

U • T • H 2011



LA HOLLANDE EN 2015

**Le 4ème rapport du gouvernement hollandais
sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire**



UTH 2001 est le label commun de documents diffusés par la Délégation à la Recherche et à l'Innovation (DRI) du Ministère de l'Équipement pour contribuer à une réflexion prospective sur les villes et l'habitat : études dont elle a pris l'initiative ou textes choisis notamment dans les programmes auxquels elle participe. UTH pour "Urbanisme et Technologies de l'Habitat", appellation conventionnelle des programmes de recherche et d'expérimentation dans ce domaine que la DRI a la charge de coordonner ; 2001 pour marquer qu'il s'agit de documents à caractère prospectif.

Notre principal objectif est de présenter des textes français ou étrangers significatifs, concernant le plus souvent un pays européen, situés le cas échéant dans leur contexte et commentés par un expert. Nous souhaitons, à terme, qu'UTH 2001 devienne un support de liaison et d'identification entre tous ceux qui, en Europe, sont concernés par les débats et enjeux prospectifs dans les domaines de l'urbanisme et de la gestion urbaine, de la construction et de l'habitat.

Documents disponibles :

- **Planification spatiale et aménagement du territoire aux Pays-Bas (J-C Boyer 1988) :**
 - 1- Le quatrième rapport sur l'aménagement du territoire
 - 2- Le programme de recherche "réseaux urbains"
 - 3- La concurrence interurbaine
 - 4- "Revitaliser les villes"
- **Les politiques urbaines du Royaume-Uni depuis 10 ans (H. Huntzinger - 1989)**
- **La fiscalité locale sur les entreprises au Royaume-Uni et en Allemagne (H. Huntzinger - 1989)**
- **La Hollande en 2015 : résumé officiel du 4ème rapport sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire (Ministère du Logement, de l'Urbanisme et de l'Environnement - 1988)**

Documents annoncés :

Japon (R. Piorunski - 1989) :

- Télétopia : la ville et les système d'information au Japon

République fédérale d'Allemagne (H. Huntzinger) :

- Thèmes et processus de recherche sur l'urbain en RFA (1987)
- Les nouvelles tendances des politiques d'urbanisme et de construction en Allemagne Fédérale (1988)
- La politique du logement de l'Etat Fédéral allemand : une rétrospective (1988)
- La ville centre de services : un programme prioritaire de l'Association allemande pour la recherche (1988)

France :

- Les acteurs du Génie Urbain. Evolution internationale (G. Mercadal - 1989)
- Acteurs sociaux et mutations urbaines (A. Touraine - 1987)

Pour tous renseignements, contacter Franck Scherrer, Groupe Prospective, D.R.I.
Bureaux : 74 rue de la Fédération, 75015 PARIS, tél : 46.47.32.40.
Adresse Postale : 2, Avenue du Parc de Passy, 75775 Paris Cédex 16.

LA HOLLANDE EN 2015

Le 4ème rapport du gouvernement hollandais sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire (1988)

Sommaire

	<i>pages</i>
1. Caractéristiques de la quatrième étude	2
2. Prévisions de l'évolution sociale et ses effets sur l'aménagement du territoire	3
- Internationalisation	
- Economie et prospérité	
- Population et ménages	
- Individualisation, épanouissement de l'individu et émancipation	
- Innovation technologique	
- Croissance de la mobilité	
- Qualité de l'espace	
3. En route pour le 21ème siècle : le néerlandais dans son environnement quotidien	10
- L'habitat	
- Villes en mouvement	
- L'espace public	
- Guidance du développement de la mobilité	
- Traitement méticuleux des matières premières et des déchets	
- Changements de la région campagne	
4. Les Pays-Bas en route pour le 21ème siècle	19
- Profil de développement de l'espace	
- Noeuds urbains	
- Les régions... de leurs propres ailes	
- Ceinture de villes de la Hollande méridionale	
- La Randstad	
- Pays-Bas, le pays des eaux	
- Maintien et rénovation de la région rurale	
- Politique de l'environnement comme instrument de support	
5. Les Pays-Bas en 2015. On y travaille dès maintenant	26

Le texte qui suit est la traduction officielle d'origine hollandaise du document de synthèse de ce rapport, traduction dont le style, parfois pittoresque, a été respecté. Le rapport a été établi à l'initiative du Ministère hollandais du Logement, de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, puis approuvé par le gouvernement et publié en mars 1988. Il débouche, conformément à la Loi hollandaise, sur une phase de large consultation, conduisant à une décision gouvernementale qui doit être soumise à l'approbation du Parlement.

Les tenants et aboutissants de ce rapport ont été exposés dans un précédent dossier "UTH 2001" (1). Le texte original mérite également, à nos yeux, une large diffusion tant par son intérêt propre - le regard des hollandais sur le devenir de leur pays - que par rapport aux débats en cours en France, notamment ceux qui prennent tournure autour de la Région Parisienne.

Par ailleurs ce texte témoigne d'une utilisation apparemment sans complexes d'une démarche prospective qui s'embarrasse moins d'affirmation prédictive que de démêler les chemins d'un futur prévisible.

(1) J.C. Boyer : Planification spatiale et aménagement du territoire aux Pays-Bas. UTH 2001, juillet 1989.

Chapitre 1 : caractéristiques de la quatrième étude

A l'heure actuelle la société néerlandaise se trouve à l'aube d'importants changements qui auront une incidence draconienne sur l'utilisation du territoire. Dans la Quatrième étude sur l'aménagement du territoire aux Pays-Bas le gouvernement esquisse à grands traits de quelle façon il désire réaliser la politique territoriale au 21ème siècle.

L'étude vise en particulier ces éléments de la politique existante qui doivent être modifiés ou complétés. Il ne faut donc pas s'attendre à un survol couvrant tout le champ de la politique en la matière, mais à une simple sélection. L'étude se veut également sélective en ce qui concerne l'énonciation de mesures. Seules sont évaluées les mesures prises en fonction de la politique à mener.

Afin de pouvoir engager à temps le débat avec la société et le parlement sur la question de la politique territoriale à l'avenir, on a regardé en avant jusqu'à l'an 2015. Il va de soi que les mesures à prendre ne peuvent se faire attendre si longtemps. *Les Pays-Bas à l'an 2015. On y travaille dès maintenant. Voilà le thème de l'étude.*

La troisième étude et la quatrième

La Quatrième étude remplace entièrement la Troisième étude sur l'aménagement du territoire. On y constate un glissement important en ce sens que la Quatrième étude anticipe beaucoup plus souvent sur les changements par l'adaptation de la qualité et beaucoup moins par l'extension de la quantité.

En outre, beaucoup plus que par le passé, l'accent a été mis sur le renforcement de points forts et sur l'exploitation de développements avantageux. La politique territoriale doit contribuer à exploiter les événements heureux et à combattre les menaces éventuelles.

Un troisième glissement concerne la collaboration entre les instances gouvernementales et les autres. Beaucoup plus que par le passé, le secteur du marché et l'autorité sont incités à collaborer. En outre, la propre responsabilité des autres échelons gouvernementaux - les provinces et les communes - reçoit plus d'attention que dans les études précédentes.

Structure de l'étude

Au premier chapitre sont donnés les caractéristiques et le caractère sélectif de la Quatrième étude ainsi que sa fonction dans le processus décisionnel politique néerlandais.

Au second chapitre les futurs changements sociaux les plus importants sont traités. Il ne s'agit d'ailleurs pas de prédire, mais de reconnaître l'avenir. Au cours de cette reconnaissance les conséquences les plus importantes pour l'aménagement du territoire aux Pays-Bas sont indiquées.

On peut aborder les changements sociaux de deux façons. La première part de l'individu et est axée sur les changements du milieu quotidien. Ceux-ci sont traités au chapitre 3. La seconde part de la position des Pays-Bas par rapport à son environnement international et est axée sur une perspective de développement pour les Pays-Bas dans leur ensemble. Cette perspective est présentée au chapitre 4.

Au chapitre 5 le gouvernement indique de quelle façon et avec quels moyens il désire réaliser la politique présentée.

Que faut-il entendre par décision planologique fondamentale ?

L'ensemble des décisions relatives à la politique reprise dans cette étude constitue une décision planologique fondamentale. Cette procédure, découlant de la Loi néerlandaise sur l'aménagement du territoire, permet au gouvernement de discuter (participation, concertation, conseil) d'une intention politique avec la population. La Quatrième étude est un exemple d'une telle intention politique. Pour que l'échange d'idées soit fructueux, la population reçoit des informations approfondies à ce sujet. Pendant trois mois tout le monde peut prendre connaissance de ce texte et réagir par écrit pendant une période de quatre mois suivant le premier dépôt.

Entre temps le gouvernement délibère avec d'autres échelons gouvernementaux et avec les pays voisins et il prend conseil. Le gouvernement a l'intention de mener les délibérations autant que possible avant l'été 1988 et de les arrondir au mois de septembre de cette année au plus tard. La décision que le gouvernement prend à la fin de la procédure fait ressortir clairement de quelle façon le gouvernement a tenu compte des résultats de ces participations, concertations et conseils.

Le texte de la décision gouvernementale sur la Quatrième étude sera présenté pour approbation au parlement néerlandais neuf mois au plus tard après que l'intention politique a été portée à la connaissance du public.

Chapitre 2 : prévisions de l'évolution sociale et ses effets sur l'aménagement du territoire

Internationalisation

Les Pays-Bas sont un pays fortement orienté sur les événements internationaux. En outre, les échanges d'information sur le plan international influent de façon directe sur la marche des affaires quotidiennes des Néerlandais. Quant à la distribution de marchandises internationales les Pays-Bas se placent au sommet. Amsterdam est d'ailleurs un centre important sur le marché des capitaux européens.

L'imbrication internationale de plus en plus croissante de la production, de la prestation de services et des mouvements de capitaux conduit à de nouveaux défis et menaces économiques pour les Pays-Bas. On s'efforce à créer en 1992 un marché interne sans frontières au sein de la C.E. Cela peut signifier de nouvelles chances, mais cela signifie également que la concurrence avec d'autres pays se fera plus dure en tant que pays d'implantation pour les entreprises opérant sur le marché communautaire.

L'internationalisation connaît également son revers. Les Pays-Bas sont un pays à delta. C'est pourquoi il est très sensible à la pollution des eaux venant des grandes rivières comme le Rhin, la Meuse et l'Escaut. En outre, la pollution atmosphérique atteint également les Pays-Bas à partir de zones industrielles dans des pays voisins comme l'Allemagne fédérale et la Belgique. Les exportations néerlandaises comprennent à peu près 70 % de produits industriels. Les entreprises s'aligneront de plus en plus sur le marché international, mais elles essayeront également de se spécialiser de mieux en mieux. La production réelle de pièces spécifiques se fera de façon progressive par des entreprises de sous-traitance. On assiste à une tendance analogue dans le domaine de la prestation de services.

Les entreprises commettantes formulent des exigences élevées dans le domaine de la logistique : les pièces doivent arriver dans les quantités commandées au moment voulu aux lignes de production de l'entreprise commettante. Ceci conduira à des exigences élevées dans le domaine de l'infrastructure et des canaux de distribution.

Une partie importante du territoire néerlandais est réservée à l'agriculture. La part de l'agriculture dans la production néerlandaise est de 7 % environ et celle-ci n'évoluera guère à l'avenir. L'internationalisation se fait également sentir dans ce secteur-ci. L'agriculture néerlandaise est certes une des mieux organisées au monde, mais la tendance tant à créer un marché agricole encore plus ouvert qu'à obtenir des prix mondiaux intensifiera le besoin d'une gestion aussi efficace que possible. Ceci pourrait conduire à un remembrement de la terre. Le centre économique des Pays-Bas comprend la Randstad et des parties des provinces de Gelderland et de Brabant-Septentrional. La Randstad y occupe une place particulière. Pour les parties des Pays-Bas qui se trouvent à la périphérie, tout près des frontières avec l'Allemagne fédérale et la Belgique, la disparition des frontières internationales crée des chances et des menaces particulières. Des chances si les frontières entravaient l'évolution. Il en est ainsi par exemple pour le Limbourg méridional, où manifestement une zone internationale est en train de se développer, par rapport à la région autour d'Aix (Allemagne fédérale) et de Liège (Belgique).

Economie et prospérité

Au fur et à mesure que la prospérité augmente, le besoin de qualité en matière d'aménagement du territoire s'accroît également. C'est pourquoi l'accroissement prévu de la prospérité aura de l'importance pour l'aménagement du territoire. D'après des études de scénario de l'Office central néerlandais de la Planification (CPB) une forte augmentation de la prospérité n'est pas à exclure. Même selon le scénario "à faible croissance" le revenu réel disponible par travailleur et le revenu national réel par tête s'accroîtront de quelque 40 % jusqu'en 2010.

