

AMS 6264A
MS 62640

Waarheen met Où va le pro- het Europees jet européen project Kanaal- du canal Seine Noord? Seine-Nord ?

Het is bekend dat Europa en meer in het bijzonder de Europese Commissie een groot belang hecht aan de versterking van het Europees waterwegennet. Men wil hiermee de logistieke activiteiten en de regionale economie in die gebieden waar de waterwegen gesitueerd zijn, stimuleren. Het waterwegennetwerk wordt ook gezien als een sterk wapen om het dicht-slibben van de wegen op termijn terug te dringen en de gezondheid te verbeteren.

Het kanaalproject, bekend onder Seine-Nord Europe (SNE), wordt dan ook om deze redenen gepromoot. Het stimuleren van de integratie van de binnenvaart in het integrale Europese verkeers- en vervoersnetwerk is een van de belangrijkste kenmerken van het Europees vervoersbeleid, naast het aanmoedigen

— Georges Allaert

Il est bien connu que l'Europe, et plus particulièrement la Commission européenne, attache une grande importance au renforcement du réseau européen des voies navigables. On y voit un moyen d'encourager les activités logistiques et l'économie régionale dans les régions où sont situés les cours d'eau. En outre, le réseau des voies navigables est considéré comme une arme à part entière pour désengorger à terme les routes et pour améliorer la santé publique.

Dès lors le projet du canal, mieux connu sous le nom de Seine-Nord Europe (SNE), est fortement mis en avant. Encourager l'intégration de la navigation fluviale dans l'ensemble du réseau européen de circulation et de transport est une des principales caractéristiques de la politique européenne des transports, de même

van het bedrijfsleven om meer goederen over het water te vervoeren. Binnenvaart is immers goedkoop, milieuvriendelijk, betrouwbaar en modern. Binnenvaart kent geen files, tenzij aan de sluisen. Op het grootste gedeelte van het Europese net kan er dag en nacht gevaren worden. Duurzaamheid, weinig vervuiling en stilte kenmerken het "groene element" ervan.

De kracht van het nog uit te voeren project SNE ligt in de verbinding van maar liefst zeven Europese havens: van west naar oost: Le Havre, Rouen, Duinkerke, Zeebrugge, Gent, Antwerpen en Rotterdam. Ze bevinden zich in een zone van 500 km.

Ook de tussenliggende kleine havens, waaronder in Vlaanderen Oostende, kunnen profijt hebben bij de

bouw van dit kanaalproject, omdat deze in hetzelfde geo-economisch voor- en achterland gelegen zijn en via de waterinfrastructuur perfect bereikbaar zijn.

De Seine-Scheldewaterwegverbinding is een uitgebreid prioritair project in het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) dat zich niet alleen richt op het ontwikkelen van concurrerend vervoer over water, maar ook op het bevorderen van regionale ontwikkeling en duurzame economische expansie. Het project heeft de ambitie om de structuur van het Noord-Europese waterwegennetwerk te verbeteren om zo op een effectievere manier te voldoen aan de groeiende eisen van moderne logistiek (Bour & Deleu, 2010).

que l'encouragement des entreprises à transporter de plus en plus de marchandises par voie d'eau.

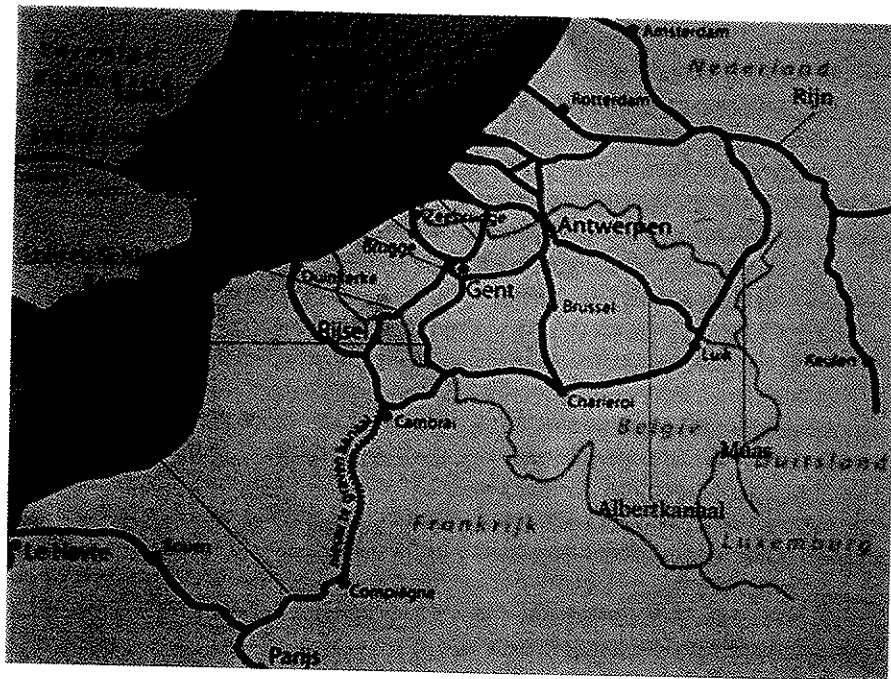
En effet, la navigation fluviale est économique, respectueuse de l'environnement, fiable et moderne. Un de ses atouts est incontestablement la fiabilité. Hormis une éventuelle attente aux écluses, la navigation intérieure ne connaît pas de bouchons. Sur la plus grande partie du réseau européen, on peut naviguer jour et nuit. Durabilité, quasi-absence de pollution et silence en constituent un « élément vert ».

La force du projet SNE, qui doit encore être réalisé, réside dans la jonction de quelque sept ports européens, d'ouest en est : le Havre, Rouen, Dunkerque, Zeebrugge, Gand, Anvers et Rotterdam, qui couvrent ensemble

une zone de 500 km.

Même les ports intermédiaires plus modestes, comme Ostende en Flandre, pourront tirer profit de ce projet de canal car ils sont situés dans le même avant-pays ou hinterland géoéconomique et ils sont parfaitement accessibles par voie d'eau.

La liaison fluviale Seine-Escaut est un grand projet prioritaire du réseau transeuropéen de transport (TEN-T) qui ne vise pas seulement le développement du transport concurrentiel par voie d'eau, mais aussi l'encouragement du développement régional et de l'expansion économique durable. Le projet vise à améliorer la structure du réseau fluvial nord-européen afin de répondre plus efficacement aux exigences croissantes de la logistique moderne (Bour & Deleu, 2010).



Logiquement, le projet relie le bassin de l'Escaut à celui de la Seine. Or, la liaison Seine-Escaut est d'une importance cruciale pour le développement du réseau fluvial *high capacity* ainsi que pour le développement de la navigation intérieure principalement en Europe du Nord, mais également vers l'Europe centrale et orientale, ainsi que vers la mer Noire. L'ouverture du canal Seine-Nord Europe, encore à creuser, qui se trouve entièrement en France, est le noyau du projet de la liaison Seine-Escaut dont il est le segment central.

Un projet de dimension exceptionnelle

Le canal à creuser doit relier l'Escaut à Cambrai (Aubencheul-au-Bec) avec l'Oise à Compiègne, sur un trajet de 106 km. Sur son tracé, il faudra en

autre construire sept écluses, trois aqueducs et pas moins de cinquante-neuf ponts.

Une fois achevé, il pourra recevoir des bateaux jusqu'à 4400 tonnes, ce qui lui confère le statut de la classe Vb-voies navigables, adaptée aux péniches du Rhin et aux barges de poussage de type 300 TEU¹.

Cependant, pour pouvoir accueillir des bateaux de ce gabarit, il est nécessaire de mettre à niveau les voies navigables connectées. Les travaux ont commencé il y a quelque temps déjà sur le territoire belge, notamment sur la Lys en Flandre et sur l'Escaut en Wallonie. Ce n'est pas le cas en France, où l'on attend le démarrage du creusement du canal pour commencer à aménager les antennes au nord : le canal Dunkerque-Escaut, le canal de la Deûle, la partie française de la Lys et la réouverture du canal Condé-Pommerœul.

