

Synthèse

Mai 2015

Les impacts territoriaux de la réalisation du canal Seine Escaut : principaux enjeux pour les territoires constitutifs de l'Aire métropolitaine de Lille


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

Avec le concours de



Dans le cadre de



**Les impacts
territoriaux
de la réalisation
du canal Seine Escaut :**
principaux enjeux
pour les territoires
constitutifs de
**l'Aire métropolitaine
de Lille**

Les impacts territoriaux de la réalisation du canal Seine Escaut : principaux enjeux pour les territoires constitutifs de l'Aire métropolitaine de Lille

Le présent document a été rédigé dans le cadre des réflexions initiées au sein de l'association Aire métropolitaine de Lille sur les impacts de la réalisation du canal Seine-Escaut. Il en constitue un premier volet. Avant d'envisager de mettre en commun l'information sur les projets en cours ou à l'étude dans les différents territoires, il est apparu indispensable de s'accorder sur la nature des enjeux induits par la réalisation de cette nouvelle infrastructure pour le développement local et régional.

Dans une vision interterritoriale, celle qui préside à toutes les démarches menées au sein de l'aire métropolitaine de Lille, ces enjeux peuvent être considérés comme relevant de trois dimensions différentes, dont seules les deux premières sont ici abordées :

- les enjeux induisant la définition et la mise en œuvre d'une stratégie commune (positionnement international, structuration du territoire...) dans une optique cependant différenciée selon les échelles, imbriquées, qui sont considérées ;
- ceux relevant du développement d'une approche stratégique partagée, ou, a minima, coordonnée, entre territoires : transport/mobilité, développement économique, amélioration/préservation de l'environnement, qualité de vie, etc. ;
- ceux enfin, liés à la mise en œuvre de projets, d'infrastructure ou d'aménagement local, de la responsabilité de chacun des territoires.

Directeur de publication : **Oriol CLOS**

Responsable de la publication : **Thierry BAERT**

Rédaction : **Thierry BAERT (ADULM), Chantal DELAHOUTRE (ADULM), Marc DEZETTER (MBM),**

Isabelle PUTSEYS (Leiedal), Emma RAUDIN (ADULM), Thomas ROUSSEAU (ADULM),

Frédéric SEYNHAEVE (IDETA), Stefaan VERREU (Leiedal), Chloé VOISIN-BORMUTH (ADULM)

Cartographie : **Didier POIDEVIN (ADULM), Madjid SENDID (ADULM), Camille GUERMONPREZ (MBM)**

Crédit photos : **voir légendes**

Maquette et Impression : **Atelier télescopique**

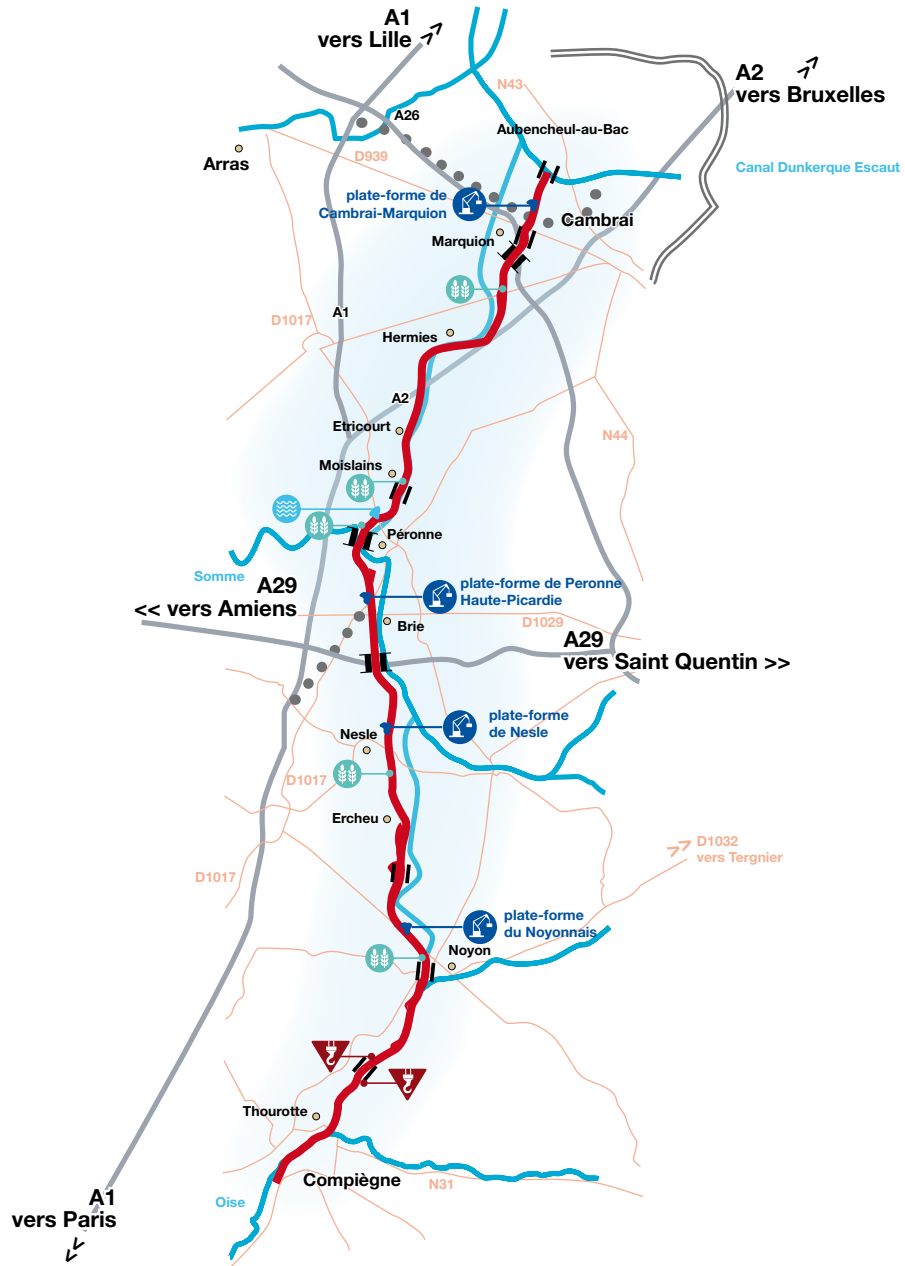
01 . Une stratégie commune pour l'aire métropolitaine














- A -**
Valoriser les atouts stratégiques de la voie d'eau – **p.08**
- B -**
Reconnaître son rôle structurant dans le territoire – **p.10**
- C -**
Garantir la mixité des usages et des fonctions – **p.11**
- D -**
Prendre en compte les différentes échelles – **p.14**

02. La prise en compte du canal dans les stratégies des partenaires

- A -**
Renforcer le rôle de la voie d'eau dans une nouvelle mobilité – **p.16**
- B -**
Faire de la voie d'eau un vecteur de développement économique – **p.20**
- C -**
Faire de la voie d'eau un symbole et un vecteur de reconquête écologique - **p.24**
- D -**
Et un support de reconquête urbaine - **p.27**
- E -**
Faire de la voie d'eau un réel lien interterritorial et un facteur d'identité partagée - **p.32**

Canal Seine-Nord Europe



107	km de long		2	quais de transbordement
54	mètres de large		5	équipements pour la plaisance
4,5	mètres de profondeur		1	bassins réservoirs d'eau
55	millions de m ³ de terre déplacés			tracé du canal après reconfiguration (2014)
	6	écluses		autoroute
	3	ponts canaux		route
61	ponts routiers et ferroviaires			voie d'eau (fleuve, canal...)
	4	plates-formes d'activités		voie ferrée
	5	quais céréaliers		futur raccordement ferroviaire



La Deûle en amont de Lille (source ADULM/DL)

Depuis des décennies la voie d'eau a été, dans nos régions, à la fois largement ignorée, trop négligée et perçue dans une unique dimension de vecteur du transport de masse de marchandises. À l'instar de la majorité des villes et des régions d'Europe, nos territoires doivent aujourd'hui reconsidérer leur relation à la voie d'eau, en valoriser tous les atouts et en faire un support privilégié de leur stratégie de développement, notamment urbain.

La voie d'eau, particulièrement quand elle s'est développée sur la base d'une rivière existante, regroupe un ensemble unique d'enjeux de développement stratégiques, de natures diverses. Il s'agit bien entendu d'abord d'enjeux de transport, notamment de marchandises, et de tourisme et donc de développement économique, mais aussi de reconquête urbaine et paysagère et de renouveau écologique. C'est aussi un retour aux données de la géographie physique du territoire, dans un espace qui manque de repères topographiques et, potentiellement au moins, un facteur d'unité entre territoires. C'est enfin le support d'interventions matérielles de qualité et de valorisation du patrimoine.

