



**PLANIFICATION SPATIALE
ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
AUX PAYS BAS**

4- "Revitaliser les villes"



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"

Documents annoncés :

Grande-Bretagne (H. Huntzinger - 1989) :

- Les politiques urbaines du Royaume-Uni depuis 10 ans
- Royaume-Uni - RFA : La fiscalité locale sur les entreprises

Hollande (Ministère du Logement, de l'Urbanisme et de l'Environnement - 1988) :

- La Hollande en 2015 : Résumé officiel du quatrième rapport sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire

Japon (R. Piorunski - 1989) :

- Télétopia : la ville et les systèmes 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 (G. Mercadal - 1989) :

- Les acteurs du Génie Urbain. Evolution internationale

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.

Juillet 1989

PLANIFICATION SPATIALE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE AUX PAYS BAS

4. "Revitaliser les villes"

PRESENTATION

Dossier conçu et présenté par
Jean-Claude Boyer, Géographe,
Professeur à l'Institut Français
d'Urbanisme (Université Paris
VIII).

En 1988, le "4ème rapport" sur l'aménagement du territoire aux Pays-Bas (voir dossier n° 1, p. 3) a entériné et théorisé un changement d'attitude à l'égard de la (grande) ville, qui était intervenu quelques années auparavant. Un coup d'arrêt a été donné à la redistribution planifiée de la population dans les "pôles d'urbanisation" et les villes nouvelles, au profit d'une densification du bâti à l'intérieur du tissu urbain existant.

Mais ce retour à la "ville compacte" n'est que l'aspect formel de la nouvelle politique ; "revitaliser" la ville, c'est aussi y réintroduire les familles, les catégories sociales aisées, les emplois, qui l'avaient largement abandonnée au cours de la phase précédente de péri-urbanisation ; c'est rendre la ville plus vivante et plus compétitive dans une concurrence internationale qui prend de l'ampleur.

Sommaire

pages

La "ville compacte"	1
Repeupler la ville et "rééquilibrer" son peuplement	2
La fin du zonage ?	3
Espace urbain et lois du marché	3
Documents	
1. Les grandes lignes de la politique	4
2. Accessibilité et répartition des activités	5
3. Les dilemmes des municipalités	6
4. L'exemple des "docks" d'Amsterdam	8

1. La "ville compacte"

L'idée qu'il n'y avait "plus de place" dans les communes-centres s'était largement répandue dans les années 70, et le triomphe de la réhabilitation sur la rénovation avait raréfié les possibilités de densification.

Dans les années 80, on redécouvre des possibilités insoupçonnées de construire en ville, à proximité des transports et des équipements. Les localisations n'ont rien d'original : à côté de quelques îlots vétustes, d'espaces publics "sur-dimensionnés" ou d'emprises devenues sans objet, l'essentiel provient du retrait d'anciennes activités industrielles et portuaires, qui n'avaient jusque là guère suscité de convoitises.

Le mouvement est tout à fait comparable à celui que l'on constate dans d'autres grandes villes européennes, des "docks" de Londres aux terrains Citroën de Paris, mais le contexte dans lequel il s'inscrit est plus original, même s'il représente des ressemblances avec celui des pays anglo-saxons, où le sentiment "anti-urbain" avait été très fort pendant la période précédente.

Ce contexte est celui d'un projet "affiché" (et non d'opérations au coup par coup), bénéficiant d'un large consensus politique, au moins dans ses orientations fondamentales. Comme dans tous les revirements d'une politique urbaine, il est difficile de dire dans quelle mesure la demande est cause ou conséquence ; il est certain, en tout cas, que s'est amorcé aux Pays-Bas un "retour en ville", surtout en ce qui concerne la résidence.

2. Repeupler la ville et "rééquilibrer" son peuplement

Le dépeuplement des grandes villes, voire de leurs agglomérations, avait paru chose normale jusqu'à une époque récente. Mieux, il avait été largement encouragé par l'Etat et les municipalités elles-mêmes : l'agent publicitaire le plus zélé des "pôles d'urbanisation" du Nord de la Hollande ou des villes nouvelles des polders a ainsi longtemps été le service du logement de la municipalité d'Amsterdam...

