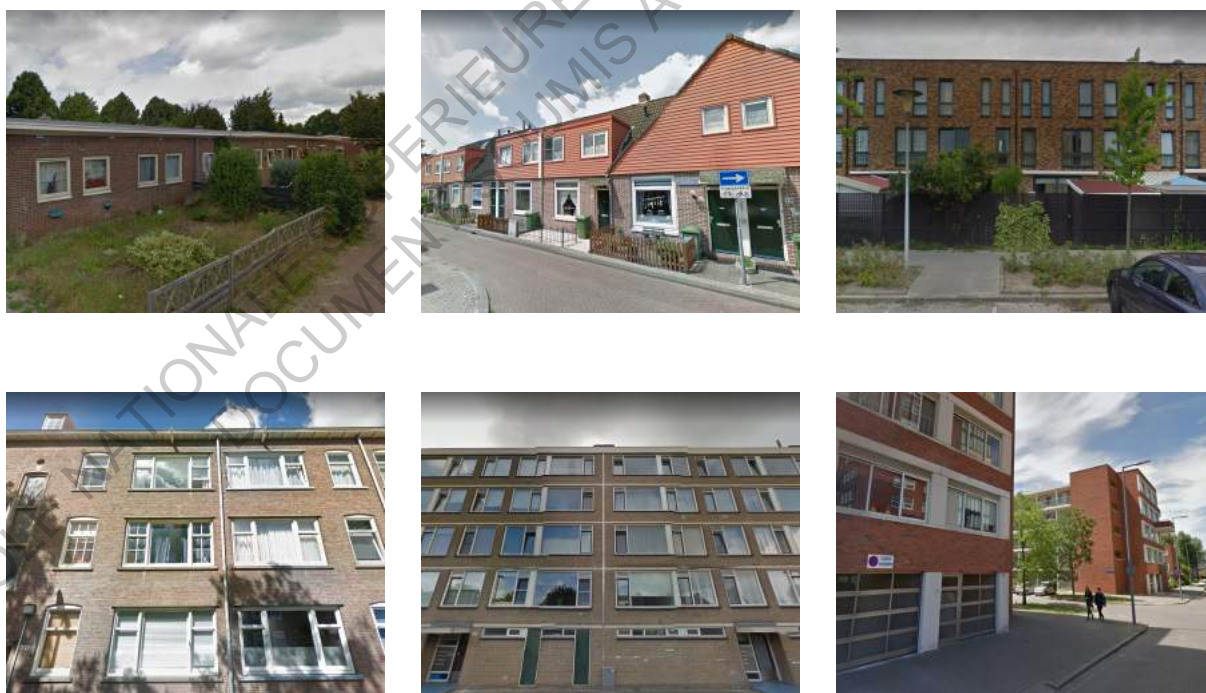
Enfin, on observe de manière générale que plus on s'éloigne du centre historique, plus la taille des quartiers administrative est grande. Une taille directement liée à la création des grands ensembles en périphérie de la ville. On peut alors imaginer que le voisinage est d'autant plus important dans ces quartiers qui ont perdu l'échelle de « village », l'échelle piétonne ou cyclable. Comme le fait remarquer Anne-Lise Humain-Lamoure dans son ouvrage sur la question de démocratie de quartier : « On peut imaginer qu'abaisser la taille des quartiers au maximum permettra de résoudre la plupart des problèmes d'accès à la participation, notamment dans les quartiers populaires. Mais c'est oublier que le refus de la prise de parole peut être lié à une forme d'autocensure, à la peur de dévoiler son opinion. » (Humain-Lamoure, 2010). En effet, le maire de Rotterdam Ahmed Aboutaleb explique que même s'il a instauré un principe de comité de gestion citoyen pour les 52 quartiers de la ville, tout le monde ne veut pas se joindre à la communauté et participer à la délégation de pouvoir qui est donnée aux habitants. Mais reste alors ceux qui veulent participer à la société, quelle que soit leur origine, pour ne mettre personne à l'écart.

3. Le quartier : un territoire de démocratie participative

J'ai choisi dans une dernière partie de parler des quartiers ethniques qui sont une forme de quartiers communautaires. En effet, j'ai été très surprise pendant mon séjour aux Pays-Bas de voir des quartiers ethniques très distincts.

