



La stratégie d'aménagement et de développement économique de la Randstad-Hollande

Note de synthèse

Les autorités de la Randstad¹, après avoir constaté que le climat des affaires et le positionnement international de la région s'étaient dégradés, ont élaboré en commun une stratégie de développement régional. Elle porte sur le développement économique et ses liens avec l'aménagement spatial.

Le gouvernement néerlandais a soutenu la démarche. Les autres régions néerlandaises qui, hier, avaient une attitude critique vis à vis de la riche Randstad, considèrent aujourd'hui que la compétitivité de la Randstad est essentielle à la prospérité de l'ensemble des Pays-Bas.

La stratégie et le plan d'actions qui l'accompagne ont été publiés en 2004².

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France

15, rue Falguière - 75740 Paris Cedex 15

Tél. : 01 53 85 77 40 - Fax : 01 53 85 76 02 - <http://www.iaurif.org>

Directeur général : François DUGENY

Département Economie et Développement Local – Directrice : Anne-Marie ROMERA

Chef de projet : Dominique LECOMTE

©IAURIF – 6.05.008 - Juin 2006 –

¹ Groupe constitué des Provinces Nord-Hollande, Sud-Hollande et d'Utrecht, des villes et des régions urbaines d'Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht.

² Economic strategy Randstad Holland – Regio Randstad – June 2004

SOMMAIRE

Résumé	p. 3
I - Les dynamiques de l'économie néerlandaise dans une perspective internationale	p. 4
II - Les interactions entre la politique d'aménagement régional et le développement économique	p. 5
III - La nouvelle stratégie d'aménagement et de développement économique	p. 6
IV - Les axes stratégiques du développement économique	p. 7
V - Les composantes clés de la stratégie d'aménagement spatial	p. 8

Annexe 1 : Les lignes d'actions

Annexe 2 : Les autorités responsables de la mise en oeuvre

Résumé

La stratégie d'aménagement et de développement économique de la Randstad vise à créer les meilleures conditions pour soutenir la recherche, stimuler l'innovation, améliorer la productivité des entreprises et attirer les investissements internationaux.

Elle est traduite par **3 priorités** :

- **renforcer la cohésion interne de la région** en améliorant l'accessibilité sous toutes ses formes des différents territoires qui la composent. Cette priorité est déclinée en 3 objectifs :

- * réduire de moitié les temps de transport entre les quatre grandes agglomérations, Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht, grâce aux futures liaisons TGV et à une meilleure gestion du trafic routier sur la voirie primaire
- * améliorer l'accessibilité à l'aéroport de Schiphol et au port de Rotterdam
- * assurer que toutes les entreprises, organisations et tous les logements puissent être connectés au réseau de fibres optiques.

- **accroître l'offre en immobilier d'entreprise** et la concentrer dans des opérations de grande dimension bien desservies par les réseaux de transport. Il est prévu à cet effet de créer :

- . 10 nouvelles zones d'activités dont la taille moyenne serait de 350 ha,
- . 6 centres d'affaires autour de chacune des futures gares TGV.

- **faciliter le développement de l'économie de la connaissance** en mobilisant le potentiel scientifique et technologique concentré dans la région et en créant 5 nouveaux parcs scientifiques

La vision sous-jacente à cette stratégie est de pallier les inconvénients d'une structure urbaine trop dispersée en créant **la Delta-métropole**, c'est à dire un ensemble économique et résidentiel cohérent et de grande dimension.

A une époque où, en Europe, faciliter le développement d'une organisation urbaine polycentrique est un objectif d'aménagement majeur dans de nombreux pays, les *autorités de la Randstad* cherchent à « rapprocher » ses 4 principales agglomérations afin de disposer des avantages comparatifs offerts par les régions urbaines plus compactes : la masse critique, un marché du travail plus large et plus diversifié, les synergies liées à la proximité des acteurs, les économies d'échelle et les économies d'agglomération, sources de gains de productivité pour les entreprises confrontées à la concurrence internationale et à des marchés mondiaux très compétitifs.

Le rapport présentant la stratégie de développement et le plan d'actions qui l'accompagne doivent servir de base aux discussions budgétaires entre le gouvernement national et les *autorités de la Randstad* pour sélectionner les investissements prioritaires.