Het project verbindt logischerwijze het bekken van de Schelde met dat van de Seine. De Seine-Scheldeverbinding is van cruciaal belang voor de ontwikkeling van het Europese *high capacity* waterwegennetwerk en voor de ontwikkeling van de binnenvaart voornamelijk in Noord-Europa, maar ook naar Midden- en Oost-Europa en de Zwarte Zee. Het nog volledig te graven kanaal Seine-Noord Europa, dat geheel in Frankrijk ligt, is de kern van het project van de Seine-Scheldeverbinding en maakt er het centrale segment van uit.

Een project van uitzonderlijke omvang

Het te graven kanaal moet de Schelde te Cambrai (Aubencheul-au-Bec) verbinden met de Oise te Compi-

ègne, over een lengte van 106 km. Op dit tracé moeten daarbij zeven sluisen, drie aquaducten en maar liefst negenenvijftig bruggen worden gebouwd.

Na de realisatie kunnen schepen tot 4400 ton op dit kanaal varen. Hierdoor krijgt dit het statuut van klasse Yb-waterweg, waarbij zogenaamde rijnschepen en duwvaartschepen van het type 300 TEU² er gebruik van kunnen maken.

Om deze tonnenmaat ook verder aan te kunnen, dienen ook de aansluitende waterwegen aangepakt te worden. Op Belgisch grondgebied zijn een tijdje geleden de werkzaamheden al gestart op de Leie en de Schelde (respectievelijk in Vlaanderen en Wallonië). In Frankrijk is dit nog niet gebeurd en wacht men met de doorstart van het te

L'impact spatial du futur CSNE est considérable, étant donné que le canal atteindra une largeur de 54 m et une profondeur de 4,5 m. De plus, il faudra jeter sur le canal des ponts d'au moins 7 m au-dessus du niveau du sol. Enfin, il ne faut pas sous-estimer les charges urbanistiques et les problèmes de mobilité liés à de telles opérations : expropriations, creusement et transport des terres, voies parallèles à prévoir, plans de réhabilitation des paysages etc. On arrivera vite à une occupation et une charge des sols d'environ 30.000 hectares et il faudra dégager au minimum 425 millions de mètres cubes (calculs personnels).

Rien d'étonnant alors à ce que le prix de cette entreprise soit très élevé. Les premières estimations atteignent 4 milliards d'euros en

investissements (VNF, 2011), mais entre-temps cette somme n'a cessé de grimper, d'abord de 20% jusqu'à 5,5 milliards et, plus récemment encore, jusqu'à environ 7 milliards. À l'origine, lors de l'approbation du projet par l'Europe et la France, il avait été convenu que l'Europe interviendrait pour 420 millions d'euros (période de 2007-2013) dont 350 millions d'euros pour la construction même du canal (VNF, 2011).

Les instances publiques françaises prendraient en charge l'investissement des 4 milliards d'euros restants dont la moitié proviendrait du gouvernement central (Paris) et l'autre moitié des trois régions concernées : le Nord-Pas-de-Calais, la Picardie et l'Île-de-France. Pour ce faire, on mettrait en place un péage puisque d'importants avantages

graven kanaal om nadien de noordelijke trajecten aan te pakken: Duinkerke-Scheldekanaal, Deûlekanaal, Leie-gedeelte in Frankrijk en de heropening van het kanaal Condé-Pommerœul.

De ruimtelijke impact van het kanaalproject is wel bijzonder groot, ook omdat het kanaal een breedte zal hebben van 54m en een diepte van 4,5m. Daarenboven dient men dit kanaal te overbruggen met bruggen die minimaal 7m boven het maaiveld moeten worden aangelegd. Ook de stedenbouwkundige lasten en mobiliteitslasten zijn bij een dergelijke operatie niet te onderschatten. Men moet ontginningen uitvoeren, gronden uitgraven en vervoeren, parallelwegen aanleggen, plannen maken voor landschapsherstel, enz. Al snel zal men uitkomen bij een

ruimte-inname en -belasting van bijna 30.000 hectare en er moet minimaal 425 miljoen kubieke meter worden uitgegraven (eigen berekeningen).

Dat de kostprijs hiervan hoog is, spreekt voor zich. De eerste ramingen kwamen uit op 4 miljard euro aan investeringen (VNF, 2011), maar ondertussen is dit bedrag al verder opgelopen, eerst met 20% tot 5,5 miljard euro en recentelijk tot bijna 7 miljard euro. Oorspronkelijk was bij de goedkeuring van het project door Europa en Frankrijk overeengekomen dat Europa voor 420 miljoen euro (periode 2007-2013) zou bijdragen, waarbij 350 miljoen euro van dit bedrag zou gaan naar de bouw van het kanaal zelf (VNF, 2011).

De Franse overheid zou dan garant staan voor de overige 4 miljard euro investeringskosten waarbij de helft

afkomstig zou zijn van de centrale regering (Parijs) en de andere helft van de drie betrokken regio's: Nord-Pas-de-Calais, Picardie en Île-de-France. De terugvloei-effecten zouden gebeuren via tolheffingen. De formule hiervoor volgt uit de mogelijkheid dat er belangrijke economische voordelen zullen worden gegenereerd door de lagere vervoerskosten. Deze tolheffing wil men doorberekenen aan de gebruikers van het kanaal (container- en bulkvaart) en ook aan de zeven havens die direct belang hebben bij dit project.

Frankrijk wil immers op de baten, ook op de Vlaamse waterwegen, een virtuele tol heffen die kan oplopen tot 40% van de vervoersomzetgroei die op het kanaal wordt gegenereerd.

De bouwwerken van de SNE zouden

volgens de eerste prognoses in 2017 moeten zijn voltooid. Maar door de vertragingen, opgelopen door de politieke situatie, is die datum eerst naar 2020 verschoven, en recentelijk zelfs naar 2025.

Een lange politieke doorlooptijd

De eerste plannen voor het graven van het kanaal SNE dateren al van de jaren 1990. Na een jarenlange voorbereiding door de Franse waterwegbeheerder Voies Navigables de France (VNF) die verschillende zogenaamde "livres blancs" heeft uitgebracht, waarvan die van 2009 en 2011 de meest recente zijn, zette de Franse president N. Sarkozy in mei 2011 het licht op groen voor de uiteinde onderhandelingen met de twee

économiques résulteraient d'une baisse des coûts de transport. Le péage serait appliqué aux utilisateurs du canal (transport de conteneurs et transport par vrac) ainsi qu'aux sept ports qui tireraient directement profit du projet.

La France veut en effet instaurer un péage virtuel sur les bénéficiaires, même sur les voies navigables flamandes, qui peut aller jusqu'à 40% de la croissance du chiffre d'affaires du transport généré par le canal.

Selon les premiers pronostics, les travaux de construction du SNE auraient dû être achevés en 2017, mais par les retards dus à la situation politique, cette date a été reportée une première fois à 2020 et récemment même à 2025.

Un délai politique particulièrement long

Les premiers plans pour le creusement du canal SNE datent des années 1990. Après une préparation de plusieurs années par le service des Voies navigables de France (VNF), qui fit paraître plusieurs « livres blancs » dont les plus récents datent de 2009 et de 2011, le président Nicolas Sarkozy donna en mai 2011 le feu vert pour les négociations ultimes avec les deux groupements d'entrepreneurs sélectionnés : « Bouygues Travaux Publics » et « Vinci Concessions ».

Ces pourparlers auraient dû aboutir à un contrat de 49 ans en vue de la construction et de l'exploitation du canal long de 106 km. VNF fut chargé des négociations techniques avec les deux partenaires privés dans le cadre d'un contrat de coopération

PPP. Les deux candidats firent une offre pour le financement, le projet, la construction et les exploitations avec l'objectif de se voir attribuer l'adjudication au cours de l'été 2012. Toutefois, les négociations furent arrêtées étant donné qu'il semblait que le coût des travaux dépasserait de loin les 4,5 milliards d'euros.