Ce découpage administratif des quartiers qu'a instauré Rotterdam pour réorganiser ses anciennes zones portuaires ou pour étendre la ville tout en contrôlant la population et sa démographie, est également un moyen d'éviter toute possibilité d'avoir des quartiers dits « communautaires » comme à Londres ou New-York. Nous avons montré précédemment que les minorités ethniques de Rotterdam avaient subies un système de ségrégation sociale malgré des discours politiques antérieurs allant vers l'idéologie la mixité sociale, car c'est au départ une population ouvrière pour la ville que l'on ne voulait pas « mélanger » avec les autochtones.

Figure 21 : Habitations de différents quartiers de Rotterdam



Source : Fanny Papeil

Nous avons également vu précédemment une modularité qui s'est installée dans le système constructif des logements à Rotterdam, ce qui donne une morphologie urbaine homogène d'un quartier à l'autre, ce qui n'est pas sans déplaire dans une volonté politique d'uniformisation et d'égalité de tous face au logement. Ce qui reste frappant lorsqu'on se promène à Rotterdam, dans n'importe quel quartier résidentiel de la ville, les façades se succèdent et se ressemblent. Quel que soit l'échelle de l'habitat, de la maison mitoyenne à une résidence de 5 niveaux, tout se ressemble dans ces nouveaux quartiers en périphérie de ville. Seul le centre historique présente des distinctions architecturales au niveau de l'habitat. Les logements s'enchainent et laissent, il me semble, peu de place à l'appropriation et à l'expression de son mode de vie. La notion d'individualité, de reconnaissance sociale ou ethnique est très difficile. C'est comme si les logements se rattachaient à un numéro, numéro de rue, plutôt qu'à une caractéristique propre à une habitation.

On observe alors, au travers d'exemples de quartiers ethnique, une volonté de la population de s'approprier leurs logements, et dans une aire contemporaine cela passe par de la participation. Rotterdam est dirigé depuis 2009 par un maire d'origine marocaine Ahmed Aboutaleb, Ahmed Aboutaleb est en fonction depuis le 5 janvier 2009 nommé par le Commissaire de la reine. On voit alors apparaître dans ces nouveaux quartiers des projets singuliers en lien avec cette population immigrée très importante à Rotterdam. Un exemple est le projet Medi (1999-2008) dans le quartier de Delfshaven, qui va accueillir une mixité sociale même si au départ il était destiné aux classes moyennes. C'est un projet mené par un entrepreneur d'origine marocaine qui aura donc le soutien de la municipalité et qui se compose de 93 logements en accession à la propriété par un promoteur avec une architecture (Geurst & Schulze) plutôt méditerranéenne. Ces logements se divisent en appartements ainsi qu'en maisons de ville regroupées autour d'une cour centrale accessible par 5 grandes portes fermées à certains horaires. Ce projet cherche à réunir autochtones et allochtones, mais reste accessible seulement aux personnes ayant une formation dans le supérieur et sensible à la culture suite à des études de marché qui ont permis de choisir un profil de futurs propriétaires implicitement. En ayant pu visiter ces quartiers, je me suis aperçue qu'ils étaient habités par de jeunes familles immigrées d'origine marocaine ou des autochtones, souvent des jeunes couples avec enfants.

Figure 22 : Projet le Medi à Bospolder, Rotterdam, 2002-2008



Source : <https://www.geurst-schulze.nl/index.php>

Figure 23 : Quartier VoltaGalvani à Woensel-West, Eindhoven, 2014



Source : Fanny Papeil

Le projet d'Eindhoven a pour client le groupe de développement immobilier Trudo/DNC, et l'agence d'architecture Geurst & Schulze Architects. C'est la même agence d'architecture qui a réalisé les deux projets. Celui de Eindhoven comprend 109 maisons et 22 espaces commerciaux. Le nouveau quartier a l'apparence d'une kasbah orientale avec des couleurs douces et des espaces intérieurs. Les types de logements sont très variés, des appartements compacts pour célibataires sur l'Edisonstraat aux maisons familiales généreuses sur le Voltastraat, Galvanistraat et Wenckebachstraat. Le stationnement est organisé derrière les maisons dans les parcs de stationnement, de sorte que les rues sont libres de circulation

automobile et l'accent est davantage mis sur l'espace public. Chaque maison a sa propre terrasse comme marquage dans le trottoir à l'avant.