La stratégie d'aménagement et de développement économique de la Randstad-Hollande

I - Les dynamiques de l'économie néerlandaise dans une perspective internationale

Dans les années 1990, les Pays-Bas ont connu une période de croissance remarquable³ par rapport aux autres pays de l'Union européenne. La Randstad, qui concentre près de la moitié de la population et des emplois néerlandais sur 16 % du territoire national, a contribué plus qu'aucune autre région à ce succès. Pendant cette période, elle a accueilli la majorité des Quartiers Généraux européens et des centres de logistique des entreprises multinationales ayant choisi de s'implanter aux Pays-Bas. Les centres de services aux entreprises, les TIC et les nouveaux média s'y sont développés de manière importante. Le port de Rotterdam a réussi à maintenir sa position de 1er port du monde jusqu'en 2003⁴.

Le redéploiement des investissements urbains, la qualité de l'environnement des entreprises dans la région, la création d'activités nouvelles et le développement de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol furent les clés du succès. Cependant, les industries manufacturières ont souvent préféré se développer dans d'autres régions néerlandaises en raison de coûts immobiliers moins élevés et de l'espace disponible.

Cette réussite économique était loin d'être évidente car, au cours des décennies précédentes, l'économie des régions urbaines européennes avait souvent été déprimée en raison de nombreuses restructurations dans le secteur industriel.

Pendant la même période, les évolutions techniques, les changements institutionnels (zone euro, élargissement de l'UE, OMC) et le rattrapage des économies émergentes (Chine, Inde, Est de l'Europe) ont intensifié la concurrence internationale. L'organisation des grandes entreprises à l'échelle mondiale, les fusions-acquisitions et les diverses formes de coopération internationale ont entraîné des changements rapides dans les choix de localisation des entreprises devenues de plus en plus mobiles.

Une conséquence de ces évolutions est que les caractéristiques des grandes régions urbaines (taille des marchés, main d'œuvre qualifiée disponible, potentiel scientifique et technologique, infrastructures de transport et de télécommunication, productivité élevée, ...) sont devenues des facteurs clés pour attirer et garder les entreprises. Il en résulte que la compétition entre les régions métropolitaines pour attirer les investissements et les talents s'est intensifiée en Europe et dans le monde.

Une situation d'urgence

Puis au cours de la période suivante, de 2001 à 2003, la situation économique des Pays-Bas s'est brutalement retournée. La compétitivité a évolué dans la mauvaise direction. Les exportations se sont effondrées. La croissance économique fut quasi nulle⁵. Le nombre de faillites a atteint un chiffre record. Le taux de chômage a doublé⁶ et le positionnement économique du pays dans les classements internationaux s'est dégradé.

Les principaux facteurs explicatifs de cette évolution sont : la hausse relativement forte des coûts opérationnels, le manque de disponibilités immobilières pour les entreprises, l'excès de réglementation, la réduction des avantages fiscaux offerts aux centres de coordination des sociétés internationales et certaines faiblesses dans l'innovation et le système éducatif.

Les études ont mis en évidence que les changements dans l'économie internationale touchaient plus fortement, positivement ou négativement, l'économie de la Randstad que les autres parties du territoire national. Par ailleurs, un fonctionnement sous-optimal de la Randstad entraîne des conséquences négatives sur l'exploitation des potentialités économiques des autres régions des Pays-Bas. C'est pourquoi, les autorités de la Randstad et le gouvernement national estiment désormais qu'investir dans la Randstad, c'est investir dans l'économie néerlandaise tout entière.

³ Le PIB a augmenté en moyenne de 3,3 % par an aux Pays-Bas contre 2,3 % par an dans l'UE à 15 au cours des années 1990

⁴ Singapour et Shanghai lui ont ravi la 1^{ère} place en 2004

⁵ Croissance du PIB néerlandais : 3,5 % (2000), 1,2 % (2001), 0,2 % (2002), -0,8 % (2003)

⁶ Taux de chômage en 2001 : 2,5 % ; en 2004 : 5,3 %

L'économie de la connaissance et la Randstad

La transition vers l'économie de la connaissance focalise l'attention sur l'importance de l'innovation pour le développement économique. Il s'agit non seulement de l'innovation technique, de la création de nouveaux produits ou de nouveaux services mais aussi de l'innovation dans la gestion ou dans le mode de gouvernance.