Malgré ces départs, qui ont surtout touché les familles avec enfants et les catégories moyennes et aisées, les grandes villes connaissaient toujours une crise du logement, alimentées qu'elles étaient (en particulier Amsterdam) par un flux d'immigration de jeunes et de personnes isolées, comprenant notamment une forte proportion d'étrangers et d'anciens ressortissants de Surinam et des Antilles.

Leur composition socio-démographique s'était ainsi peu à peu transformée, avec peu d'enfants mais une sur-représentation considérable des jeunes adultes et des groupes à faibles revenus. Cette évolution a eu plusieurs conséquences : sous-utilisation de certains équipements, dégradation du commerce et des services marchands, poches de chômage et pénurie de main-d'oeuvre qualifiée, détérioration de l'image de marque du milieu urbain.

La politique de rénovation-réhabilitation tendait à perpétuer cette situation, car son mot d'ordre était "bâtir pour le quartier", c'est-à-dire faire une priorité du relogement sur place de la majorité des habitants, qu'il s'agisse d'une reconstruction ou, de plus en plus, d'une réhabilitation.

Un "rééquilibrage" socio-démographique implique une réinjection des familles avec enfants -donc de plus grands logements et un environnement adéquat- et des classes moyennes et aisées - donc une meilleure qualité du bâti et du cadre de vie, de bonnes conditions de transport, des possibilités d'accession à la propriété, etc...

Cet objectif est réalisable dans la mesure où, depuis le milieu des années 70, un certain désenchantement se manifeste vis-à-vis de la résidence péri-urbaine. Quelques promoteurs hardis commencent alors à construire des "immeubles de standing" à Amsterdam et Rotterdam et, à la surprise quasi générale, cette proposition antinomique (quand on a de l'argent on n'habite pas en "collectif"!) trouve un écho. Aujourd'hui, c'est devenu une politique officielle, avec un point d'accord : la nécessité de densifier, et un sujet de controverse : quelle part laisser à la politique antérieure de logement social ?

3. La fin du zonage ?

Un autre volet de la "revitalisation" est la réintroduction de l'emploi dans le tissu résidentiel. Dans les opérations de rénovation urbaine, jusqu'à une époque récente, on s'était peu intéressé aux activités, sinon comme à des nuisances à éliminer des quartiers d'habitation. On les envoyait sur des "zones" destinées à cet usage, souvent situées en dehors de la ville.

Désormais, les opérations immobilières intra-urbaines sont presque toutes des opérations mixtes. La tertiarisation des emplois a facilité les choses, de même que l'engorgement des axes routiers, qui a revalorisé le réseau de transports en commun. Le "retour en ville" des entreprises est cependant moins évident que celui des particuliers, et les incitations doivent être plus fortes.

La "gentrification" de certains quartiers constitue un atout important, et c'est là où les deux volets de la politique se rejoignent. Non seulement, en effet, elle offre la main-d'oeuvre recherchée par beaucoup de ces entreprises, mais elle contribue aussi à rendre plus attrayant le cadre de travail et à améliorer l'image de marque de la ville : on sait le rôle joué par "l'adresse" dans la localisation de certaines activités de haut niveau.

A un moment où la fonction de creuset de la (grande) ville redevient d'actualité en matière de création d'entreprises et où un milieu urbain de qualité représente plus que jamais un atout dans la compétition internationale (voir dossier n° 3 de la présente série), il apparaît nécessaire d'accorder en ville des possibilités d'implantation ou d'extension à des activités valorisantes que l'on aurait laissé se "desserrer" sans remords il y a seulement une dizaine d'années.

4. Espace urbain et lois du marché

Le nouveau cours de la politique urbaine pose des problèmes à la fois quantitatifs et qualitatifs. Il fait appel à beaucoup de nouveaux candidats pour un espace qui n'est pas indéfiniment extensible, malgré la densification consentie. Un "affinage" économique et social semble inévitable, malgré les réticences de municipalités souvent socialistes.