La voie d'eau pourrait constituer un support majeur pour un projet de mise en cohérence du (re)développement d'un territoire comme celui de l'aire métropolitaine, au sein duquel la plupart des enjeux sont partagés, mais dont la gouvernance est de fait éclatée. Dans cette optique, la voie d'eau devrait être à la fois identifiée comme un élément de structuration du territoire, un objet d'intervention en soi, et comme un support de la mise en œuvre d'un modèle de développement plus soutenable.

Cela implique - a minima - de **développer une stratégie à triple entrée** :

1. L'affirmation de la volonté commune de considérer la voie d'eau comme porteuse d'une stratégie interterritoriale ; ceci suppose de prendre en compte :

- > les enjeux stratégiques du canal, notamment dans une optique de positionnement (inter)national ;
- > son rôle structurant du territoire ;
- > les régulations nécessaires pour garantir la mixité des fonctions induites ;
- > et l'imbrication des échelles.

2. La prise en compte de la dimension canal dans tous ses aspects dans les stratégies de développement des territoires, avec des critères communs de qualité ; suivant les cas et les thèmes, le rôle de la coopération pourra varier depuis la définition de projets communs, jusqu'au simple échange d'expériences en passant par la mutualisation des ingénieries, la réalisation de cahier des charges et la constitution de référentiels partagés avec échange d'expérience, etc.

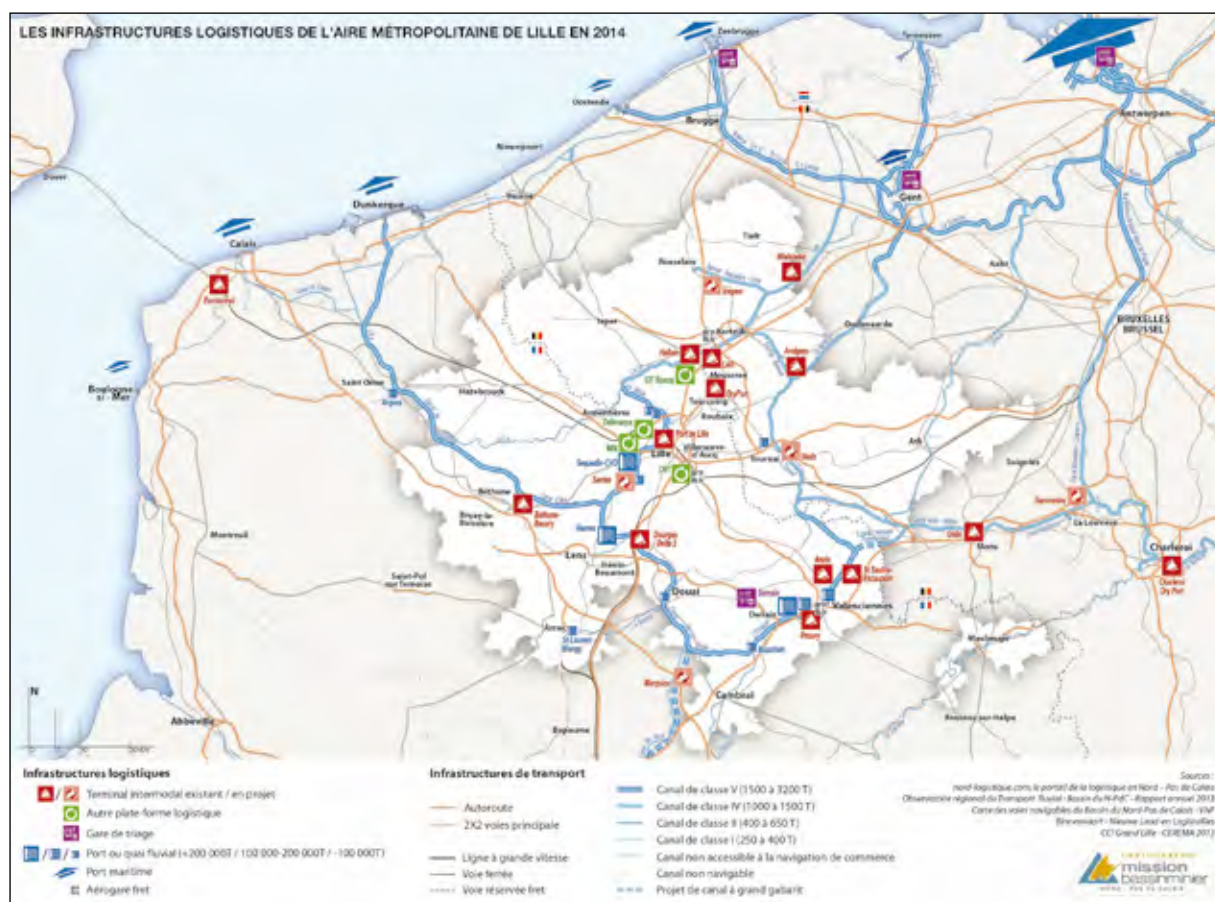
Les thèmes concernés sont en particulier :

- > transport-mobilité des marchandises, mais aussi des personnes ;
- > économie et emploi, notamment dans la logistique et le tourisme ;
- > écologie, et approvisionnement en eau ;
- > qualité de vie, loisirs, reconquête urbaine ;
- > patrimoine, identité, lien interterritorial.

3. La mise en œuvre de projets d'aménagement concrets pour lesquels le canal constitue le - ou du moins l'un des - axes majeurs ; ces projets restent bien sûr de la responsabilité de chacun des partenaires, mais des partages d'ingénierie pouvant être envisagés.

01. UNE STRATÉGIE COMMUNE POUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE

A - Valoriser les atouts stratégiques de la voie d'eau



Extrait de l'Atlas de l'Aire métropolitaine de Lille (source MBM)

L'aire métropolitaine lilloise est traversée par plusieurs des grands axes transeuropéens de transport, ce qui en fait un important nœud du transport des marchandises. Elle s'inscrit dans une large aire logistique, majeure pour l'Europe, qui comprend le Nord - Pas de Calais, le Bénélux et la région Rhin-Ruhr, et constitue une part importante de l'arrière-pays des ports du Northern Range (Le Havre, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam...) et l'interface entre Grande-Bretagne

et Europe continentale. Elle bénéficie de ce fait d'un large panel de services de transport, par voie d'eau, rail et route, s'appuyant sur un réseau dense de plateformes multimodales et autres infrastructures. Elle présente en outre des densités de population et d'activités économiques remarquables qui alimentent un marché particulièrement intéressant pour les fonctions logistiques. Celles-ci constituent un axe de développement majeur pour la dynamique métropolitaine, pour autant qu'elles

ne se résument pas au stockage de marchandises, mais entraînent l'essor d'un vaste éventail d'activités servantes ou dérivées.

