

MISE À NIVEAU DES CANAUX À GRAND GABARIT SUITE AU PROJET DE LIAISON SEINE-ESCAUT ÉTAT DES LIEUX DES PROJETS





1- LA NÉCESSITÉ D'UN MEILLEUR PARTAGE DE L'INFORMATION

⌚ Combler un manque

Dans la perspective de l'ouverture du canal Seine Nord Europe (ou Seine-Escaut) **et au vu des travaux de mise à niveau des voies d'eau existantes**, il apparaît nécessaire de mesurer l'impact que les nouvelles conditions du transport fluvial sont susceptibles d'avoir sur les territoires constitutifs de l'Eurométropole / Aire métropolitaine de Lille. Pour ce faire il faut parvenir à partager une information dont la mutualisation est rendue difficile par le caractère doublement transfrontalier du territoire.

Dans ce contexte et suite à une demande formulée en Task Force Eurométropole 2030, l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole a pris l'initiative de créer un groupe de travail informel, constitué de techniciens des intercommunales belges Leiedal et IDETA, de la Mission Bassin Minier et de l'Agence d'urbanisme et associant l'agence de l'Eurométropole.

L'objectif de cette démarche était de parvenir dans un délai très court à brosser une vision d'ensemble tant de l'état actuel du réseau de canaux que de ses évolutions prévues à court terme (2020), et ce dans l'espace compris entre la nouvelle infrastructure Seine-Escaut,

d'une part et, d'autre part, les grands ports du « Northern range » mais aussi la Dorsale Wallonne et la façade maritime française. Cet espace correspond pour l'essentiel à celui de l'Eurométropole / Aire métropolitaine de Lille (AML) parcouru par deux itinéraires principaux : l'un le long de l'Escaut, via Valenciennes et Tournai, l'autre par la Deûle et la Lys, via Douai, Lille et Kortrijk.

Le temps limité disponible n'a pas permis ni de collecter l'information de façon exhaustive ni de vérifier toutes les données fournies par les opérateurs. L'horizon 2020 pose en effet question quant à la réalisation concrète de certains projets, un tel délai apparaissant parfois assez optimiste, compte tenu des budgets à engager. Les crédits de financement par projet ne semblent pas encore être tous arrêtés. Enfin, la date d'ouverture du CSNE, qui reste à confirmer, aura très certainement une incidence notable sur l'exécution de nombreux travaux.

Le processus d'échange permet cependant de disposer aujourd'hui d'une vision d'ensemble, basée sur une information de nature homogène couvrant les différentes composantes du territoire concerné.

⌚ Cibler les multiples enjeux stratégiques pour notre territoire

La situation géographique de l'Eurométropole / Aire métropolitaine de Lille, sa structure urbaine et les bases de son activité économique en font un territoire sur lequel l'effet de la revalorisation de la voie fluviale peut s'avérer particulièrement déterminant.

Plus particulièrement, les principaux enjeux liés à la création du lien Seine Escaut peuvent être définis comme suit :

- Face au développement du trafic fluvial entre le Bassin Parisien et le Nord de l'Europe, induit par la création de ces nouvelles infrastructures : Le territoire de l'Eurométropole / AML doit renforcer sa position de carrefour et définir pour cela une logique d'ensemble du positionnement de ses zones d'activités en interaction avec les voies d'eau.

- Face au renforcement attendu du transfert modal entre routier et fluvial, évolution « culturelle » de la logistique :

Le territoire de l'Eurométropole / AML doit se positionner comme pionnier, notamment en favorisant l'adaptation de la filière (dispositifs de formation, innovation/recherche dédiée, maintenance des outils de transport).

- Face à la revitalisation de la voie d'eau et au développement de nouvelles interactions entre les villes et les voies d'eau qui les traversent : Les territoires de l'Eurométropole / AML doivent saisir l'occasion de la mise à niveau des canaux comme une opportunité d'aménagement pour les villes et territoires traversés, notamment sur la place de la logistique urbaine, peut-être aussi celle du tourisme fluvial (croisières notamment). **Elle est aussi une opportunité de renforcer la qualité des espaces urbains en lien à la voie d'eau et plus généralement l'identité du territoire et la qualité de vie de ses habitants**

- Face à la concurrence grandissante pour l'accès aux voies d'eau et à leurs abords entre différents types d'usages et divers utilisateurs : Les territoires de l'Eurométropole / AML doivent inventer et promouvoir des solutions mixtes qui puissent allier les fonctions économiques et logistiques, celles liées aux loisirs (tourisme fluvial, itinéraires de loisirs et culturels, etc.), à l'habitat, et à la préservation de la valeur environnementale.



2- DES INFRASTRUCTURES PRÊTES À L'HORIZON 2020

⌚ Des projets de mise à niveau validés pour l'essentiel

Sur l'ensemble des trois versants, il ne paraît pas y avoir de point de blocage majeur quant au déroulé des projets de mise à niveau. L'ensemble des projets est validé sur le principe dans les instances décisionnelles respectives. Il est à noter qu'un GEIE, composé de Voies Navigables de France, du Service Public de Wallonie et de Waterwegen en Zeekanaal NV, a été mis en place pour assurer une mission de coordination entre les différents acteurs à l'échelle supra locale. Cependant dans le contexte actuel, les financements ne semblent pas sécurisés pour tous les travaux projetés.

Concernant l'organisation du réseau, deux projets méritent d'être soulignés :
- Au nord de Valenciennes, à l'interface entre la France et la Wallonie, la remise en navigabilité du canal Condé-Pommeroeul en 2016 permettra de renforcer la connexion à la dorsale wallonne. Evitant un détour de près de 30 km (1/2 journée de navigation) par l'Escaut et le canal

Nimy-Blaton-Péronnes, ce projet offrira un parcours alternatif plus direct pour les unités de classe Va ;

- En Flandre, le canal Bossuit-Kortrijk, reliant la Lys à l'Escaut, fait l'objet d'une étude visant à déterminer l'intérêt de le rendre accessible dans sa totalité à des convois à grand gabarit. Si cela s'avérait pertinent, et pour autant que le financement des travaux soit assuré, ce barreau pourrait réorganiser les flux sur les deux itinéraires principaux en les connectant très en amont de Gent; Kortrijk se trouvant de ce fait au cœur du dispositif.

Enfin, la détermination de la date effective d'ouverture du CSNE aura très certainement une incidence sur l'exécution de nombreux travaux, ce qui serait - a fortiori - aussi le cas si le projet venait à être abandonné.

⌚ Des discontinuités et goulots d'étranglement presque supprimés.

A l'horizon 2020, il ne devrait plus y avoir de goulots d'étranglement majeurs sur les deux parcours principaux. L'ensemble du réseau sera adapté au passage de bateaux de 3 000 tonnes.

En revanche, plusieurs portions seront en alternat (là les bateaux les plus importants ne pourront pas se croiser et un système de passage en alternance sera instauré pour eux). L'alternat permet d'optimiser les réseaux existants sans engendrer de lourds travaux. Des alternats seront situés sur la Deûle entre Lille et Deûlemont, sur de nombreux secteurs de la Lys Flamande (tous les 6-8 km entre Menen et Deinze) et sur l'Escaut dans le centre-ville de Tournai.

La hauteur libre (distance entre le niveau de l'eau et le bas d'un pont)

ne sera pas identique sur tout le territoire à l'horizon 2017-2020. En Belgique (Flandre et Wallonie), une hauteur de 7 m est prévue (soit trois étages possibles de containers) pour 2020, comme ce sera le cas sur le nouveau canal Seine Nord Europe, tandis que la mise à niveau des autres infrastructures en France n'est prévue qu'à 5,25 m (deux étages de containers). Cette disparité peut constituer une contrainte pour l'organisation du transport de conteneurs pour lequel une progression importante du trafic est attendue avec la mise en service du CSNE (25% du trafic attendu en 2020). Une étude est actuellement en cours par VNF pour préciser le coût d'un relèvement global des ponts à 7 m sur la région Nord - Pas de Calais au regard des enjeux de développement du trafic conteneurs.