La ville ne doit plus être un espace résiduel rejeté, mais un espace convoité, réservé à ceux qui ont "besoin" de localisations centrales et qui ont les moyens de se les payer. Le rejet de certains groupes sociaux vers un habitat de banlieue moins coûteux devrait être la conséquence logique du succès de cette politique.

D'autres groupes, d'autres activités, pourront rester en ville, mais dans les localisations les moins recherchées. Une ségrégation spatiale se dessine, dont on voit déjà les facteurs : les fronts d'eau, la proximité des gares, des équipements, du centre, des espaces verts, seront offerts aux activités et aux résidents que l'on veut attirer. Les municipalités socialistes n'iront sans doute pas jusqu'au bout de cette logique de marché, et conserveront un contingent de logements sociaux dans les opérations les mieux situées ; mais le front de fleuve de Rotterdam -et probablement demain la zone orientale du port d'Amsterdam (voir document n° 4)- témoigne de la rapidité de l'évolution.

Document n° 1 : les grandes lignes de la politique.

Tweede Kamer der Staten-Generaal, Meerjarenplan stadsvernieuwing 1988-1992 (Chambre des Députés, Plan pluriannuel de rénovation urbaine), 1987, 74 p., p. 17-18.

Le point de vue du gouvernement.

Les points principaux

La rénovation urbaine reste une priorité politique. L'amélioration de la qualité du cadre bâti contribue à renforcer la position de la ville en tant que lieu de résidence et de travail, ce qui correspond aussi aux objectifs de la politique urbaine du gouvernement.

La rénovation urbaine est un problème d'ensemble. Le but principal, qui est d'améliorer la qualité de l'espace urbain, implique à la fois la réhabilitation des logements, des constructions nouvelles, le maintien d'activités dans les zones de rénovation, l'amélioration des conditions de circulation et du cadre de vie, des mesures d'assainissement, la protection des monuments historiques, la création d'équipements socio-culturels de voisinage ou de quartier.

Alors que les communes sont engagées dans cette opération de rattrapage, on tend de plus en plus désormais à considérer les potentialités de la ville dans son ensemble. L'intérêt s'accroît pour une restructuration -qui va d'ailleurs souvent de pair avec le rattrapage- et pour un meilleur entretien du bâti existant.

Les lignes directrices de la politique de rénovation urbaine demeurent inchangées. Un accent particulier est cependant mis sur quelques points (...) :

. Rénover les quartiers les plus anciens : le gouvernement souhaite que les municipalités continuent de donner la priorité aux quartiers les plus anciens, car ceux-ci connaissent encore les retards les plus flagrants en matière d'habitat et de cadre de vie et de travail.

La rénovation urbaine ne concerne pas seulement le logement.

Du "rattrapage" à la "restructuration".

Continuité apparente, changements effectifs...

Les quartiers d'après-guerre délaissés.

L'accent mis sur le partenariat public-privé.

. Le partenariat public-privé : la confiance dans la ville, et plus précisément dans le centre-ville, est en train de renaître. C'est avec un succès croissant que les capitaux des investisseurs, des promoteurs et des coopératives de construction interviennent dans la rénovation urbaine.

Une plus grande coopération entre le secteur public et le secteur privé élargit la portée de la rénovation urbaine. La connaissance de la vie des entreprises constitue un apport primordial. Le partenariat public-privé pourra ainsi contribuer au maintien, voire à l'accélération, du rythme de la rénovation urbaine (...).

. L'amélioration de la qualité des espaces publics : elle peut améliorer le fonctionnement de la ville dans son ensemble. Des espaces publics de meilleure qualité vont au devant du souhait d'une plus grande différenciation du cadre résidentiel et en accroîtront l'agrément. En outre, des espaces publics bien aménagés constituent un des facteurs privilégiés d'implantation des emplois de niveau supérieur et augmentent l'attraction touristique de la ville. Enfin, ils peuvent contribuer à la diminution des dangers de la circulation, à la promotion des loisirs de plein air à proximité du logement, ainsi qu'à la lutte contre l'insécurité.

Les activités économiques réintroduites dans la rénovation.