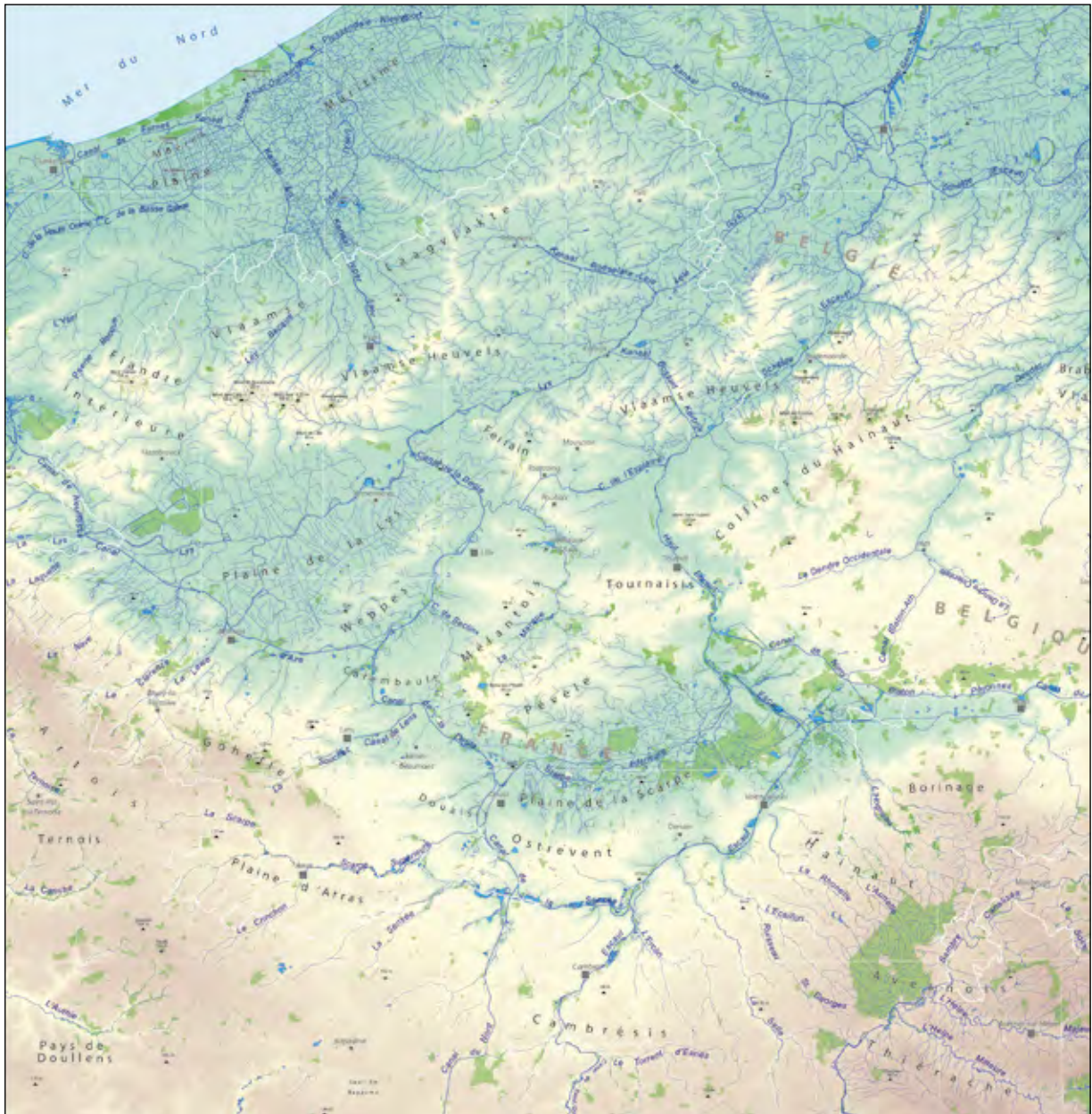
Son positionnement donne au territoire une remarquable accessibilité au transport maritime. La proximité des ports du Range, en particulier dans une perspective de développement de la route maritime nord (Océan arctique), permet de tirer le meilleur parti du commerce international, avec un accès beaucoup plus économique que des régions, notamment françaises, plus méridionales ou plus continentales (celle de Lyon par exemple, voire Paris). Il s'agit d'un avantage comparatif important, ayant un fort impact sur la spécialisation de l'économie locale (en particulier comme centre de distribution européen, sans négliger pour autant l'importance du transport des pondéreux).

La densité et la proximité de ces ports offrent un second avantage important qui tient à la fiabilité d'approvisionnement. Ces ports sont pour la plupart réputés très fiables et en cas de dysfonctionnement d'un port ou d'un terminal, la relève sera assurée à proximité. Les ports de Dunkerque, Zeebrugge et Gand par exemple sont à des distances très comparables de Lille, de Douai, ou de Valenciennes et le port d'Anvers à peine plus éloigné. C'est pourquoi, en principe, un conteneur destiné aux importateurs (ou exportateurs) de l'aire métropolitaine pourra presque indifféremment (en termes de coût de transport fluvial ou terrestre) passer par l'un ou l'autre de ces ports. Les chargeurs du territoire y gagnent donc une grande liberté de choix et une

forte marge de négociation. Cette situation théorique doit cependant être appréciée en fonction des différences de tarification et des logiques de massification des routes maritimes.

Ces atouts de localisation supposent, pour être pleinement valorisés, que des espaces spécifiques et des infrastructures adaptées soient dédiés aux activités logistiques. Ceux-ci doivent correspondre aux besoins de réelles aires de chalandise, et être correctement calibrés en nombre, en taille et en équipements pour éviter les écueils tant d'une offre inadaptée que trop abondante ; ils doivent en outre être systématiquement conçus dans une logique multimodale. Il importe aussi dans leur développement de ne pas se cantonner aux activités de stockage et de distribution, mais permettre l'implantation d'activités dérivées.

La revalorisation de la voie d'eau ne peut en effet s'envisager dans la seule logique du transport fluvial de marchandises. Il faut d'une part élaborer et mettre en œuvre une stratégie pour l'ensemble de la logistique, intégrant donc le (re)développement du fret ferroviaire, et bien évidemment la régulation du trafic routier. Mais il importe d'autre part de développer une stratégie de revalorisation de l'ensemble de la voie d'eau et de ses abords, dans une logique de reconquête des espaces délaissés, de revalorisation paysagère et écologique et de changement d'image du territoire.



Le réseau hydrographique de l'AML dans son contexte eurorégional (source ADULM)

B - Reconnaître son rôle structurant dans le territoire

Sur le plan historique, la voie d'eau, premier moyen de transport de masse de marchandises, est à l'origine de la croissance, sinon de la naissance, de la plupart des villes de la région. Dans l'aire métropolitaine de Lille, l'eau a joué un rôle déterminant dans l'organisation et l'urbanisation du territoire et dans sa vocation d'échanges entre la France, la Belgique et les Pays-Bas. Du Moyen-âge à nos jours, la plupart des rivières de la région ont été progressivement canalisées et reliées entre elles par des canaux artificiels. La structure actuelle du réseau est très proche de celle qui a été conçue et développée aux XIX^{ème}

et XX^{ème} siècles, pour la collecte et distribution du charbon et le développement de la sidérurgie et, plus indirectement, de l'industrie textile.

Dans un territoire dont une part importante semble presque dépourvue de contraintes géomorphologiques, la voie d'eau, le plus souvent rivière canalisée, s'impose comme le principal révélateur des données physiques du territoire. Même si elles paraissent souvent peu marquées, les vallées existent, occupent naturellement les points bas, concentrent les milieux humides et recueillent les eaux de ruissellement. La prise en compte globale du réseau qu'elles constituent apparaît comme un enjeu - hydrologique, écologique et paysager - d'échelle régionale.



La naissance et le développement de la ville de Lille à l'époque médiévale (vers 800, 1050 et 1300) selon F. Cunat in *Atlas historique des villes de France Hachette/Centre de culture contemporaine de Barcelone*

Les quartiers voisins des voies d'eau ayant attiré les activités industrielles, et par suite l'habitat ouvrier, ils ont plus que d'autres souffert des effets de la désindustrialisation ; ils forment aujourd'hui les principaux secteurs de reconquête urbaine, constituant dans nombre de cas de vastes ensembles plus ou moins continus qui dépassent les frontières politiques et administratives. Ils concentrent une part non négligeable d'un patrimoine industriel qui reste insuffisamment valorisé. La voie d'eau constitue ainsi un lien physique fort entre les composantes du territoire métropolitain, mais aussi, à la fois, un facteur d'identité partagée et un support de projets partenariaux. Cela se vérifie en particulier dans le cadre transfrontalier de la vallée de la Lys. Mais on peut le décliner aux différentes échelles et cela vaut aussi pour les liens avec les territoires voisins dans l'Eurométropole et toute l'Aire métropolitaine, où le développement concerté de projets pourrait conduire à la constitution d'un grand parc régional s'appuyant sur cette « trame bleue ».