Je pense que si des quartiers ethniques se créent comme ceux aux Pays-Bas, suite à une volonté de minorités ethniques, c'est que ces immigrés ne trouvent peut-être pas leur place initialement dans les villes. Rappelons que le Maroc est le deuxième pays ayant le taux d'immigrés le plus élevé aux Pays-Bas. J'imagine que ces minorités ethniques n'ont pas forcément envie de subir une mixité sociale qui ne correspond pas à leur culture, leur manière de vivre et de voir la vie en communauté.

On observe également un autre moyen participatif de la population immigrée pour essayer de s'approprier un espace de vie : plusieurs familles d'une même ethnie (turque, marocaine...) ont constitué des associations afin de faire réaliser des logements économiques en accession à la propriété aidée, pour répondre à leurs besoins mais aussi à leurs goûts et souhaits concernant leurs logements : plans, couleurs, forme des pièces, parties communes...qui sont le reflet de leurs cultures.

Conclusion

L'ensemble de cette étude s'est portée autour de la question suivante : Comment Rotterdam est-elle devenue une ville moderne ? Comment se définissent ses quartiers ? Ceci m'a permis de convoquer de nombreuses facettes de la ville telles que la mixité sociale ; la ségrégation sociale ; l'immigration ; la politique urbaine ; la morphologie urbaine et sociale ; les quartiers ou le voisinage. Cela illustre en mon sens la complexité qu'est d'aborder la question de la ville et de ses habitants. Ce travail fut extrêmement enrichissant pour moi, en tant que citoyenne me posant des questions sur l'importance de la vie politique de manière générale, mais également en tant que future architecte dans la capacité à lire et à comprendre une ville et les rapports qu'elle instaure avec sa population.

Une méthodologie, à travers l'exploitation de différentes échelles, m'a permis de détecter que les enjeux politique, économique et social peuvent se croiser, de l'échelle du pays à la ville et au quartier, en ayant des impacts les uns sur les autres. Cela m'a rappelé que pour étudier les quartiers, il faut avoir une vision plus globale.

Pour ce qui est des limites de cette recherche, j'ai commencé à arpenter la ville sans trop savoir où j'allais. Je trouve que les limites de ma recherche auraient dû être beaucoup plus claires et travaillées en amont de mon voyage aux Pays-Bas. Un approfondissement de ces dernières m'auraient permis une meilleure observation du terrain. Paradoxalement, j'ai trouvé très intéressant d'arpenter la ville de Rotterdam pour la première fois en me laissant guider par mes observations et remarques du moment. Même si l'étude préalable de la ville m'a permis d'en comprendre les grandes lignes rapidement et de l'appréhender un peu. J'ai opté pour un travail de recherches et d'observations qui mériterait aujourd'hui d'être appuyé et approfondi par le biais d'entretiens de personnes, usagers de la ville.

Pour conclure, je pense que Rotterdam est une ville qui a su devenir moderne, innovante, mondialisée, mais qui a rencontré des difficultés pour gérer sa population cosmopolite à l'échelle des quartiers. Je pense que toute la complexité d'une ville moderne comme Rotterdam est d'en effet arriver à concilier les enjeux à grande échelle et ceux à petite échelle.

D'une part, Rotterdam a su tirer parti de son image de ville portuaire. Un port faisant la richesse économique et le poids politique de la ville à l'échelle régionale (Randstad), à l'échelle nationale, et à l'échelle internationale étant l'un des plus gros ports pétrolier actuel. La ville s'est développée autour de cet atout qui lui vaut aujourd'hui sa capacité à être innovante, attractive pour les habitants, touristes ou grandes entreprises et en compétitivité internationale des grandes métropoles de manière générale. Mais son port lui doit également l'arrivée de nombreux immigrés, appelés allochtones aux Pays-Bas, la plus grande raison migratoire devant les colonies et les religions. Cette population, initialement considérée comme une classe ouvrière, est aujourd'hui très importante à l'échelle du pays et de la ville car ces minorités ethniques représentent un pourcentage important de la population actuelle. Cette recherche m'a permis de voir que Rotterdam a longtemps cherché à cacher ces minorités ethniques en les reléguant en périphérie de ville, en les considérant comme de la main d'œuvre étrangère et en instaurant donc un principe de ségrégation sociale. Les allochtones peinent à s'insérer dans la ville, à l'image de beaucoup de métropoles européennes ayant un taux important d'immigrés. Je pense que Rotterdam a subi cette évolution de la population cosmopolite au même titre que beaucoup d'autres villes modernes. S'il est venu après une volonté utopique de gérer cette population cosmopolite par de la mixité sociale et culturelle, je pense qu'aujourd'hui le problème n'est pas résolu et qu'un des enjeux de demain pour les villes est de trouver une solution à ces conflits ethniques.