Si la croissance économique est modérée, il faudra tenir compte, d'après les prévisions du CPB, d'un taux élevé de chômage permanent, également dans les décennies à venir. En outre, il ne faut pas négliger non plus que la population commence à vieillir. Une partie des futurs retraités ou pensionnés ne pourra disposer de prévisions de pensions supplémentaires suffisantes. Si, en outre, la structure sociale se fait plus variée et plus changeante, faisant diminuer de la sorte la part des revenus garantis, il est clair que, également à l'avenir, beaucoup de Néerlandais devront faire appel aux équipements collectifs.

Quant à l'emploi, le secteur le plus important restera, également à l'avenir, celui de la prestation des services. A l'heure actuelle les entreprises opérant dans ce secteur occupent déjà plus de la moitié de la population active. Selon le scénario à faible croissance ce pourcentage passe même à 70 % environ en 2010. Au sein de ce secteur les activités de distribution occupent une place importante. En 1985 le taux d'emploi dans le secteur de la distribution (commerce, transport, stockage et communications) s'est élevé à 23 % du total de l'emploi néerlandais. Selon le CPB la population active passera entre 1987 et 2010 de plus de 6 millions à environ 7,5 millions de personnes. Cette croissance aura lieu en particulier dans un proche avenir. Après l'an 2000 la population active, traduite par le nombre de personnes, s'accroîtra moins rapidement. Traduite en années de travail, il y aura même une certaine stabilisation par suite d'une nouvelle croissance du travail partiel.

Le taux élevé du chômage permanent, auquel on peut s'attendre en se basant sur ces chiffres, sera surtout concentré dans les grandes villes de l'Ouest. Le scénario à faible croissance prévoit même une forte augmentation du taux de chômage.

La part des femmes faisant du travail payant passera de 33 % à l'heure actuelle à 45 % environ en 2010. De cette façon la participation des femmes au circuit de travail formel aux Pays-Bas, comparée à celles d'autres pays, reste plutôt faible.

Au sein de la population active les divergences s'accroîtront en fonction des heures de travail, de la forme du contrat de travail et de l'âge de la pension. Il faudra tenir compte d'une nouvelle croissance de l'économie informelle, qui fonctionne à côté de l'économie formelle, en tant que source de revenus supplémentaires. L'individualisation en progression, l'épanouissement de la personne et l'émancipation auront pour conséquence - et ce d'autant plus si les autorités font un pas en arrière en ce domaine - qu'il y aura toutes sortes d'activités d'assistance payantes et non payantes qui se présenteront l'une à côté de l'autre.

On prévoit que le facteur du lieu d'implantation sera de plus en plus déterminé par la qualité de la population active. Ceci vaudra en particulier pour les secteurs à croissance qui ont besoin de personnel hautement qualifié. Il est à prévoir que, jusqu'à l'an 2000, la demande en personnel ayant fait des études moyennes et supérieures s'accroîtra plus rapidement que la demande de telle sorte que des tensions pourront naître ici. Il semble qu'en même temps les excédents déjà existants de personnel non qualifié ne feront que s'accroître.

Les changements économiques influent toujours fortement sur l'aménagement du territoire. La production industrielle change à allure accélérée, tant en ce qui concerne sa nature que son image. L'industrie néerlandaise est stimulée par la concurrence internationale à rationaliser de plus en plus. Souvent les besoins de surface diminueront alors que les exigences en matière d'aménagement se feront plus lourdes.

Les grandes industries de transformation définissent leur politique d'investissement en se basant sur la disponibilité de l'infrastructure à grande échelle comme des ports, voies d'eau et pipe-lines. Les industries qui se sont plus orientées sur la haute technologie attachent beaucoup d'importance à une implantation favorable par rapport à leur marché, à de bonnes liaisons et à la disponibilité de personnel technique hautement qualifié. Pour la prestation de services d'affaires opérant sur le plan international la qualité de l'environnement - et il s'agit alors la plupart du temps d'un environnement urbain - joue un grand rôle. Le caractère représentatif des immeubles par exemple est un facteur important.

Quant à la distribution, le transport de marchandises s'élargira jusqu'à la gestion de systèmes logistiques. A terme une telle évolution peut conduire à une diminution de la surface occupée, mais en même temps à des besoins plus pressants en matière de transport de produits et de communications.

La distinction entre de grandes parties du secteur industriel et celui des services s'estompera encore plus, tant en ce qui concerne la nature du travail que l'aménagement du territoire.

La croissance économique peut signifier pour beaucoup de gens une augmentation de leurs revenus. On peut prévoir que cette situation se traduira à son tour par une plus forte demande en logements, habitat et surfaces publiques de qualité plus élevée. Il en sera de même pour la demande d'équipements et de transports.

La prospérité croissante conduit aussi à une augmentation des besoins en matières premières et en énergie de même qu'à un accroissement de la quantité de déchets. De sérieux efforts seront nécessaires pour limiter le gaspillage et la pollution. Le recyclage pourra y jouer un rôle important.

Population et ménages

La Communauté européenne compte 322 millions d'habitants. Plus que la population des Etats-Unis d'Amérique (237 millions) ou de celle de l'Union soviétique (275 millions).

Toutefois la part des douze pays de la CE par rapport au total de la population mondiale est en constante dégression. Si celle-ci était encore de plus de 10 % en 1950, elle ne sera plus que de 5 % ou moins en 2015.

A l'heure actuelle les Pays-Bas comptent 14,6 millions d'habitants. Pour 2015 la croissance démographique est estimée à 1 million d'unités environ. Ce chiffre de 15,6 millions sera atteint aux alentours de l'an 2000. Déduction faite de l'immigration, on pourra parler ensuite d'une stabilisation, voire même d'une légère dégression. Les prévisions démographiques, établies par l'Office central néerlandais de la statistique (CBS), parlent d'une immigration de près de 30 mille personnes par an. Ceci signifierait qu'en 2015 les Pays-Bas comptent un peu plus de 16 millions de personnes et que le basculement de la croissance vers une certaine stabilisation de l'importance démographique n'aura pas lieu autour de l'an 2000, mais seulement autour de 2020.

Non seulement l'importance, mais également la structure de la population change rapidement. Le nombre de jeunes est en dégression ; le nombre de personnes âgées, tant celles ayant dépassé les 55 ans que celles ayant dépassé les 75 ans, s'accroît. A peu près 1 Néerlandais sur 3 aura plus de 55 ans en 2015. A l'heure actuelle ce rapport est de 1 sur 5. C'est surtout le nombre de personnes plus âgées relativement jeunes qui s'accroîtra le plus rapidement après l'an 2000. Il faudra réfléchir dès maintenant aux conséquences de cette situation quant aux besoins en logements, équipements et mobilité.

Les modifications les plus importantes de la structure d'âge de la population auront lieu dans l'Ouest, en particulier dans les villes qui, aux alentours des années soixante-dix, ont été désignées comme des zones d'aménagement concerté. Le vieillissement de la population s'y fera sentir. Elle ne s'accroîtra guère, voire baissera même dans certaines régions. Les grandes villes ont déjà atteint l'étape suivante : la population y est sur le point de "rajeunir".

L'accroissement du nombre des ménages atteindra également son point de basculement, autour de 2025 prévoit-on. Le pourcentage de ménages à une personne ou à deux personnes - plus de la moitié à présent - passera probablement à deux tiers du nombre total des ménages en 2015. Il s'agit la plupart du temps de jeunes, de personnes âgées et de familles incomplètes. Souvent ces ménages en sont réduits aux grandes villes, où il y a plus de petites habitations à loyers modérés.

Les pays-Bas comptent à peu près 600 000 habitants allochtones. Leur part passa entre 1975 et 1985 de 2,1 % à 4,3 %. Dans les pays voisins ce pourcentage est plus élevé : à peu près 9 % en Belgique et plus de 7 % en Allemagne fédérale. La moitié de ces groupes d'immigrants à ethnie différente vit dans les quatre grandes villes. Près de 15 % de la population proviennent des pays méditerranéens (le Maroc, la Turquie et l'Espagne), du Surinam ou des Antilles. A Amsterdam 35 % des jeunes en dessous de 15 ans appartiennent à une minorité ethnique.

Le pourcentage de Néerlandais d'origine allochtone continuera à augmenter passant à quelque 8 % à l'an 2000 par la réunion des familles et par un modèle de contrôle des naissances divergent. Le développement démographique des minorités ethniques rejoindra progressivement celui des Pays-Bas dans son ensemble.

Il faudra tenir compte, également à l'avenir, d'un certain mouvement d'immigration d'étrangers, dont des réfugiés. Le CBS prévoit une moyenne annuelle de près de 300 000 étrangers par an. On s'attend à ce qu'une grande partie de ces immigrants s'établisse dans l'Ouest. C'est là que les logements et les équipements répondent le mieux à leurs désirs et à leurs possibilités ; c'est là qu'habitent également leurs familles et amis au cas où la famille serait réunie.

Individualisation, épanouissement de l'individu et émancipation

Il semble que l'évolution de la société néerlandaise soit inspirée par les changements qui ont eu lieu par exemple en Suède et au Danemark. Les gens commencent à fonctionner d'une façon beaucoup plus indépendante et essayent de trouver leur propre chemin dans la société. Quant aux relations sociales les hommes et les femmes occupent une place de plus en plus identique. Le travail à temps partiel gagnera en importance ; les horaires de travail se feront encore plus divergents ; le nombre des ménages à double revenu s'accroîtra.

La plus grande diversification des souhaits a pour résultat que le comportement des gens devient de moins en moins prévisible. Les gens ayant acquis une bonne position financière et disposant relativement de beaucoup de temps libre organiseront leur vie de façon différente que les gens ayant peu d'argent et de temps libre. Ceci ne se traduira non seulement par le choix du logement, mais également par ce qu'on fait, la façon dont on se déplace et combien de fois. La pluralité croissante dans la société peut conduire à ce que différents groupements sociaux occupent une position de plus en plus éloignée l'une de l'autre. Les autorités et les organisations sociales devront prendre soin que, également à l'avenir, les groupes les plus vulnérables continuent à faire partie de la société.

Les autorités prennent soin en particulier de l'aménagement et de la gestion des surfaces publiques et des équipements collectifs. Cette tâche demandera d'autant plus d'attention dès que le contrôle social, et par conséquent la sécurité sociale, diminue par suite de l'individualisation.

Innovation technologique

De nouvelles techniques et de nouvelles applications de la technologie existante influenceront fortement sur l'aménagement du territoire. Les techniques de production modernes en combinaison avec les applications de la micro-électronique, conduiront à une surface moins importante par unité de produit. En outre, la forte réduction de l'importance des stocks conduit à une utilisation plus intensive de la surface industrielle. La demande en nouvelles surfaces industrielles ne devra pas nécessairement tenir, au point de vue technique, le pas à la croissance de l'économie.

Ce processus est déjà en cours depuis quelque temps dans l'agriculture, il mène à des installations de production, qui ne sont guère ou pas fixes et qui demandent beaucoup moins de travail, comme les cultures hydroponiques dans l'horticulture et l'élevage intensif. Une politique agricole qui tiendra plus compte de ce que le marché demande, ne fera que renforcer encore ce caractère industriel.

Si l'automatisation conduit à une diminution des besoins en surface dans le secteur des services, reste encore à voir. Les besoins en surface sont liés directement à l'importance de l'effectif. L'automatisation au bureau signifie, certes au début, une extension de la surface utilisée au poste de travail. Ce besoin supplémentaire en espace est contrebalancé par les économies réalisées sur l'importance de l'effectif.

Les techniques de transport évoluent aussi rapidement. D'une part les moyens de transport deviennent de plus en plus rapides et plus durables, d'autre part des systèmes de guidance du trafic augmenteront à l'avenir tant la capacité que la sécurité routière. Ceci permet en soi de limiter les besoins en espace, même si le nombre de transports continue à augmenter.

Grâce aux développements technologiques il sera possible non seulement de diminuer, mais aussi de modifier les besoins en surface. Un exemple concret en est l'utilisation de la surface par des personnes âgées infirmes qui, grâce à des techniques de communication ultra-modernes, peuvent rester plus longtemps seules.

Une autre forme d'utilisation de la surface se rencontre dans les processus industriels. Des techniques de mesure et de régulation raffinées permettent de contrôler la production de façon beaucoup plus efficace. Grâce à la technologie de l'environnement il est possible de remplacer la transformation collective des déchets et l'épuration des eaux par des méthodes de lutte à la source. Ceci peut conduire à son tour à l'intégration de la technologie de l'environnement dans les processus de production eux-mêmes. De cette façon l'espace peut être utilisé à plusieurs fins. Des fonctions incompatibles jusqu'ici peuvent se soutenir à l'avenir.