La majorité des instituts de recherche, des universités et des services avancés des Pays-Bas est concentrée dans la Randstad. C'est donc dans cette région que se trouvent les meilleures chances de développement de l'économie de la connaissance néerlandaise à condition d'utiliser pleinement son potentiel scientifique et technique et de soutenir les entreprises innovantes.

Cependant, si les régions métropolitaines sont au cœur des processus d'innovation, les TIC n'ont pas fait disparaître les « distances » entre acteurs économiques. Un avantage important des régions métropolitaines réside dans les multiples possibilités d'échanges face à face qu'elles permettent. Mais, en raison d'une urbanisation dispersée et des insuffisances dans l'organisation des réseaux de transport, les échanges face à face sont moins faciles dans la Randstad que dans les métropoles concurrentes plus compactes.

II - Les interactions entre la politique d'aménagement régional et le développement économique

Constatant que le climat des investissements dans la Randstad s'était détérioré et que certaines faiblesses étaient devenues préoccupantes, les *autorités de la Randstad* ont réexaminé la politique d'aménagement spatial et ses interactions avec l'économie régionale.

Les faiblesses

Le manque de vision à long terme et de cohérence dans l'aménagement régional s'est traduit par une politique d'aménagement spatial fragmentée, par des décisions d'investissements prises de manière isolée, par une intégration insuffisante des réseaux de transports et par un développement urbain disséminé le long des axes routiers.

Cette situation a entraîné des conséquences préjudiciables au développement économique, notamment :

- une congestion routière de plus en plus importante autour des grandes agglomérations
- une accessibilité à l'aéroport d'Amsterdam et au port de Rotterdam à partir des centres urbains périphériques souvent difficile
- des marchés du travail géographiquement cloisonnés
- des interactions entre universités, centres de recherche et entreprises insuffisantes
- une productivité des entreprises relativement faible, expliquée, en partie, par des économies d'échelle et des économies d'agglomération moindres que dans les régions métropolitaines concurrentes plus compactes
- une offre en immobilier d'entreprise et en logements insuffisante en volume et en qualité

Le manque de cohérence dans la politique d'aménagement régional ne permet pas à la Randstad de tirer le meilleur parti des atouts existants sur son territoire.

Les forces

- de nombreuses universités et centres de recherche de réputation mondiale
- une population active souvent très qualifiée
- des activités économiques diversifiées avec des entreprises parmi les leaders mondiaux aussi bien dans l'industrie (pétrochimie, chimie-pharmacie, métallurgie, industries alimentaires, horticulture) que dans les services (ingénierie, logistique, centres de services partagés, banque et assurance, design, marketing et tourisme).
- 4 agglomérations urbaines dont les activités sont spécialisées et complémentaires : les quartiers généraux européens, notamment de multinationales américaines et japonaises, l'industrie financière, les services de niveau international sont principalement implantés à Amsterdam ; la pétrochimie, la chimie fine, la métallurgie et les centres de logistique sont concentrés autour du port de Rotterdam ; à La Haye siègent le gouvernement national et de nombreuses organisations internationales et à Utrecht sont regroupés d'importants services de niveau national.

Une région attractive et innovante

Les métropoles les plus performantes offrent un environnement favorisant l'innovation et l'accueil des investissements. Elles offrent aux acteurs économiques 3 atouts majeurs : la taille critique, la diversité et les possibilités d'interactions, internes et externes. Ces 3 caractéristiques concernent aussi bien le marché du travail,

celui des fournisseurs, des sous-traitants et des clients, l'enseignement supérieur, les centres de recherche, les infrastructures de transport et de télécommunication ou les services avancés aux entreprises.

Les grandes métropoles européennes compactes offrent un tel environnement mieux que chaque agglomération urbaine de la Randstad prise individuellement. Ce qui manque le plus à une région polycentrique comme la Randstad sont les possibilités d'interactions intra-régionales entre les acteurs du développement économique. Ce qui a pour conséquences de limiter les synergies entre les universités, les centres de recherche et les entreprises et de cloisonner les différents marchés qui ne peuvent pas atteindre la taille critique et la diversité nécessaires.