. La stimulation de l'activité économique dans les villes : les villes sont les principaux foyers de l'activité économique. De plus en plus, les municipalités tiennent compte des intérêts des entreprises lors de la mise en oeuvre des plans et des mesures en faveur de l'activité économique. C'est une évolution souhaitable, tant pour la préservation que pour la création des emplois en (centre-ville) (...).

La construction de logements à l'intérieur de l'espace urbain existant : la construction neuve en zone déjà urbanisée est facilitée dans les 22 principales communes urbaines et une subvention est attribuée aux grandes opérations immobilières réalisées en centre-ville.

. Le renforcement du caractère interministériel de la politique de rénovation urbaine (...).

Document n° 2 : accessibilité et répartition des activités.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Vierde Nota over de ruimtelijke ordening (Ministère de l'habitat, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, 4ème rapport sur l'aménagement du territoire), 1988, 195 p., p. 57.

Pour l'utilisation des sites, il faudra tenir compte de leur "profil d'accessibilité".

On peut distinguer grosso modo trois types de sites, chacun ayant son propre profil d'accessibilité : les sites liés aux transports publics, les sites mixtes transports publics/automobile, et les sites liés à l'automobile uniquement.

Une typologie intéressante des sites offerts aux activités et aux équipements...

Mais quel pouvoir en fera respecter les principes ?

Sur la base de ces profils, et dans le cadre de la politique urbaine d'aménagement, on peut affecter des sites précis à des activités données. Il s'agit en l'occurrence de faire concorder la mobilité qui caractérise ces entreprises et ces services avec le profil d'accessibilité de ces sites.

Les activités qui, par rapport à la surface occupée, utilisent une main-d'oeuvre nombreuse ou reçoivent de nombreux visiteurs, comme par exemple les services privés ouverts au public, les grands établissements d'enseignement supérieur et les grands équipements culturels (théâtres, musées) correspondent aux sites de type A. Pour les relations d'affaires, l'accessibilité en automobile et les possibilités de stationnement devront cependant être suffisantes. Il s'agira ici par exemple d'implantations qui veulent profiter de la force d'attraction du centre ville.

Les activités employant relativement peu de main-d'oeuvre et recevant peu de visiteurs, et qui ont des exigences élevées en matière d'accessibilité en automobile (ou en camion), sont concernées par les sites de type C. On peut penser, par exemple, à des entreprises de production et de distribution, et à des entreprises fortement automatisées.

La bonne accessibilité à la fois en automobile et en transports publics, qui caractérise les sites de type B, constitue un facteur de localisation important pour les hôpitaux, les bureaux, les activités de recherche et de développement et les industries modernes "propres".

Document n° 3 : les dilemmes des municipalités.

Art KLANDERMANS, 15 jaar stadsvernieuwing (15 ans de rénovation urbaine), in : Blijven en bouwen, Municipalité d'Amsterdam, 1987, p. 58-62.

Le point de vue de la municipalité socialiste d'Amsterdam.

Les trois phases de la rénovation urbaine :

- pour le centre des affaires ;
- "pour le quartier" ;
- pour les catégories aisées et les entreprises.

(...) Les premiers plans de rénovation urbaine étaient surtout axés sur l'élimination des taudis et la constitution de centres d'affaires. Le sort de la population originaire des quartiers les plus délabrés n'était pas pris en compte. C'est donc à juste titre que les habitants se révoltèrent contre cet état de fait et exigèrent une amélioration de leurs conditions d'habitat. Et comme la plupart d'entre eux ne disposaient que de faibles revenus, les logements devaient être d'un prix abordable (...).

Le principe de construire "pour le quartier" signifiait la reconnaissance de ce droit. Cela s'est manifesté dans la mise en oeuvre de la rénovation urbaine. Celle-ci fut pratiquée à une échelle réduite; la structure des quartiers demeura intacte ; les habitants pouvaient s'y maintenir (...).

Depuis six ans environ, nous avons dû, sur le plan de l'habitat et de la rénovation urbaine, nous habituer à une réduction continue des subventions. La qualité de l'habitat et de la rénovation urbaine s'en ressent ; se loger confortablement et à un prix abordable tend à devenir une illusion pour beaucoup.

Les municipalités prises au piège des contraintes financières.