Le développement technologique modifiera la signification du facteur "distance". L'application des technologies de communication et d'information à la maison, entre la maison et le travail, et entre la maison et les équipements, influera fortement sur la vie quotidienne. La distance réelle se fait moins importante. Du point de vue technique le travail à distance, le «télé-travail», devient une réelle possibilité. On ne prévoit pourtant pas que cette évolution conduira à une diminution des transports de personnes, tant pour affaires qu'à des fins privées. Les contacts personnels continueront à jouer un rôle important et le progrès technologique en crée la possibilité.

Les télécommunications peuvent également offrir une solution pour les personnes âgées par exemple, quand les soins directs fournis par des tiers diminuent et que certains produits deviennent moins "accessibles", physiquement parlant. Le téléshopping, la télébanque et autres télé-équipements peuvent éviter les suites d'une assistance insuffisante.

Afin de pouvoir profiter de façon optimale des possibilités technologiques, il faudra changer l'environnement à plusieurs points de vue. On peut prévoir par exemple que les Néerlandais déploieront de plus en plus des activités à la maison pour lesquelles ils se sont toujours déplacés jusqu'ici. Cette nouvelle situation exigera un supplément d'espace à cette même maison.

A l'heure actuelle on investit à allure accélérée dans un nouveau réseau digital de communications téléphoniques qui doit remplacer entièrement, dans les décennies à venir, l'ancien système analogue.

Les développements technologiques et économiques dans le secteur de l'agriculture peuvent conduire à des adaptations du caractère des bâtiments d'exploitation et du paysage, mais également à une nouvelle spécialisation régionale. Comme le nombre de chaînons entre la production et la consommation s'agrandit, on peut assister à la naissance de noyaux d'"agribusiness".

L'intégration de l'industrie, des services et de l'habitat devient plus souvent techniquement possible; on rencontre de moins en moins des utilisations contraires de la surface. L'innovation technologique conduira également à ce que la surface disponible pour le transport de personnes et de marchandises soit utilisée de façon plus efficace.

Croissance de la mobilité

Les Néerlandais dépendent de moins en moins, pour leurs loisirs et leur shopping, de leur habitat direct. Même pour leur travail, la résidence commence à jouer un rôle moins important. Changer de job ne doit plus nécessairement conduire à changer de domicile, et ce d'autant moins si plusieurs membres d'un ménage donné ont du travail payant hors de la maison. Un groupe de travailleurs de plus en plus grand n'a plus du tout d'adresse de travail fixe.

Il en ressort qu'un nombre croissant de Néerlandais devra se déplacer, qu'il le veuille ou non. Les Pays-Bas comptent à présent plus de 4,6 millions de voitures de personnes. Il apparaît des prévisions que le nombre de propriétaires de voitures augmentera vite à l'avenir. L'évolution tant des différents groupes d'âges que du niveau de formation conduira déjà à elle seule à un accroissement du nombre de voitures à près de 6 millions d'unités en 2015. Une nouvelle croissance dépendra de l'évolution économique. Dans le scénario à faible croissance le nombre de voitures en 2015 est déjà calculé à plus de 7 millions, dans le scénario du milieu à 8 millions. A politique inchangée le nombre de kilomètres parcourus en 2010 dépassera de quelque 70 % celui de 1986. L'utilisation du train resterait à peu près stationnaire dans la même période alors que la circulation urbaine et régionale diminuerait quelque peu.

La croissance de la mobilité en soi est un développement positif. Un pays dont la plus grande partie est très peuplée et où un nombre toujours croissant de gens désire se déplacer en voiture, se trouve toutefois placé devant un problème. En effet, la possession et l'utilisation d'une voiture sont des facteurs qui demandent toujours plus d'espace, les files diminuent l'accessibilité et l'insécurité routière peut s'intensifier considérablement.

En outre, l'intensité routière varie d'après le lieu et le temps. Dans le passé, et encore en partie de nos jours, les centres des villes avaient à souffrir le plus de la circulation routière. De par le rayonnement des bureaux et des entreprises, il y aura à l'avenir, si du moins la politique en la matière reste inchangée, de plus en plus de retards aux confins des villes.

Aussi le transport de marchandises s'accroîtra-t-il fortement. Le transport de marchandises national augmentera, prévoit-on, de quelque 70 % jusqu'à 2010, le transport de marchandises international de quelque 80 %. Ce sera principalement la circulation routière qui recevra ce coup de fouet. Mais, sans la création d'équipements supplémentaires, le transport de marchandises international routier sera de plus en plus entravé par l'accroissement général de la circulation routière.

La croissance sans mesure de l'utilisation de la voiture affectera la qualité de l'environnement. C'est ainsi que la circulation routière en 1987 a contribué pour près de 20 % au phénomène des pluies acides. Même si la politique de la lutte contre la pollution est optimisée, la pollution atmosphérique augmentera considérablement par l'utilisation accrue de la voiture.

Si l'on ne fait pas de choix judicieux en matière de circulation et d'environnement, la mobilité fortement croissante ainsi que l'accessibilité de moins en moins bonne conduiront à un éparpillement des habitations, entreprises et équipements. Cette situation stimule à son tour une nouvelle croissance de la circulation routière. La concentration continuera à être la condition essentielle à la limitation de la croissance de la circulation routière.

Les embouteillages les plus importants auront toujours lieu dans la Randstad. Mais, à long terme, on prévoit aussi des difficultés au milieu et dans le Sud des Pays-Bas. Il ne s'agit d'ailleurs pas seulement des liaisons entre les villes. Egalement au sein des villes l'accroissement de la circulation routière menace d'entraver le développement économique, les voitures parkées ou en circulation rendant la vie de tous les jours moins agréable.

Qualité de l'espace

S'il y a plus de Néerlandais, il faut plus d'espace. Compte tenu du développement démographique ce besoin sera plus pressant au cours de la période 1985-2000 que par la suite.

Mais tout comme un architecte, après avoir dessiné une maison, n'y est pas pour savoir si cette maison présente un espace suffisant pour y vivre, les services de l'aménagement du territoire

ne seront pas présents si en 2015 il y aura suffisamment de place pour les différentes activités de tous les Néerlandais. Un aspect aussi important est la qualité de l'espace, souvent indiquée par la trisection : valeur mentale - valeur d'utilisation - valeur future.

La valeur mentale se rapporte à la diversité et à la reconnaissance de l'aménagement du territoire. La pluralité devient un facteur de plus en plus important et cela ne provient pas seulement de la diversification toujours plus grande de la société. En outre, la diversité spatiale est une valeur importante en soi.

Les Pays-Bas connaissent une grande diversité de paysages et d'habitats dans une ritournelle de villes et de campagnes, de terres et d'eaux. Les autorités considèrent que le maintien et, si possible, l'intensification de cette diversité, et par conséquent de la reconnaissance, constitue un défi important.

Lors de l'établissement d'une entreprise la qualité de toutes sortes d'équipements et non tellement l'importance de la surface disponible devient de plus en plus souvent le facteur primordial. Les habitants, dès qu'ils en ont la possibilité, choisiront de plus en plus des habitations et un habitat de qualité.

Une augmentation de la qualité peut être liée à la valeur d'utilisation d'un bâtiment ou d'une région. L'efficacité et la cohérence ne sont atteintes que si des fonctions situées dans leur cadre réciproque ne s'entravent pas l'une l'autre, mais se soutiennent.

Un bâtiment possède une valeur future élevée s'il est construit de façon durable, mais également s'il peut être adapté à des exigences en évolution. La flexibilité est un facteur indispensable pour pouvoir s'aligner au mieux sur les développements technologiques rapides.

Chapitre 3 : en route pour le 21^{ème} siècle : le néerlandais dans son environnement quotidien

D'importants changements surviendront, dans les décennies à venir, dans l'environnement quotidien des Néerlandais. La société se différencie de plus en plus. C'est ainsi que des exigences élevées sont posées à l'aménagement du territoire. Bien plus souvent qu'il en est à présent le cas, le lieu où l'on travaille coïncidera avec le lieu où l'on habite. Mais au lieu de travail hors de la maison les changements sociaux se feront également sentir : la nature du travail, l'espace dans lequel on travaille et les environs des entreprises, bureaux et magasins se modifieront.

Les autorités doivent faire face à temps à une pareille évolution. De concert avec les habitants, ils devront "trier" à l'avance les changements étant d'une importance primordiale pour l'aménagement du territoire. Si cela ne se fait pas, les gens eux-mêmes, mais aussi les autorités, payeront par la suite. L'assainissement du milieu et la rénovation des villes nous ont appris combien élevé ce prix peut être.

Tant les personnes privées que les autorités dépensent chaque année beaucoup de millions à l'entretien de l'environnement quotidien. De nouvelles formes de coopération naissent ainsi, l'entretien étant alors financé par une combinaison de moyens propres et de finances publiques par le truchement d'accords de gestion et de fondations d'entretien.

Quant à l'environnement quotidien la plupart des décisions sont prises par les habitants eux-mêmes. Les autorités ont pour tâche de veiller à certaines valeurs de base.

Les communes et les provinces jouent un rôle essentiel dans la détermination de la politique de l'environnement quotidien. Elles sont le mieux placées à veiller, de concert avec les habitants, à l'aménagement de leur environnement quotidien. Le rôle de l'Etat est limité à un rôle de soutien.

Cinq valeurs de base

Sans suggérer qu'il n'y ait d'autre aménagement possible, on peut citer cinq valeurs de base qui du point de vue de l'espace sont d'une importance capitale pour l'environnement quotidien.

Valeur de base : Un environnement physique bien entendu. En tout état de cause les bâtiments et surfaces publics doivent être rénovés et ailleurs il faudra éviter leur délabrement. Les villes et les paysages perdent en valeur mentale s'ils ne sont pas suffisamment bien entretenus.

Valeur de base : Un milieu propre. En tout état de cause la pollution existante doit être arrêtée et de nouvelles formes de pollution évitées. Les autorités ne doivent non seulement assainir ce qui s'est déjà gâté. Elles doivent en outre faire comprendre que la menace d'une pollution toujours croissante doit être détournée.

Valeur de base : Un environnement sûr. En tout état de cause la criminalité existante doit être réprimée. La sécurité insociale existe dans des surfaces publiques telles que les parcs, pistes cyclables et gares, mais elle se présente aussi dans les bâtiments privés et leur environnement. Les garages et les terrains intérieurs en sont des exemples.

Valeur de base : Liberté de choisir l'espace. Si certains groupes se trouvent involontairement dans une position isolée, ceci est inacceptable au point de vue social et il faut prendre des mesures, également des mesures spatiales. La formation de ghettos dans les villes est un phénomène aussi peu acceptable que la réduction d'un nombre toujours plus grand d'équipements dans les petits noyaux de la campagne. Il s'agit en général de groupes devenus moins mobiles, tels que les personnes âgées, qui désirent habiter aussi longtemps que possible dans leur propre voisinage ou leur propre hameau. Les autorités doivent assurer, tant sur le plan citadin que sur le plan national, que certains équipements restent ouverts et accessibles.

Valeur de base : Différenciation spatiale. En tout état de cause l'uniformité existante doit diminuer alors qu'il faut également s'opposer à un nouveau nivellement. La différenciation spatiale de l'environnement quotidien augmente la valeur mentale et crée plus de possibilités d'identification.

Triage avant le 21^{ème} siècle

Par triage s'entend le fait de favoriser la liberté du choix et de donner de l'espace à l'initiative privée. Si les autorités créent un cadre solide, les habitants pourront le remplir à leur façon. Nous esquisserons ci-dessous en grandes lignes un profil de changement, constitué pour envisager l'évolution sociale. Les possibilités d'exécution sont toujours indiquées. Les éléments du profil peuvent facilement être harmonisés à l'échelle de la ville ou de l'agglomération. Ce niveau s'associe en outre rapidement avec la grande diversification prévue en styles de vie.

L'Etat a sa propre tâche ; celle-ci est mentionnée à chaque élément du profil de changement.

L'habitat

Les changements de style de vie conduiront à une plus grande diversification de l'habitat. La demande en logements en propriété augmentera, prévoit-on, par rapport à celle en logements à loyer. En outre, on s'intéressera à de plus grandes habitations avec de l'espace pour d'autres activités (travail, loisirs). Ces habitations devront être raccordées en partie aux réseaux de communication et d'information automatisés.