⌚ Deux parcours pour sécuriser le trafic fluvial nord-sud

A l'horizon 2020, deux parcours traversant le territoire seront adaptés pour une navigation optimale des unités les plus courantes : les classes IV et Va (rectangle de navigation minimum de 143 m par 11,4 m, voir définition en annexe). Présentant une différence limitée (4h) en termes de temps de parcours théorique entre le débouché du CSNE à Aubencheul-au-Bac et Gent (environ 20h), ces deux itinéraires offrent plusieurs opportunités :

- La possibilité de disposer d'une alternative en cas d'incidents ou de travaux sur l'un des axes ;
- Un maillage de l'ensemble du territoire susceptible de répondre aux stratégies des acteurs économiques en matière d'utilisation du transport fluvial ;

- Des connexions, à l'ouest, avec la façade littoral du Nord-Pas de Calais, et Dunkerque en particulier, et, à l'est, avec la dorsale wallonne permettant d'élargir les hinterlands.

Précisons qu'actuellement les écluses, en France comme en Belgique ferment de 22h à 6h. Il est par contre prévu que sur le CSNE, celles-ci soient ouvertes 24/24h et une même évolution est logiquement attendue sur le reste des parcours. De ce fait, l'ensemble du réseau grand gabarit devrait à terme être accessible en continu, soit un gain potentiel de 8 heures de navigation par jour sur les deux parcours.

COMPARAISON DES DEUX ITINÉRAIRES :

▪ D'Aubencheul-au-Bac au port de Gent via la Deûle et la Lys :

- Dix écluses
- Classe Va sur 45 km d'Aubencheul-au-Bac à Lille, puis classe Vb sur 118,70 km de Lille à Gent (avec des alternats pour les embarcations en Vb)
- Distance totale : 163,7 km
- Temps de parcours théorique : 17 heures (avec des écluses ouvertes 24/24h)

▪ D'Aubencheul-au-Bac au port de Gent via l'Escaut :

- Douze écluses
- Classe Va sur 134 km d'Aubencheul-au-Bac à l'écluse d'Asper en Flandre (avec alternat en Va au centre-ville de Tournai), puis classe Vb sur 29,10 km jusque Gent.
- Distance totale : 165,1 km
- Temps de parcours théorique : 21 heures (avec des écluses ouvertes 24/24h)

Il faut cependant noter que les deux parcours seront adaptés au gabarit de classe Va (1 500-3 000T) et non à celui de classe Vb (3 200T-6 000T), qui correspond à celui du futur CSNE. Une partie importante du trajet via la Deûle et la Lys le sera cependant au gabarit Vb (de Gent à Lille). Il semble néanmoins que cette situation n'aura pas d'incidence significative sur le trafic car, selon les études prospectives menées par Voies Navigables de France sur la typologie des bateaux en 2020, ceux-ci seront extrêmement rares à atteindre la classe Vb (3 200-6 000T).

Par ailleurs le coût des péages (notamment le droit d'accès au réseau et la taxe à la tonne/kilomètre) ne diffère que très peu suivant les

opérateurs et leur montant est aujourd'hui peu significatif. Les systèmes tarifaires devraient cependant évoluer avec l'ouverture du CSNE sans qu'aujourd'hui aucune prise de position ne paraisse avoir été arrêtée par les opérateurs.

L'équivalence de ces deux trajets est un atout pour le territoire de l'AML et surtout pour les transporteurs, car en cas d'interruption (pour maintenance notamment) du trafic sur un tronçon donné, les embarcations pourront toujours circuler via l'autre parcours. Cela permet de maintenir en continu le trafic fluvial sur le secteur, ceci à la faveur des transporteurs mais également du tissu économique local.

⌚ Les ports de la mer du Nord, premiers bénéficiaires de l'ouverture du CSNE

Plusieurs ports maritimes bénéficieront de l'ouverture de cette grande liaison européenne entre la Seine et l'Escaut et plus largement de la croissance des flux sur les corridors connectés à l'Europe rhénane. C'est le cas de façon significative pour Zeebrugge (sous réserve de mise en classe Va du trajet Gent-Brugge), Antwerpen et Gent. Le port de Dunkerque devrait connaître un accroissement relatif du volume

de ses activités, mais : la nouvelle liaison offrira un potentiel majeur de développement du port (particulièrement de sa filière conteneur), qui pourra s'appuyer sur un hinterland élargi ; le port de Dunkerque sera le port maritime le plus proche en distance et en temps des quatre futures plates-formes logistiques projetées le long du nouveau barreau Seine-Nord.





3- UN VECTEUR DE DÉVELOPPEMENT RECONNUS

⌚ Un grand nombre de projets de nouvelles zones d'activités qui appellent à régulation

L'ouverture du CSNE et les travaux d'adaptation menés sur les voies d'eau existantes sont vécus par les territoires comme une opportunité de développement économique majeure le long de leurs voies d'eau. Ainsi, le Cambrésis (Marquion), le Valenciennois, le Béthunois, le Tournaisis, et le Leiestreek développent de nombreux projets de parcs d'activités, pluri- ou multimodaux en bord à voie d'eau. Plusieurs ports fluviaux ont également des projets d'extension, comme c'est notamment le cas du Port de Lille à Santes.

Si l'on considère la répartition des zones d'activités existantes et des projets aujourd'hui connus au regard de la localisation des canaux à grand gabarit, on constate un véritable épargillement de telles zones à moins de 2 kilomètres des canaux qui ne semble pas toujours répondre à une stratégie d'articulation avec la voie d'eau.

⌚ Des conflits d'usage potentiels qu'il faut éviter

L'attractivité de la voie d'eau s'exerce sur des domaines de plus en plus variés ; la logistique n'est pas la seule activité pour laquelle l'accès à la voie d'eau s'avère un enjeu important. L'habitat et les loisirs en particulier sont de plus en plus demandeurs en ce domaine. Les voies d'eau sont aussi des supports pour la préservation de la biodiversité et le développement de la trame verte et bleue. L'existence de ces différentes demandes apparemment contradictoires pourrait entraîner à court terme de vrais risques de conflits d'usage. De manière globale, les ruptures de cheminement piéton / cycliste avec les infrastructures portuaires sont les principales sources de problèmes. Plus finement, sur la Haute Deûle, la coexistence du Parc de la Deûle, espace de nature et

Il est par ailleurs important de noter que la présence d'un terminal fluvial ne suffit pas à son utilisation. En effet, il est indispensable qu'il puisse répondre à une demande du tissu économique local qui peut s'exprimer par l'implantation d'activités en bord à voie d'eau ou par la volonté d'organiser la massification de marchandises pour optimiser le report modal vers le fluvial.

Il apparaît donc nécessaire, dès aujourd'hui, d'envisager à l'échelle de l'Eurométropole / AML la définition et la mise en œuvre d'une stratégie concertée de planification des activités logistiques en bord à voie d'eau. Cela pourrait notamment passer par la valorisation des plates-formes existantes ou en projet afin d'optimiser/mutualiser les équipements publics (quais, matériel de manutention, infrastructures de desserte...) nécessaires au transfert des marchandises sur la voie d'eau.

de loisirs, avec le projet d'extension du port de Lille à Santes est un des conflits d'usage potentiel les plus significatifs décelés à ce jour.