Du fait qu'en 2013 les frais d'investissements avaient atteint 7 milliards d'euros, le ministre des transports et secrétaire d'État de l'époque, Frédéric Cuvillier, annonça que désormais on travaillait à une version « light » du canal. Le ministre souhaitait limiter le coût à un maximum de 4,5 milliards d'euros, tel qu'il avait été prévu initialement. Le 11 décembre 2013, la version allégée dont le prix maximal atteindrait 4,7 milliards, aboutit

sur le bureau du ministre Cuvillier. Les économies réalisées seraient attribuées à la suppression des frais de financement prévus par les sociétés de construction Bouygues et Vinci pour le recouvrement de leurs dettes. Dès lors, il n'est plus question dans ce rapport de construction PPP telle qu'elle avait été prévue dans le projet initial.

Au final, on veut (en 2014) faire construire le canal par VNF en tant qu'actionnaire principal, en collaboration avec les régions et communautés.

L'objectif est de faire financer le projet à 40% par l'Europe (période 2014-2020). Les 60% qui restent seraient pris en compte pour 25% par l'État français, pour 25% par les régions et départements et pour 10% par VNF.

Le rapport nous apprend en outre

geselecteerde aannemerscombinaties (de firma's "Bouygues Travaux Publics" en "Vinci Concessions").

Deze onderhandelingen dienden uit te monden in een contract voor 49 jaar voor de bouw en de exploitatie van het 106 km lange kanaal. VNF werd belast met de technische onderhandelingen met de twee private partners in het kader van een publiek-private samenwerkingsovereenkomst (PPS). De twee kandidaten maakten een offerte voor de financiering, het ontwerp, de constructie en de exploitaties, met als streefdoel om in de zomer van 2012 de toewijzing te kunnen krijgen. De onderhandelingen werden echter stilgelegd omdat bleek dat de kosten al ver boven de 4,5 miljard euro uitstegen.

Omdat de berekende investeringskosten al waren opgelopen tot 7 miljard

euro, kondigde de toenmalige Franse minister en staatssecretaris van transport Frederic Cuvillier in 2013 aan dat er werd gewerkt aan een "light"-versie van het kanaal. De minister wilde de kostprijs beperken tot maximaal 4,5 miljard euro, zoals oorspronkelijk begroot. Op 11 december 2013 ontving minister Cuvillier het rapport over de afgestankte versie. Volgens deze nieuwe versie bedraagt de kostprijs maximaal 4,7 miljard euro waarbij besparingen gerealiseerd worden door het wegvallen van de financieringskosten die de bouwmaatschappijen Bouygues en Vinci voorzagen voor het dekken van hun leningen. In het rapport is dan ook geen sprake meer van een PPS-constructie zoals die oorspronkelijk in het project was voorzien.

Uiteindelijk wil men nu (anno 2014)

het kanaal laten bouwen door een openbare entiteit met de Franse waterwegbeheerder VNF als belangrijkste aandeelhouder, samen met de regio's en communautés.

Het is de bedoeling het project nu voor 40% te laten financieren door Europa (periode 2014-2020). De overige 60% zou worden betaald door de Franse staat (25%), de regio's en de departementen (25%) en voor 10% door VNF.

Verder in het rapport lezen we dat de kostprijs wordt gedrukt door de technische ingrepen minder duur uit te werken. Zo wil men ondermeer, over een afstand van zowat 8 kilometer, gebruikmaken van het bestaande Canal du Nord, met een kleiner verval en het schrappen van een sluis als direct gevolg. Daarbij worden ook nog

twee multimodale platforms geschraapt uit het lijstje van vier die oorspronkelijk gepland waren. De platforms in Picardië en in Nord-Pas-de-Calais blijven bewaard. De ontwikkeling van beide platforms wordt overgelaten aan de lokale sectoren (de communauté urbaine).

Als men voor deze "light"-versie het licht op groen zet, kan men in 2015 starten met de bouw, in de hoop om in 2022/2023 het geheel te beëindigen. Het verhaal van deze politieke besluitvorming toont de traagheid aan waarmee grote infrastructuurprojecten tot stand komen. Tussen de eerste plannen en de feitelijke realisatie zit maar liefst 20 tot 30 jaar. Men kan zich afvragen wat hiervan de gevolgen zijn voor de *Return on investment* die hiermee gepaard gaat.

que le coût sera réduit par une diminution des frais des interventions techniques. On souhaite entre autres, sur une distance d'environ 8 kilomètres, faire usage du canal du Nord existant dont la pente est plus faible, ce qui permet de supprimer une écluse. De plus, on supprimerait deux plateformes multimodales sur les quatre prévues à l'origine. Les plateformes de la Picardie et du Nord-Pas-de-Calais sont maintenues. Toutefois, le développement de celles-ci devient du ressort des communautés urbaines.

Si cette version « allégée » reçoit le feu vert, les travaux pourraient commencer en 2015 dans l'espoir de les voir s'achever au cours de 2022/2023. L'histoire du processus décisionnel politique démontre la lenteur avec laquelle les grands projets d'infrastructures sont

élaborés. Entre les plans et leur réalisation effective, il y a entre 20 et 30 ans. Aussi peut-on se demander quelles sont les conséquences pour le « retour sur investissement » que cela entraîne.

Portée économique

Vu son coût élevé, il est important de considérer les avantages socioéconomiques qu'apportera le canal Seine-Nord Europe. Nous répartissons les avantages économiques selon les trois niveaux spatiaux :

- Avantages européens
- Avantages pour les régions françaises
- Avantages pour la Flandre.

A Avantages européens

Dans le cadre de la politique européenne, nous sommes tenus d'examiner

de plus près l'impact du SNE dans la perspective de la politique européenne des transports. Le projet Seine-Escaut fait partie d'une trentaine de projets d'infrastructures du réseau « Trans-European Transport Network » (TEN-T) qui sont prioritaires pour l'avenir.

TEN-T consiste en un programme de réseaux dans les domaines routier, ferroviaire, aérien et navigable au bénéfice du continent européen. Les premiers plans d'action remontent aux années 1990. Le projet SNE fut repris à l'agenda européen vers 2005. L'objectif de créer des routes intermodales sur de longues distances pour le trafic des personnes et des marchandises est aujourd'hui une priorité absolue de la politique européenne des transports. Pour la gestion (technique et financière),

la Commission européenne a mis en place une agence exécutive spécifique en 2006.

Le projet Seine-Escaut est bien plus que la liaison entre l'ensemble du bassin Rhin-Escaut-Delta et le bassin rhénan avec les plus grands ports maritimes européens comme avant-pays (de Rotterdam au Havre) et les plus grands ports fluviaux européens comme hinterland (avec Duisburg et Liège). Au niveau géoéconomique, les travaux visent à décongestionner les routes en grande partie engorgées par les « entrepôts roulants » et le transport de containers qui les accompagne.

La valeur *multi-usage* des voies d'eau reste jusqu'à ce jour trop peu sollicitée. La plus-value réside dans la minimalisation des frais de transport en combinaison avec la valorisation de la logistique « verte » qui se manifeste dans

De economische betekenis

Gezien de hoge kostprijs is het belangrijk te kijken naar de sociaal-economische voordelen van het kanaal Seine-Nord Europe. We splitsen de verschillende economische voordelen op volgens de drie ruimtelijke niveaus:

- Voordelen voor Europa
- Voordelen voor de Franse regio's
- Voordelen voor Vlaanderen.

A EUROPESE VOORDELEN

In het kader van de Europese politiek dienen we te kijken naar de impact van SNE in het perspectief van het Europese vervoersbeleid. Het Seine-Scheldeproject maakt deel uit van een dertigtal infrastructuurprojecten van het zogenaamde "Trans-European Transport Netwerk" (TEN-T) die prioritair zijn voor de toekomst.

Het TEN-T is een programma van geplande weg-, spoor-, lucht- en watervervoersnetwerken ten bate van het EU-continent. De eerste actieplannen dateren van de jaren 1990. Het SNE-project kwam medio jaren 2000 op de EU-agenda. Het streven naar geïntegreerde en intermodale lange afstandsroutes voor het verkeer van personen en goederen is een topprioriteit van het Europese vervoersbeleid. Voor het beheer (techniek en financieel) werd door de Europese Commissie in 2006 een specifiek uitvoerend agentschap geïnstalleerd.