La réserve actuelle en logements représente à peu près 80 % de celle des Pays-Bas en 2015. On prévoit que, entre 1988 et 2015, environ 2 millions de logements seront bâtis dont 1 million dans la Randstad. Une grande partie de l'extension de la réserve sera réalisée dans la période jusqu'à 2000. Ensuite l'accent sera mis sur l'adaptation et la gestion de la réserve existante. L'adaptation de la réserve en logements doit également être réalisée par l'amélioration des logements. La position de départ n'est toutefois pas très favorable : au début de 1984 le retard encouru par rapport à la position technique normale des bâtiments se chiffre à plusieurs milliards de florins.

S'il n'est pas possible de s'aligner de façon adéquate sur les changements de la demande, des concentrations de bâtiments inoccupés en seront la conséquence, ce qui affecterait la viabilité des communes et des villes. Des tensions sur le marché du logement peuvent également provoquer des mouvements de déménagement à partir des villes, créant ainsi de nouvelles agglomérations suburbaines ayant pour conséquence un nouvel accroissement de la circulation routière.

L'autorité a pour tâche de créer des conditions favorables, de poser des conditions secondaires limitatives et de répondre à cette partie de la demande dans laquelle le marché n'a pas prévu. C'est pourquoi la rénovation des villes devra viser à éliminer aussi vite que possible le retard qualitatif de la région citadine existante et l'attention devra se consacrer entre autres sur certaines parties des buildings des années soixante.

Le profil de changement en ce qui concerne la réserve de logements vise à trouver un nouvel équilibre entre l'offre et la demande. C'est le secteur privé qui devra se charger pour la plus grande partie de l'exécution de cette tâche. Les problèmes existants dans les quartiers d'après-guerre devront être résolus par les communes et les gestionnaires des parcs de logements. Les autorités continueront à s'aligner en particulier sur les logements à loyers modérés.

La construction de logements à loyers libres et d'habitations en propriété devra être favorisée par l'Etat. Des terrains appropriés situés dans le centre des grandes villes ou tout proches de celui-ci devront être placés dans une position concurrentielle favorable - entre autres par l'attribution de subventions pour les frais fonciers - par rapport aux terrains situés hors des régions citadines. Lors du choix de ces terrains il faudra tenir compte sérieusement des liaisons avec les transports publics.

Villes en mouvement

Dans les villes on prévoit en particulier une croissance de la prestation des services d'affaires. Dans ce secteur les immeubles vieillissent vite. On aura toujours besoin de nouveaux immeubles ou d'immeubles nouvellement aménagés. L'accessibilité reste un facteur essentiel. Il importe parfois que d'autres entreprises soient installées dans les environs, mais la qualité des équipements et de l'environnement est toujours un point important.

Aussi le besoin d'habitations qualitatives supérieures augmente-t-il. On demande de plus en plus des habitations plus grandes et plus chères à des endroits attrayants au centre et aux confins des villes, à condition que l'environnement soit agréable et que l'on ait réalisé une accessibilité suffisante.

Dans les grandes villes et dans les agglomérations urbaines le centre de la ville et les sous-centres se compléteront de plus en plus en matière d'équipements. Cette répartition des tâches doit être bien guidée et il faut éviter la surcapacité.

Les quartiers des années cinquante se différencient par leur implantation favorable par rapport au centre de la ville et par une structure citadine ayant de nettes transitions entre les secteurs

privés et les secteurs publics. Au point de vue de la qualité de la construction il est apparu que ces quartiers sont moins bien construits.

Les quartiers des années soixante sont bien construits et présentent de bonnes solutions pour la voiture. Leur structure urbanistique est souvent ressentie comme étant macroscopique et sans visage. Les transitions entre les secteurs privés et publics sont moins univoques. Il arrive en outre que le rapport prix/qualité des logements n'est pas favorable. Il ressort d'une étude que les buildings construits dans les quartiers des années soixante sont sensibles au délabrement.

Les quartiers des années soixante dix offrent des logements variés avec un nombre relativement grand d'habitations indépendantes. Certains quartiers ont été trop urbanisés et présentent des structures routières peu claires.

Si l'on ne crée pas d'espace au centre des villes pour de nouveaux développements, les gens opteront vite pour de nouvelles extensions aux confins de la ville ou pour des développements suburbains. C'est pourquoi il peut être nécessaire de "dégeler" certaines parties de la ville.

Le profil de changement des villes est axé sur la création d'espace à des fins de rénovation citadine et il est orienté sur l'échelle de l'agglomération. La plupart des villes connaissent des zones qui n'en sortent pas ou pas du tout de leurs propres ailes. Dans les zones ayant beaucoup de possibilités d'expansion on peut suffire à adapter l'urbanisation existante ou à éliminer les facteurs d'entravement. Les zones en stagnation seront revitalisées par des rénovations draconiennes.

Des zones d'expansion importantes sont en principe le centre et les confins des villes. Le centre de la ville offre un climat d'implantation intéressant tant pour les habitants que pour les entreprises. Les milieux citadins monumentaux sont très prisés pour l'établissement de bureaux représentatifs. Ces milieux offrent à la fois l'allure demandée et la proximité de bons équipements.

Le climat d'établissement dans le centre des villes n'est toutefois pas sans nuages : quand la sécurité publique et l'accessibilité ne sont pas assurées de façon suffisante, il y a le danger que les entreprises, les équipements et certains groupes d'habitants tournent le dos au centre de la ville.

Les entreprises qui veulent s'implanter aux confins de la ville, doivent être assurées de bonnes liaisons avec le réseau routier et les transports publics. Lorsqu'il s'agit de projets de construction de logements à grande échelle, il faut - compte tenu de la diversité croissante et des goûts variés des habitants - prévoir suffisamment de types d'habitation différents.

D'importantes zones en stagnation sont certains terrains industriels existants (en particulier les zones industrielles dans les villes) et une partie des quartiers construits après la guerre. En rénovant et en reconstruisant, ces quartiers devront s'efforcer à présenter une palette variée de logements différents. L'Etat devra favoriser la création de quelques projets à titre d'exemple. On pense alors à une espèce de collaboration entre l'Etat, la commune, le gestionnaire et l'habitant, les règles existantes devant être adaptées provisoirement le cas échéant.

L'espace public

A l'avenir beaucoup de Néerlandais disposeront de revenus nets bien plus considérables qu'il n'en n'est le cas à présent. Ceci conduira, prévoit-on, à la constitution d'exigences plus élevées en matière d'habitat. Mais également les groupes ayant des revenus nettement moindres et beaucoup de temps libre formuleront des exigences élevées - peut-être encore plus élevées - à l'habitat direct. Aussi les entreprises et les équipements attachent-ils une importance croissante à la présence d'espaces publics attrayants et fonctionnant bien.

Trente à cinquante pour cent du territoire des villes et communes néerlandaises sont utilisés comme des espaces verts ou des voies publiques. Les autorités sont les propriétaires ou les gestionnaires de la plupart des espaces publics. Mais on peut également parler d'espace public quand une propriété foncière privée a une destination plus ou moins publique. Les espaces où les fonctions publiques et privées s'enchevêtrent, comme par exemple le rez-de-chaussée d'immeubles à bureaux ou autres bâtiments industriels, deviennent de plus en plus importants. La dégradation est le premier danger que court un espace public. L'accroissement de la propriété et de l'utilisation des voitures crée une pression de plus en plus grande sur le problème du stationnement. A individualisation croissante l'insécurité va plutôt augmenter que diminuer. L'espace public est menacé d'une pollution de plus en plus grande et il risque d'être éparpillé par un trop grand nombre de fonctions.

Le profil de changement pour l'espace public vise à améliorer les liaisons entre les espaces publics, la qualité des lieux de rencontre ainsi que la cohérence entre les zones dans et hors de la ville. Ce dernier point concerne entre autres la création de "poumons verts", des bandes de terre se transformant en parcs au sein de la zone communale.

L'espace public a plusieurs fonctions différentes qui sont réparties parfois l'une à côté de l'autre. Où cela est possible, il est à préférer de créer des espaces multifonctionnels. La création en est en premier lieu une tâche appartenant à la commune. L'Etat contribue par le truchement des fonds de rénovation citadine et - en ce qui concerne les espaces verts aux confins de la ville - au moyen des instruments existants pour l'aménagement rural, les loisirs en plein air et les zones tampon.

La nécessité de reconstruire les parties les plus cruciales du territoire public force à créer des solutions créatives pour les autres parties. Un certain nombre d'adaptations de l'espace public se prête par exemple très bien à une collaboration Etat/habitants. On peut songer entre autres à des concentrations de magasins et de bureaux et à certains types de terrains industriels. En outre, les communes ont toutes raisons pour bien examiner s'il n'est pas possible de privatiser une plus grande partie de l'espace public.

Guidance du développement de la mobilité

Les Pays-Bas deviennent progressivement une société très mobile. Ceci ne se passe toutefois pas sans problèmes. Dans les régions très urbanisées il y a déjà question d'affectation de l'accessibilité et de la viabilité par la croissance de la circulation routière.

Cette forte augmentation a des répercussions sur la qualité et l'utilisation de l'espace public. Par contre, l'inverse est aussi vrai : l'extension et le remplacement de la réserve en logements ainsi que la rénovation citadine aux endroits où il faut sont d'une grande importance pour la politique de concentration, et par conséquent pour la limitation de la mobilité en voiture.

Le profil de changement pour la mobilité vise à guider ce développement de la mobilité. Viennent en premier lieu ici l'accessibilité des centres économiques pour le transport de marchandises et la circulation des personnes pour affaires. Le reste de la circulation des personnes - pour laquelle il y a en principe une alternative sous forme des transports publics ou de la bicyclette - devra être limitée.

La méthode d'approche préconisée part du niveau de la cité ou de l'agglomération. La plus grande partie du trafic pendulaire a toujours encore lieu dans la communauté urbaine. Il serait bon que cela reste ainsi. En premier lieu les transports publics dans la communauté urbaine constituent souvent une bonne alternative à la voiture. En second lieu on peut y utiliser la bicyclette pour les déplacements pas trop importants. Enfin la concentration d'activités dans l'agglomération offre des possibilités pour grouper les flots de la circulation.

La première chose à faire dans le profil de changement est la réalisation d'une politique d'implantation pour les logements, terrains industriels et équipements comme des écoles et hôpitaux. Pour les logements il faut d'abord regarder le centre des villes, ensuite les confins des villes et seulement en troisième lieu les implantations plus éloignées. Il faudra en outre tenir compte de la présence des transports publics.

En choisissant le train comme moyen de transport principal, la qualité et la longueur du transport secondaire sont d'une importance primordiale. Au fur et à mesure que la distance entre la gare et le lieu de travail est plus courte, on sera plus enclin à délaissier la voiture. Il est apparu qu'on est très sensible à ce genre de distances.

Seuls des moyens de transport public de qualité supérieure en guise de transport secondaire inciteront les gens à choisir le train et d'autres moyens de transport publics de qualité supérieure pour les lieux de travail plus éloignés.

La politique d'aménagement urbain peut, en se basant sur trois profils d'accessibilité, attribuer certaines sortes d'activités à certains lieux. Les activités impliquant de grandes quantités de travailleurs ou de visiteurs par hectare, comme la prestation de services d'affaires (bureaux s'adressant au public), des concentrations d'enseignement supérieur et des équipements culturels (théâtres, musées) doivent être prises en considération lors du choix des implantations des transports publics. Celles-ci se situent alors dans le centre de la ville, tout près de la gare centrale et donc parfaitement accessibles au moyen des transports publics.

Les activités impliquant des quantités relativement faibles de travailleurs et de visiteurs et posant des exigences élevées quant à l'accessibilité par voiture/camion peuvent être prises en considération lors du choix des implantations mixtes transports publics/voitures. Celles-ci sont plus éloignées du centre de la ville, présentent de bonnes liaisons avec le réseau routier principal, mais se trouvent également à proximité des gares de train, de métro ou de tram rapide. On pense par exemple à des entreprises de production et de distribution ou à des entreprises fortement automatisées, mais également à des bureaux ou à l'industrie moderne "analogue aux bureaux".

Les implantations pour voitures sont situées aux confins de la ville, avec des liaisons directes avec le réseau routier principal, mais avec de moins bonnes liaisons avec les transports publics. Le second élément du profil de changement concerne l'offre de moyens de transport attrayants de qualité supérieure. Si l'on part de la "méthode à chaînons" (les transports de porte à porte), il faudra améliorer en premier lieu la durée du voyage et la fiabilité. Les différentes formes de transport public devront mieux s'imbriquer, en particulier dans les communautés urbaines. En outre, l'offre de bonnes pistes cyclables ainsi que des aménagements pour garages de cycles constituera une bonne alternative à l'utilisation de la voiture.