Il semble que l'usage des canaux dans leur dimension économique puisse toujours, sur certains secteurs, être une priorité, mais ne puisse plus être une exclusivité face aux autres utilisations des voies d'eau. De multiples exemples européens montrent que des projets d'utilisation mixte des rives des canaux sont possibles. Il importe de sensibiliser les acteurs du développement du territoire afin de favoriser l'émergence et la généralisation de tels projets.





4- POURQUOI ET COMMENT POURSUIVRE LA RÉFLEXION

La multiplicité des enjeux pour le territoire de la revalorisation de la voie fluviale appelle à une réflexion approfondie et partenariale. Plusieurs pistes doivent être explorées, notamment celle de la vocation touristique des voies d'eau, mais aussi la dimension sociale de l'évolution des métiers du transport et de la logistique sur les besoins spécifiques des mariniers et l'émergence de nouveaux emplois.

De manière générale, la voie d'eau redevient un vecteur de développement fondamental et stratégique à l'échelle de l'Eurométropole et de l'Aire métropolitaine, et en particulier dans le cadre de la démarche Eurométropole 2030. Les enjeux du report modal sur la voie d'eau entrent clairement dans le cadre de la mise en œuvre d'un développement plus économique en énergie et plus respectueux de l'environnement.

Il semble fondamental que cette dimension soit véritablement prise en compte - et à la mesure de son importance - dans le cadre des prochains programmes opérationnels européens, qu'il s'agisse des programmes

régionaux ou transfrontaliers. Il semble judicieux dans ce contexte de travailler à la sensibilisation des autorités de gestion sur l'importance de la voie d'eau.

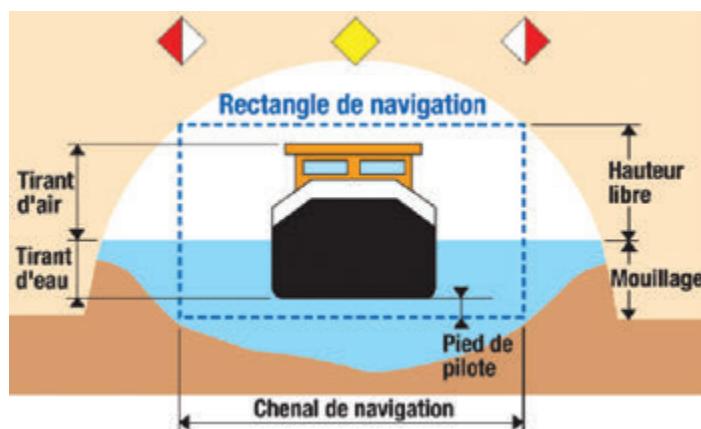
Un recensement plus fin des projets d'infrastructures, de ports et des zones d'activités en bord à voies d'eau paraît nécessaire afin d'obtenir une vision complète du territoire sur ces questions. Nous ne sommes en effet, à ce jour, pas en mesure d'apporter une connaissance fine des vocations actuelles des zones d'activités à proximité des voies d'eau et des opportunités qu'elles présentent en matière de desserte fluviale.

Le réseau de voie d'eau, au-delà de ses fonctions physiques, pourrait également contribuer à développer une identité commune du territoire à grande échelle. Des interventions artistiques installées de façon régulière sur les voies d'eau pourraient par exemple participer à la fois à la valorisation des espaces traversés et à la constitution d'une image commune du territoire de l'Eurométropole / AML.

ANNEXE 1 : TABLEAU DE CORRESPONDANCE GABARIT / TONNAGE DES CANAUX

Classe	Tonnage	Longueur	Largeur	Tirant d'eau	Hauteur libre
		Sauf restrictions			
I	250-400	38,50	5,05	2,20	4,00
II	400-650	50,00	6,60	2,50	5,00
IV	1000-1500	80,00	9,50	2,50	5,25
Va	1500-3000	95,00	11,40	2,70	7,00
Vb	3200-6000	185,00	11,40	2,80	7,00
VIb	6400-12000	185,00	22,80	3,40	7,00

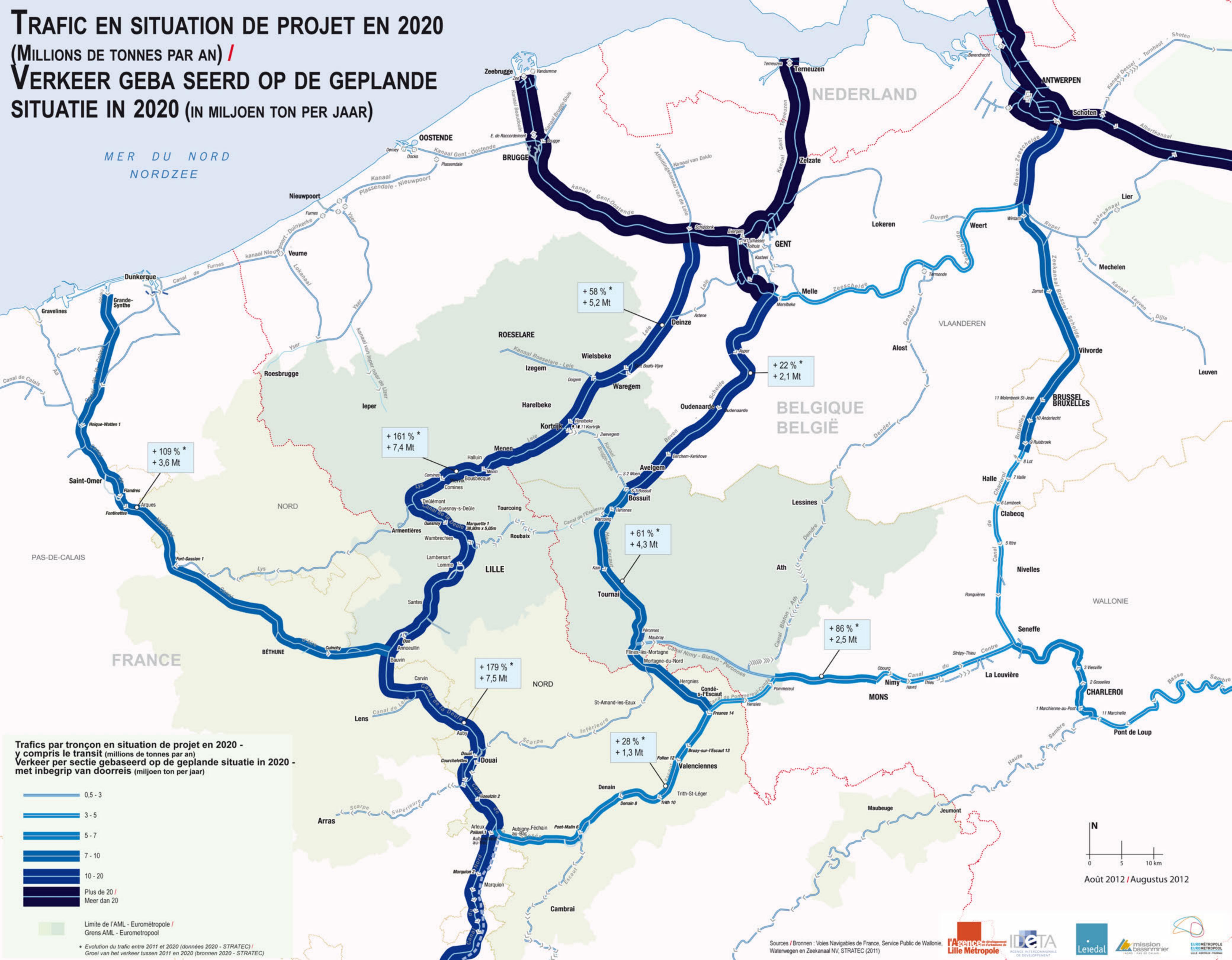
ANNEXE 2: SCHÉMA DU « RECTANGLE DE NAVIGATION »