D'autre part, les quartiers sont des structures administratives qui permettent aux villes de gérer la population en passant par une échelle intermédiaire adaptée : entre l'îlot et la ville. J'ai compris à travers cette analyse que cet espace urbain ne cesse d'évoluer au fil du temps, de l'évolution de la société et des enjeux politique. J'ai pu observer que le quartier pouvait être assimilé à un « village » dans ces fonctions de départs : source de sociabilité et de lieu de vie, mais qu'avec l'arrivée des grands ensembles en périphérie de ville dans les années 1950 cette structure s'est agrandie et a au fur et à mesure perdue sa fonction initiale. J'ai pu également noter que l'unité de voisinage permet non pas de découper la ville administrativement, mais en espaces de vie composés de lieux de rassemblement pour les habitants. C'est une approche plus sociale qui en mon sens tend à définir aujourd'hui ce qu'était un quartier initialement : une unité de vie entre logement, travail et services. Je pense

que le quartier et le voisinage peuvent correspondre dès lors que le quartier est de petite taille, traversable par voies douces et accueillant des diverses fonctions. Dans le cas contraire, quartier et voisinage peuvent avoir des limites différentes. C'est la définition que j'en fait suite à ce travail.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Bibliographie

Ouvrages :

- DONZELOT Jacques, *La ville à trois vitesses*, Paris, Editions de La Villette, 2009, 111p.
- PANERAI Philippe, CASTEX Jean, DEPAULE Jean-Charles, *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Paris, Parenthèses Editions, 1997, 196 p.

Chapitres d'ouvrages :

- BIDOU-ZACHARIASEN Catherine, *Retours en ville. Des processus de gentrification urbaine aux politiques de revitalisation des centres*, Paris, Descartes & Cie, 2003, 267p.
- DI MÉO Guy, *Introduction à la géographie sociale*, Paris, Armand Colin, 2014, 189 p.
- DI MÉO Guy, *Le désarroi identitaire, une géographie sociale*, Paris, L'Harmattan, 2016, 216 p.
- DONZELOT Jacques, *Quand la ville se défait : Quelle politique face à la crise des banlieues ?* Paris, Points, 2008, 185p.
- DONZELOT Jacques, *Vers une citoyenneté urbaine ? : La ville et l'égalité des chances*, Paris, Rue d'Ulm, 2009, 67p.
- HUMAIN-LAMOURE Anne-Lise, *Faire une démocratie de quartier*, Latresne, Le bord de l'eau, 2010, 375.
- LYNCH Kevin, *L'image de la Cité*, Paris, Broché, 1998, 232.

Articles :

- BACQUÉ Marie-Hélène, « « Comment nous sommes devenus hlm ». Les opérations de mixité sociale à Paris dans les années 2000 », in *Espaces et sociétés*, no 140-141, 2010/1, p. 93-109.
- BARTHEL Pierre-Arnaud, DEBRE Céilia, « Dans la « cuisine » de la mixité : retour sur des expérimentations nantaises », in *Espaces et sociétés*, no 140-141, 2010/1, p. 75-91.
- BAUDIN Gérard, « La mixité sociale : une utopie urbaine et urbanistique », in *Revue du CREHU*, no 10, 2001, p. 13-23.