Une politique visant à influencer sur la circulation constitue le troisième chaînon du profil de changement pour la mobilité. Cette forme d'influence vise en particulier la circulation professionnelle, et en particulier la circulation pendulaire.

L'instrument le plus important de cette politique sera le niveau des prix. Le point de départ de ce raisonnement est que la circulation pendulaire est sensible à l'importance des frais de voyage, si du moins une alternative qualitativement intéressante des transports publics se présente. Le péage électronique aux heures de pointe, combiné avec une politique de stationnement améliorée, pourra contribuer à une meilleure utilisation sélective de l'utilisation non professionnelle de la voiture. Afin d'éviter l'envasement progressif de la Randstad, l'Etat a rédigé, de concert avec les quatre grandes villes et les provinces de la Randstad, un rapport intitulé "Plan d'accessibilité à la Randstad". La régulation de la circulation non professionnelle en constitue le thème central.

Une nouvelle pollution de l'environnement par la circulation routière sera combattue en premier lieu par une politique axée sur la source : la voiture. Mais il ne faudra négliger non plus les effets de la circulation sur l'environnement lors de la prise de décisions sur l'infrastructure routière.

Afin de guider les entreprises vers les régions qui satisfont à leur profil de mobilité, l'Etat délibérera avec les provinces et les communes la-dessus. Des accords pourront ainsi être conclus sur l'utilisation renforcée des instruments de l'aménagement du territoire.

Faisant suite à cela, il faudra améliorer considérablement la qualité des transports publics (inter)urbains, tout en donnant l'attention voulue aux équipements qui précèdent ou qui suivent lesdits transports.

Il sera permis aux communes de régler le stationnement à l'aide d'un régime fiscal. Des accords sur la fourniture d'efforts supplémentaires pour élargir les possibilités de stationnement payant seront conclus.

Traitement méticuleux des matières premières et des déchets

En cours de route pour le 21ème siècle la production et la consommation s'accroîtront aux Pays-Bas, ce qui pourra conduire à une pollution renforcée ainsi qu'à un plus grand gaspillage de matières premières et d'énergie. La qualité des eaux souterraines, des eaux de surface, et par conséquent de l'eau potable, est en danger. En outre, le volume des déchets augmentera très considérablement si des mesures adéquates n'ont pas été prises.

Tant par la prise de mesures - nécessaires en soi - pour combattre la pollution à la source que par l'enlèvement après coup (comme des boues de dragage ou d'égouts), le volume des déchets pour lequel il faut trouver de l'espace s'accroît. Ces matières possèdent un grand volume et ne se laissent guère ou pas transformer. Le nombre de dépotoirs encore utilisables aux Pays-Bas est très restreint.

A l'heure actuelle 47 millions de tonnes de la quantité totale de déchets, déduction faite des excédents de fumure et des boues de dragage, sont déversées. Un recyclage maximal pourrait réduire cette quantité à 10 millions de tonnes à l'an 2000 ; en cas de recyclage minimal cette quantité passerait toutefois à 52 millions de tonnes l'an. L'exportation de déchets n'offre pas de solution en définitive du fait que les possibilités dans les autres pays se font rares.

Un deuxième développement important est la rénovation technologique qui permettra de réduire l'utilisation de matières premières, d'utiliser d'autres matières premières et de recycler une partie des déchets en de nouvelles matières premières. Le potentiel économique de certains déchets est considérable : la réutilisation des déchets de construction et de démolition produits aux Pays-Bas permet d'économiser dès maintenant environ 30 millions de florins par an, un même montant vaut pour le vieux papier. Pour la ferraille et les métaux non-ferreux l'économie annuelle est encore plus importante : dans les deux cas à peu près 400 millions.

Il résulte de la prise de conscience de la qualité, le troisième développement central, que l'on pose des exigences plus élevées au fonctionnement de la ville, et de plus en plus également à celui des régions campagnardes et des grandes eaux. Dans le passé la campagne se faisait la source de beaucoup de matières premières et fonctionnait comme le dépotoir pour beaucoup de déchets. De plus en plus on se rend compte de la nécessité de maintenir la qualité spatiale dans ces régions.

Si le gaspillage et la pollution prenaient le dessus, les Pays-Bas seraient obligés de faire appel plus souvent à d'autres pays, tant pour la fourniture de matières premières que pour l'enlèvement de déchets. Si par hasard cela n'était plus possible, par exemple à la suite d'une décision politique ou par une catastrophe naturelle, tout le système échouerait.

Le profil de changement pour les matières premières et les déchets vise à ce qu'on traite ces matières avec le soin nécessaire en tenant compte des qualités présentes du territoire. Le degré d'urbanisation, qui détermine en grande partie la nature de ces problèmes, diffère fortement d'une région à l'autre. Une méthode d'approche adaptée à la région offre les meilleures possibilités pour une gestion des eaux ainsi que pour l'utilisation des sources de matières premières et d'énergie propres.

Cette méthode d'approche régionale permet de choisir l'allure, concentrée ou échelonnée. Dans les régions très peuplées il n'y a guère d'autres possibilités qu'une exploitation et un traitement concentrés. Dans beaucoup d'autres régions il y a suffisamment d'espace pour adopter une méthode d'approche échelonnée de l'épuration des eaux notamment, permettant une organisation à plus petite échelle et multifonctionnelle. Dans de tels cas on pourrait faire usage par exemple de systèmes marécageux à filtres hélophytes.

On n'a pas ce choix-là lors du traitement des déchets. Un traitement échelonné risquerait de limiter les possibilités de recyclage et de faire déposer des déchets combustibles ou recyclables. C'est pourquoi la politique d'aménagement du territoire doit s'efforcer à concentrer le traitement des déchets.

Pour les déchets que l'on ne peut traiter ou pour les déchets qui ne peuvent être traités qu'à grande échelle, il faudrait une méthode d'approche interrégionale afin de limiter autant que possible la surface occupée. A cette catégorie appartiennent par exemple les grandes quantités de boues portuaires polluées.

Il incombe en premier lieu aux autorités provinciales de traiter soigneusement les matières premières et les déchets. L'Etat devra stimuler la création de plans régionaux à titre d'exemple. Des formes de collaboration régionale, axées sur un produit spécifique (eaux, déchets), entre les organisations publiques et privées pourraient jouer un rôle important dans l'exécution.

L'adduction d'eaux étrangères polluantes devra être limitée par des travaux d'aménagement du territoire et des travaux de Ponts et Chaussées. Il faudra examiner si l'utilisation de systèmes marécageux est profitable à l'épuration des eaux et dans quelle mesure ceci peut aller de pair avec le développement de la nature et des loisirs. L'Etat devra étudier de quelle façon les Pays-Bas peuvent devenir plus indépendants de l'étranger en ce qui concerne le déversement et le traitement des déchets.

Changements de la région campagnarde

La campagne connaît trois développements ayant une grande influence sur la qualité de l'espace.

Le premier développement concerne l'agriculture, un secteur qui détermine en grande partie l'aménagement de la campagne néerlandaise : 64 % en sont utilisés à des fins agricoles.

L'agriculture dépend fortement de changements supranationaux. Il faudra tenir compte de réglementations communautaires de contingentement permanentes pour le lait et le sucre ainsi qu'avec une baisse progressive des prix des produits commercialisés sur le marché libre.

Suite à ces développements sur le marché, mais également par l'évolution technologique, on a tendance à plusieurs endroits de la région agricole à intensifier l'exploitation agricole ou même à en venir à des formes d'exploitation qui ne sont guère liées au sol. Une division d'après la fonction et un agrandissement d'échelle du paysage pourraient en être les conséquences. Si l'on n'anticipe pas à temps sur de tels développements, on trouvera du fouillis, de l'uniformité et on assistera à une nouvelle dégradation de la campagne.

A un certain nombre d'endroits on verra une utilisation plus extensive du sol. De cette façon un meilleur enchevêtrement de la gestion agricole et de la gestion de la nature et des paysages deviendra possible.

Le nombre d'entreprises d'élevage de bovins, qui s'élève à 50 000 environ à l'heure actuelle, aura baissé, prévoit-on, de quelque 40 % autour de l'an 2000. Le nombre de vaches baissera au fur et à mesure que la productivité augmente. Dans les régions à faible concentration de cheptels ceci pourra conduire à la libération de terres cultivées et à un accroissement de l'utilisation du sol.

Dans l'agriculture l'accent sera mis sur l'abaissement du prix de revient. Une nouvelle concentration des structures agraires deviendra nécessaire. Le nombre d'entreprises baisse déjà depuis 1950. On prévoit que, autour de l'an 2000, environ 40 % des 17 000 entreprises agricoles auront disparu.

La production, ainsi que la surface, de l'horticulture, de la bulbiculture et peut-être, à terme, celle de l'élevage intensif s'accroîtront.

Le second développement qui influe grandement sur la région agricole est l'attention croissante que l'on a pour les fonctions non agraires de cette zone. Il ne s'agit pas pour autant de l'agrandissement de la surface cultivée, mais plutôt de l'amélioration qualitative et de la conservation durable des valeurs de la nature et du paysage.

En règle générale, on peut dire - et c'est le troisième développement important - que les Néerlandais attachent une valeur croissante à la qualité du milieu, de la nature et de l'espace et à la diversité du paysage. C'est un plaidoyer pour le maintien et le nouveau développement d'une région campagnarde richement variée.

La qualité de la région campagnarde est également menacée par la réduction des équipements. Les transports publics ne sont pas disponibles partout alors que les équipements sont de plus en plus concentrés et se trouvent de ce fait à des distances toujours grandissantes. Il peut en résulter que les gens suivent les équipements essentiels et déménagent. Ainsi peut naître un cercle vicieux : la base des équipements restants continue à s'effriter.

C'est pourquoi la politique vise à assurer, au moyen des transports publics, l'accessibilité aux établissements médicosociaux dans ces parties de la région campagnarde où il y a pénurie de soins.

Le profil de changement pour la région campagnarde vise à guider l'évolution afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de l'espace. Le degré d'ingérence de l'autorité peut d'ailleurs varier d'une région à une autre. Il faut seulement mener une politique de maintien actif dans ces régions où la structure de l'espace existant est menacée par l'intensification de la production agricole et où l'enchevêtrement des fonctions et de la structure du paysage doit être maintenu. L'adaptation active est importante dans ces régions où les chances de développement de la nature, de la géographie culturelle et de l'agriculture s'agrandissent en modifiant de façon limitée la structure de l'espace. La rénovation active est la méthode d'approche indiquée dans ces régions où l'amélioration de l'aménagement de l'espace exige la création de nouvelles structures, souvent robustes, de l'espace.

La planification se fait toujours au milieu d'un tas d'insécurité. Dans la construction urbaine et dans l'architecture on travaille souvent avec une planification grossière, avec un cadre qui permet un remplissage flexible. Cette méthode d'approche s'applique également très bien à la guidance de développements dans la région campagnarde. C'est là qu'il faut en effet anticiper sur de futurs événements ou tenir compte de grandes insécurité.

La province, collaborant avec les communes, est l'instance la plus désignée à guider les changements de la région campagnarde. L'Etat soutient une telle politique. Les instruments existants comme la Loi sur l'aménagement du territoire et la Loi sur l'aménagement rural - offrent suffisamment de possibilités à cet effet.

Chapitre 4 : les Pays-Bas en route pour le 21^{ème} siècle

Le petit pays que sont les Pays-Bas compte une riche variété de paysages asséchés et humides, hauts et bas, micro et macroscopiques. Des contrastes complémentaires surgissent en ce sens que, dans la proximité immédiate de ces régions, on trouve des centres urbains très développés. Au point de vue international cette variété constitue un atout important. La valeur des "facteurs d'ambiance" se fait de plus en plus grande lors du choix des lieux d'implantation pour les logements et entreprises. Il s'agit ici surtout de liaisons personnelles, de contacts avec les autorités, de la mentalité et de la formation de la population active et de l'habitat.

Profil de développement de l'espace

La diversité du paysage néerlandais gagne de plus en plus en importance, également au point de vue économique. C'est pourquoi le maintien et le renforcement de cette variété constituent un des points de départ du Profil du développement de l'espace, la vision, présentée dans ce chapitre, sur laquelle le gouvernement s'est basé dans ses choix de l'espace pour le 21^{ème} siècle.

Tout comme le reste de cette étude, le profil est sélectif et axé principalement sur les grandes lignes. D'un autre côté il ne s'agit pas d'un énoncé sans engagement sur des modifications éventuelles. Le Profil du développement de l'espace indique quelles étapes l'Etat pense parcourir dans sa politique de l'espace pour assurer aux Pays-Bas également à l'avenir une bonne position internationale.