C - Garantir la mixité des usages et des fonctions

L'attrait pour l'habitat et les loisirs que suscite désormais l'eau en milieu urbain ne doit pas conduire à exclure de ses abords les autres fonctions essentielles au développement de nos agglomérations, en particulier les activités économiques, notamment logistiques. Il importe de favoriser le long de la voie d'eau des aménagements conciliant les différents types de fonctions urbaines et d'y maintenir - ou développer - une réelle mixité fonctionnelle. Il faut donc concevoir et mettre en œuvre sur les secteurs les plus stratégiques des projets qui, dans leur domaine, s'avèrent aussi innovants et visionnaires qu'à pu l'être en son temps une opération comme Euralille en permettant la coexistence

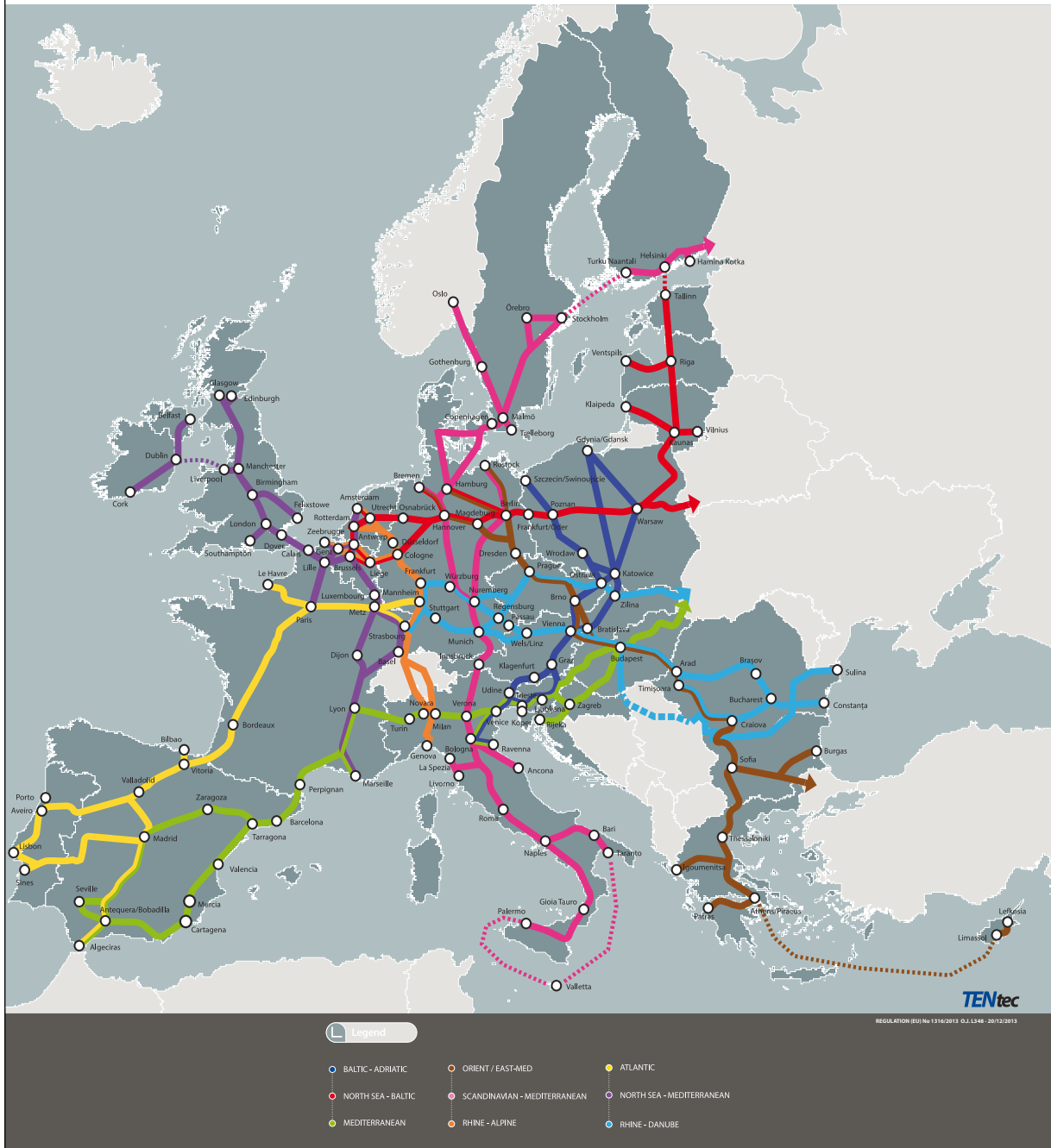
des diverses fonctions urbaines autour d'un pôle d'échange international et local de voyageurs. Développer ainsi un réel urbanisme de projets autour des enjeux de la voie d'eau s'avère fondamental, mais il est bien évident que les propositions devront être variées et adaptées au contexte, en tenant compte en particulier des différences d'échelles et d'enjeux...

Les besoins de régulation ne sont pas moins importants ; le principe de l'accès de tous à la voie d'eau et de la libre circulation sur ses bords (en mode doux du moins) devrait être posé, même si des conditions de sécurité sur les emprises portuaires peuvent amener à en restreindre partiellement l'usage.

Dans ce contexte, pourraient être encouragées des utilisations à titre temporaire de certains espaces à des fins ludiques ou culturelles ; ceci pourrait aller d'une occupation très éphémère (un dimanche ou un jour férié par exemple) d'espaces portuaires en activité, jusqu'à l'investissement pour quelques semaines ou mois d'espaces aujourd'hui en friche.



Zone industrielle et quartiers d'habitat sur la Deule à Auby en 2013 (source G Huchette Euralens /MBM)



Le schéma d'interconnexion européen TEN-T – (source DG Transport Commission Européenne)

Le Canal Seine Escaut apparaît comme un élément majeur du corridor Mer du Nord- Méditerranée (en violet sur la carte)

“The further development of the Canal Seine-Scheldt is crucial to remove a major missing link. The new Canal Seine-Scheldt will link large centres of production and consumption by lifting one of the main bottlenecks of the European wide-gauge river system”¹.

In Core Network corridors - progress report of the European Coordinators- sept. 2014

¹ La réalisation du Canal Seine-Escaut est cruciale pour éliminer (sic) un important maillon manquant. Le nouveau Canal Seine-Escaut reliera de grands centres de production et de consommation en supprimant l'un des principaux goulots d'étranglement du réseau européen de voies d'eau à grand gabarit



Le couloir Mer du Nord – Méditerranée (source : Commission Européenne – DG Transport)

D - Prendre en compte les différentes échelles

Les niveaux nationaux et régionaux (en Belgique) gardent de toute évidence une grande importance en matière de transport fluvial, ne serait-ce que pour des raisons réglementaires et fiscales, mais aussi parce que le développement et la gestion de voies d'eau sont de leur compétence. Cependant, si l'on considère les seuls enjeux territoriaux, ce sont d'autres échelles qui apparaissent comme déterminantes :

1. Échelle internationale

Il s'agit de réaffirmer les enjeux de positionnement international de l'aire métropolitaine entre ports du Range et Bassin Parisien, mais aussi entre Grande-Bretagne et Europe continentale, au cœur de ce que la Commission Européenne définit comme le couloir Mer du nord – Méditerranée (North Sea-Mediterranean corridor). Dans cette optique, la réalisation du canal Seine-Nord revêt une importance primordiale, les enjeux à cette échelle étant essentiellement économiques : logistique et tourisme. L'existence de deux parcours entre Cambrai et Gand (Deûle et Lys d'une part, Escaut de l'autre) doit être considérée comme un atout et non un facteur d'exacerbation des concurrences interterritoriales.

Les questions de développement, de complémentarité et de mutualisation des équipements portuaires constituent l'un des aspects importants à cette échelle ; se posent aussi celles, d'une part, de la capacité du tissu économique local à pleinement saisir les opportunités qui lui sont ainsi offertes, et d'autre part, celles du rééquilibrage effectif des parts modales entre route, fer et eau.

2. Échelle euro-régionale

La réalisation du canal Seine-Nord constitue tout d'abord un lien physique très fort entre les deux régions en voie de fusion ; elle leur offre l'opportunité de renforcer des relations économiques aujourd'hui pour le moins limitées et de nouer des coopérations fructueuses. Mais elle revêt aussi évidemment une très importante dimension transfrontalière, et ouvre des perspectives pour une concertation et des coopérations renforcées à cette échelle.

Cependant, même dans l'hypothèse, aujourd'hui peu probable, où la réalisation de Seine-Nord serait retardée, les enjeux de développement de la voie d'eau resteraient primordiaux. Ils se posent naturellement à une échelle plus vaste que celle de l'Aire métropolitaine de Lille (AML), en particulier pour le transport des marchandises (report modal) et pour le développement des usages touristiques et ludiques. Outre les relations internes entre territoires de l'aire métropolitaine, et la connexion aux ports d'Anvers et de Zeebrugge, il s'agit des liens avec Dunkerque (via notamment le canal d'Aire) et avec le centre de la

Wallonie et Bruxelles (via le canal du centre et le canal Bruxelles-Charleroi). Il s'agit aussi de la remise en valeur d'un axe Est-Ouest parfois assez négligé. La complémentarité entre voie d'eau et autres modes de transport, et en particulier le (re)développement du fret ferroviaire se posent pour une large part à cette échelle.

Le redéploiement du port de Lille est une des questions qui se posent à cette échelle dans la mesure où l'entité « Ports de Lille » gère des emprises portuaires dans tout le ressort de la Chambre de commerce et d'industrie Grand Lille (et même au-delà). La perspective d'une mise en réseau à terme des ports de la Région Nord - Pas de Calais (et de Picardie) renforce l'importance d'une réflexion à ce niveau.