Het Seine-Scheldeproject is veel meer dan de verbinding van de volledige Rijn-Schelde-Delta (RSD) en het Rijnstroomgebied met de grootste Europese zeehavens als voorland (van

la diminution de la pollution de l'environnement. Le développement ultérieur du réseau de voies navigables doit dès lors être vu sous l'angle de la promotion de l'économie régionale qui est susceptible de renforcer la plus-value et l'emploi le long du canal.

Ainsi, le canal Seine-Nord Europe a un potentiel élevé en reliant un réseau de voies navigables « high capacity » de pas moins de 20.000 km. Les avantages européens se trouvent dès lors dans les effets directs, indirects et induits (déduits) qui l'accompagnent et qui sont plus difficiles à saisir en chiffres.

Avant tout, ce sont les effets induits du SNE qui sont très encourageants si la politique européenne s'oriente de plus en plus vers une logistique verte associée à une comodalité

(la combinaison route-voie d'eau-rail). Aujourd'hui, les frais externes du transport par route (qui ne sont normalement pas pris en compte par l'économie de l'entreprise mais par la société) sont encore largement sous-estimés. Le projet Seine-Escaut fournit ainsi une importante contribution au programme européen Marco Polo II, un programme d'assistance financière visant à améliorer les prestations environnementales du transport de marchandises.

Enfin, le projet Seine-Escaut doit aussi être situé dans le cadre de la stratégie de développement « mondiale » durable et des préoccupations climatiques (le protocole de Kyoto et les différents sommets climatiques) où la réduction de l'émission des gaz à effet de serre d'ici 2050 constitue l'objectif central. À une échelle plus régionale et européenne, le canal SNE

Rotterdam tot Le Havre) en de grootste Europese binnenhavens als achterland (met Duisburg en Luik). Geoeconomisch wil men door deze bouw de door de "rijdende magazijnen" en dito containervervoer grotendeels dichtgeslibde wegen ontlasten.

De *multi-use value* van de waterwegen is nog steeds te weinig naar voren geschoven. De meerwaarde ligt in de minimalisering van transportkosten samen met de opwaardering van de "groene" logistiek die zich manifesteert in de vermindering van de milieuverontreiniging. Maar de verdere uitbouw van het waterwegennetwerk moet ook worden gezien vanuit het bevorderen van de regionale economie waarbij men de toegevoegde waarde en werkgelegenheid langs dit kanaal kan versterken.

contribue à favoriser la maîtrise de l'eau et des inondations.

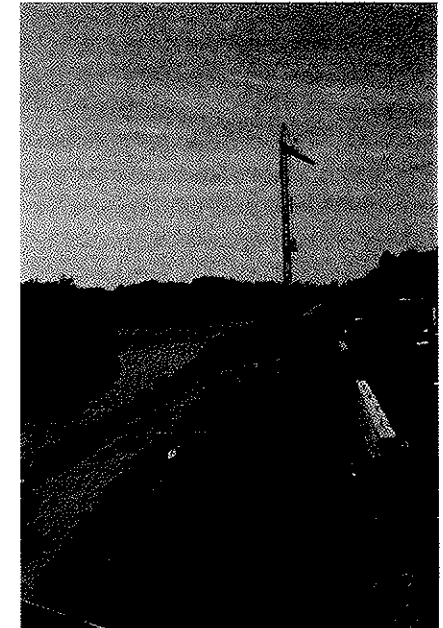
B Avantages pour les régions françaises

À l'échelle française, le projet SNE constitue une arme forte pour donner de nouvelles impulsions à l'économie régionale. Le pouvoir structurant d'un tel projet d'infrastructure est particulièrement grand car il sollicite différentes dynamiques locales et régionales.

C'est ce qu'on observe également en Flandre avec l'effet qu'ont entraîné des canaux tels que le canal Albert, le canal Anvers-Bruxelles et le canal Gent-Terneuzen au cours des cinquante dernières années. Ceci s'applique également à la plus récente liaison Escaut-Rhin.

Seine-Nord Europe heeft dan ook een grote potentie omdat het een robuust "high capacity"-waterwegennet van maar liefst 20.000 km, met elkaar verbindt. De Europese voordelen liggen dan in de directe, indirecte en geïnduceerde (afgeleide) economische effecten die daarmee gepaard gaan en die moeilijk in een cijfer te vatten zijn.

Vooral de geïnduceerde effecten van SNE zijn erg hoopgevend als de



Il est incontestable que le projet SNE veut créer du « travail avec du travail » en construisant des plateformes multimodales le long du tracé du canal, long de 106 km.

Initialement, il était question de quatre plateformes multimodales d'une superficie totale de 354 ha parmi lesquelles Cambrai-Marquion est la plus grande (156 ha), suivie par celles de Péronne (60 ha), Nesle (70 ha) et Noyon (60 ha).

EU-vervoerspolitiek meer en meer de richting van groene logistiek opgaat samen met co-modaliteit (het samengaan van weg-water-spoor). Vandaag worden de externe kosten van wegvervoer (die normaal gezien bedrijfs-economisch niet in rekening worden gebracht en voor rekening zijn van de samenleving) nog grof onderschat. Het Seine-Scheldeproject levert zo ook een belangrijke bijdrage aan het Europese Marco Polo II-programma, een financieel bijstandsprogramma om de milieuprestaties van het vrachtvervoer te verbeteren.

Ten slotte moet het Seine-Scheldeproject ook gesitueerd worden in het kader van de "mondiale" duurzame ontwikkelingsstrategie en het klimaatsverhaal (Kyoto-protocol en de verschillende klimaattops) waarbij

de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 de centrale doelstelling vormt. Op een meer regionale-Europese schaal draagt SNE bij tot het beter beheersen van water en overstromingen.

B VOORDELEN VOOR DE FRANSE REGIO'S

Op de Franse schaal vormt het SNE-project een sterk wapen om de regionale economie in dit gebied nieuwe impulsen te geven. Het structurerend vermogen van een dergelijk infrastructuurproject is bijzonder groot omdat er verschillende lokale en regionale ontwikkelingen mee gepaard kunnen gaan.

Dit zien we ook in Vlaanderen aan het effect dat kanalen zoals het Albertkanaal, het kanaal Antwerpen-Brussel en het

kanaal Gent-Terneuzen in de afgelopen vijftig jaar teweeggebracht hebben. Dat geldt ook voor de meer recente Rijn-Schelde-verbinding.

Wat vast staat bij het SNE-project is dat men "werk met werk" wil maken door multimodale platforms aan te leggen langs het 106 km lange tracé van de SNE.

Aanvankelijk was er sprake van vier multimodale platformen met een totale oppervlakte van 354 ha: Cambrai-Marquion is de grootste (156 ha) en daarnaast Péronne (60 ha), Nesle (70 ha) en Noyon (60 ha).

Men berekende dat tegen 2020 zowat 3200 mensen aan de slag zouden kunnen, maar in de light versie van SNE, die in de loop van 2014 wordt voorgesteld aan de Europese Unie, is nog maar

sprake van een tweetal platformen.

Uit de vergelijkende tabel 1 blijkt het regionaal belang van deze overslag terminals.

Hoewel over de financiering van de terminals nog geen grote duidelijkheid bestaat, blijken de Chambres de commerce van Île de France en Haute Normandie toch heel wat interesse te hebben.

Zoals bekend, treden deze Chambres de commerce vaak op als investeerders en besteden zij de terreinen uit via specifieke concessies aan ondernemingen.

De geïnteresseerde bedrijven komen uit de volgende sectoren: graan, agrarische bulkgoederen, chemische producten en meststoffen, bouwmaterialen en recycleerbaar afval. Daarnaast

Selon les calculs, cela fournirait 3200 emplois d'ici l'horizon 2020, quoique dans la version light du SNE, qui sera soumise à l'Union européenne dans le courant de 2014, il ne soit plus question que de deux plateformes.

Le tableau comparatif 1 fait ressortir l'importance régionale de ces terminaux de transbordement.

Même si de nombreuses questions quant au financement des terminaux subsistent, les chambres de commerce d'Île-de-France et de Haute-Normandie font preuve d'un intérêt réel pour le projet.