Outre le renforcement de la variété de l'espace, le gouvernement vise à une concentration des possibilités économiques internationales à succès. Les atouts de l'économie néerlandaise sont : les transports et la distribution, la prestation des services d'affaires, une agriculture avancée et l'industrie agricole, l'assemblage et l'industrie à connaissances techniques élevées. La politique de l'aménagement du territoire influe sur l'évolution de ces secteurs.

Le troisième et le dernier point de vue du Profil de développement de l'espace est le renforcement des qualités propres des différentes parties du pays. Tout comme pour les autres points de vue, la réunion des possibilités joue un rôle important. Comme la réunion exige des choix à long terme, le Profil de développement vise à prévoir l'évolution jusqu'au delà du changement du siècle.

Le Profil de développement est basé sur la Structure principale de l'espace des Pays-Bas. Cette dernière réunit les atouts caractéristiques du pays qui déterminent les possibilités de développement internationales.

Noeuds urbains

Tant les entreprises que les équipements publics sont devenus de plus en plus grands ces dernières décennies. Si de petites implantations locales ont continué à exister, elles ont été souvent absorbées par des unités plus grandes.

En même temps on assiste à une spécialisation renforcée. La rapide évolution de la technologie appliquée en combinaison avec les équipements de communication améliorés ont permis que des éléments différents peuvent être produits à des endroits différents, tant dans le domaine de la fabrication de marchandises que dans le secteur des services. Cette évolution est renforcée par la disparition progressive des frontières économiques au sein de l'Europe, agrandissant ainsi les débouchés.

Dans la pratique il arrive tout de même souvent que les entreprises continuent à s'implanter dans les parages des autres. C'est en particulier dans le secteur des services que l'on prévoit la croissance la plus importante. Celui-ci a également besoin de services et cette "prestation de services à des prestataires de services" a tout avantage à ce que les uns ne se trouvent pas très éloignés des autres. Il en est de même pour les contacts au sein de et hors de l'entreprise. De tels contacts continuent à être importants, même s'ils deviennent moins nécessaires pour la production quotidienne.

Le tout concourt à la situation que la croissance de la prestation de services d'affaires a particulièrement lieu dans et autour des villes. A cet égard les Pays-Bas disposent d'une bonne position de départ : le réseau richement varié de villes de petite, de moyenne et de grande importance, qui sont très bien reliées entre elles.

En particulier les villes de moyenne importance - avec leur espace, leur milieu relativement propre et leur bonne accessibilité - présentent de bonnes chances de développement. Non seulement en raison de l'augmentation des proportions, mais également pour pouvoir tenir tête à la lutte concurrentielle avec des villes étrangères, il faudra faire un choix lors de l'établissement d'équipements importants. Par cette politique de concentration le nombre de villes pouvant offrir le plus haut niveau diminue.

C'est à l'autorité qu'incombe la décision où il faut s'implanter et où il faut produire. De concert avec l'industrie, elle doit harmoniser les décisions de telle façon que les équipements nationaux et régionaux peuvent bien se développer. Si tel n'est pas le cas, le danger d'éparpillement et de régression qualitative se ferait menaçant.

Les noeuds urbains où une concentration régionale d'équipements peut se réaliser, doivent disposer de bonnes liaisons, héberger des entreprises à succès et pouvoir présenter un niveau d'équipements élevé, y compris une université. Le gouvernement considère que de tels noeuds sont Amsterdam, Rotterdam, La Haye, Utrecht, Groningen, Enschede, Hengelo, Arnhem/Nijmegen, Eindhoven, Heerlen et Maastricht.

Les régions... de leurs propres ailes

Par la disparition des frontières nationales et par l'avènement simultané de la technologie de communication les possibilités des parties situées hors du noyau économique des Pays-Bas se font plus favorables. Ces possibilités dépendent aussi de plus en plus du rattachement à des concentrations économiques étrangères. Ainsi le Sud Ouest des Pays-Bas occupe une position plus "centrale" grâce à la croissance économique rapide du triangle Anvers-Gand-Bruxelles. Il en est de même pour le Sud-Est des Pays-Bas, en raison des fortes impulsions que le gouvernement allemand confère à la région de la Ruhr et à Cologne et en raison de la "migration générale vers le Midi" en Europe de l'Ouest.

Le gouvernement veut contribuer à l'amélioration des contacts au-delà de la frontière, par le raccordement par exemple des réseaux de télécommunications. Des plans cohérents sont nécessaires pour la région de Maastrich-Aix-Liège ainsi que pour la région de Groningen-Assen-Drachten, qui pourra remplir un rôle de chef de file pour tout le Nord du pays.

Le Nord des Pays-Bas présente une faible urbanisation. L'agriculture y joue le rôle principal. Les villes de quelque importance dans cette région - Groningen, Leeuwarden et Zwolle - jouent un rôle important pour de grandes régions. Groningen en ressort en tant que chef de file d'une région beaucoup plus grande. Aux alentours de la ville des activités de haute technologie et d'informatique se développent. Groningen a la possibilité de devenir un centre de distribution international en raison de sa situation favorable par rapport au Nord de l'Allemagne et aux pays scandinaves comme arrière-pays.

Ceinture de villes de la Hollande méridionale

Le noyau économique des Pays-Bas a pris de l'ampleur. Il comprend à présent aussi des parties des provinces de Gelderland et de Brabant-Septentrional. Cette région constitue la Ceinture de villes de la Hollande méridionale.

L'importance du noyau économique est due à sa position géographique favorable à la mer et autour du delta du Rhin et de la Meuse, sans négliger pour autant ses bonnes liaisons fluviales, ferroviaires et routières avec l'arrière-pays.

De par l'agrandissement des proportions et la disparition des frontières les routes du commerce mondial sont en train de se modifier. Sur chaque continent le courant des marchandises sera canalisé par une poignée de villes importantes, à savoir quelques ports de mer et aéroports du centre. Les Pays-Bas, orientés sur le plan international de tout temps et en possession d'un secteur de distribution que l'on peut qualifier de charnière internationale, peut envisager l'avenir avec confiance. Dans leur évolution vers le statut de ville principale, Rotterdam et l'aéroport de Schiphol occupent déjà une place confortable qu'elles ont l'intention de renforcer.

Rotterdam est le premier port au monde. En Europe de l'Ouest Anvers et Hambourg suivent à grande distance. Du total des marchandises transportées vers Rotterdam la moitié est destinée à l'Allemagne fédérale. Une bonne partie est de nouveau transportée par bateau de navigation intérieure. Le transport ferroviaire vers et à partir de Rotterdam fournit une part bien moins importante au transit.

On prévoit une nouvelle croissance vigoureuse du tonnage transporté pour l'an 2010. En particulier le transport par conteneurs gagnera beaucoup en importance. Une partie de plus en plus grande du transport vers l'arrière-pays aura lieu par la route. Le transport par conteneurs offre de bonnes possibilités pour combiner le transport routier avec la navigation fluviale et le transport ferroviaire. Il faut à cet effet des terminaux intérieurs dans l'arrière-pays où les conteneurs peuvent être transbordés. Il s'agit d'une affaire favorable à l'environnement et à l'écoulement du trafic. L'autre ville principale, l'aéroport de Schiphol près d'Amsterdam, occupe, au sein de l'Europe de l'Ouest, la cinquième place quant au transport de passagers et la quatrième place quant au transport de fret. Après Londres, Paris, Francfort et Bruxelles, Schiphol est "le plus grand des petits".

On prévoit pour l'an 2000 un doublement du transport de fret et un triplement du nombre de voyageurs. Mais une bonne accessibilité routière et ferroviaire continue à être d'une importance vitale. Une nouvelle amélioration des voies d'accès à Schiphol reste une cible importante du gouvernement. On construira en outre un boulevard périphérique de l'Ouest désenclavant les entreprises situées à l'Ouest d'Amsterdam.

Afin d'assurer à l'avenir la position des Pays-Bas comme pays de transit important, le gouvernement indique pour chaque mode de transport des "axes de transport principaux". Ces axes se retrouvent à la carte de la Ceinture des villes de la Hollande méridionale. Pour la navigation fluviale la rivière de Waal et le canal de l'Escaut au Rhin sont considérés comme les axes de transport principaux. L'Etat fournira une contribution au développement des convois poussés à six barges passant par la rivière de Waal.

Quant à la circulation routière le gouvernement indique un nombre restreint de routes principales qui seront réservées au trafic d'affaires (international) transitaire. Le trafic pendulaire, le responsable principal des files et embouteillages quotidiens, sera repoussé de ces routes, s'il le faut au moyen d'un péage électronique.

Aussi le transport ferroviaire de personnes reçoit-il une variante axée sur le trafic d'affaires. Le gouvernement veut créer un réseau de liaisons ferroviaires très rapides : les Intercity-Plus; atteignant des vitesses de pointe jusqu'à 200 km/heure. Amsterdam-Schiphol et Rotterdam seront reliées à une ligne dite à grande vitesse. Il faut encore se décider sur une gare à La Haye. La ceinture de villes de la Hollande méridionale est très orientée sur l'économie internationale. Le commerce orienté sur le marché européen ainsi que le sommet de la prestation des services commerciaux et d'affaires se retrouvaient principalement dans la Randstad ; à présent ils se répandent de plus en plus vers les parties orientales et méridionales de la Ceinture de villes de la Hollande méridionale.

la partie rurale du noyau présente une riche variété de modèles. Outre de nombreuses villes de petite et de moyenne importance, il y a pléthorie de régions naturelles importantes (les dunes côtières, les collines d'Utrecht et la Veluwe) et d'"espaces ouverts" (le Coeur vert, les grandes rivières et les lacs de Flevoland).

La grande diversité de l'espace et la grande variation d'activités économiques constituent d'importants atouts du noyau économique des Pays-Bas.

La Randstad

Les centres économiques, tant à l'échelle mondiale qu'au sein de l'Europe, sont en train de glisser.

En même temps on assiste, dans le commerce international, à un processus d'augmentation des proportions, de spécialisation et de concentration. Au fur et à mesure que les frontières nationales perdent en importance au point de vue économique, les sièges sociaux et les entreprises de prestation de services se concentreront dans un nombre restreint de grandes villes. En Europe de l'Ouest, ce seront, outre Paris et Londres, la Randstad néerlandaise, Bruxelles, Francfort, Munich, Genève et Düsseldorf.

La Randstad est une vaste conurbation, se composant d'une couronne de villes de moyenne et de grande importance, encadrée entre l'Ijsselmeer, la région des grandes rivières, le Delta, les dunes et les collines d'Utrecht. Au milieu de cette couronne de villes se trouve une région verte, humide et ouverte : le Coeur vert, qui confère son caractère unique à la Randstad.

Le coeur vert n'est pas uniquement vert. Dans la partie occidentale par exemple, les eaux des étangs, fossés et canaux dominant le paysage. Il vaudrait mieux parler du Coeur vert à la Chambre bleue. Cette chambre bleue pourrait être développée de sorte à former un chaînon naturel à loisirs entre l'Ijsselmeer et la région du Delta. Dans la partie orientale du Coeur vert il y a des possibilités pour aménager des régions marécageuses qui pourraient jouer un rôle dans l'épuration des eaux.

En particulier les trois grandes villes - Amsterdam, La Haye et Rotterdam - seront considérées de plus en plus comme une seule vaste ville, une métropole "polynucléaire". Ce visage unitaire peut même encore être renforcé. La Randstad n'aura pas la même taille que celle de certaines de ses concurrentes à l'étranger, mais compte tenu de l'importance croissante que l'on attache à un habitat et à un climat de travail favorables, ceci ne sera guère un désavantage.

C'est pourquoi le gouvernement n'est pas partisan d'une nouvelle urbanisation, voire d'une pétrification du Coeur vert. L'agriculture y restera le pilier économique le plus important. Les extensions urbaines qu'il faut encore réaliser dans la Randstad devront être réunies et planifiées de telle façon que la variété caractéristique de l'utilisation de l'espace continue à exister.

La forme quelque peu éparpillée de la Randstad offre aussi la possibilité de spécialiser et de répartir les tâches. Les conditions d'établissement pour les sociétés internationales et les maisons de commerce ainsi que la prestation de services à l'industrie internationale sont particulièrement favorables dans les agglomérations d'Amsterdam, de Rotterdam et de La Haye. Amsterdam se trouve incontestablement à la tête de ces trois. Rotterdam est un lieu d'implantation intéressant pour les entreprises de distribution orientées internationalement et pour la prestation de services y rattachée. La Haye complète bien Rotterdam en ce sens que cette ville dispose d'un habitat à allure internationale. En outre, La Haye a des possibilités favorables pour attirer les organisations internationales. Utrecht s'est développée comme un centre national de prestation de services tant sur le plan commercial que non commercial.