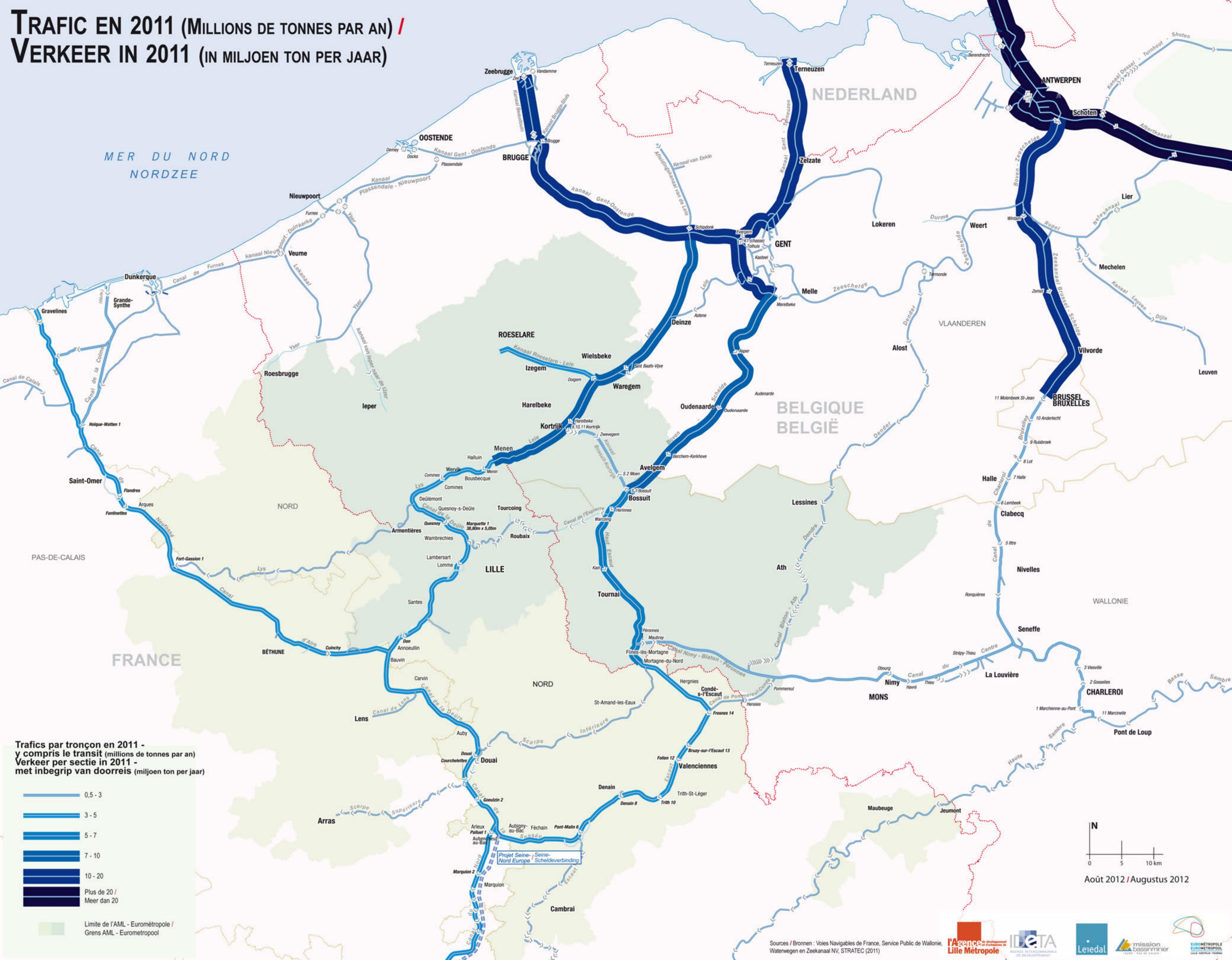
TRAFC EN SITUATION DE PROJET EN 2020

(MILLIONS DE TONNES PAR AN) /

VERKEER GEBA SEIRD OP DE GEPLANEDE SITUATIE IN 2020 (IN MILJOEN TON PER JAAR)



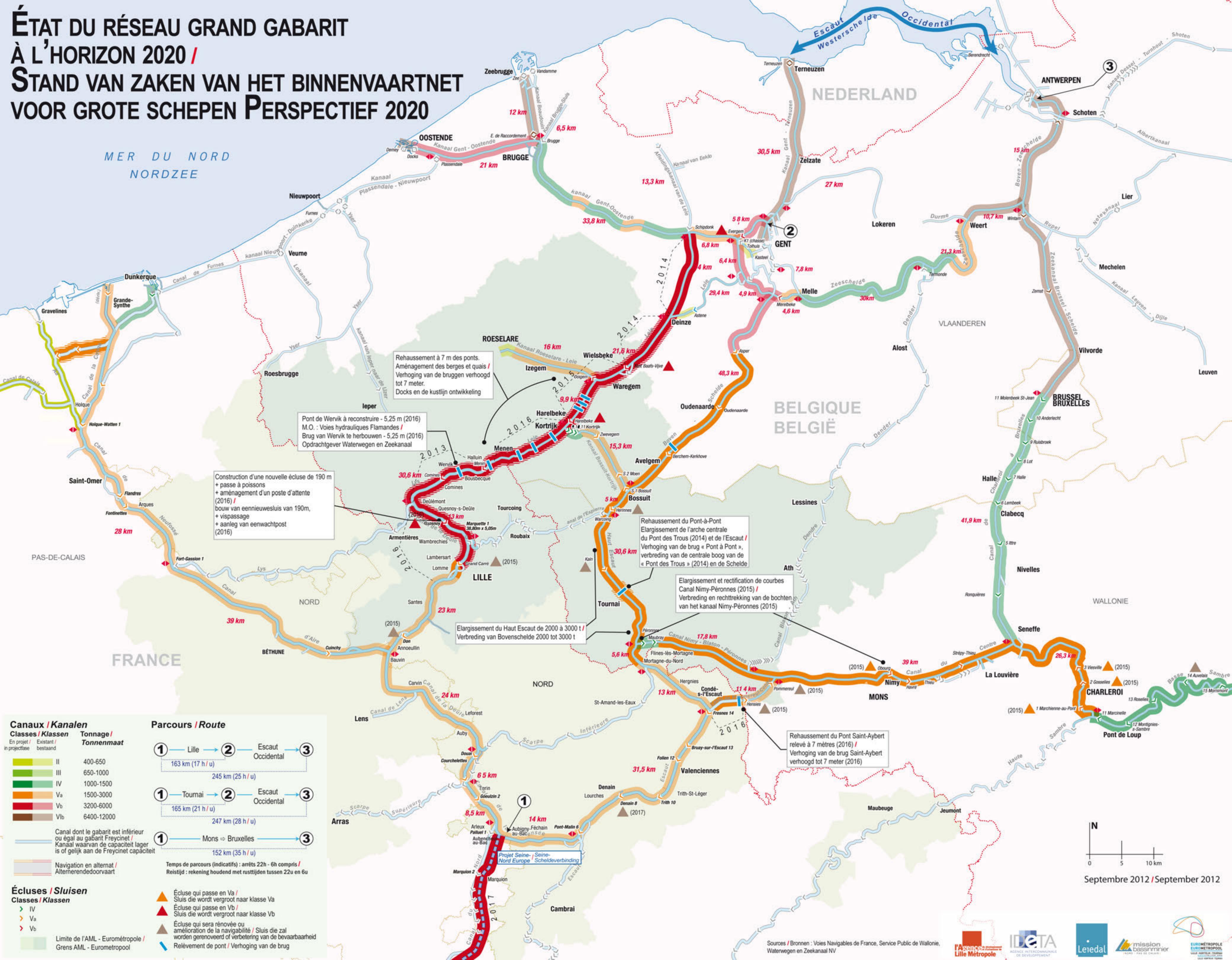
TRAFFIC IN 2011 (MILLIONS DE TONNES PAR AN) / VERKEER IN 2011 (IN MILJOEN TON PER JAAR)