3. Échelle de l'aire métropolitaine

Parmi les grands éléments qui structurent le territoire de l'aire métropolitaine, la voie d'eau a sans doute été le plus négligé jusqu'à présent. Son importance tant géographique qu'historique, économique, paysagère ou environnementale doit être réaffirmée dans sa globalité. En outre, dans de nombreux cas, les « séquences » fluviales sont partagées entre plusieurs partenaires de la coopération ; dans la partie nord de l'AML la voie d'eau marque aussi la frontière nationale. Il est par conséquent cohérent de proposer que les projets d'aménagement soient pensés en cohérence - a minima - à l'échelle de l'AML, et ce en lien avec les réflexions déjà menées sur le développement d'une trame bleue et verte et celles concernant l'avenir des canaux secondaires.

4. Échelle des territoires et des projets urbains

Les conséquences en matière d'aménagement du territoire devraient être tirées dans les documents d'urbanisme (les SCOT notamment côté français) et des orientations communes proposées en matière de développement (cf. ci-après).

L'attractivité de plus en plus évidente de la voie d'eau, mais aussi la présence de nombreuses friches à ses abords, ont conduit à l'émergence de projets d'aménagement. Plusieurs d'entre eux présentent des caractéristiques ou des enjeux tels qu'ils acquièrent une dimension stratégique et/ou symbolique qui dépasse de loin la réponse à des besoins locaux. Ils justifient donc un intérêt particulier dans le cadre de la coopération. On peut citer à titre d'exemples, les parcours de la Deûle dans Lille et du canal dans Douai, celui de la Lys à Kortrijk et entre les villes jumelles de Menen et Halluin et les deux Comines, la traversée de Tournai et de Valenciennes par l'Escaut. A minima un échange de savoir-faire devrait être organisé à cette échelle.



Cartes issues de la note conjointe Agence-IDETA-Leiedal-Mission Bassin Minier – mai 2015

02. LA PRISE EN COMPTE DU CANAL DANS LES STRATÉGIES DES PARTENAIRES

A - Renforcer le rôle de la voie d'eau dans une nouvelle mobilité

Développer l'accessibilité à grande échelle

La localisation géographique de nos régions en fait une interface naturelle entre la France et l'Europe du Nord, un territoire où se croisent des flux de transport parmi les plus importants du continent. Les voies de communication y sont nombreuses, tant en matière routière que ferroviaire ou navigable. L'aire métropolitaine est au cœur de ce réseau et assure une part prépondérante de ses échanges avec la Belgique et les principaux ports du Range.

> Développer le trafic fluvial pour absorber la croissance des flux

Durant les dernières décennies, la route et le fer ont été considérés comme prioritaires et ont fait l'objet d'investissements relativement importants (la voie ferrée essentiellement pour le trafic des voyageurs et non le fret). Cependant, le développement des flux a été plus rapide que celle de l'offre de ces deux réseaux ; leur capacité à absorber un accroissement du trafic semble aujourd'hui très limitée. La voie d'eau apparaît de plus en plus comme la principale alternative crédible pour absorber la croissance des flux de marchandise, en complémentarité bien évidemment avec les autres modes. Lui permettre de jouer pleinement ce rôle suppose cependant que les stratégies d'implantation des activités économiques s'adaptent à ce nouveau contexte mais aussi que des investissements importants soient mis en œuvre ; les territoires de l'Aire métropolitaine doivent être desservis et non simplement traversés.

Dans ce contexte, la réalisation du canal Seine-Nord revêt une importance primordiale ; les prévisions les moins optimistes tablent sur un quintuplement du trafic fluvial sur l'axe nord-sud. Etudes et projets de

mise à niveau sont largement conditionnés par la confirmation de la réalisation de cette nouvelle infrastructure et la date de sa mise en service. Cependant dans tous les cas, le report modal, même très partiel, de la route à l'eau doit être considéré comme une priorité et comme telle, facilité et encouragé.

> S'inspirer de nos voisins

Le transport fluvial garde une importance significative pour le transport de marchandises dans les pays dotés d'un réseau de voies navigables bien équipé (Belgique, Pays Bas, Allemagne notamment...). « La part modale de la voie d'eau en France (3 %) est, on le sait, inférieure au niveau européen (7 %) et, bien sûr, aux parts modales belge (12 %), allemande (15 %) ou néerlandaise (43 %) »². Cependant, en France, sur l'axe traversé par la Seine, la part modale fluviale avoisine 10% ; et sur les axes mosellan et rhénan, elle représente entre 15% et 20% du trafic³, sachant que l'essentiel du trafic fluvial de ces 3 axes est transfrontalier.

> Ne pas négliger l'axe Est-Ouest







La voie d'eau est un vecteur historique de relance économique et accroître sa part dans un transport multimodal combinant fluvial, rail et route est certainement une solution d'avenir. Mettre en connexion le Bassin de la Seine avec le réseau belge et néerlandais (via celui de la Région Nord-Pas de Calais) présente dans cette optique une formidable opportunité de développement. Cependant la revalorisation de l'axe Ouest-Est, en matière fluviale mais aussi ferroviaire, doit être considérée comme un complément indispensable permettant à nos territoires de bénéficier au mieux de leur situation de carrefour.

² *Qu'en est-il de la voie d'eau pour le fret demain en France et en Europe ? Sénat - rapport d'information n° 366 (2001-2002) de M. Francis GRIGNON, fait au nom de la commission des affaires économiques. Les données bien qu'anciennes gardent apparemment toute leur actualité*

³ *ibidem*

Encourager une mobilité plus durable, en termes économiques et écologiques

Avec un litre de carburant, une tonne de marchandise se déplace sur 20 km par la route, 80 km par fer et 100 km par fluvial à grand gabarit. Un seul convoi fluvial de 4 500 tonnes (du type de ceux qui circuleront sur le canal Seine-Nord), transporte autant de marchandises que 250 camions ou 125 wagons (4 trains complets). Selon les calculs de Voies navigables de France (VNF), sur une distance moyenne, une tonne transportée coûte (pré et post acheminements compris) en moyenne de 12 à 17 euros par voie d'eau, 21 euros par la route et 22 euros par le train. De plus, le gouvernement français s'est engagé à atteindre 25 % de fret non routier et non aérien d'ici 2022 (Objectifs de réduction des gaz à effet de serre). Tous ces éléments concourent à porter un regard différent sur le transport fluvial, en particulier pour des distances moyennes et longues. Les coûts liés aux ruptures de charges induites par le pré et le post acheminements rendent pour le moment ce mode de transport moins concurrentiel que la route sur des distances courtes. Cependant, des avancées techniques et organisationnelles visent à optimiser le coût de rupture de charge afin de rendre le transport fluvial compétitif même dans ce dernier cas. La flexibilité et la réactivité plus grandes du transport routier sont des éléments que l'on ne peut cependant pas négliger, et que le transport fluvial ne parviendra que très difficilement à égaler.

Route, rail, navigation : le point sur les coûts de transport		
12€/t		3€/t
17€/t		4€/t
21€/t		12€/t
22€/t		5€/t
	Coût moyen de transport d'une tonne sur 350Km y compris pré et post-acheminement pour le rail et la navigation	
	Coûts externes pour une tonne transportée sur 350Km (coûts non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution...)	

> Renforcer la compétitivité des entreprises grâce au fluvial

L'intérêt majeur du canal pour l'économie est donc de permettre un transport économique et peu consommateur d'énergie pour des tonnages (et des volumes) importants et cela, si besoin, jusqu'au cœur des villes. Le fluvial peut contribuer à une baisse significative du coût du transport des marchandises (alors que celui-ci va croissant), et ainsi représenter un facteur de croissance de la compétitivité des entreprises du territoire. S'il est plus lent que d'autres modes de transport, il est d'une plus grande sécurité (intéressant en particulier pour les produits dangereux ou les transports exceptionnels) et d'une meilleure régularité (fiabilité, respect des délais). Sa lenteur peut devenir un atout lorsqu'il sert de « stockage flottant ».

Autrefois réservée à des marchandises de faible valeur ajoutée, non périssables, la voie d'eau se positionne aussi de plus en plus sur le créneau du transport de conteneurs pouvant représenter une valeur ajoutée élevée. Pour ce type de marchandises, le coût de la rupture de charge peut être minimisé car l'utilisation d'unités de transport permet de simplifier les opérations de manutention alors que pour les marchandises de plus faible valeur (le vrac) c'est la distance qui permet d'équilibrer l'équation.