Généralement ces chambres de commerce jouent le rôle d'investisseurs et elles attribuent les terrains aux entreprises au moyen de concessions spécifiques.

Les entreprises intéressées appartiennent aux secteurs suivants: blé, marchandise agricole en vrac, produits chimiques et engrais, matériaux de construction et déchets recyclables. En outre, il y a aussi des entreprises qui se chargent du transport des conteneurs, en particulier les « fast moving consumer goods ».

Il faut par ailleurs aussi considérer les nombreux effets économiques régionaux indirects pour les ports et les villes dans les régions citées plus haut.

Le Nord-Pas-de-Calais compte deux ports maritimes importants: Calais et Dunkerque. Celui-ci se concentre surtout sur l'industrie locale (acier et chimie), alors que Calais est un important port ro-ro et port ferry pour le transport à partir de et vers le Royaume-Uni. Dunkerque est

	Cambrai-Marquion	Péronne Haute-Picardie	Nesle	Noyon	Totaal Total
Ruimtegebruik Occupation de l'espace	156 ha	60 ha	78 ha	60 ha	354 ha
Logistiek park Parc logistique	100 ha	40 ha	20 ha	40 ha	200 ha
Industrieterrein Zone industrielle	36 ha	10 ha	43 ha	10 ha	99 ha
Binnenhaven-zone Zone portuaire intérieure	20 ha	10 ha	15 ha	10 ha	55 ha
kaailengte longueur du quai	1000 m	400 m	200 m	700 m	2300 m
spoorwegstation gare ferroviaire	Ja/Oui	Ja/Oui	Ja/Oui	Ja/Oui	ja/Oui
Jobs (direct) Emplois (directs)	1400	500	800	500	3200

zijn er ook bedrijven die met containervervoer bezig zijn, in het bijzonder de "fast moving consumer goods".

Daarenboven zijn er ook heel wat indirecte regionale economische effecten voor de havens en steden in deze bovenvermelde regio's.

Nord-Pas-de-Calais heeft twee belangrijke zeehavens: Calais en Duinkerke. Duinkerke is vooral gericht op de plaatselijke industrie (staal en chemie), terwijl Calais een belangrijke roll-on roll-over- en veerhaven is voor vervoer van en naar het Verenigd Koninkrijk. Duinkerke is qua omvang de op twee na grootste zeehaven van Frankrijk en de grootste in erts, kolen, koper en fruit. Het kanaal richting achterland (onder andere naar Valenciennes) is officieel te smal voor tweebakduwvaart, maar

door de ontwikkelingen in het Seine-Scheldeproject zal dit nu ook bevaarbaar worden gemaakt voor schepen tot 4.500 ton. De agglomeratie Rijsel-Valenciennes is binnen Frankrijk een van de belangrijkste industriële regio's. Belangrijke sectoren zijn hier textiel, agrarische handel en auto-industrie. De bereikbaarheid via de binnenvaart is voor de grotere scheepstypen gericht op Vlaanderen, omdat goedertransport van buiten Europa veelal via Rotterdam en Antwerpen verloopt wegens het grote aantal lijndiensten dat deze havens aandoet.

De regio Haute-Normandie heeft ook twee belangrijke zeehavens, namelijk Le Havre en Rouen. Le Havre is na Marseille de grootste Franse zeehaven en is samen met het nabijgelegen Rouen goed voor een jaarlijkse overslag van 100 miljoen ton.

Le Havre is met een overslag van ruim 2 miljoen TEU een belangrijke containerhaven. Deze haven staat qua containervervoer op de vierde plaats in Europa, na Rotterdam, Antwerpen en Hamburg. Naast containers (60% maritiem Frans aandeel) worden hier ook veel vloeibare bulkgoederen overgeslagen (als gevolg van de aanwezige petrochemische industrie). De binnenvaart vertegenwoordigt maar 13% van het hinterlandvervoer, met name via de Seine naar Parijs.

Supermarktketen Carrefour benut al jaren de Seine als importweg voor containers vanuit Le Havre. Het kanaal Seine-Noord Europa is voor Carrefour een bijkomende troef. De keten is er zich van bewust dat transport via het water langer duurt, maar voor producten die niet kunnen bederven vormt dat geen

probleem, zegt woordvoerder Thomas Mathieu.

Picardië is een relatief kleine provincie met vooral industrie op het gebied van voedingsmiddelen, metaalbewerking (auto-industrie), machinbouw en chemie (plastics, rubber, farmacie). In deze regio wordt het kanaal Seine-Noord Europa aangelegd en worden drie van de vier oorspronkelijk voorziene multimodale platformen gevestigd. Dit alles zal een stimulans zijn voor de bedrijvigheid in de regio.

Île de France, met als kern Parijs, is de grootste binnenhaven van Frankrijk. De activiteiten zijn sterk verspreid over 70 locaties, waarvan drie grotere concentraties. De belangrijkste locatie aan de noordwestzijde is Gennevilliers. Een belangrijk nieuw project is de

en volume le deuxième port maritime de France et le plus grand pour les minerais, le charbon, le cuivre et les fruits. Le canal en direction de l'hinterland (entre autres vers Valenciennes) est officiellement trop étroit pour un convoi poussé large de deux barges, mais grâce aux développements du projet Seine-Escaut, il sera également rendu navigable pour les bateaux jusqu'à 4.500 tonnes. L'agglomération Lille-Valenciennes compte parmi les plus importantes régions industrielles en France, ce qu'elle doit à son industrie textile, son commerce agricole et son industrie automobile. L'accessibilité via la navigation intérieure est pour les plus grands types de bateaux orientée sur la Flandre, étant donné que le transport de marchandises de provenance autre que celle de l'Europe passe

généralement via Rotterdam et Anvers grâce au grand nombre de services de ligne qui desservent ces ports.

La région de Haute-Normandie compte également deux grands ports maritimes : Le Havre et Rouen. Le Havre est après Marseille le plus grand port maritime français et assure avec Rouen, situé à proximité, un transbordement annuel de 100 millions de tonnes. Le Havre est avec un transbordement d'au moins 2 millions de TEU un grand port de conteneurs. Le port occupe la quatrième place en Europe pour le transport de conteneurs, après Rotterdam, Anvers et Hambourg. Hormis des conteneurs (60% de la part maritime française), on y transborde également de grandes quantités de marchandises en vrac liquides (en raison de la présence de l'industrie pétrochimique). La navigation

intérieure ne représente que 13% du transport dans l'hinterland, notamment via la Seine en direction de Paris.

La chaîne de supermarchés Carrefour fait depuis des années appel à la Seine comme voie d'importation pour les conteneurs en provenance du Havre. Selon son porte-parole Thomas Mathieu, le canal Seine-Nord Europe signifie pour Carrefour un atout supplémentaire car la chaîne réalise que le transport par voie d'eau dure certes plus longtemps, mais que pour les produits non périssables cela n'entraîne aucun inconvénient.

La Picardie est une province relativement modeste en superficie et qui compte essentiellement une industrie alimentaire, une industrie métallurgique (industrie automobile), la construction de machines et la chimie (plastiques,

caoutchouc, chimie pharmaceutique). C'est dans cette région que sera construit le canal Seine-Nord Europe ainsi que trois des quatre plateformes multimodales prévues initialement. Ceci devrait incontestablement stimuler l'activité dans la région.