L'avenir économique de la Randstad se présente favorablement. Nulle part ailleurs aux Pays-Bas la prestation de services et le transport sont mieux développés qu'ici. C'est pourquoi 85 % du total des marchandises traitées transitent par la Randstad. C'est là qu'émergent aussi neuf des dix immeubles neufs construits aux Pays Bas. La Randstad compte six universités et écoles supérieures.

Nulle part ailleurs aux Pays-Bas les gens désirent se déplacer autant que dans la Randstad. L'environnement et la viabilité posent des exigences élevées aux liaisons routières entre ces villes.

En complément au Plan d'accessibilité de la Randstad déjà annoncé, la construction d'une "route de décongestionnement" est prévue, tout particulièrement à l'intention du trafic d'affaires transitaire et du courant de marchandises international. Cette route fera partie des "axes de transport principaux" et sera caractérisée par son faible nombre de bretelles d'entrée et de sortie ainsi que par un excellent système de guidage du trafic.

Cette route reliera Rotterdam via La Haye et Schiphol à Amsterdam et Amsterdam à Utrecht. Afin de séparer le trafic transitaire du trafic local, on ne transformera pas les routes existantes en deux fois quatre bandes de roulement, mais on construira quatre fois deux bandes nouvelles. Il y aura ainsi dans chaque direction deux types de voies : la route de décongestionnement et la route ordinaire.

Il est de la plus grande importance que la Randstad reste à la pointe du progrès sur le plan international. C'est pourquoi l'Etat s'oblige à stimuler la réalisation d'un milieu d'implantation international concurrent dans les noyaux de la Randstad.

Le centre des villes et ses environs, même les parties qui se trouvent encore à l'heure actuelle dans une mauvaise position ou qui ont délaissées, peuvent jouer un rôle important dans la création d'un tel milieu. Le gouvernement soutiendra le réaménagement de ces parties urbaines. On vise alors à des immeubles de qualité supérieure pour bureaux, à la construction d'habitations plus chères pour les groupes de revenus les plus élevés, à des magasins de grand luxe et à des points d'attraction touristiques.

Pays-Bas, le pays des eaux

Les Pays-Bas sont un pays d'eaux. La surface totale de l'eau - quelque 4000 km² - représente à peu près 10 % de la surface totale du pays. En 2015 ce rapport n'aura pas beaucoup changé. En outre, les Pays-Bas ont une diversité des plus caractéristiques : il y a des étangs, des petits lacs, des bras de mer, des rivières, des canaux, des plages, des rives à roseaux, etc. Rien d'étonnant que l'eau en tant que produit touristique ne fait que gagner en importance. L'intérêt pour le tourisme aquatique augmente constamment, en particulier chez les touristes d'Allemagne fédérale.

Les Pays-Bas ont beaucoup d'eau, mais la bonne eau se fait de plus en plus rare. Les grandes rivières sont menacées par la pollution. Ceci pourrait constituer une menace pour l'alimentation en eau potable, pour l'industrie (les besoins en eau potable et en eaux industrielles augmentent fortement jusqu'en 2015), pour l'agriculture, pour la nature et pour le tourisme. Les touristes néerlandais et étrangers se font de plus en plus difficiles en ce qui concerne la qualité de l'environnement. C'est pourquoi le gouvernement devra faire attention à l'amélioration de l'environnement. Il vise en premier lieu l'Ijmeer et le Gooimeer, deux lacs limitrophes de l'Ijsselmeer près d'Amsterdam. La création de conditions naturelles propices à la naissance de marécages est un élément de ces plans.

L'eau fait en partie la richesse des régions naturelles des Pays-Bas : le Waddenzee, l'Ijsselmeer, le Delta, la région des grandes rivières et les étangs Frisons, la tête d'Overijssel et le Coeur vert. Les régions marécageuses néerlandaises se trouvent en tête de la liste des "wetlands" (marécages) européens en ce qui concerne leur intérêt comme reposée pour les oiseaux migrants.

En outre, les Pays-Bas ont une signification internationale pour les oiseaux migrants qui veulent se fixer le temps de nicher. Neuf sur dix des barges de l'Europe de l'Ouest ou de l'Europe centrale viennent par exemple nicher aux Pays-Bas.

Le "climat humide" des Pays-Bas offre d'autres possibilités de développement. Une perspective particulière pour le développement de la nature - et des loisirs - est offerte par la région avant le Delta, qui après l'achèvement des travaux du Delta, se développe de façon spontanée devant les côtes de la Hollande méridionale et de la Zélande. Il dépendra de la rapidité dont les courants de mer se déplaceront et dont les hauts-fonds se souderont pour que l'on puisse parler d'une région comparable à celle du Waddenzee.

Certes, pour le moins aussi importants sont les efforts faits pour souder les régions naturelles existantes de sorte que des échanges biologiques deviennent possibles et que naissent des zones écologiques. Malgré que les Pays-Bas ont une densité de population élevée, il y a le danger que des régions naturelles soient isolées ou éparpillées. C'est pourquoi l'agrandissement de ces régions reçoit toute attention. Au niveau national le gouvernement s'efforce de créer deux axes naturels. Le premier va du Nord-Est des Pays-Bas vers le Sud-Est de la région des étangs Frisons via l'Ijsselmeer et le Coeur vert vers la région du Delta. Le second coupe les Pays-Bas en direction Est-Ouest via la région des grandes rivières en Hollande méridionale.

Maintien et rénovation de la région rurale

Les loisirs, l'urbanisation et la construction de liaisons exigeront moins d'espace au cours des 25 premières années à venir qu'il n'en était le cas les dernières décennies.

Les modifications les plus importantes à apporter à la zone rurale seront amorcées par des développements dans l'agriculture, l'utilisateur le plus important. Au cours des dernières décennies l'agriculture néerlandaise a connu une croissance énorme. On a assisté à la naissance d'un secteur d'industrie robuste d'une grande signification économique. Mais la nature et les loisirs continueront aussi à gagner en poids.

L'agriculture connaît de rapides développements. Il s'agit en général de changements de marché, mais également de l'influence de la technologie en progression - comme l'automatisation ou l'avènement de la biotechnologie - sur l'exploitation. De cette façon le monde agricole commence à regarder la croissance en soi d'un oeil différent : on s'efforce moins à avoir une production toujours plus grande, on s'efforce plus en premier lieu à améliorer la qualité et à introduire de nouveaux produits de qualité supérieure. Certaines exploitations

agricoles se spécialiseront plus fortement à l'aide des techniques modernes. La production y aura lieu en grande partie dans des locaux recouverts - comme cela se fait dans les élevages intensifs et dans l'horticulture. D'autres entreprises seront encore plus liées au sol qu'auparavant. Aussi les exploitations agricoles différencieront-elles plus qu'il n'en était le cas jusqu'ici. Une nouvelle croissance reste possible, mais il y a des limites tant économiques qu'écologiques. Le progrès technique permet que la productivité augmente plus rapidement que la demande. Plusieurs produits agricoles connaissent déjà de tels excédents que la CE a dû en limiter la production. Ce problème pourrait être résolu en partie si les paysans passaient des produits excédentaires à des produits horticoles par exemple.

Les exploitations d'élevage intensif se voient confrontées avec un autre problème. En raison des excédents de fumure l'extension de ces entreprises est bloquée provisoirement.

Les terrains tourbeux dans le Nord-Est et les régions à argile marine dans le Nord et dans le Sud-Ouest des Pays-Bas connaissent depuis toujours l'agriculture à grande échelle. Les changements apportés à l'utilisation du sol concernent ici en particulier la culture agricole. L'élevage intensif des pommes de terre et des betteraves sucrières exige beaucoup du sol. On utilise beaucoup de produits chimiques pour éviter des symptômes de maladie. L'emploi d'engrais est également élevé.

Un des éléments susceptibles d'améliorer cette situation serait le passage à une utilisation plus extensive du sol, tout en se contentant d'une production moins élevée par hectare. Ceci pourrait conduire à la longue à une utilisation du sol plus extensive. On pourrait même envisager à long terme la sylviculture dans certaines régions de culture agricole.

Dans les laisses de la région des grandes rivières la qualité de la nature et de l'environnement mettent un frein aux possibilités de production. Ceci peut conduire à une situation de retard par rapport à des régions où l'on peut produire de façon plus efficace et meilleur marché. Ici également l'agriculture se fera plus extensive. Les parties de laisses qui sont régulièrement inondées, peuvent tomber sous le coup d'une réglementation pour les paysans montagnards, une mesure communautaire permettant aux paysans de travailler leurs terres d'une façon inoffensive.

La région des grandes rivières - servant de "poumon vert" à la partie orientale de la Ceinture de villes de la Hollande méridionale - offre de bonnes possibilités à un développement ultérieur de la nature. Le gouvernement désire stimuler ce processus en développant quelques noyaux naturels dans cette partie du pays.

Quant aux laisses de la Meuse et de l'Ijssel, on s'efforce à stimuler tant le développement de la nature que celui des loisirs. La rivière de Waal reste en premier lieu une voie de transport internationale. Il y a peu de chances ici pour un accroissement des loisirs, mais il y en a d'autres pour le développement de la nature. Le long de la rivière il y a des possibilités pour lui rendre sa dynamique naturelle de telle sorte à reboiser les berges par exemple.

L'extraction de sable, de gravier et d'argile le long des grandes rivières est également axée sur le développement de la nature et sur les loisirs.

Les prairies tourbeuses, ouvertes et riches à eau dans le Nord des Pays-Bas, le Coeur vert et la région des étangs Frisons sont des paysages aménagés par l'homme. L'agriculture et la nature n'ont pas de rapport particulier. La plus grande partie de ces pâturages est utilisée pour une activité qui n'en est pas moins caractéristique pour les Pays-Bas : l'élevage bovin. Des changements apportés à l'utilisation du sol se rapportent la plupart du temps à la réduction du nombre de vaches laitières. La production laitière est limitée par la CE alors que le rendement par vache laitière continue à augmenter. Il en résulte que le nombre de vaches par entreprise doit diminuer. Les exploitants du bétail laitier, qui s'approvisionnent eux-mêmes en herbe et en foin, utiliseront moins intensivement leurs pâturages. Une partie de ces terres pourrait être affectée à la culture de moutons ou de bovins.

L'aménagement des terres sablonneuses supérieures, situées surtout dans l'Est et dans le Sud du pays, se fait encore pour la plus grande partie à petite échelle. Avec leurs nombreux talus boisés et leur dense réseau de petits ruisseaux, ces régions rappellent des formes d'utilisation du sol qui appartiennent principalement au passé. Grâce aux développements agricoles modernes, l'aménagement se fait déjà à de plus grandes proportions.

En outre, l'élevage intensif de porcs et de volaille est concentré sur ces terres sablonneuses, avec des excédents de fumure de plus en plus croissants comme résultat. Ceci est dangereux pour l'environnement (acidification) et pour l'eau potable (pollution au nitrate). Ce secteur ne pourra plus s'étendre avant que l'on ait trouvé une solution au problème.

Une partie importante de la production agricole sur ces terres sablonneuses est réalisée dans des bâtiments d'exploitation recouverts, ce qui affecte le caractère rural de la région. Dans ces régions où la variété originale et la production à petite échelle menacent de se perdre entièrement - comme il en est le cas dans l'Est du Brabant et dans le Nord du Limbourg - le paysage devra être reconstruit en tenant plus compte de la nature, des bois et de la qualité de l'eau.

Tant les pâturages tourbeux que les terres sablonneuses - des régions présentant une structure de l'espace de grande valeur, mais vulnérable - exigent une politique gouvernementale active afin de mener les développements à une bonne fin.

Politique de l'environnement comme instrument de support

Le développement de la technologie offre plus de possibilités pour épargner le milieu que l'on utilise à présent. A la campagne de nouvelles méthodes de traitement de fumures et des techniques de production moins dangereuses peuvent être employées. Dans les régions urbaines la pollution atmosphérique et acoustique peut être combattue de façon plus efficace. Bien choisir en vue du 21^{ème} siècle implique un comportement actif des autorités en matière d'environnement. La politique de l'environnement comme instrument de support, axé sur les différentes régions, est formulée en guise de conclusion du Profil de développement. Cette politique visera tant à éliminer les menaces existantes qu'à éviter de nouvelles.

Chapitre 5 : les Pays-Bas en 2015. On y travaille dès maintenant

Une politique de l'aménagement du territoire qui veut anticiper sur de nouveaux développements, doit être endossée par tous les intéressés. Tant le marché que les autorités veulent une plus grande efficacité et une meilleure coordination en matière des décisions partielles. C'est pourquoi il est important que tant les autorités et le secteur privé que les autorités entre elles coopèrent.