> Desservir de façon écologique et fiable les cœurs d'agglomération

Si le transport fluvial est peu flexible, il contribue au désengorgement routier et ne connaît pas les embouteillages. En outre, en termes de desserte, il offre l'avantage de pouvoir acheminer des marchandises directement au cœur des agglomérations, là où le transport routier a de plus en plus de difficulté à pénétrer (ainsi que le ferroviaire mais pour des raisons différentes). Or, l'éloignement des centres de distribution dans les périphéries des grandes agglomérations représente une source importante de nuisances en termes de pollution du fait de la multiplication des flux de livraison entrants et sortants.

> Acheminer au mieux les productions du territoire

Pour certains types de matériaux, de construction notamment (sables, granulats, etc.), mais aussi alimentaires (céréales...), il demeure dans tous les cas un mode de transport incontournable. L'importance de la production de ces matériaux dans l'économie locale renforce l'intérêt du développement de ce trafic.



« Confluent » de la Deule et du canal d'Aire (source ADULM/TB)

Faire de la voie d'eau un support de mobilité en mode doux

L'existence de la voie d'eau et de ses emprises (chemins de halage notamment) et la continuité qu'elle offre à l'échelle métropolitaine pourrait, en outre, permettre de :

> **Faciliter les déplacements doux dans l'aire métropolitaine** en lien avec les voies d'eau, Escaut, Deûle, Lys, etc., qui présentent un potentiel important pour inciter à la pratique de la marche et du vélo que cela soit pour des usages récréatifs mais également certains flux domicile-travail (pour la desserte des zones économiques en bord à voie d'eau notamment), ou autres déplacements quotidiens de proximité de la vie locale.

> **Poursuivre le maillage du réseau cyclable** à l'échelle du territoire (et en lien avec les territoires voisins, français et belges) pour assurer un développement de la part modale du vélo dans la mobilité locale et dans le développement touristique. Les cheminements des modes doux en bord à canal y jouent un rôle majeur. Un développement à articuler avec celui de la trame verte et bleue.

> Ceci suppose **d'éviter les coupures et de favoriser le balisage** sur l'ensemble du canal en respectant les différents secteurs et paysages naturels et urbains :

- faciliter les franchissements en vélo le long du canal sur les ponts routiers et privilégier le développement de certaines passerelles dédiées aux modes doux ;
- casser l'uniformité de certaines sections trop rectilignes (chemins de halages ou ruraux).



Cheminement touristique (tramway historique) le long de la Deûle à Wambrechies (source MEL)

Développer une nouvelle logistique urbaine

> **Répondre à la nécessité de mieux organiser la circulation des marchandises** à l'échelle métropolitaine comme à celle des villes (contexte du développement du e-commerce), en répondant notamment à un objectif environnemental (qualité de l'air, diminution du nombre de kilomètres routiers, flotte de véhicules « propres » en ville).

> **Réactiver l'usage de la voie d'eau** pour les activités localisées le long du canal, notamment celles situées dans les espaces portuaires (sans négliger les questions de sécurité).

> **Mobiliser et coordonner l'action des différents acteurs** pour assurer une organisation générale des livraisons économe en déplacements et en foncier,

assurant un service équivalent à l'ensemble des habitants, etc.

> **Hierarchiser les différents niveaux de logistique** en fonction de leur localisation dans l'agglomération. Par leur localisation centrale, certains ports actuels, celui de Lille en particulier, pourraient ainsi être davantage voué, dans un avenir proche, à l'accueil d'activités de logistique urbaine, c'est-à-dire à la distribution de marchandises à l'échelle locale.

Les questions de développement et de mutualisation des équipements fluviaux notamment portuaires - et à quelle échelle - constituent l'un des aspects importants de cette réflexion. Celle-ci doit aussi s'intéresser à l'importance à donner aux activités de transformations des produits livrés et de traitement des déchets à développer en lien avec cette nouvelle logistique.



Plates-formes multimodales de Lille (port) et de Dourges (source : ADULM/DL)

B - Faire de la voie d'eau un vecteur de développement économique

Développer les activités portuaires et renforcer leur rôle logistique

> **Maintenir un potentiel de développement de sites fluviaux** (ports, sites privés, quais...) et donc d'espaces en bord à voie d'eau ; cela suppose de :

- optimiser le foncier portuaire pour des entreprises réellement génératrices de trafic fluvial (redéploiement d'activités) ;
- garantir de bons accès routiers et ferroviaires pour optimiser l'approvisionnement : un port ce sera, pour longtemps encore, au moins 50% de trafic par la route (sans pour autant négliger le développement potentiel du rôle du ferroviaire) ;
- vérifier le potentiel de développement de micro sites portuaires de transbordement.

> **Prendre en compte la volonté de retour de l'industrie** dans le territoire par relocalisation et/ou grâce à de nouvelles créations - voire dans la logique de troisième révolution industrielle - ce qui implique des besoins fonciers, notamment en bord à voie d'eau ou à proximité de sites portuaires.

> **Maintenir les plateformes existantes et/ou en développer de nouvelles**

Plusieurs options sont possibles ; à l'échelle du grand territoire, elles ne sont pas nécessairement exclusives les unes des autres :

- conserver les sites existants avec autant de surfaces en sélectionnant les activités ayant besoin du fleuve et en excluant les autres (ce qui suppose de les relocaliser) ;
- étendre et développer les plateformes existantes, mais cela implique d'en analyser le potentiel et, le cas échéant, de calibrer les extensions ;

- développer de nouvelles plateformes ; le principe de la multimodalité s'impose, il limite de fait le nombre des sites potentiels mais ne suffit pas à les prioriser ;

- créer des quais disséminés le long du canal pour se rapprocher des chargeurs (idée de lucarnes fluviales), ce qui suppose une analyse fine de la réalité des besoins.

> **Intégrer d'autres besoins que fonciers** : ceux notamment induits par le recours possible à des bateaux adaptés à de nouveaux trafics - ce qui signifie autres que les barges et convois poussés à très grand gabarit - et pour des usages particuliers (retour du gabarit Freycinet ?), matériel de manutention.

Apporter des réponses à l'ensemble de ces questions requière d'élaborer une stratégie de développement portuaire qui suppose une concertation suivie avec les principaux acteurs, notamment les ports et les autorités responsables des voies d'eau : VNF (Voies Navigables de France) et ses homologues flamand, W&Z (Waterwegen & Zeekanal) et wallon, SPW (Service Public de Wallonie).



La gare d'eau de Douai-Doriginies (source : ADULM/TB)

Encourager le développement de services au transport fluvial et à ses acteurs

Le territoire ne bénéficiera pleinement de l'accroissement du trafic fluvial, logistique et touristique, qu'à la condition que s'y développent toutes les formes de service attendus des transporteurs, des mariniers, des plaisanciers et des croisiéristes.

> **Innover dans l'approche de la logistique.**

La croissance des activités logistiques ne sera un vrai accélérateur du développement du territoire que si celles-ci ne se cantonnent pas aux seules fonctions de stockage et de distribution. En ce sens, il apparaît crucial que des activités de traitement amont et aval des marchandises puissent être développées et que celles-ci entraînent un maximum de création d'emploi et de valeur ajoutée.

> **Soutenir activement la recherche et l'innovation dans ces domaines** apparaît comme un corollaire évident de cette approche.

> **Anticiper les nouveaux besoins des transporteurs.** Les ruptures de charge - qu'elles soient

induites par le développement de la multimodalité, ou qu'elles résultent des probables différences de capacité des infrastructures fluviales - vont créer de nouveaux besoins pour les transporteurs. Cela constituera pour le territoire autant d'opportunité de création de nouveaux services à la logistique fluviale.

> **Créer de nouveaux services.** Au-delà du développement des activités strictement logistiques, l'accroissement du trafic fluvial et le développement de nouveaux usages de la voie d'eau, ne constitueront de véritables opportunités de développement économique pour le territoire que si de réels services sont proposés à la navigation. Dans ce contexte, la création d'activités d'entretien et de réparation des barges et des bateaux de plaisance, d'avitaillement, et autres formes de services à la navigation, devrait être encouragée.

> **Sans négliger le développement d'activités plus classiques.** D'autres types d'activités plus traditionnelles, celles liées au tourisme en particulier, mais aussi plus généralement celles destinées aux loisirs, pourraient aussi être avantageusement développées aux abords directs des voies d'eau.