Un environnement régional favorable aux entreprises et à l'accueil des investissements internationaux, compétitif à l'échelle internationale, implique non seulement la disponibilité d'un immobilier d'entreprise aux standards internationaux mais aussi des espaces résidentiels de grande qualité. Ces deux conditions ne peuvent être remplies qu'en renforçant la cohésion interne de la région. Rendre plus accessibles tous les territoires de la Randstad en améliorant la qualité et l'efficacité des réseaux de transport devrait jouer à cet égard un rôle essentiel. Assurer des liaisons ferrées et routières plus rapides entre les principales agglomérations devrait, de plus, permettre d'élargir le marché du travail et d'accroître les synergies entre les centres de recherche, les universités et les entreprises.

Dans le cadre de l'économie de la connaissance, les entreprises de la Randstad seront compétitives si la région est capable de :

- valoriser son potentiel scientifique et technologique
- former la population active de manière adéquate
- décroisonner les marchés du travail
- accroître les économies d'échelle et les économies d'agglomération en élargissant les marchés de fournisseurs, de sous-traitants et de consommation
- faciliter les interactions entre les centres de recherche et les entreprises

Chiffres clés de la Randstad en 2004

5 420 km²

6,7 millions d'habitants

41 % de la population des Pays-Bas

PIB : 216 milliards d'euros

46 % du PIB des Pays-Bas

3,6 millions d'emplois

Taux d'emploi : 69,5 %

Taux de chômage : 6 %

Exportations : 37 % du PIB

Aéroport de Schiphol : 42,5 millions de passagers

Aéroport de Schiphol : 1 421 milliers de tonnes de fret

Trafic du port de Rotterdam : 352 millions de tonnes

III - La nouvelle stratégie d'aménagement et de développement économique

L'analyse des forces et faiblesses de la région dans son environnement international a conduit *les autorités de la Randstad* à élaborer ensemble une nouvelle stratégie d'aménagement et de développement économique et à la traduire dans un plan d'actions.

La nouvelle stratégie est résumée par le concept de **la création de la Delta-métropole**, c'est à dire la création d'un ensemble économique et résidentiel cohérent et de grande dimension. Cet ensemble devrait rendre les actions de chaque collectivité locale plus efficaces. Il devrait permettre de mieux tirer partie de la diversité et des atouts respectifs des différents territoires composant la région. Il devrait contribuer à la création d'un environnement plus favorable à l'innovation et à l'accueil des investissements internationaux.

La stratégie proposée se concentre sur la valorisation des forces et l'atténuation des faiblesses de niveau régional, c'est à dire celles communes à toute la Randstad. Les obstacles au développement économique de niveau local n'y sont pas abordés. Ils sont censés pouvoir être surmontés par les collectivités locales concernées.

Si le gouvernement et *les autorités de la Randstad* peuvent dans une certaine mesure soutenir le développement économique, ce sont à l'évidence les entreprises et les centres de recherche qui jouent les premiers rôles. De même, si l'aménagement spatial ne joue pas le rôle principal dans le développement économique, la création d'un environnement spatial optimal est une condition opérationnelle essentielle du développement économique.

La création de la Delta-métropole repose pour une large part sur l'amélioration de l'accessibilité intra-régionale grâce à la réduction de moitié des temps de transport entre les principales agglomérations et la suppression des principaux points noirs du réseau routier.

La forte réduction des temps de transport devrait permettre à la région de fonctionner comme une entité économique cohérente dans laquelle la taille et la diversité des marchés du travail et de la consommation seraient augmentées, les contacts face à face et la coopération entre les centres de recherche et les entreprises seraient facilités.

IV - Les axes stratégiques du développement économique

L'objectif de la stratégie d'aménagement et de développement économique est d'assurer de la manière durable la prospérité de la région et de positionner la Randstad parmi les 5 régions européennes les plus performantes.

La stratégie de la Randstad est déclinée selon trois axes : accroître son attractivité, mieux utiliser le potentiel d'innovation et élever le taux d'emploi.

- **Accroître l'attractivité de la région**

L'attractivité repose sur la qualité de l'environnement régional, notamment la taille du marché du travail et le niveau de qualification de main d'œuvre, la qualité des infrastructures de communication et de télécommunication, une offre d'immobilier d'entreprise et d'immobilier résidentiel aux normes internationales.