L'Etat nous oblige à privilégier les hauts revenus dans les opérations de rénovation urbaine. Dans cette optique, la rénovation urbaine a de nouveau pour objectif de construire pour les catégories les plus solvables, auxquelles sont destinées les constructions neuves, afin que les personnes disposant de moyens plus modestes puissent avoir accès à des logements bon marché dans le parc ancien (...).

L'exposé qui précède fait apparaître un certain nombre de dilemmes :

. Les projets de rénovation urbaine à échelle réduite sont-ils encore viables ou faut-il passer à des projets de plus grande ampleur ? Cela signifie-t-il qu'on aura recours à la démolition d'espaces urbains plus vastes (y compris éventuellement des îlots intermédiaires qui auraient pu être conservés) ?

. Compte tenu du contexte financier, 20 % environ de la construction neuve dans les zones de rénovation devraient être réservés aux revenus les plus élevés. Cela est-il possible, et pour n'importe quelle localisation, ou va-t-on affecter à ces logements les meilleurs sites ?

. Dans le prolongement de ce qui précède, peut-on espérer construire des logements sociaux dans les zones de rénovation de la ville historique ? (...).

. Est-il acceptable que les travaux d'amélioration souhaitables soient en fait différés, et que ce soient justement les revenus les plus bas que l'on retrouve dans les logements peu ou pas améliorés ? (...).

Ces dilemmes posent en fait le problème de toute la politique du logement et de la rénovation : est-il encore possible dans les conditions actuelles de maintenir une "politique du logement" ? Construisons-nous pour le quartier, ou pour faire venir des catégories aisées ?

Les municipalités seront amenées à prendre rapidement position sur ces questions. Ce que veut le gouvernement paraît évident, et il n'est pas besoin d'attendre la parution du rapport sur "la politique du logement dans les années 90" pour le savoir. Le gouvernement veut plus d'économie de marché, moins d'Etat, moins de subventions, et que l'on paie le logement à son coût réel.

De la part des communes, on peut s'attendre à un autre choix : le maintien d'une priorité pour la rénovation urbaine et le logement des plus démunis, avec la mise en oeuvre de tous les moyens dont elles disposent (y compris financiers, dans la limite de leurs pouvoirs) pour maintenir leurs principaux objectifs d'habitat social. Les communes doivent continuer à proposer une alternative, et sortir de la défensive. Si un nouvel élan devait être à nouveau insufflé à la politique du logement, il proviendra des communes et des organisations de locataires et de propriétaires (...).

Par le passé, de telles initiatives ont déjà vu le jour sous forme d'un système, élaboré à Rotterdam et Amsterdam, liant charges d'habitation et revenus. Des modèles plus simples, et d'application immédiate possible, restent encore à élaborer.

Une municipalité socialiste peut-elle accepter que l'on fasse payer le logement à son coût réel, avec les ségrégations spatiales que cela implique ?

L'auteur : un étudiant en géographie sociale de l'Université d'Amsterdam.

La zone portuaire orientale d'Amsterdam a été délaissée à la suite du glissement des activités vers l'Ouest (Canal de la Mer du Nord).

Un parc de logements inadapté.

La solution antérieure : le desserrement de la population.

Les conséquences néfastes du déclin démographique.

Document n° 4 : l'exemple des "docks" d'Amsterdam.

J. VEERKAMP, Het Oostelijk Havengebied : wonen tussen water en wolken (la zone portuaire orientale : vivre entre l'eau et les nuages), Het Nieuwe Geografenkrant, décembre 1987, p. 25-27.

Celui qui se promène, en cette année 1987, dans la zone portuaire orientale, s'imagine peut-être avec difficulté qu'il y avait là, vingt-cinq ans auparavant, une activité économique débordante. C'était alors un intense va-et-vient de marchandises et de passagers (...).

Mais il est tout aussi difficile de croire que cette même zone deviendra, au cours des vingt-cinq prochaines années, un quartier dynamique, avec la place pour loger vingt mille personnes. C'est pourtant le choix qui a été fait par la municipalité pour ce secteur de 313 hectares. Cette zone encore désolée, battue par le vent, est devenue une des principales possibilités d'extension de la ville d'Amsterdam. Le dépérissement depuis les années soixante de cette zone portuaire proche du centre-ville venait en fait à point nommé.