Le port de plaisance d'Halluin (source : ADULM/TB)

Renforcer les compétences et les savoir-faire en matière de transport fluvial

> **Mettre en œuvre une stratégie commune en matière de formation** : de même le territoire ne tirera pleinement bénéfice de ce développement que s'il peut disposer d'une main d'œuvre compétente. Ceci suppose la mise en œuvre d'une stratégie territoriale de formation à tous niveaux en s'appuyant sur un outil de formation riche et diversifié. Cette stratégie doit par ailleurs répondre à un double enjeu : anticiper l'évolution des métiers et renforcer l'attractivité des emplois logistiques. Cette offre de formation doit bien évidemment concerner au premier chef les métiers de la logistique, mais doit aussi naturellement aller de pair avec le soutien à la création de services mentionnée plus haut : logistique urbaine, tourisme, génie écologique...

> **Constituer ainsi progressivement un vrai pôle de compétence** en matière de transport fluvial et de logistique, en combinant recherche et formation.

Mettre en œuvre une stratégie de développement du tourisme

> **Faire des principaux centres urbains de l'AML des escales régulièrement programmées pour les bateaux de croisière.** Le potentiel de développement de cette forme de tourisme devrait être beaucoup plus important lorsque le canal SNE sera ouvert et que Lille, Douai, et Courtrai, d'une part, Valenciennes et Tournai de l'autre, seront au centre de l'itinéraire Paris-Amsterdam.

> Créer et valoriser en commun **un réseau d'embarcadères pour passagers** et de mettre en place des activités complémentaires pour étendre la période d'exploitation au-delà de la saison touristique, serait de l'intérêt de tous dans cette perspective.

> **Créer des ports de plaisance** en complément des ports existants et des haltes supplémentaires. De nombreux équipements seraient à programmer pour rendre plus attractif notre réseau navigable (maillage de ports tous les 30 km environ).

> **Mieux mettre en valeur un potentiel réel mais peu développé à ce jour.** La situation et la configuration particulières de l'Aire Métropolitaine font ressortir un enjeu transversal : ne pas être seulement un territoire de transit, mais aussi de séjour.



Le pôle de compétence Euralogistic (source ADULM/TB)

Le développement, par exemple, de boucles de tourisme fluvial franco-belges passant par Courtrai, Lille et Douai depuis l'Escaut, Tournai, et Valenciennes depuis la Lys/Deûle (sans préjudice d'autres escales à forte valeur patrimoniale) serait un argument important pour motiver la visite et augmenter ainsi la longueur des séjours...

> **Et favoriser dans cette optique l'implantation de loueurs de bateaux.**

> **Développer l'activité de bateaux promenades ;** très peu présente actuellement, cette activité est intéressante à la fois d'un point de vue économique et en termes d'image ; on estime que 75 000 à 100 000 passagers pourraient être intéressés dans la seule métropole lilloise.

> **Développer le tourisme « fluvestre »,** c'est-à-dire les activités en bord à voie d'eau (activités nautiques, randonnée, vélo, visite des sites remarquables liés à la voie d'eau). L'enjeu porte en particulier sur l'aménagement des bords à voie d'eau et des berges, il s'agit aussi de promouvoir les territoires traversés au travers d'une signalétique touristique adaptée, faciliter la pêche de loisirs, et aider à l'émergence d'activités marchandes en bord à voie d'eau.



Rassemblement de plaisanciers sur le canal de Roubaix (source MEL)

Prendre en compte le potentiel de nouveaux usages

> **Utiliser la voie d'eau comme vecteur de nouveaux réseaux**

Tant la continuité en termes physiques des voies d'eau que celle en matière de propriété en font des supports privilégiés du développement de nouveaux réseaux pour lesquels cet avantage s'avère décisif. Ceci s'est notamment vérifié depuis quelques années pour les infrastructures magistrales (« backbones ») des réseaux numériques, offrant ainsi un avantage potentiel important aux territoires concernés. Mais cela était déjà le cas depuis longtemps pour le transport à longue distance de matières premières (hydrocarbures,...) ou celui de l'énergie.

> **Mais aussi dans le domaine de l'énergie**

Le même intérêt existe à une échelle plus locale, où la voie d'eau peut constituer un support idéal pour le développement de réseaux municipaux ou métropolitains (réseaux de chaleur par exemple) et même à la production locale de formes d'énergie alternatives (cf. ci-dessous). C'est un autre avantage non négligeable dans l'optique de la mise en œuvre de nouveaux modes de production – et d'échange – de l'énergie.



Panneau d'information touristique du port de plaisance d'Halluin-Menin (source ADULM/TB)



Le projet de parc transfrontalier de la Lys (source Leiedal)

C - Faire de la voie d'eau un symbole et un vecteur de reconquête écologique

Le projet de Canal Seine-Escaut, et les aménagements qu'il induit, posent un autre défi majeur pour les territoires situés le long de la voie d'eau : celui du renforcement de leurs qualités écologiques. Des projets innovants et durables doivent être conçus et mis en œuvre, prendre en compte les données physiques et naturelles du territoire et restaurer les liens écologiques. Une vision claire de l'écosystème hydrographique transfrontalier doit être développée afin de prendre en compte dans la stratégie de développement du territoire.

Différents types d'espaces verts et naturels peuvent être développés dans les vallées : cela va de la restauration d'anciens biotopes jusqu'à la création de parcs de loisirs. L'ensemble peut ainsi former une mosaïque d'espaces verts au sein desquels une riche biodiversité soit restaurée. Les vallées constituent d'importantes zones d'habitat, de refuge et de halte pour différents types d'animaux, des migrateurs en particulier.

L'idée est bien d'exploiter toutes les possibilités d'apporter de la nature dans le cadre de vie des habitants ; le bénéfice social d'une telle présence contribue à rendre le territoire plus durable. Il faut cependant être volontaire dans ce domaine et mobiliser suffisamment d'espace pour que les processus naturels puissent se reconstituer. La continuité des grands espaces naturels ne contribue pas seulement à faciliter leur gestion, mais rend possible leur accessibilité au grand public sans que la pression sur la nature ne soit trop élevée. La nature et la biodiversité ne peuvent être réduites à des îlots isolés, mais doivent faire partie d'une grande trame naturelle interterritoriale, à développer en commun.

Mieux gérer les questions hydrologiques

> Reconquérir la qualité des eaux de surface

Même si celles-ci ont connu une amélioration sensible avec la désindustrialisation, leur qualité reste cependant très insuffisante. Cette mauvaise qualité



Canal d'Aire, friche de la centrale thermique de Cuinchy en 2013 (source : G Huchette Euralens/MBM)

demeure un frein à l'intensification des usages liés à l'eau et aux activités nautiques et plus généralement à la revalorisation des territoires traversés.

La directive cadre européenne sur l'eau impose un bon état écologique des cours d'eau pour 2027 au plus tard. Il faut, en premier lieu, une bonne qualité physico-chimique et une oxygénation suffisante de l'eau pour refaire des rivières des systèmes aquatiques vivants, abritant notamment une variété d'espèces de poissons. L'indice biologique⁴ donne une image d'ensemble de la santé des cours d'eau. Dans l'idéal, on devrait partir d'une bonne qualité piscicole des rivières canalisées pour aboutir à terme à une qualité des eaux permettant la baignade même dans les canaux artificiels. Les obstacles à la circulation des poissons devront être traités de façon à permettre leur libre migration (aménagement de passages aux barrages). L'analyse des indices de qualité permet d'identifier les axes d'amélioration :

- en premier lieu **une plus grande efficacité des systèmes d'assainissement urbain**, avec une meilleure gestion des eaux pluviales par fortes pluies : l'imperméabilisation croissante des sols entraîne un accroissement du ruissellement et par suite celui du lessivage des sols avec déversement sans traitement dans le milieu naturel.

Il faut poursuivre le développement des infrastructures d'assainissement communales et intercommunales afin d'éliminer les rejets en amont dans les ruisseaux et fossés. En outre, il importe de traiter les sources plus diffuses de pollution (lessivage des engrais, des pesticides, etc.) et de mieux surveiller les rejets industriels.

Il faut aussi réserver plus d'espaces dans les vallées pour stocker de façon naturelle les eaux d'écoulement en cas de fortes précipitations, celles-ci de plus en plus fréquentes en raison du changement climatique.

- **Le développement du couvert végétal**, sur le réseau hydrographique principal et secondaire en milieu agricole et urbain, peut également être une réponse.

⁴ mesure à base des macro- invertébrés présents dans l'eau



Le canal de Roubaix (source ADULM/DL)

Les rives des cours d'eau peuvent être aménagées et gérées de façon plus écologique, afin que les végétations aquatiques et ripicoles puissent se développer et ainsi fixer et végétaliser les rives, ce qui aura des effets positifs à la fois sur l'oxygénation et sur l'habitat des poissons. Lorsque cela est possible, une bande devrait être laissée le long des rives qui fasse partie du système hydrographique et limite l'écoulement dans la voie d'eau des polluants et engrais provenant du lessivage des terres.