L'attractivité de la Randstad devrait être renforcée :

- en décloisonnant les marchés du travail et en facilitant les échanges grâce à une forte réduction des temps de transport par la route et par le fer entre les 4 grandes agglomérations
- en multipliant les interconnexions entre les modes de transport
- en assurant l'accès au réseau de fibres optiques dans toute la région.
- en augmentant fortement l'offre en immobilier d'entreprise et en espaces résidentiels de grande qualité et bien desservis par les réseaux de transport.
- en restructurant les immeubles de bureaux et les parcs d'activités obsolètes
- et en créant des pépinières d'entreprises et des parcs scientifiques autour des universités

- **Améliorer la productivité et mieux utiliser le potentiel d'innovation**

La compétitivité des entreprises sur les marchés internationaux dépend principalement de leur capacité d'innovation et de leur productivité.

La forte réduction des temps de transport, en facilitant le développement des interactions entre les centres de recherche, les universités et les entreprises, devrait favoriser l'innovation. Les autres actions de cet axe stratégique viseront à :

- accroître la part des diplômés de l'enseignement supérieur dans la population
- réduire le nombre de jeunes quittant le système éducatif sans qualification
- faciliter la création et le développement d'entreprises innovantes.

- **Elever le taux d'emploi de la population en âge de travailler**

Accroître la participation de la population à l'activité est une nécessité pour faire face aux conséquences du vieillissement de la population. Un meilleur fonctionnement du marché du travail, obtenu grâce à la réduction des temps de transport entre le domicile et le lieu de travail, les actions en faveur de la formation et le soutien à la création d'entreprises devraient permettre à une part plus importante de la population en âge de travailler de participer à la production.

V - Les composantes clés de la stratégie d'aménagement spatial :

• Les ports et aéroports

Le développement des activités portuaires de Rotterdam et des fonctions de hub européen et intercontinental de l'aéroport de Schiphol sont essentiels à la prospérité de toute la région. Les extensions du port et de l'aéroport sont donc prévues pour faire face à la croissance prévisible du trafic. La localisation des nouvelles zones d'urbanisation devront être choisies de manière à ne pas limiter leur futur développement. De plus, une liaison TGV vers l'Allemagne et une autre vers la Haye viendront soutenir les activités de l'aéroport. Les vols d'affaires utilisant l'aéroport de Rotterdam étant de plus en plus nombreux, il est prévu de l'agrandir et d'améliorer son accessibilité.

Les activités industrielles du port d'Amsterdam sont complémentaires de celles du port de Rotterdam. La croissance de la taille des porte-conteneurs nécessite la réalisation d'une seconde écluse maritime près d'Amsterdam.

Le gouvernement donnera la priorité à la suppression de la congestion sur les axes routiers desservant Rotterdam et Schiphol.

• Réseaux de transport

L'ambition est de réduire de moitié le temps de transport sur des liaisons stratégiques d'ici 2015 pour atténuer les conséquences d'une urbanisation dispersée préjudiciable à la compétitivité internationale des entreprises de la région (marchés fragmentés, économies d'échelle et interactions limitées). Afin de pouvoir choisir quels sont les investissements à réaliser en priorité un schéma directeur des infrastructures de transports sera élaboré.

Assurer la fluidité du trafic sur le réseau routier est une priorité. Dans ce but, la capacité de plusieurs autoroutes sera doublée. Les autoroutes à longue distance ne devraient plus être utilisées par les automobilistes cherchant à éviter les problèmes de congestion sur la voirie locale. De même, les améliorations apportées au réseau routier ordinaire ne devraient pas être anéanties par le trafic international cherchant à éviter les embouteillages sur le réseau autoroutier.

De nouvelles méthodes d'organisation pour la construction et l'entretien des réseaux routiers, et pour la gestion du trafic devront être étudiées lors de la préparation du schéma directeur des infrastructures de transports. Si nécessaire, certains accès au réseau d'autoroutes seront fermés et un système de péage sera mis en place.

• Immobilier

Les besoins d'espaces pour les zones d'activités économiques entre 2010 et 2030 sont estimés à 8.000 hectares supplémentaires auxquels il faut ajouter les terrains nécessaires à la construction de 400 000 logements.