La crise du logement

Il n'y a jamais eu à Amsterdam autant de logements qu'aujourd'hui. En outre, le nombre d'habitants a diminué régulièrement depuis la fin des années cinquante. Amsterdam doit néanmoins encore faire face à une crise du logement. Les principales raisons sont la baisse du nombre de personnes par logement et de la proportion de familles parmi les ménages. Actuellement à Amsterdam, quatre logements sur dix sont occupés par des personnes seules, et l'on s'attend à ce que cette proportion augmente encore.

La crise du logement en elle-même ne date pas d'aujourd'hui. Ce qui est nouveau, c'est la préférence donnée, depuis la fin des années soixante-dix, à la construction en pleine ville. Jusque là, la pénurie de logements (adaptés à la demande) avait été compensée d'abord par le développement des banlieues, puis par la promotion de "pôles d'urbanisation" à plus grande distance d'Amsterdam. Les pouvoirs publics considéraient la ville comme saturée et pensaient la soulager par une "déconcentration agglomérée" de la population. Cette politique a fait perdre la ville plus de 200 000 habitants en un quart de siècle.

La ville compacte

En 1978, la municipalité se rend compte que la déconcentration n'a pas été un succès. L'idée d'une ville "dispersée" est abandonnée au bout de vingt ans au profit du concept de "ville compacte", fièrement présenté par le maire et ses adjoints. Il s'est avéré, en effet, que la diminution de la population a fragilisé un certain nombre d'équipements de haut niveau. En outre, les énormes flux

de migrants quotidiens et les constructions nouvelles en dehors de la ville ont engendré de sérieuses atteintes au milieu naturel. Le concept de "ville compacte" élimine ces inconvénients. La construction en ville, y compris pour les catégories sociales à revenus élevés, permet de mieux rentabiliser les équipements urbains et de limiter la pression sur le réseau routier et les zones rurales.

De nouveaux terrains à bâtir

La nouvelle politique : récupérer des terrains en ville pour y construire des logements et des locaux d'activités.

Depuis les années quatre-vingt, le renforcement des zones déjà urbanisées est l'objectif principal de la politique d'aménagement (...). Un timide intérêt semble se dessiner pour revenir habiter en ville. La municipalité d'Amsterdam est déterminée à profiter de ce "courant de retour" et à rechercher des structures d'accueil à l'intérieur de son propre territoire.

Après avoir considéré la ville comme "saturée", on découvre maintenant qu'il y reste de la place pour construire des logements (...). En particulier si l'on change l'affectation d'anciennes zones d'activités (marché aux bestiaux, zone portuaire orientale) ou si l'on détruit des locaux d'activités désaffectés (brasserie Amstel, abattoir).

La zone portuaire orientale

La zone portuaire orientale cadre particulièrement bien avec le concept de "ville compacte" (...). Pour transformer les quais déserts et les kilomètres de rails rouillés en un quartier dynamique, il faudra beaucoup d'imagination, d'énergie et énormément d'argent. Compte tenu des caractéristiques du terrain, une subvention spéciale sera nécessaire pour le rendre constructible. Son montant n'est pas encore connu précisément, mais on peut considérer comme réaliste une somme de 15 à 20 000 florins (N.D.L.R.: 45 à 60 000 francs) par logement.

La proximité du centre-ville : un atout "stratégique".

Pourtant Amsterdam attache beaucoup d'importance à cette zone d'extension, dont la situation est stratégique à proximité de la gare centrale (...).

Rayonnement

Si Amsterdam réussit le tour de force de transformer les vieilles installations portuaires en un quartier dynamique, des effets positifs en résulteront certainement pour le fonctionnement de la partie Est et du centre de la ville. Ils en ont bien besoin. Depuis des années, les entreprises et la population abandonnent le centre au profit des quartiers et de la banlieue Sud. Une nouvelle impulsion pourrait être donnée au centre par une concentration de population sur sa bordure orientale.