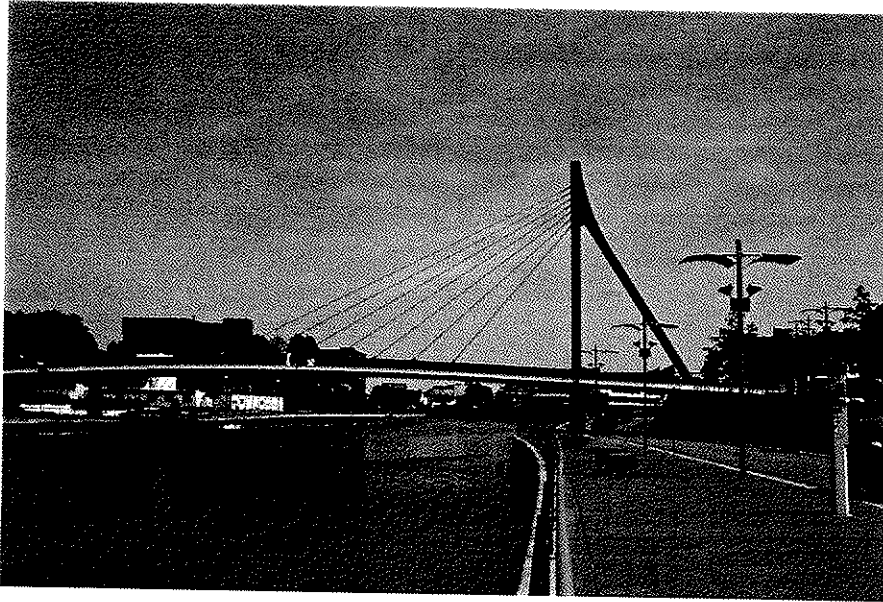
L'Île-de-France, articulée autour de Paris, est le plus grand port intérieur de France. Ses activités sont réparties sur 70 sites, parmi lesquels trois concentrations plus grandes.

Le principal site du côté nord-ouest se situe à Gennevilliers. Un important nouveau projet concerne le développement d'un terminal de conteneurs dans les alentours de Bruyères-sur-Oise, qui se situe dans le prolongement direct du nouveau canal Seine-Nord Europe. Paris est surtout une zone de destination. La Seine

ontwikkeling van een containerterminal bij Bruyères-sur-Oise die direct aansluit op het nieuwe kanaal Seine-Noord Europa. Parijs is vooral een bestemmingsgebied. De Seine is in de stad zelf niet met grote schepen bevaarbaar. De schepen moeten gebruikmaken van de vele terminals rondom de stad.

Binnen het vaargebied van de Parijse regio is het transport van bouwmaterialen (waaronder zand) qua volume verreweg het belangrijkste; het beslaat 13

miljoen ton van de in totaal 22 miljoen ton per jaar. Ook belangrijk, met een aandeel van 3,5 miljoen ton, is afvalverwijdering. Het binnenvaartvervoer tussen Le Havre-Rouen en Parijs bedraagt ruim 3 miljoen ton. De belangrijkste goederensoorten zijn brandstoffen, agrarisch/voeding en logistiek-stukgoed-containers. De import uit België en Nederland bestaat voornamelijk uit halffabrikaten voor de auto-industrie, chemische producten en voedingsmiddelen.



n'est elle-même pas navigable pour les gros gabarits. Ceux-ci doivent passer par les nombreux terminaux autour de la ville.

Au sein de la zone navigable de la région parisienne, le transport de matériaux de construction (parmi lesquels le sable) occupe de loin la première place en volume avec 13 millions de tonnes sur un total de 22 millions de tonnes par an. L'enlèvement des déchets est également une activité non négligeable avec 3,5 millions de tonnes. Le

transport par navigation intérieure entre Le Havre-Rouen et Paris s'élève à au moins 3 millions de tonnes. Les principaux types de marchandises sont les carburants, les produits agricoles/alimentaires et la logistique-marchandises générales-conteneurs. L'importation de Belgique et des Pays-Bas consiste surtout en des produits semi-finis destinés à l'industrie automobile, des produits chimiques ainsi que des produits alimentaires.

Niet alleen de voornaamste regio's rond het kanaal zullen profiteren, ook andere ondernemingen over heel Frankrijk zien mogelijkheden. Voor het Franse energiebedrijf EDF opent het kanaal de route naar Noord-Europa. EDF zal de komende jaren meer grote reserveonderdelen moeten vervoeren waarbij de binnenvaart als mogelijkheid wordt gezien (gesprek met woordvoerder Yann Baras, maart 2013)

C VOORDELEN VOOR VLAANDEREN

Het SNE-project is ook een hefboom voor lokale en regionale ontwikkeling in Vlaanderen, vooral in de aangrenzende provincies West- en Oost-Vlaanderen. Het SNE-project omvat het traject van de gekanaliseerde Leie van Dêulemont

Ce ne sont pas seulement les principales régions autour du canal qui en tireront profit, mais également d'autres entreprises essaimées sur le territoire français. Pour la société française de production et de distribution d'énergie EDF, le canal ouvre une voie vers le nord de l'Europe. Étant donné que EDF devra ces prochaines années transporter davantage de pièces de réserve, la navigation intérieure pourrait se présenter comme une nouvelle possibilité (entretien avec le porte-parole Yann Baras, mars 2013)

C Avantages pour la Flandre

Le projet SNE pourrait également être un levier pour le développement local et régional en Flandre, surtout dans les provinces avoisinantes de la Flandre-Orientale et de

tot Deinze, het afleidingskanaal van de Leie (ook bekend als Schipdonkkanaal) tot aan de kruising van het kanaal Gent-Brugge-Oostende en de samenvloeiing met de Ringvaart en Noordervak Ringvaart tot het sluizencomplex van Evergem (dat zal worden vergroot). De aanpassingswerken aan de Leie verlopen van noord naar zuid beginnend in de Gentse regio (in 2012) en eindigend aan de Franse grens. In Kortrijk is de verbreding al het verst gevorderd. In de binnenstad hebben privé-investeerders al interesse getoond voor "waterfront"-ontwikkelingen, vooral in de woningbouw, waar tot 1000 nieuwe woningen voor een nieuw elan in de stad zullen zorgen. Verder voorziet de Vlaamse waterbeheerder W&Z (Wegen en Zeekanaal)

la Flandre-Occidentale. Le projet SNE comprend le trajet de la Lys canalisée entre Dêulemont et Deinze, le canal de dérivation de la Lys (également connu sous le nom de Schipdonkkanaal) jusqu'au croisement du canal Gand-Bruges-Ostende et le confluent du Ringvaart et Noordervak Ringvaart jusqu'au complexe d'écluses à Evergem (qui sera agrandi). Les travaux d'aménagement de la Lys se déroulent du nord au sud avec comme point de départ la région gantoise (en 2012) et comme fin la frontière française. À Courtrai, l'élargissement est déjà le plus avancé. Au centre-ville, des investisseurs privés se sont déjà montrés intéressés par des développements « waterfront » (le long de l'eau), surtout dans le domaine du logement, où 1000 nouveaux logements

in de regio Kortrijk verschillende werken in het kader van het Vlaamse Seine Scheldeplan: de vernieuwing van kademuren te Wervik, Menen en Harelbeke; nieuwe sluiscomplexen te Waregem, Harelbeke, Kerkhove, Spiere-Helkijn; passeerstroken te Wervik, Menen, Wevelgem en Kortrijk; verbredingswerken aan het kanaal Bossuit-Kortrijk en op vele plaatsen ten slotte rivierherstel aan de Leie. Al deze werken zullen een grote ruimtelijke impact hebben in deze regio en de gebruiksmogelijkheden op en rond deze rivier zullen grondig veranderen. Bovendien stellen deze werken de gemeenten ook voor grote uitdagingen. De werken rond de vaarweg en het rivierherstel worden ingebed in de bredere visie op de Leie en haar omgeving waarbij de economische inrichting ook een

onderdeel wordt van de landschaps-, natuur- en recreatie-inrichting. Op die manier is dit een mooi voorbeeld van een integrale planningsbenadering.

Het is nu al zichtbaar dat het SNE-project een hefboom is voor een diversiteit aan ontwikkelingen in de regio Kortrijk (van stadsdistributie via industriële ontwikkeling en woningbouw tot toerisme, recreatie en natuurontwikkeling). En al deze gegeneerde maatschappelijke en economische pluspunten zijn erg moeilijk in cijfers weer te geven omdat ook hier blijkt dat deze meerwaarden op een termijn van vele jaren (vijf tot vijftig jaar) vooral geïnduceerde toegevoegde waarde opleveren.

devraient assurer un nouvel élan à la ville.