- CHAMBOREDON Jean-Claude, LEMAIRE Madeleine, « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement. », in *Revue française de sociologie*, no 11, 1970, p. 3-33.
- DESPONDS Didier, « *Effets paradoxaux de la loi Solidarité et renouvellement urbains (sru) et profil des acquéreurs de biens immobiliers en Île-de-France* », in *Espaces et sociétés*, no 140-141, 2010/1, p. 37-58.
- GAUDIN Jean-Pierre, GENESTIER Philippe, « *La ségrégation : aux sources d'une catégorie de raisonnement* », Paris, Ministère de l'Équipement, Plan construction et architecture, in *Recherche*, no 69, 1995, 93 p.
- GENESTIER Philippe, « *La mixité : mot d'ordre, vœu pieux ou simple argument ?* », in *Espaces et sociétés*, no 140-141, 2010/1, p. 21-35.
- GERMAIN Annick, « *Mixité sociale ou inclusion sociale ? Bricolages montréalais pour un jeu à acteurs multiples* », in *Espaces et sociétés*, no 140-141, 2010/1, p. 143-157.
- LAUNAY Lydie, « *De Paris à Londres : le défi de la mixité sociale par les « acteurs clés »* », in *Espaces et sociétés*, no 140-141, 2010/1, p. 111-126.
- LEGE Bernard, « *Réhabilitation et désenclavement symbolique. La justice spatiale est-elle possible ?* », in *Les Annales de la recherche urbaine*, no 68-69, 1995, p. 34-42.
- LELEVRIER Christine, « *La mixité dans la rénovation urbaine : dispersion ou re- concentration ?* », in *Espaces et sociétés*, no 140-141, 2010/1, p. 59-74.
- MANDOUL Thierry, ROUSSEAU Sophie, « *Rotterdam* », in *Portrait de ville, Cité de l'architecture et du patrimoine*, 2009, 72p.
- SIMON Patrick, « *La politique de la ville contre la ségrégation, ou l'idéal d'une ville sans divisions* », in *Les Annales de la recherche urbaine*, no 68-69, 1995, p. 26-33.
- STÉBÉ Jean-Marc, MARCHAL Hervé, *Traité sur la ville*, Paris, PUF, 2009, 816 p.
- TISSOT Sylvie, « *Quand la mixité sociale mobilise des gentrificateurs. Enquête sur un mot d'ordre militant à Boston* », in *Espaces et sociétés*, no 140-141, 2010/1, p. 127-142.
- TOURNIER Maurice, « *Hypothèses et méthodes pour l'étude de la sloganisation* », in *Mots, les langages du politique*, no 11, 1985, p. 155-187.
- WIREDU Kwasi, « *Réflexions sur la diversité culturelle* », in *Diogène*, no 205, 2004/1, p. 136-151.

Sites internet :

- <http://www.hypergeo.eu>
- <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article533>
- <https://www.cairn.info/revue-l-annee-sociologique-2011-1-page-201.html>
- <https://www.oecd.org/fr/cfe/politique-regionale/38617755.pdf>
- http://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1985_num_94_526_20353
- <http://www.cget.gouv.fr/actualites/la-ville-autrement-voyage-urbain-aux-pays-bas>
- https://www.editionsparentheses.com/IMG/pdf/p289_le_projet_du_projet_extrait.pdf