La disponibilité d'espaces résidentiels de grande qualité proches des pôles économiques à haut potentiel de développement est essentielle pour faire face à la compétition (internationale) sur le marché du travail et limiter la croissance des migrations domicile-travail.

Pour respecter les directives nationales, 40% des nouveaux logements et nouveaux postes de travail devront être réalisés en densifiant le tissu urbain existant.

La rénovation urbaine sera accélérée : 50 quartiers urbains dégradés bénéficieront des aides du gouvernement.

Une partie des nouveaux logements devra être construit en dehors du tissu urbain existant. Les nouvelles zones d'urbanisation devront être réalisées dans le prolongement des villes en veillant à ce qu'elles soient desservies par les réseaux routiers et les transports publics existants. La demande d'ensembles résidentiels paysagés étant très importante, cette forme d'urbanisation sera privilégiée. Les nouveaux quartiers devront offrir des solutions globales intégrant l'habitat, l'emploi, les infrastructures, l'eau, les espaces verts et les autres équipements publics.

La demande de terrains pour la construction de nouveaux logements est particulièrement importante dans la partie nord de la conurbation, région qui est la plus dynamique sur le plan économique. Cependant, la présence de l'aéroport de Schiphol limite les possibilités de construction de nouveaux logements. De plus, l'aéroport est entouré de nombreuses activités logistiques et de sièges sociaux de sociétés internationales, la région n'a guère d'espaces disponibles pour la construction de logements.

Toutes les possibilités de construction de logements dans l'ouest de la Randstad seront étudiées. Ces constructions ne pourront être autorisées qu'à la condition qu'elles n'entraînent pas une aggravation des problèmes d'accessibilité aux grandes villes et à Schiphol. Des terrains à urbaniser devront par conséquent être trouvés principalement sur l'axe Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere.

La ville nouvelle d'Almere, au nord d'Amsterdam, devra continuer à se développer. L'ampleur de son extension future dépendra de l'importance du développement économique et des résultats de l'ambitieux programme de construction intra muros d'Amsterdam. Si ce dernier n'atteint pas ses objectifs, Almere devra accélérer sa croissance. L'hypothèse moyenne de construction à Almere est de 40.000 logements entre 2010 et 2020.

Dans la partie sud de la Randstad, les constructions seront intégrées aux villes existantes à proximité des gares et des infrastructures routières existantes. Une urbanisation à grande échelle est prévue dans le triangle Rotterdam-Zoetermeer-Gouda, en limite du Cœur-vert.

L'offre en immobilier d'entreprises dans la Randstad est géographiquement et fonctionnellement trop segmentée. L'objectif est d'accroître l'offre en ZAE et immeubles de bureaux et de la concentrer dans des opérations de grande dimension bien desservies par les réseaux de transport. Il est notamment prévu de réaliser 10 nouvelles ZAE dont la taille moyenne serait de 350 hectares et de construire des centres d'affaires autour de chacune des 6 futures gares TGV.

En raison de la forte croissance prévue des flux de marchandises, la dispersion des zones d'activités nouvelles ou restructurées sera évitée afin de rendre possible le transport multimodal.

La localisation des opérations de bureaux doit être plus sélective. La concentration des flux de transport et la valorisation de tous les atouts économiques de la région doit conduire à une concentration des immeubles de bureaux sur les principaux nœuds des réseaux de transport. L'extension des zones de bureaux existantes devra être prioritaire par rapport à la création de nouvelles zones.

L'opération la plus importante est celle de Zuidas, située au sud d'Amsterdam à proximité de l'aéroport de Schipol sur la rocade sud (A 10). La vocation de ce quartier d'affaires qui sera desservi par tous les réseaux de transport, y compris le TGV, est l'accueil des sociétés internationales. On y prévoit la réalisation de 1,4 à 2,5 millions m² de bureaux, de logements et d'équipements sur une période de 30 ans.

- **Le Cœur-vert**

La Randstad se distingue des autres régions urbaines européennes par la présence au centre de la conurbation d'un vaste espace ouvert – le Cœur Vert - offrant des paysages, des espaces naturels et de loisirs de grande qualité. Le Cœur Vert est aussi une région économique dynamique qui a besoin d'espace pour se développer. La préservation de la qualité des paysages dans le Cœur Vert est essentielle : une urbanisation à grande échelle n'y serait donc pas adéquate.