Par ailleurs, la société flamande de gestion de l'eau W&Z (Wegen en Zeekanaal) projette dans la région de Courtrai plusieurs chantiers dans le cadre du plan flamand Escaut-Seine : la rénovation des murs de quai à hauteur de Wervik, Menin et Harelbeke ; de nouveaux complexes d'écluses à Waregem, Harelbeke, Kerkhove, Espierres-Helchin ; des bandes de dépassement à Wervik, Menin, Wevelgem et Courtrai ; des travaux d'élargissement du canal Bossuit-Kortrijk et à maint endroit des travaux de réfection le long de la Lys. Tous ces travaux auront un impact spatial considérable dans la région et modifieront les possibilités d'exploitation sur et autour de la rivière.

28 Bien sûr, les communes devront

se préparer à relever de sérieux défis. Les travaux autour de la voie navigable et la réfection fluviale devront répondre à une vision plus large sur la Lys et ses alentours car l'aménagement économique se dessinera dans le prolongement de l'aménagement paysager, naturel et récréatif. Ainsi, cela sera un bel exemple d'une approche d'aménagement intégral du territoire.

Il est dès lors clair que le projet SNE constitue un levier pour un large éventail de développements dans la région de Courtrai (allant de la distribution de la ville au tourisme, à la récréation et au développement de la nature en passant par le développement industriel). Par contre, tous ces atouts dont devraient bénéficier l'économie et la société sont très difficiles à chiffrer à ce jour car ici aussi les

Uitdagingen en reflectie

Het Seine-Nord Europe-project brengt ongetwijfeld heel wat sociaal-economische voordelen voor de desbetreffende Franse departementen en de aangrenzende Vlaamse provincies. Men moet dit zien in een lange-termijnspectief en vanuit een planologisch-strategische visie en aanpak, waarbij op economisch-ecologisch en sociaal vlak meerdere "ruimtelijke" win-winsituaties worden gecreëerd.

De ruimtelijk-economische mogelijkheden die het project met zich meebrengt, zijn immers divers en gaan van "spatial logistics" (ruimtelijke logistiek) tot "ecosystem services" en iedere partner wint erbij, zowel de overheden, het bedrijfsleven als de burgers.

De uitdagingen voor de

plus-values signifient surtout une valeur ajoutée induite au bout de nombreuses années (de 5 à 50 ans).

Défis et réflexions

Le projet Seine-Nord Europe engendrera indéniablement de grands avantages socioéconomiques pour les départements français concernés, ainsi que pour les provinces flamandes limitrophes. Bien entendu, ceci est à considérer dans une perspective à long terme et partant d'une vision planologique et stratégique qui créera au niveau économique-écologique et social des situations spatiales « gagnant-gagnant ».

Les possibilités économique-spatiales engendrées par le projet sont en effet diverses et vont de la logistique spatiale aux services écosystémiques.

maatschappij van morgen zijn enorm. In de logistiek en in het bijzonder de scheepstechnologie zijn er bijzonder grote problemen die om een oplossing vragen. Denken we maar aan schepen die zowel op zee als op rivieren kunnen worden ingezet. Een type dat vandaag nog maar een proefproject is. Ook de opmars van duwbakken en combischepen en moduleschepen, die worden aangepast aan de capaciteit van de waterweg, zijn voorbeelden van de spectaculaire technische en technologische evolutie in de scheepvaart. En verder wordt er, vooral dan in Nederland, geëxperimenteerd met de zogenaamde "barge truck"-concept waarbij een konvooi van kleine schepen op een grote waterweg geduwd wordt, maar elk schip kan ook zelfstandig een andere waterweg kiezen als het

Chaque partenaire y gagne, aussi bien les services publics que le monde de l'entreprise et les citoyens eux-mêmes.

Les défis lancés à la société de demain sont énormes. En logistique, et plus particulièrement en technologie navale, il y a de très grands problèmes qui attendent une solution. Songeons par exemple aux bateaux pouvant naviguer aussi bien en mer que sur les rivières, un type qui n'existe aujourd'hui qu'au niveau d'un projet pilote. Ajoutons à cela l'augmentation des barges poussées, des bateaux combi et des bateaux modules, adaptables à la capacité de la voie d'eau, qui sont des exemples de l'évolution spectaculaire de la technique et de la technologie dans le domaine de la navigation.

En outre, surtout aux Pays-Bas, on mène des expériences autour du concept

kleinere vaarroutes moet doorbevearen. Dit concept zal wellicht in de toekomst een belangrijke troef zijn voor het vervoer van enerzijds bouwmaterialen, zand en grind naar de steden en anderzijds voor afvaltransport vanuit de steden.

Het SNE-project lijkt ook een belangrijke schakel inzake intermodaliteit (het goed op elkaar afgestemd zijn van diverse vormen van vervoer). Vandaag blijft dit nog grotendeels steken in "veel goede wil en vele studies" maar in de praktijk is er nog niet veel van te merken. Om de verschillende transportmiddelen beter op elkaar af te stemmen, is het belangrijk dat deze intermodaliteit bekeken wordt binnen een grote regionale en robuuste consumptiemarkt en uitgaand van de grote voorlandhavens

de « barge truck » où un convoi de petits bateaux est poussé sur une grande voie d'eau, mais où chaque bateau peut aussi naviguer de façon autonome sur une autre voie d'eau s'il est contraint de parcourir de plus petites routes navigables. À l'avenir, ce concept sera un atout important pour le transport : d'une part, de matériaux de construction (de sable et de gravillons) vers les villes, et d'autre part, de déchets à partir de celles-ci.

Le projet SNE semble aussi un chaînon important en matière d'intermodalité (une bonne interface entre diverses formes de transport). Aujourd'hui, celle-ci se traduit en grande partie en « beaucoup de bonne volonté et un grand nombre d'études », mais en pratique il n'en reste pas grand-chose. Pour une meilleure

en achterlandpoorten (steden, economische centra). Rekeninghoudend met een afstandslimiet van 400 km voor de binnenvaart zien we dat de Seine-Schelde-Rijn een performante consumptiemarkt bestrijkt waarvan de toegevoegde waarde van de EU hier het grootst is en in de toekomst zal dit ook zo blijven. Vanuit deze redenering moeten we resoluut voor bundeling van vervoersstromen kiezen, vooral omdat ook hierdoor de milieucontext (naar klimaat en broeikasgassen) een serieuze positieve stimulans krijgt. En ten slotte zal het SNE-project ook de grenzen doen vervagen tussen Noord-Frankrijk en Vlaanderen omdat hier sprake is van een grensdoorbrekende operatie waardoor de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai meer als robuuste stedelijke gemeenschap (communauté

coordination entre les différents modes de transport, il est important de concevoir cette intermodalité à l'intérieur d'un grand marché de consommation régional et solide partant des grands avant-pays et portes de l'hinterland (villes, centres économiques). Compte tenu d'une limite de distance de 400 km pour la navigation intérieure, nous constatons que le bassin Seine-Escaut-Rhin couvre un marché de consommation performant dont la valeur ajoutée dans l'Union européenne est ici la plus grande et le restera dans le futur. Ce raisonnement nous oblige à nous orienter résolument vers un regroupement des flux de transport, en premier lieu parce que, de cette façon, l'environnement (sur le plan du climat et des gaz à effet de serre) bénéficiera d'une incitation positive importante. Enfin, le projet SNE estompera

urbaine) naar voren zal treden in het Europa van de regio's. Ook in het witboek van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (2014)² dat op stapel staat, wordt de metropolitane ruimte als een uiterst belangrijk planologisch concept naar voren geschoven inzake wonen, werken, mobiliteit, recreatie en natuurontwikkeling. Groene en blauwe aders en hun culturele dimensie zullen een belangrijke rol spelen in klimaatbestendige metropolen en het lijkt niet ondenkbeeldig dat de Eurometropool hier het voortouw zal nemen als het SNE-project wordt uitgevoerd. Het was dan ook niet verwonderlijk dat het Bureau van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai op 21 september 2012 een nota opstelde ten gunste van het project Kanaal Seine-Nord Europe.

les frontières entre le nord de la France et la Flandre, car il s'agit ici d'une opération transfrontalière qui permettra à l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai de se profiler de plus en plus comme une solide communauté urbaine dans l'Europe des régions. De même, dans le livre blanc du futur « Beleidsplan Ruimte Vlaanderen » (2014)² (le plan d'aménagement du territoire en Flandre) l'espace métropolitain se présente comme un concept planologique de première importance en matière de logement, d'emploi, de mobilité, de loisirs et de développement de la nature. Les artères bleues et vertes, ainsi que leur dimension culturelle, joueront un rôle clé dans les métropoles durables et il n'est pas illusoire que l'Eurométropole en prenne l'initiative si le projet SNE est mené à bien. Dès lors, rien

Pro's en contra's

Uit studies van de Voies Navigables de France blijkt nu al dat het kanaal een toename van 2 miljard euro zou opleveren als dit over zijn totale lengte gereed zou zijn en dat hierbij havens in deze "range" direct profijt halen inzake toegevoegde waarde. De haven van Gent die in die noord-zuidcorridor erg centraal ligt, zou zijn aandeel betreffende de toegevoegde waarde zien stijgen met 5 tot 7 procent (blijkens persoonlijke communicatie in 2012). De impact voor de Franse havens zou hoger liggen maar concrete cijfers zijn niet voorhanden.