ÉTAT DU RÉSEAU GRAND GABARIT

À L'HORIZON 2020 /

STAND VAN ZAKEN VAN HET BINNENVAARTNET VOOR GROTE SCHEPEN PERSPECTIEF 2020



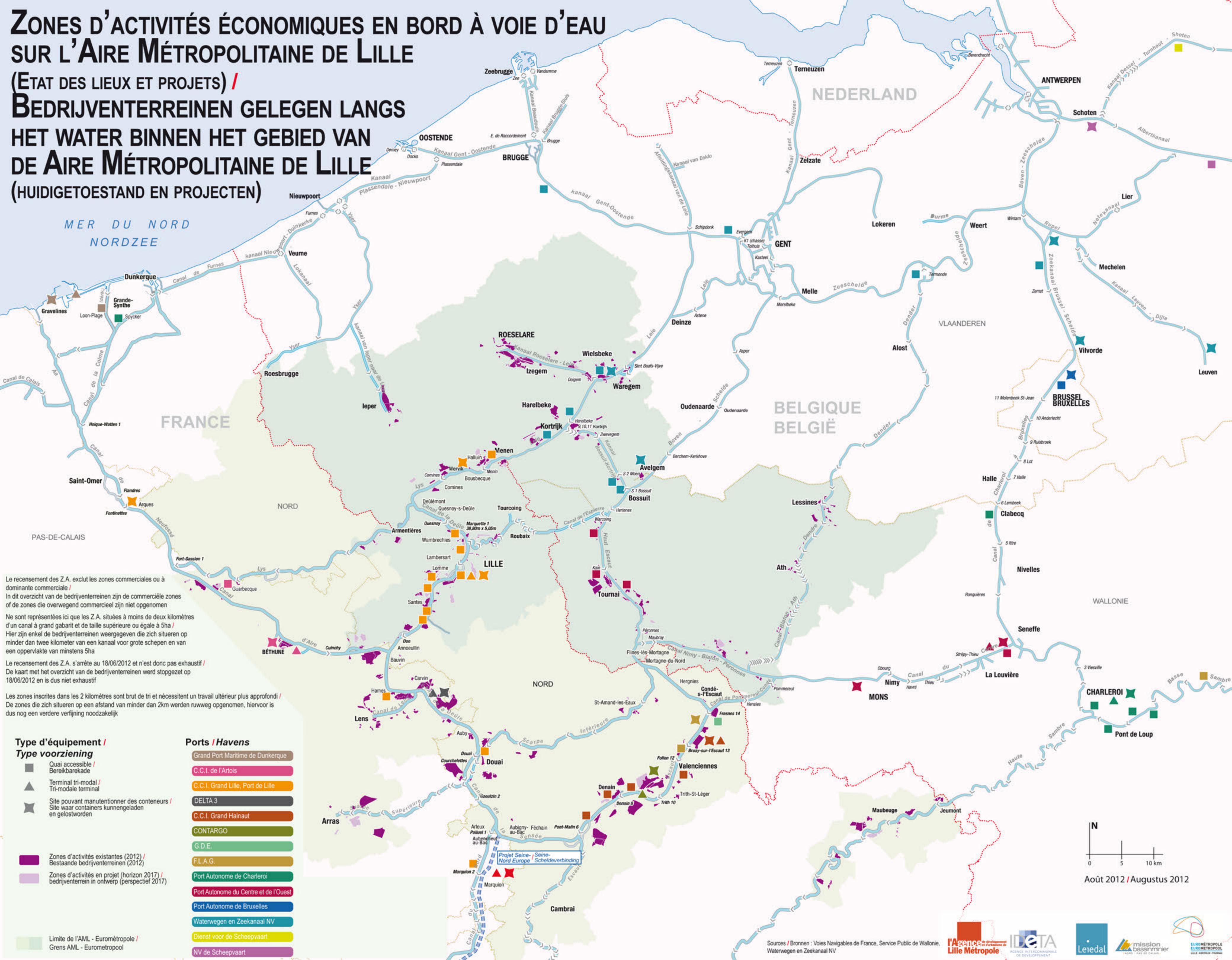
ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EN BORD À VOIE D'EAU SUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

(ETAT DES LIEUX ET PROJETS) /

BEDRIJVENTERREINEN GELEGEN LANGS HET WATER BINNEN HET GEBIED VAN

DE AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

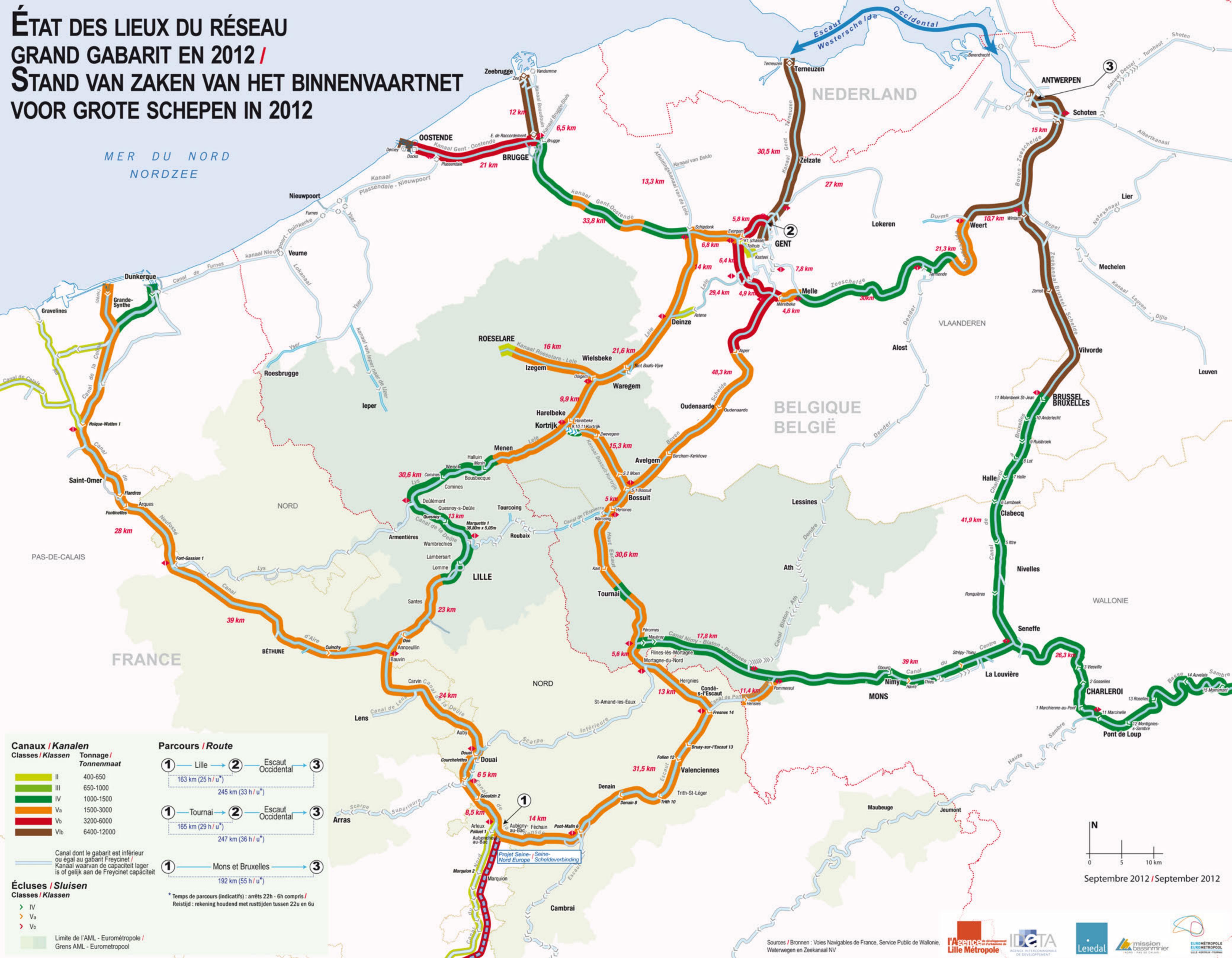
(HUIDIGETOESTAND EN PROJECTEN)