Le programme d'aménagement du Cœur Vert privilégiera les fonctions vertes et bleues en limitant la construction. Le développement de nouvelles activités économiques à petite échelle ne pourront être autorisés que sur les bordures est et ouest du Cœur Vert.

Le zonage tiendra largement compte de l'avenir de l'agriculture de plein champs. Mais les impératifs du développement durable ne sont plus compatibles avec la pratique agricole actuelle. La combinaison des activités agricoles avec d'autres fonctions (loisirs, réserves d'eau) pourrait contribuer à maintenir la vitalité économique du Cœur Vert.

- **Infrastructures de la connaissance et marché du travail**

S'il est primordial que la politique nationale de l'éducation et de la formation professionnelle soit adaptée aux besoins de l'économie de la connaissance, l'aménagement spatial peut également contribuer à un meilleur fonctionnement du marché du travail.

La forte réduction des temps de transport devrait augmenter la taille du marché du travail et permettre un meilleur ajustement entre l'offre et la demande d'emplois. Elle devrait aussi faciliter les interactions entre les universités, les centres de recherche et les entreprises et par conséquent favoriser une augmentation des applications commerciales de la recherche et une plus grande spécialisation des laboratoires.

L'accès d'un plus grand nombre de jeunes à l'enseignement supérieur sera facilité par la construction d'un nombre plus important de résidences universitaires.

Des parcs scientifiques seront créés à Leiden, Delft, Utrecht, Amsterdam et Almere.

L'essaimage autour des centres de recherche de grandes entreprises sera facilité en assurant une plus grande disponibilité de locaux d'activité à prix raisonnables dans les parcs scientifiques.

Pour favoriser les industries de la création et la naissance de nouvelles entreprises des incubateurs et des pépinières seront implantés dans le centre des villes.

Enfin, toutes les possibilités offertes par les TIC doivent pouvoir être utilisées pour stimuler les innovations scientifiques, économiques et sociales. Les villes d'Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Almere ont déjà pris l'initiative de connecter tous les logements, institutions et entreprises au réseau de fibres optiques existant. Ces connections seront rendues possible dans toute la région.

Les lignes d'actions

La stratégie métropolitaine a été formalisée en un programme d'actions

Des mesures spécifiques et des projets ont été définis pour les 5 composantes clés de la stratégie métropolitaine de développement spatial décrites ci-dessus.

Le choix des actions a été très sélectif. Il a été effectué en fonction de deux critères :

- l'amélioration de la compétitivité internationale
- et le renforcement de la cohérence interne de la Randstad.

Les actions visant à améliorer la cohérence de l'aménagement spatial et la compétitivité de la Randstad ont été définies à partir de l'analyse des forces, faiblesses, menaces et opportunités de la région (Voir annexe 1) .

Pour chacune d'entre elles, a été précisé quelles sont les autorités responsables de sa mise en œuvre (Voir annexe 2)

La publication de la stratégie d'aménagement et de développement économique de la Randstad est une étape importante de la réalisation de la Delta-métropole. Cette étape a commencé en 1998 par une déclaration commune faite par les responsables des villes d'Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht. Ces derniers estimaient que le temps était venu d'unir leurs forces et de transformer l'ensemble discontinu de villes et de villages, connu sous le nom de Randstad, en un système urbain intégré nommé Delta-métropole. Delta fait référence au système fluvial irriguant la région et métropole traduit la volonté commune de participer pleinement au réseau des villes mondiales.

Avec la réalisation de l'Union européenne, les limites des territoires nationaux ne sont plus des frontières économiques, la compétition n'est plus entre les pays mais entre les métropoles. La création de la Delta-Métropole est tout d'abord une réponse à l'abaissement de frontières et à la création d'un nouveau marché, européen et mondial. Elle est aussi une réaction à la récession économique qu'a connue la région en 2002-2003. Telles sont les principales raisons pour lesquelles la priorité de la stratégie régionale a été donnée à la valorisation des atouts territoriaux existants et au rétablissement de croissance économique.