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

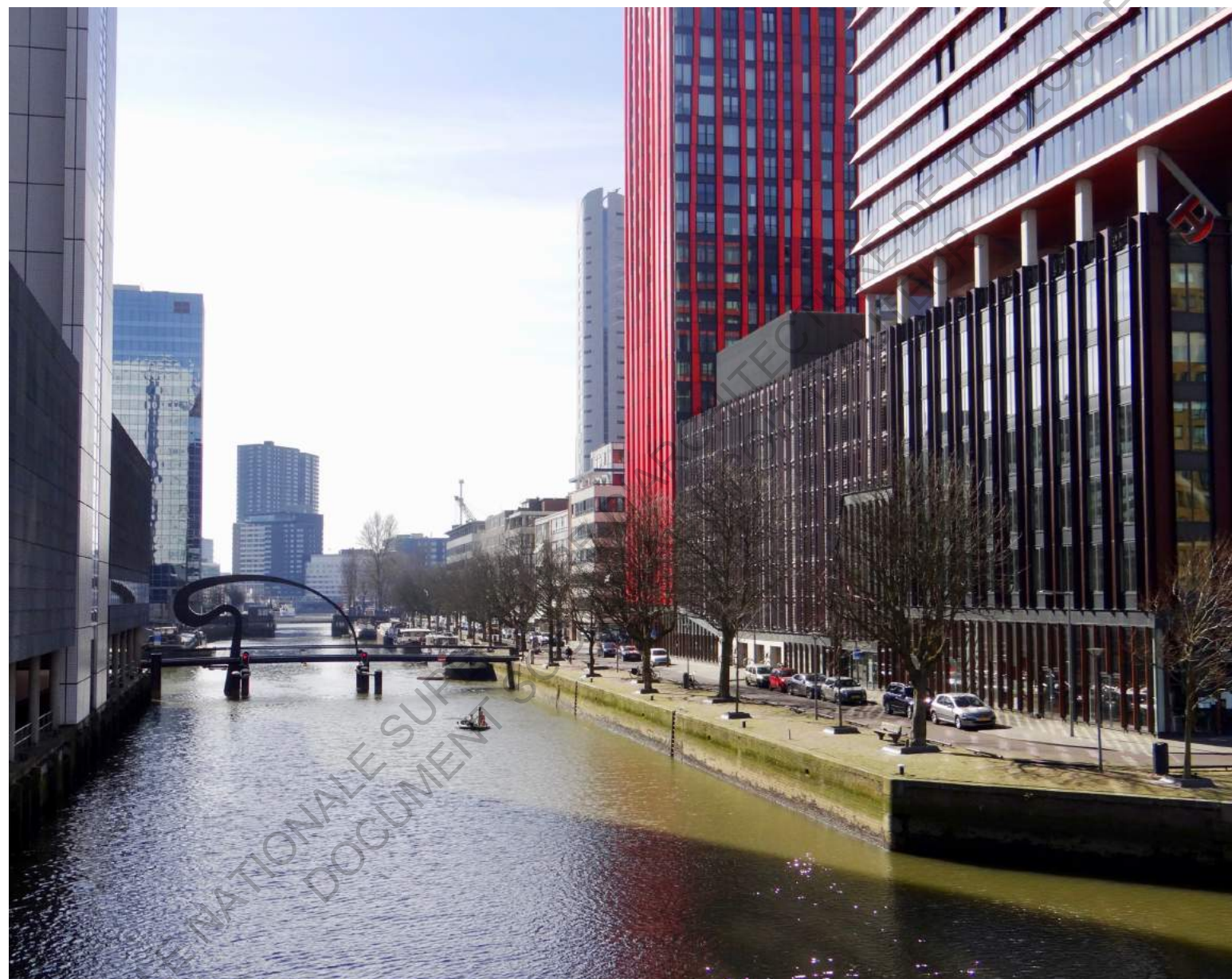
Annexes

Voici quelques images de la ville de Rotterdam que j'ai pu prendre lors de mon voyage là-bas qui retrace son image et toute sa richesse.

