N
0 5 10 km

Août 2012 / Augustus 2012

ÉTAT DES LIEUX DU RÉSEAU GRAND GABARIT EN 2012 / STAND VAN ZAKEN VAN HET BINNENVAARTNET VOOR GROTE SCHEPEN IN 2012

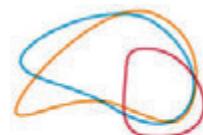


DE NOTA'S

L'Agence de développement
et d'urbanisme de
Lille Métropole

MAART 2013

STAND VAN ZAKEN BETREFFENDE DE KANALEN VOOR GROTE TONNENMAAT VOLGEND OP HET PROJECT ROND DE SEINE – SCHELDE VERBINDING SITUATIE VAN DE PROJECTEN



EUROMÉTROPOLE
EURO METROPOOL
LILLE • KORTRIJK • TOURNAI

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
299, Boulevard de Leeds - 59777 EURALILLE
T. : (33) 03 20 63 33 50 - F. : (33) 03 20 63 73 99

agence@adu-lille-metropole.org
www.adu-lille-metropole.org

DE NOTA'S

Verantwoordelijke eindredactie : **Thierry Baert**
Redactie : **Stéphane Pennec**
Kaarten : **Didier Poidevin**
Vormgeving : **Jean-François Breitenbach**
Druk : **AD Concept**
Copyright foto's : **Danièle Leblond**



1- NOODZAAK VAN EEN BETERE INFORMATIEUITWISSELING

⌚ Opvullen van een leemte

Met het oog op de openstelling van het Kanaal Seine Noord-Europa (of de Seine-Schelde-verbinding) en gezien ook de aanpassing van de bestaande waterwegen, blijkt het nodig te zijn om te peilen naar de impact die de nieuwe binnenscheepvaartinfrastructuur mogelijks zal hebben op de deelgebieden van de Eurometropool / Aire métropolitaine de Lille. Hier toe moet er informatie uitgewisseld worden wat soms moeilijk verloopt gezien het dubbele grensoverschrijdende karakter van het gebied.

In die context en op vraag van de Task Force Eurometropool 2030, heeft het Agence de développement et d'urbanisme van Lille Métropole het initiatief genomen om een informele werkgroep op te starten, met technici van de Belgische intercommunales Leiedal en IDETA, van de Mission Bassin Minier en waar tevens het Agentschap van de Eurometropool werd bij betrokken

De doelstelling bestond erin om in een korte tijdspanne te komen tot een volledig overzicht, evenals een huidige stand van zaken, van het kanalen netwerk en de ontwikkelingen op korte termijn (2020) voor het gebied tussen de nieuwe Seine-Schelde-infrastructuur enerzijds en de grote havens van de "Northern range", de zogenaamde Waalse ruggen-

graat "la Dorsale Wallonne" en de Franse kust anderzijds. Dit gebied komt grotendeels overeen met het gebied van de Eurometropool / Aire métropolitaine van Lille (AML) waar de twee hoofdrajecten passeren: een traject via de Schelde, via Valenciennes en Tournai én een traject via de Deûle en de Leie, via Douai, Lille en Kortrijk.

Gezien de tijdsdruk kon de informatie niet op een exhaustieve manier verzameld worden, de informatie is in bepaalde gevallen gebaseerd op verklaringen van operatoren. Wat het perspectief 2020 betreft kan men zich inderdaad vragen stellen bij de concrete uitwerking van bepaalde projecten, vermits deze termijn eerder optimistisch lijkt, gezien de budgetten die hiermee samenhangen. Verder blijkt niet alle financiering reeds vastgelegd te zijn. Tot slot zal ook de openingsdatum van het Kanaal Seine Noord Europa, die nog bepaald moet worden, zeker en vast van invloed zijn op de uitvoering van sommige werkzaamheden.

Dankzij de onderlinge contacten beschikken we vandaag over een vrij goed overzicht van het geheel, gebaseerd op homogene informatie uit de verschillende regio's van het betrokken gebied.

⌚ De verschillende strategische uitdagingen voor ons gebied centraal plaatsen

De geografische ligging van de Eurometropool / Aire métropolitaine de Lille, de stedelijke structuur en de basis van haar economische activiteit zorgen ervoor dat de impact van de opwaardering van de waterwegen uitermate bepalend kan zijn voor het gebied.

De belangrijkste uitdagingen bij de realisatie van de Seine-Schelde-verbinding kunnen trouwens als volgt omschreven worden:

▪ Met het oog op de uitbouw van de binnenscheepvaart tussen het Parijse bekken en het Noorden van Europa, als gevolg van deze nieuwe infrastructuur:

Het gebied van de Eurometropool / AML moet haar ligging als kruispunt versterken en een samenhangende logica bepalen voor de positionering van haar bedrijventerreinen die samenwerken met de waterwegen.

▪ Met het oog op de verwachte versterking van de modal shift van het wegtransport naar de binnenscheepvaart, de "culturele" evolutie van de logistiek:

Het gebied van de Eurometropool / AML moet een pioniersrol kunnen vervullen door o.a. de hele keten verder aan te passen (opleidingsmogelijkheden, innovatie/gericht onderzoek, onderhoud van transportmiddelen).

▪ Met het oog op de heropleving van de waterwegen en op de ontwikkeling van nieuwe vormen van interactie tussen de steden en de doorkruisende waterwegen:

Het gebied van de Eurometropool / AML moet haar kans grijpen om de kanalen in te passen in de ruimtelijke planning van de steden en gebieden die doorkruist worden, o.a. op het vlak van stedelijke logistiek, evenals op het vlak van rivierontwerp (specifiek boottochten). Het biedt ook de kans om de kwaliteit van de stedelijke zones die verbonden zijn met de waterwegen te versterken, evenals de identiteit van het gebied en de levenskwaliteit van de bewoners.

▪ Met het oog op de groeiende concurrentiestrijd als het gaat over de toegang tot de waterwegen en hun directe omgeving tussen de verschillende vormen van gebruik en de verschillende gebruikers:

Het gebied van de Eurometropool / AML moet gemengde oplossingen bedenken en promoten waarbij economische en logistieke functies met elkaar gecombineerd worden, evenals ontspanning (rivierontwerp, culturele trajecten,...), huisvesting en milieubehoud.