Maar zoals steeds met projecten van lange adem, zien we hier ook dat dit moeilijk spoot met de politieke cycli waardoor bij machtswisseling (van Sarkozy naar Hollande) politieke

d'étonnant à ce que le Bureau de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai ait rédigé le 21 septembre 2012 une motion en faveur du projet du canal Seine-Nord Europe.

Les pour et les contre

D'après des études émanant des Voies navigables de France, il s'avère que le canal engendrerait une augmentation de 2 milliards d'euros une fois achevé sur sa longueur totale et que, dans ce cas, les ports situés dans les environs tireraient un profit direct en matière de valeur ajoutée. Le port de Gand, qui occupe une position centrale sur l'axe du corridor nord-sud, verrait augmenter sa part de valeur ajoutée de 5 à 7 pour cent (selon une communication personnelle de 2012). L'impact sur les ports français serait plus important encore, mais pour l'heure des chiffres

initiatieven het pad van het project doorkruisen.

De Franse overheid moet ook meer openheid tonen tegenover de Vlaamse overheid als het gaat over de aansluitingen op het Belgisch waterwegennetwerk. Want Frankrijk kijkt in de eerste plaats naar zichzelf als het gaat over de optimalisatie in de richting van zijn "voorland"-havens, met op de eerste plaats Duinkerke waar de Fransen een grote containerhub willen ontwikkelen. Ook de discussie over de tolheffing is nog lang niet uitgeklaard. Door de virtuele tolheffing voor de zeehavens Antwerpen, Rotterdam, Gent en Zeebrugge moeten die havens zich namelijk al beginnen voor te bereiden op een aanzienlijke verhoging van de kosten. De havenbedrijven vragen zich af welke criteria er gehanteerd zullen

worden om de tol te berekenen. Een container gevuld met computers is van een totaal andere orde dan een binnenschip geladen met zand. De toegevoegde waarde op zand is veel kleiner. Als de Fransen daar geen rekening mee houden, zal deze tol wellicht de markt ernstig verstoren. De havenbedrijven maken zich dan ook zorgen en willen een aanspreekpunt. Ze vragen naar een gemeenschappelijke strategie om samen - overheid en bedrijven - naar de Franse onderhandelaar te stappen en daar een gezamenlijk standpunt in te nemen. Of dit er komt, zal de toekomst moeten uitwijzen.

Laten we hopen dat de EU in 2014 het definitief startschot geeft voor het graven van dit kanaal want hoe langer er wordt gewacht, hoe lastiger het zal worden.

concrets ne sont pas encore disponibles. Cependant, comme toujours, lorsqu'il s'agit de projets de longue haleine, tout ceci a du mal à suivre les cycles politiques, étant donné que lors d'un changement de pouvoir (Sarkozy-Hollande) les initiatives politiques croisent la voie du projet.

Le pouvoir politique français devrait aussi faire preuve d'une plus grande ouverture vis-à-vis du pouvoir flamand lorsqu'il s'agit des raccordements au réseau de la navigation belge car la France pense en premier lieu à elle-même lorsqu'il s'agit d'optimisation de ses avant-pays et d'abord du port de Dunkerque, où les Français souhaitent développer une grande plateforme de conteneurs. De même, la discussion sur le péage virtuel est loin d'être résolue. En raison du péage virtuel pour les ports maritimes

d'Anvers, de Rotterdam, de Gand et de Zeebrugge, ceux-ci doivent, dès à présent, se préparer à supporter un surcoût important. Les entreprises portuaires se posent la question de savoir quels seront les critères utilisés pour le calcul de ce péage. Un conteneur rempli d'ordinateurs n'a rien à voir avec une péniche transportant du sable, car la valeur ajoutée du sable est beaucoup moins importante. Si les Français n'en tiennent pas compte, le péage risque de perturber sérieusement le marché. Les entreprises portuaires se font dès lors bien des soucis et souhaitent un point de contact central. Elles demandent une stratégie commune pour pouvoir s'adresser ensemble, pouvoirs publics et entreprises, au négociateur français afin d'adopter un point de vue commun. L'avenir dira s'il verra le jour.

Daarenboven zou dit ook getuigen van onzorgvuldig gebruik van overheidsgeld gezien Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) en de Europese Commissie alleen al in Vlaanderen honderden miljoenen euro's hebben geïnvesteerd in verbredingen aan de bestaande waterwegen. ■

1 TEU is de aanduiding voor de afmetingen van containers.

2 Zie www.beleidsplanruimte.be

Espérons toutefois qu'en 2014 l'UE donne le signal de départ définitif pour le creusement du canal car plus on attendra, plus ce sera difficile. En outre, cela témoignerait d'une grande négligence dans l'emploi des deniers publics puisque Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z), ainsi que la Commission européenne ont déjà investi des centaines de millions d'euros pour l'élargissement des voies navigables existantes. ■

(Traduit du néerlandais par Nathalie Calliens)

1 TEU est l'indice pour les dimensions des conteneurs.

2 Voir www.beleidsplanruimte.be

Bronnen

- ALLAERT G. (2010). *Wegwijs in de ruimtelijke economie*. Academia Press, Gent, 3de herwerkte uitgave, 282 p.
- ALLAERT G. (2005): *The impact of spatial logistics in the crossborder spatial corridor of Flushing-Terneuzen-Gent*, in: Hulsbergen e.a. (eds): *Shifting sense, looking back to the future in spatial planning*. Techné Press, Delft, p 7586
- BOUR N. & DELEU B. (2010): *SeineNord Europe canal central segment of the SeineSchelde waterway link*, PiancCongress, Liverpool.
- PAUVROS R. (2013): *Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe*, remise du rapport au Ministre, 11 décembre.
- VNF (2012): *Le canal SeineNord Europe: un outil industriel au service des territoires*, rapport, workshop 18 avril Gent
- Websites van Eurometropool, Tentea, NV Scheepvaart, Intercommunale Leiedal, INE, Europese Commissie, Binnenvaart, VOKA, DVO, Wenz.

Sources

- ALLAERT G. (2010). *Wegwijs in de ruimtelijke economie*. Academia Press, Gent, 3e édition revue et corrigée, 282 p.
- ALLAERT G. (2005): *The impact of spatial logistics in the crossborder spatial corridor of Flushing-Terneuzen-Gent*, in: Hulsbergen e.a. (eds): *Shifting sense, looking back to the future in spatial planning*, Techné Press, Delft, p 7586.
- BOUR N. & DELEU B. (2010): *Seine Nord Europe canal central segment of the SeineSchelde waterway link*, PiancCongress, Liverpool.
- PAUVROS R. (2013): *Mission de reconfiguration du canal Seine-Nord Europe*, remise du rapport au ministre, le 11 décembre.
- VNF (2012): *Le Canal Seine-Nord Europe: un outil industriel au service des territoires*, rapport, workshop 18 avril Gent
- Sites web de l'Eurométropole, Tentea, NV Scheepvaart, intercommunale Leiedal, INE, Commission européenne, Binnenvaart, VOKA, DVO, Wenz.