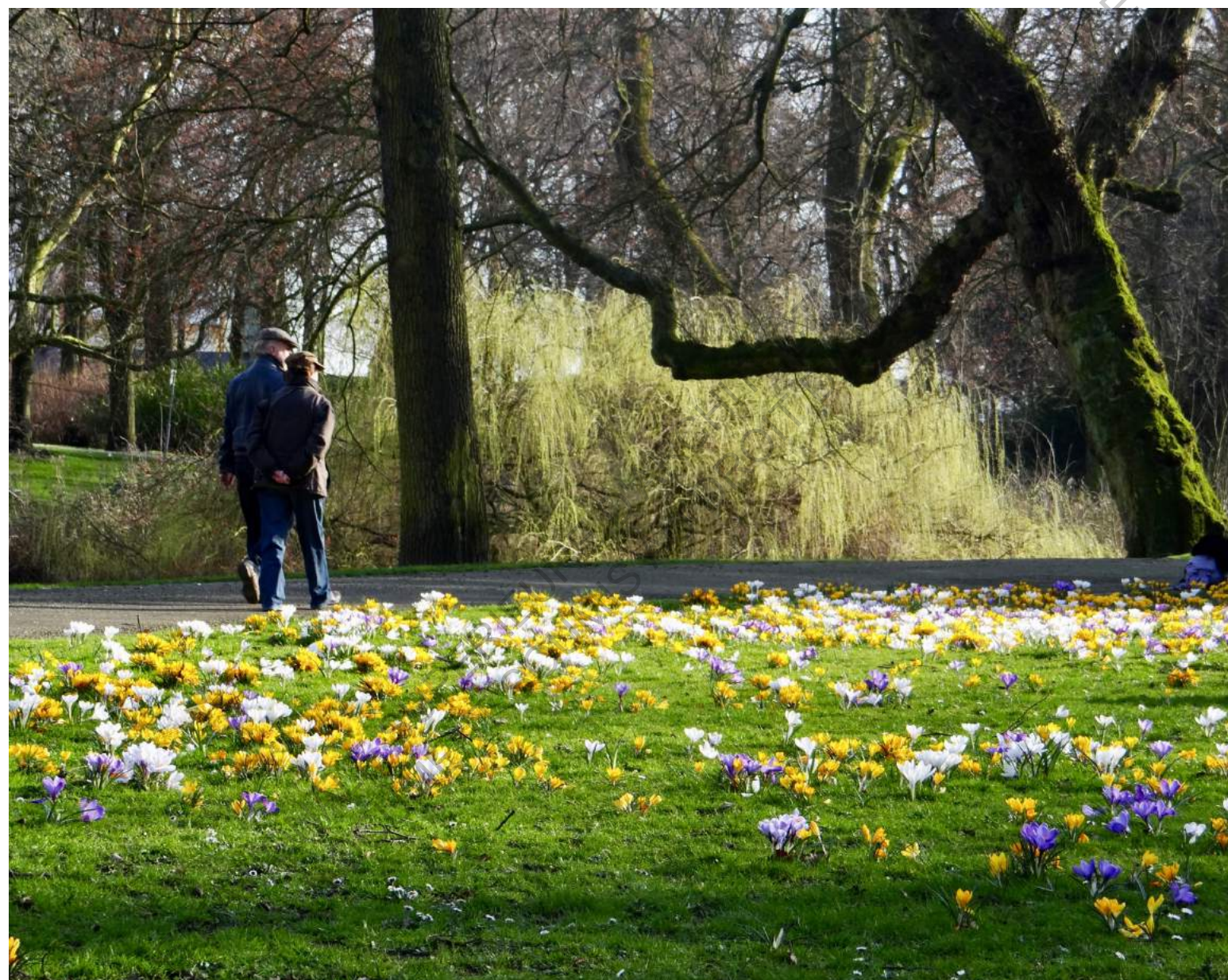






Table des illustrations

Figure 01 :	Image de la problématique	p.10
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	
Figure 02 :	Collage de Rotterdam	p.21
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	
Figure 03 :	Evolution de la population des Pays-Bas	p.34
	<i>Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Démographie_des_Pays-Bas</i>	
Figure 04 :	Acquisition de la nationalité Néerlandaise par pays d'origine	p.35
	<i>Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Démographie_des_Pays-Bas</i>	
Figure 05 :	Répartition par âge des allochtones	p.35
	<i>Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Démographie_des_Pays-Bas</i>	
Figure 06 :	Les migrations dans le monde	p.36
	<i>Source : http://leconomiste.com/article/1014370-ocde-les-flux-migratoires-ne-tarissent-pas</i>	
Figure 07 :	carte des pays des allochtones les plus présents aux Pays-Bas	p.37
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	
Figure 08 :	Carte des provinces des Pays-Bas	p.39
	<i>Source : http://www.cartograf.fr/pays/pays_bas_3.php</i>	
Figure 09 :	Chronologie des événements marquants de Rotterdam	p.41
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	
Figure 10 :	Schémas de l'évolution de la ville de Rotterdam	p.44
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	
Figure 11 :	Phases de développement de Rotterdam	p.45
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	
Figure 12 :	Graphique de densité de population dans plusieurs régions Métropolitaines en 2006, (habitants/km ²)	p.46
	<i>Source : Randstad OCDE.pdf</i>	
Figure 13 :	Statut d'occupation du logement dans les pays de l'UE	p.53
	<i>Source : https://www.ofce.sciences-po.fr/pdf/revue/3-128.pdf</i>	