2-INFRASTRUCTUUR AFGEWERKT TEGEN 2020

⌚ Het grootste deel van de werkzaamheden is goedgekeurd

Voor de drie deelregio's lijken er geen grote knelpunten meer te bestaan wat betreft de uitvoering van het werkzaamheden. Alle projecten werden in principe goedgekeurd door de respectievelijke besluitvormings-organen. Er werd een EESV (Europees Economisch SamenwerkingsVerband) opgericht, met Voies Navigables de France, de Waalse bevoegde overheidsdiensten en Waterwegen en Zeekanaal NV, om te zorgen voor de nodige coördinatie tussen de verschillende stakeholders op supralokaal vlak. Toch blijkt de financieringen in de huidige context niet verzekerd voor alle vooropgestelde werkzaamheden.

Wat de organisatie van het netwerk betreft, is het aangewezen te focussen op 2 projecten:

- Ten noorden van Valenciennes, meer bepaald het gebied gelegen tussen Frankrijk en Wallonië, zal het opnieuw bevaarbaar maken van het Kanaal Pommeroeul-Condé in 2016 zorgen voor een versterking van de verbinding met de Waalse as "la Dorsale Wallonne". Hierdoor wordt

een omweg van ongeveer 30km (1/2 dag varen) via de Schelde en het Kanaal van Nimy-Blaton-Péronnes vermeden. Dit project zal op termijn een alternatief traject aanbieden voor schepen van klasse Va.

- In Vlaanderen wordt het Kanaal Bossuit-Kortrijk tussen de Leie en de Schelde van naderbij bekeken om te bepalen of het interessant is om dit volledige kanaal toegankelijk te maken voor grote schepen. Indien dit het geval is, en voor zover de financiering van de werkzaamheden rond is, dan zou dit de stromen op beide hoofdtrajecten kunnen veranderen door ze reeds voorafgaand aan Gent met elkaar te verbinden waarbij Kortrijk zich dan centraal zou bevinden.

Tot slot zal de effectieve openingsdatum van het KSNE zeker en vast van invloed zijn op de uitvoering van verschillende werkzaamheden, en dit zou – a fortiori – ook het geval zijn indien het project zou worden opgegeven.

⌚ Binnenkort geen ontbrekende schakels en knelpunten meer

Tegen 2020 zouden beide hoofdtrajecten geen knelpunten meer mogen vertonen. Het volledige waterwegennet zal dan afgestemd zijn op schepen van 3000 ton.

Verschillende stukken zullen werken met een afwisselende af- en opvaart (de grootste schepen zullen elkaar niet kunnen kruisen op die punten maar er zal voor hen een specifiek afwisselend af- en opvaartsysteem opgezet worden). Er zal een afwisselende af- en opvaart komen op de Deûle tussen Lille en Deûlemont, op verschillende stukken van de Vlaamse Leie (om de 6-8 km tussen Menen en D deinze) en op de Schelde in het centrum van Tournai.

De doorvaarthoogte (afstand tussen het waterpeil en de onderkant

van een brug) zal echter niet overal hetzelfde zijn tegen 2017-2020. In België (Vlaanderen en Wallonië) wordt er tegen 2020 een hoogte van 7m voorzien (nl. 3 verdiepingen containers), zoals dit het geval zal zijn voor het nieuwe Kanaal Seine – Nord-Europe, terwijl de infrastructuurwerkzaamheden in Frankrijk slechts rekening houden met 5m25 (2 verdiepingen containers). Dit verschil kan op termijn een probleem worden voor de containerschepen die aanzienlijk in hoeveelheid zullen toenemen bij de ingebruikname van het KSNE (25% van de scheepvaart verwacht in 2020). VNF onderzoekt momenteel wat de kostprijs is van een algemene verhoging van de bruggen op 7m voor het gebied van Nord-Pas de Calais met het oog op de uitdagingen voor de uitbouw van de containerscheepvaart.

⌚ Twee trajecten voor een vlot verkeer op het waterwegennet tussen het noorden en het zuiden

Tegen 2020 zullen beide trajecten die het gebied doorkruisen aangepast worden zodat de meest courante schepen optimaal kunnen varen: klasse IV en Va (vaarrechthoek van minimum 143m op 11.4m, zie definitie in bijlage). Met een beperkt tijdsverschil (4u) voor het theoretische traject tussen de monding van het KSNE in Aubencheul-au-Bac en Gent (ongeveer 20u), bieden beide trajecten verschillende mogelijkheden:

- De mogelijkheid om te beschikken over een alternatief bij ongevallen of werkzaamheden op één van de assen;
- Een dichtheid voor het volledige gebied waarmee kan ingespeeld worden op de strategieën van de economische stakeholders wat het gebruik van de binnenscheepvaart betreft;

- Verbindingen naar het westen toe met de kuststrook van Nord-Pas de Calais en Dunkerque, en naar het oosten toe met de Waalse as waardoor het hinterland kan uitgebreid worden.

Momenteel zijn de sluizen in Frankrijk en België gesloten tussen 22u 's avonds en 6u 's morgens. Er is echter voorzien dat voor het Kanaal Seine – Nord-Europe, de sluizen 24u/24 zouden geopend zijn en eenzelfde aanpassing wordt verwacht voor de rest van de trajecten. Op die manier zou het volledige waterwegennet voor schepen van grote tonnage constant toegankelijk moeten zijn, m.a.w. een potentiële winst van 8u per dag voor beide trajecten.

VERGELIJKING VAN BEIDE TRAJECTEN :

▪ Van Aubencheul-au-Bac naar de haven van Gent via de Deûle en de Leie :

- 10 sluizen
- Klasse Va over 45 km van Aubencheul-au-Bac naar Lille, daarna klasse Vb over 118.70 km van Lille naar Gent (met afwisselende af- en opvaart voor schepen van Vb)
- Totale afstand : 163,7 km
- Theoretische reistijd : 17 uur (met sluizen die 24u/24 open zijn)

▪ Van Aubencheul-au-Bac naar de haven van Gent via de Schelde :

- 12 sluizen
- Klasse Va over 134 km van Aubencheul-au-Bac naar de sluis van Asper in Vlaanderen (met afwisselende af- en opvaart voor Va in het centrum van Tournai), daarna klasse Vb over 29.10 km tot Gent.
- Totale afstand : 165.1 km
- Theoretische reistijd : 21 uur (met sluizen die 24u/24 open zijn)

Beide trajecten zullen afgestemd zijn op het gabariet van klasse Va (1500-3000T) en niet op het gabariet van klasse Vb (3200T-6000T), wat overeenkomt met het gabariet van het toekomstige Kanaal Seine-Nord-Europe. Een groot gedeelte van het traject via de Deûle en de Leie zal echter afgestemd zijn op het gabariet Vb (van Gent naar Lille). Deze situatie lijkt geen invloed te zullen hebben op de binnenvaart omdat onderzoek van VNF rond de types van de schepen in 2020 aangegeven heeft dat de schepen zelden tot klasse Vb zullen behoren (3200-6000T).

Verder verschilt de kostprijs van de tolgelden (toegang waterwegennet en tonheffing/kilometer) praktisch niet van operator tot operator. Het

bedrag is momenteel ook niet zo hoog. Met de opening van het Kanaal Seine – Nord-Europe zullen de tarieven waarschijnlijk wel veranderen maar de operatoren lijken daar vandaag nog geen duidelijk standpunt over te hebben ingenomen

Het feit dat beide trajecten gelijkwaardig zijn, is een troef voor het gebied van AML en vooral voor de transporteurs, omdat bij een onderbreking (bijvoorbeeld voor onderhoudswerkzaamheden) van de scheepvaart op een bepaald stuk, de schepen zullen kunnen blijven varen op het andere traject. Op die manier kan men de binnenvaart in de regio constant houden. Dit is voordelig voor de transporteurs, evenals voor de plaatselijke economie.