Plus qu'avant, la politique néerlandaise devra être orientée sur la contribution que fournit le secteur du marché à l'aménagement du territoire. Outre les mesures administratives, les mesures contribuant aux investissements dans le futur constituent un instrument important. Lors des décisions relatives à l'aménagement du territoire la responsabilité propre des provinces et des communes est accentuée beaucoup plus que par le passé. Ceci cadre avec la décentralisation visée en matière d'aménagement du territoire ainsi qu'avec la dérégulation formulée à l'occasion des derniers changements de la Loi sur l'aménagement du territoire.

Politique de l'Etat comme instrument de soutien et d'initiation

La contribution de l'Etat au futur développement des Pays-Bas revêt tant un caractère de soutien que d'initiation. Lors de la mise en sécurité des valeurs de base ad hoc en matière d'aménagement du territoire et lors des choix qu'il faut faire en rapport avec les changements de notre environnement quotidien (chap. 3), l'Etat se limite à des mesures de soutien. Une politique d'initiation n'est jugée nécessaire par l'Etat que s'il veut réaliser certains éléments du Profil de développement spatial (chap. 4).

Dans ce chapitre le gouvernement indique quelle est sa politique en la matière et comment il veut contribuer à sa réalisation. Les étapes de participation, concertation et conseil, reprises dans la procédure de la "Décision fondamentale de planification" permettent au gouvernement de connaître le soutien qu'il a acquis pour sa politique et quelles contributions des tiers veulent fournir à côté de la sienne au futur aménagement du territoire des Pays-Bas.

Quant à l'environnement quotidien l'Etat vise en particulier ces éléments de l'aménagement du territoire auxquels le marché et/ou les autorités d'un moindre échelon ne peuvent pourvoir. Pour un certain nombre de points l'Etat devra adopter un rôle d'initiateur ou de stimulateur. Il s'agit alors d'éléments de l'aménagement du territoire qui sont d'importance nationale. Les instruments gouvernementaux y seront appliqués de façon sélective.

La plupart des mesures proposées vise à modifier ou à compléter les priorités existantes de la politique actuelle. Des exemples en sont : l'accentuation de l'adaptation de la réserve de bâtiments existante, la mise en jeu d'instruments comme l'aménagement rural dans la région campagnarde et la réunion d'équipements en noeuds.

Les instruments, décrits dans les chapitres 3 et 4, sont différents lorsqu'il s'agit de collaboration administrative ou de recherche et expériences. Les intentions explicites de collaboration administrative se retrouvent en particulier au chapitre 4 sur le Profil de développement spatial. La recherche et les expériences sont proposés au chapitre 3 pour la politique relative à l'environnement quotidien.

Les décisions faisant autorité de cette étude constituent un cadre auquel les mémorandums ayant trait à des secteurs politiques spécifiques et les plans pluri-annuels peuvent se référer. Elles constituent également le cadre de référence pour la Commission d'Etat de planification lors de l'appréciation de plans régionaux et d'autres plans en provenance d'autorités d'un moindre échelon.

Moyens juridiques, financiers et administratifs

Des moyens juridiques, financiers et administratifs constituent le noyau des instruments en matière d'aménagement du territoire de l'Etat. S'il n'en est pas ainsi pour les moyens financiers et administratifs, il ne faut pas de nouvelle politique pour la réglementation juridique. De récentes adaptations de la Loi et de l'Arrêté sur l'aménagement du territoire, la Loi sur l'aménagement rural et la Loi sur la rénovation citadine et communale ainsi que la révision en cours de la Loi sur les logements, offrent suffisamment de possibilités.

Les Pays-Bas ne sont pas un pays "achevé". Pour entretenir les constructions bâties, pour réaliser des changements, il faudra toujours des investissements. Le secteur privé et les autorités ont investi et investissent de façon directe ou indirecte beaucoup de milliards dans l'aménagement du territoire et ils dépensent en outre des milliards pour l'entretien et la gestion de celui-ci.

Depuis les années soixante-dix les investissements publics dans les constructions bâties sont en régression. Si la politique reste inchangée, on prévoit que le niveau des investissements spatiaux concernés baissera entre nos jours et 2015. Le facteur d'explication le plus évident est la dégression de la croissance démographique. Il en résulte que la demande en logements, écoles et autres équipements baisse alors que l'effet sur la croissance économique à prévoir est positif sans pouvoir réparer les effets démographiques négatifs. L'âge des (investissements dans les) constructions bâties a baissé passant de 45 ans environ en 1950 à 30 ans environ en 1985. Ceci indique que, en moyenne, la qualité fonctionnelle des constructions bâties s'est beaucoup améliorée. On peut prévoir que l'âge moyen de ces investissements dépassera de nouveau les 35 ans en 2015. Ceci veut dire que les puissances des constructions bâties deviendront moins bonnes. Il ne serait pas inconcevable qu'ainsi une des conditions de la croissance économique prévue disparaisse et que les Pays-Bas arrivent de cette façon dans une spirale de déclin descendante.

Outre la qualité fonctionnelle, les constructions bâties possèdent également une qualité de construction technique. On a calculé que le retard de la qualité de construction technique continuera à augmenter si les efforts d'entretien se développent de la même façon. Afin d'éviter à l'avenir d'importantes opérations de rattrapement - comme il en est le cas à présent avec l'amélioration des logements et l'assainissement de l'environnement -, il faudra que les autorités et le secteur privé fassent bien attention.

Entre 1988 et 2015 il y aura des glissements dans les dépenses au titre d'investissements et d'entretien. Dans ce modèle, le pourcentage des dépenses au titre de rajeunissement fonctionnel - comme la restructuration des villes et de la région rurale - et au titre d'équipements infrastructurels, en particulier dans et autour des villes, augmente. L'entretien, y compris la gestion, demandera en général plus de moyens qu'il n'en est le cas à présent.

Quant aux décisions d'investissements à prendre, l'Etat se concentrera surtout sur ces éléments auxquels il n'est pas pourvu par le marché ou sur d'autres dont on attend un vigoureux effet de multiplication sur les investissements. Ceci veut dire qu'il y a les priorités suivantes :

- . priorité à l'enlèvement des points noirs des axes de transport internationaux ainsi que la prise d'autres mesures d'infrastructure pour guider la mobilité. Ceci vaut entre autres pour les liaisons de l'arrière-pays de Schiphol et du port de Rotterdam, pour les liaisons entre les noeuds de la Ceinture de villes de la Hollande méridionale, pour les liaisons entre les autres noeuds urbains et le noyau économique et pour l'infrastructure de la Randstad en vue de la guidance de la mobilité ;

- . renforcement de l'allure internationale des trois grandes villes, entre autres par des projets de réaménagement, par la réunion d'équipements internationaux et par le renforcement des qualités du Coeur vert ;

- . renforcement de la fonction centrale des noeuds urbains, entre autres par l'amélioration de la structure des soins et du milieu de production ;

- . renforcement de l'élément touristique de la récréation et le développement naturel des Pays-Bas comme pays des eaux, entre autres par des mesures d'aménagement pour les régions des lacs Hollandais et Frisons et pour la région des rivières ainsi que par une gestion adéquate des grandes eaux ;

- . maintien et rénovation de la région rurale, entre autres par des mesures d'aménagement au profit de parties des pâturages tourbeux et des terres sablonneuses ainsi que par un système adéquat de réglementations d'entretien et de gestion en vue d'un enchevêtrement permanent de fonctions dans la région rurale ;

- . soins permanents pour le logement des groupes de revenus modestes ;
- . élimination rapide du retard qualitatif dans la région urbaine existante en continuant la politique de rénovation urbaine ;
- . réduction maximale de la pollution existante et élimination de nouvelles formes de pollution de l'environnement.

Le gouvernement étudiera à court terme les conséquences de ces priorités pour le budget national.

La coopération entre les différents échelons constitue depuis toujours la pierre de touche de la politique d'aménagement du territoire aux Pays-Bas. De cette façon les communes, les provinces et l'Etat ont accepté une responsabilité commune pour le Waddensee par exemple ou pour l'Escaut oriental.

Outre ces formes de collaboration territoriale, il y a également la coopération fonctionnelle. Un exemple en est le Plan d'accessibilité de la Randstad. La coopération fonctionnelle traduit fort bien la philosophie à la base du Profil de développement spatial. Il s'agit de problèmes à échelle urbaine ou régionale. Il faut alors une réponse administrative sur mesure.

Pour quelques régions, pour lesquelles un certain nombre de provinces ou de pays est impliqué, le gouvernement veut convenir une nouvelle formulation de la politique en la matière en se basant sur la présente étude.

Le gouvernement vise ici la région de Groningen-Assen-Drachten-Leeuwarden, la région de Maastricht-Heerlen-Aix-Liège, la partie occidentale de la Randstad, le Coeur vert à la Chambre bleue, la région des grandes rivières, le Brabant méridional et l'Est du Brabant et le Nord du Limbourg.

Le point de départ de la politique de l'Etat est qu'il ne veut pas se trouver seul dans ce "programme d'investissement". La politique est formulée de telle façon que l'initiative privée a toutes possibilités de participer et d'investir pour une part considérable. La volonté de coopération entre l'Etat et le secteur privé s'accroît et le climat s'améliore. Plusieurs formes de collaboration publique/privée sont réalisées. De telles constructions sont toujours des constructions sur mesure. La chance de succès se fait plus grande au fur et à mesure que les frais, risques et profits sont simples à répartir. Il en est ainsi par exemple dans la construction de logements et lors de l'implantation d'entreprises.

Des projets pour lesquels la coopération publique et privée est souhaitable sont en tout état de cause les projets témoin pour améliorer la structure urbaine des quartiers d'après-guerre : les grands projets de restructuration à Amsterdam, Rotterdam et La Haye afin d'améliorer la politique d'implantation concurrente internationale ; la réalisation d'une liaison routière transitaire rapide dans la Randstad, la fameuse route de décongestionnement ; la méthode d'approche du Coeur vert à la Chambre bleue et de la région des grandes rivières avec des possibilités pour un développement touristique/de récréation et la méthode d'approche de la structure d'aménagement du Peel, du Brabant méridional et de la vallée de la Meuse.

Etude, formation d'idées et information

Le gouvernement distingue cinq thèmes qui se prêtent en particulier à une étude plus approfondie. Il s'agit des thèmes suivants :

- . changements de l'aménagement du territoire et de la société dans un contexte européen. Il faut étudier quelles sont les conséquences spatiales pour les Pays-Bas de la disparition des frontières intérieures de la Communauté européenne en 1992. L'enquête du rattachement possible du Nord aux courants internationaux de marchandises et d'informations rentre dans ce cadre.

Il importe de réaliser une étude comparative des villes étrangères en vue du développement d'un milieu d'implantation concurrent international ;

- . développements économiques sur le plan régional. En indiquant des noeuds urbains on vise à la formation de complexes économiques sur le plan régional. Une enquête sur les chances de développement de terminaux intérieurs rentre dans ce cadre ;

- . rénovation urbaine. Une enquête sur les possibilités de favoriser l'entretien des constructions bâties s'impose pour garantir la qualité de base dans les villes ;

- . changements de l'utilisation du sol de la région rurale. Il importe de suivre et d'interpréter ces changements pour l'adaptation de cette politique aux pâturages tourbeux et aux terres sablonneuses ;

- . la qualité de l'eau. La qualité des eaux de surface doit toujours être examinée en rapport avec les conditions marginales de la gestion des eaux et des équipements d'eau (potable). L'enquête sur les réserves d'eau (potable) stratégiques, sur les possibilités de repousser des eaux étrangères et sur l'utilisation de systèmes marécageux rentre dans ce cadre.

En soutenant financièrement des projets témoins, le gouvernement veut favoriser que de nouvelles idées et plans en résultant soient développés. De tels plans se rapporteront à de nouvelles situations complexes ou incertaines et contribueront à la qualité de l'aménagement du territoire.

On vise en particulier les quartiers d'après-guerre ; l'aménagement des routes publiques ; des lieux de rencontre généraux et des liaisons entre les espaces verts dans et autour des villes ; plans régionaux pour le traitement soigneux de l'énergie, des eaux et des déchets ; une planification de principe pour la région rurale.

Afin de réaliser la politique de la Quatrième étude l'instrument de l'information sera fréquemment utilisé. Quant à l'environnement quotidien repousser le trafic de personnes non professionnel est un point de vue intéressant. On fera une campagne d'information à titre d'expérience afin de viser à un comportement différent.

Vers l'étranger les Pays-Bas se présenteront en particulier comme le pays des eaux. Sans négliger pour autant le développement d'un milieu d'implantation urbaine concurrente internationale dans la Randstad.