Figure 14 :	Organisation de la ville de Rotterdam	p.56
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	
Figure 15 :	Skyline de Rotterdam	p.57
	<i>Source : www.editionsparentheses.com/IMG/pdf/p289_le_projet_du_projet_extrait.pdf</i>	
Figure 16 :	Stratégie de développement de Rotterdam pour 2030	p.59
	<i>Source : www.editionsparentheses.com/IMG/pdf/p289_le_projet_du_projet_extrait.pdf</i>	
Figure 17 :	Schéma de répartition de la population à Rotterdam	p.61
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	
Figure 18 :	Limites physiques des quartiers de la rive sud de Rotterdam	p.65
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	
Figure 19 :	Photos du Carnaval et de la fête du roi	p.68
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	
Figure 20 :	Équipements des quartiers de la rive sud de Rotterdam	p.69
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	
Figure 21 :	Habitations de différents quartiers de Rotterdam	p.71
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	
Figure 22 :	Projet le Medi à Bospolder, Rotterdam, 2002-2008	p.73
	<i>Source : https://www.geurst-schulze.nl/index.php</i>	
Figure 23 :	Quartier VoltaGalvani à Woensel-West, Eindhoven, 2014	p.73
	<i>Source : Fanny Papeil</i>	

Table des matières

Préface	09-11
Terrain mental	12-20
1. Politique urbaine	12-24
2. Appropriation et participation	15-17
3. Morphologie urbaine	18-19
4. Morphologie sociale	19-20
Méthodologie	21-23
I. Les Pays-Bas : une terre d'immigration	24-38
1. Définition d'un quartier	24-27
1.1 Etymologie	24-25
1.2 Définition	25-26
1.3 Voisinage	26-27
2. Définition de mixité sociale et culturelle	28-33
2.1 Mixité sociale	28-31
2.2 Mixité culturelle	31-31
2.3 Classes sociales	32-33
3. L'immigration	34-38
II. Rotterdam : esprit de ville, ou politique urbaine	39-55
1. La croissance rapide de la ville moderne : une ville portuaire et innovante	39-48
1.1 Contexte national	39-40
1.2 Ville portuaire	40-45
1.3 Rapport OCDE	46-48

2. Une ville cosmopolite : entre autochtones et allochtones	49-51
2.1 La population rotterdamoise	49-50
2.2 Politique d'intégration	50-51
3. Le logement social	52-55
III. Rotterdam : entre morphologie urbaine et sociale	56-74
1. Plan d'extension : vers une uniformisation urbaine	56-63
1.1 Attractivité et compétitivité des métropoles	56-59
1.2 Politique de restructuration	60-63
2. Quartiers et unité de voisinage	64-69
2.1 Echelle territoriale	64-65
2.2 Echelle de la ville	65-66
2.3 Unité de voisinage	66-70
3. Le quartier : un territoire de démocratie participative	71-75
3.1 Contextualisation	71-72
3.3 Cas particuliers	73-75
Conclusion	76-79
Bibliographie	80-83
Annexes	84-95
Table des illustrations	96-98

Résumé

Dans le cadre de mon échange Erasmus durant six mois à l'université TU/e de Eindhoven, aux Pays-Bas, j'ai fait une étude menée sur la ville de Rotterdam. L'ensemble de cette étude s'est portée autour de la question suivante : Comment Rotterdam est-elle devenue une ville moderne ? Comment se définissent ses quartiers ? Ceci m'a permis de convoquer de nombreuses facettes de la ville telles que la mixité sociale ; la ségrégation sociale ; l'immigration ; la politique urbaine ; la morphologie urbaine et sociale ; les quartiers ou le voisinage. Cela illustre en mon sens la complexité qu'est d'aborder la question de la ville et de ses habitants.

Ce travail fut extrêmement enrichissant pour moi, en tant que citoyenne me posant des questions sur l'importance de la vie politique de manière générale, mais également en tant que future architecte dans la capacité à lire et à comprendre une ville et les rapports qu'elle instaure avec sa population.

Ce travail allie Rotterdam comme une ville qui a su devenir moderne, innovante, mondialisée, mais également comme une ville qui a rencontré des difficultés pour gérer sa population cosmopolite à l'échelle des quartiers. Je pense que toute la complexité d'une ville moderne comme Rotterdam est, en effet, d'arriver à concilier les enjeux à grande échelle et ceux à petite échelle.

Mémoire de séminaire : conditions de consultation

Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).

L'auteur du document accorde les droits d'usages suivants :

	OUI	NON
Diffusion numérique limitée aux étudiants de l'ENSA Toulouse		
Diffusion numérique limitée au réseau Archirès		
Diffusion internet (Dumas)		
Exposition		