➲ De havens aan de Noordzee zullen als eerste de voordelen ondervinden van het Kanaal Seine-Nord-Europe

Verschillende zeehavens zullen voordeel kunnen halen uit de openstelling van deze belangrijke Europese verbinding tussen de Seine en de Schelde. Op ruimere schaal zullen ze kunnen steunen op een aanzienlijke groei voorzien op de assen die in verbindingen staan met het Europese Rijnland. Dit is zeker het geval voor Zeebrugge (onder voorbehoud van de opzet van klasse Va voor het traject Gent-Brugge), Antwerpen en Gent. Ook de haven van Dunkerque zou een toename

in volume moeten kennen van haar activiteiten: de nieuwe verbinding zal een groot ontwikkelingspotentieel bieden voor de haven (specifiek voor wat de containers betreft) die zal kunnen steunen op een uitgebreid hinterland; de haven van Dunkerque zal de dichtste zeehaven zijn in afstand en tijd van de vier toekomstige logistieke platformen die gepland zijn langs de nieuwe schakel Seine-Nord.





3-EEN DRIJVENDE KRACHT VOOR VERDERE ONTWIKKELING

⌚ Een groot aantal projecten voor nieuwe bedrijventerreinen vragen meer duidelijkheid

De openstelling van het Kanaal Seine-Nord-Europe en de aanpassingswerken aan de bestaande waterwegen worden door de deelregio's gezien als een belangrijke kans om zich economisch verder te ontwikkelen via hun waterwegen. Zo werken de streek van Cambrai (Marquion), van Valenciennes, van Béthune, van Tournai en de Leiestreek verschillende projecten rond pluri- en multimodale bedrijventerreinen langs waterwegen uit. Verder ondergaan verschillende rivierhavens uitbreidingsprojecten zoals o.a. de haven van Lille in Santes.

Als we de verspreiding bekijken van de bestaande bedrijventerreinen en van de projecten die vandaag gekend zijn ten opzichte van de plaats van de kanalen voor grote tonnage, dan stellen we een ware versnippering vast van de terreinen op minder dan 2 kilometer van de kanalen die niet steeds lijkt te beantwoorden aan een ontwikkelingsstrategie in relatie met de waterwegen.

Verder is het belangrijk om op te merken dat het louter aanwezig zijn van een waterterminal, geen garanties biedt voor een optimaal gebruik ervan. Het is inderdaad noodzakelijk dat men kan inspelen op een vraag van de plaatselijke economische sector die zich kan vertalen door de inplanting van economische activiteiten langs het water. Daarnaast kan men ook vertrekken van de doelstelling om het goederen-transport grootschaliger te organiseren, om zo de modal shift naar de binnenvaartruimte te optimaliseren.

Het lijkt dus nodig te zijn om voortaan op het niveau van de Eurometropool / AML te kijken naar de bepaling en de uitwerking van een overlegde strategie voor de planning van de logistieke activiteiten langs de waterwegen. Dit zou specifiek kunnen gebeuren via de opwaardering van de bestaande of geplande platformen, zodat de openbare infrastructuur (kaaien, overslagmateriaal- en infrastructuur) die nodig is voor de shift van de goederen naar de waterwegen optimaal/gemeenschappelijk kan gebruikt worden.

⌚ Mogelijke gebruiksconflicten die men moet vermijden

Waterwegen zijn steeds meer op verschillende manieren aantrekkelijk ; logistiek is niet de enige activiteit waarbij toegang tot de waterweg belangrijk blijkt te zijn. Huisvesting en ontspanning zijn ook steeds vaker vragende partij. Verder ondersteunen de waterwegen ook het behoud van de biodiversiteit en de ontwikkeling van het groene en blauwe netwerk. Het bestaan van deze verschillende wensen die op het eerste zicht strijdig zijn met elkaar zou op korte termijn kunnen leiden tot echte gebruiksconflicten. Over het algemeen veroorzaken vooral de onderbrekingen van de wandel- en fietsroutes door de haveninfrastructuur problemen. Zo stelt er zich vandaag vooral een probleem ter hoogte van de Haute Deûle met het bestaan van het Parc de la Deûle, natuur-

ontspanningsgebied, en het uitbreidingsproject voor de haven van Lille in Santes.

Het blijkt dat het gebruik van de kanalen op economisch vlak voor bepaalde stukken steeds een prioriteit kan zijn, maar niet langer de enige vorm van gebruik is. Verschillende Europese voorbeelden tonen aan dat projecten met een gemengd gebruik van de kanaaloevers mogelijk zijn. Het is belangrijk om de stakeholders bewust te maken van de uitbouw van het gebied om zo de opkomst en de veralgemeening van dergelijke projecten te bevorderen.





4-WAAROM EN HOE DE DENKOEFENING VERDERZETTEN ?

De verschillende uitdagingen voor het gebied en de opwaardering van de rivieren vragen om een uitgediepte denkoefening tussen de verschillende partners. Er moeten verschillende pistes uitgewerkt worden, o.a die van de toeristische bestemming van de waterwegen, evenals die van de maatschappelijke dimensie bij de ontwikkeling van transport- en logistiekberoepen voor de specifieke behoeften van de schippers en de opkomst van nieuwe beroepen.

Over het algemeen wordt de waterweg opnieuw een essentiële drijvende en strategische kracht binnen de Eurometropool en de Aire métropolitaine, en dit specifiek in het kader van de demarche Eurometropool 2030. De uitdagingen van de modal shift bij de waterwegen passen duidelijk in het kader van een vervoerswijze waarbij minder energie wordt verbruikt, minder koolstof wordt geproduceerd en waarbij er meer respect is voor het milieu.

Het is dan ook essentieel dat deze dimensie ook werkelijk in rekening genomen wordt - en op maat van haar belangrijkheid - in het kader van de volgende operationele Europese programma's, ongeacht of dit regio-

nale of grensoverschrijdende programma's zijn. Het blijkt verstandig om in deze context de beheersautoriteiten verder bewust te maken van het belang van de waterwegen.

Het blijkt nodig te zijn om een gedetailleerde inventaris op te stellen van de infrastructuurprojecten, de havens en de bedrijventerrein gelegen langs de waterwegen om zo te komen tot een volledig beeld van het gebied. Momenteel kunnen we inderdaad geen specifiek overzicht geven over de huidige bestemming van de bedrijventerreinen in de buurt van de waterwegen en over de opportuniteiten die zij bieden wat betreft bediening via de waterinfrastructuur.

Naast de typische fysieke functies zou het waterwegenennetwerk ook kunnen bijdragen tot de ontwikkeling van een gemeenschappelijke identiteit van het gebied op grote schaal. Kunstprojecten die bijvoorbeeld regelmatig opduiken langs de waterwegen zouden zowel kunnen bijdragen tot de opwaardering van de betrokken plaatsen, als tot de opmaak van een gemeenschappelijk imago voor het gebied van de Eurometropool / AML.

BIJLAGE 1 : TABEL MET DE AFMETINGEN / TONNAGES VAN DE KANALEN

Klasse	Tonnenmaat	Lengte	Breedte	Diepgang	Vrije hoogte
		Behoudens beperkingen			
I	250-400	38,50	5,05	2,20	4,00
II	400-650	50,00	6,60	2,50	5,00
IV	1000-1500	80,00	9,50	2,50	5,25
Va	1500-3000	95,00	11,40	2,70	7,00
Vb	3200-6000	185,00	11,40	2,80	7,00
VIb	6400-12000	185,00	22,80	3,40	7,00

BIJLAGE 2 : SCHEMA VAARRUIMTE OF VAARRECHTHOEK