> **Améliorer l'approvisionnement en eau du territoire**

Même si l'hypothèse semble aujourd'hui écartée, la réalisation du Canal Seine Nord pourrait proposer une solution alternative à l'approvisionnement en eau potable de la Métropole lilloise et du Bassin Minier, en amenant de l'eau du Bassin de l'Oise. Celle-ci, relativement plus coûteuse, serait par ailleurs de meilleure qualité que l'eau acheminée actuellement de la Lys.

La pénurie d'eau et son niveau anormalement bas constituent des problèmes aussi graves - en termes écologiques autant qu'économiques - que les inondations. Le transfert d'eau d'un bassin à l'autre doit cependant être envisagé avec toute la prudence requise.

> **Diminuer les risques d'inondation**

Valoriser le rôle des bras morts, ceux de la Lys notamment, dans la gestion de l'eau en préservant ainsi des zones d'expansion de crue.

Les vallées deviennent les lieux où l'on peut créer des bassins inondables, comme il en existait naturellement, d'une part afin de prévenir les inondations en amont des zones urbaines et d'autre part pour restaurer les habitats humides avec une flore et une faune spécifiques. En canalisant et draguant les rivières, on accroît le drainage des vallées qui ainsi s'assèchent. Il est donc souhaitable que des mesures soient prises pour maintenir en eau les zones humides (c'est en tous cas indispensable au printemps pour entretenir la végétation).



Aménagements de la traversée de Courtrai par la Lys (source *Leiedal*)



Lagunage à proximité du centre de valorisation organique de Sequedin (source : *MEL*)

Augmenter la biodiversité et limiter les impacts écologiques

> **Préserver des espaces remarquables** et les biotopes spécifiques et plus généralement les prairies humides, les frayères, etc.

Outre l'utilisation des vallées pour le développement urbain et les activités économiques, une surface suffisante devrait y être réservée pour que des fonctions « douces » comme la nature, le stockage des eaux, l'agriculture, le paysage, etc. puissent rester dominantes dans l'environnement. Evidemment cela ne signifie pas que tous les espaces ouverts doivent devenir zone naturelle au sens strict, mais il faut pouvoir gérer la nature sur des surfaces suffisamment vastes et continues pour parvenir à une qualité durable. Les habitats humides en particulier (roselières, prairies humides, tourbières, marais et forêts inondables...) subissent une forte pression et ils requièrent la mise en place de dispositifs spécifiques si l'on veut parvenir à les restaurer.

> **Limiter au maximum l'artificialisation des berges et développer des corridors écologiques :**

- comme on l'a déjà souligné, les berges peuvent être aménagées de façon à ce que la végétation ripicole et aquatique puisse se développer et couvrir les rives ;
- dans les zones urbaines, vu le peu d'espace disponible, le verdissement des berges doit prendre un caractère plus fin, constitué de rangées d'arbres, de plantations etc. et partout où cela est possible d'accotements en herbe, gérés selon une tonte extensive... ;
- dans les parcs d'activité d'autres possibilités existent de travailler avec l'eau et la nature pour

créer une trame bleue et verte qui innerve la zone et en fasse un vrai parc paysager dans lequel puissent s'intégrer les entreprises.

> **Prendre en compte les impacts écologiques de la mise à grand gabarit et notamment gérer les dépôts des boues de dragage**

Le dragage et la rectification des voies navigables doivent aller de pair avec l'aménagement, quand cela est possible, de berges respectueuses de l'environnement et une revalorisation écologique de la vallée. Les dépôts de boues dans différents lieux (artificiels et surélevés) peuvent, s'ils sont correctement aménagés, contribuer à une plus grande diversité des habitats naturels existants. Ils peuvent apporter une nuance supplémentaire dans la mosaïque d'espaces verts et naturels. Cependant vu le peu d'espaces déjà disponibles pour la reconstitution de zones humides, on ne peut envisager qu'avec prudence la création de nouveaux dépôts dans les vallées.

> **Innover dans la production d'énergie renouvelable** en promouvant des dispositifs expérimentaux utilisant les ressources thermiques et dynamiques de la voie d'eau.

Des expériences très intéressantes sont menées afin d'utiliser la force dynamique de l'eau pour le fonctionnement des écluses. De telles expériences si elles s'avèrent concluantes doivent être généralisées et le cas échéant étendues à d'autres usages (signalétique, information, éclairage, etc.). De même l'inertie thermique de l'eau devrait être mise à profit à des fins de chauffage en hiver et de refroidissement en été.

D- Faire de la voie d'eau un support de reconquête urbaine

Revaloriser le foncier

> **Renverser la spirale de dévalorisation afin de dégager des moyens pour la reconversion** : créer une nouvelle attractivité des territoires concernés constitue la clef de la revalorisation du foncier, condition impérative de la durabilité des processus de reconversion.

> **En faire bénéficier tous les territoires concernés**, même s'il est illusoire de penser que la revalorisation sera de même ampleur partout.

> **Orienter le développement en priorité vers les terrains déjà aménagés**, les friches industrielles en particulier et veiller au maintien des terres agricoles et des rares espaces naturels existants.

> **Assurer le maintien des populations résidentes pour garantir la mixité sociale** : les processus de revalorisation s'accompagnent de processus de « gentrification » qui tendent à exclure les résidents « historiques » des territoires concernés ; il s'agit donc de mettre en place des dispositifs de maintien dans le quartier des populations résidentes.

> **Éviter que la revalorisation ne se fasse au détriment du développement économique** : le regain d'attractivité des secteurs de bord à voie d'eau comme lieu de résidence peut rendre les prix du foncier difficilement compatibles avec une utilisation à des fins d'activités économiques, notamment artisanales ou industrielles, et bien évidemment portuaires.



Le canal de Roubaix et le site de l'Union en 2010
(source G. Bonnel/ADULM)

Développer la qualité du paysage urbain



Le quai St Pierre à Tournai (source V. Lecigne/ADULM)

> Présence et visibilité du canal

- **Rendre le canal plus visible** ou plus perceptible : préserver et créer des vues, perspectives et « fenêtres » sur le canal en milieu urbain ou non bâti ; élaborer et mettre progressivement en œuvre un système de protection du paysage compatible avec les activités humaines.

- **Exploiter/révéler les signaux potentiels** (« landmarks ») déjà présents sur le site, notamment les témoins du passé industriel.

- **Signifier la présence de l'eau par la végétation** : les types d'essences et les principes de plantations (alignements) comme « surligneurs » du canal.

- **Rendre compréhensible le tracé du canal** par des continuités visuelles, lorsque ses abords ne sont pas directement accessibles.



Filature De Stoop à Kortrijk (source : M. Lerouge / ADULM)



Grands Moulins de Paris à Marquette
(source : M. Lerouge / ADULM)

> **Repère urbain**

- **Reconsidérer l'espace du canal comme espace public métropolitain** i.e. à la fois plus large (de bâti à bâti) que la seule emprise du canal et comme élément d'une trame plus vaste.

- **Considérer le canal comme colonne vertébrale** : construire une continuité forte de l'espace public du canal, tout en intégrant les contraintes (de sécurité notamment) liées à certains types d'usages du bord à voie d'eau.

- **Conforter le potentiel de « figure métropolitaine » du canal**, continuum structurant l'image métropolitaine et fédérant une diversité des séquences traversées.

> **Coupure et franchissements**

- **Considérer les ponts comme des « jalons »**, de véritables unités de compte structurant le parcours le long du canal et matérialisant par leur nombre la dimension du grand paysage.

- **Les envisager comme des « points d'acupuncture »**, lieux d'activation de projets de réhabilitation du rapport à l'eau (ce qui nécessite d'identifier des opportunités de requalification de l'espace public du canal à partir des ponts) et de connections du système d'espace public métropolitain à celui de l'espace public du canal (points d'accès au canal).

> **Signalétique et mobilier urbain**

- **Harmoniser la signalétique** existante, la développer à des fins touristiques et pédagogiques et lui donner un caractère international (bilinguisme, voire trilinguisme)

- **Limiter le mobilier urbain** et, sans tenter de le standardiser, lui adjoindre des signes ou symboles (un logotype ?) qui montrent bien qu'il s'agit d'un espace à comprendre dans sa continuité linéaire.



Pont de franchissement sur la Lys à Kortrijk
(source : ADULM/TB)



Pont de franchissement sur le Rhin entre Saint Louis et Weil
(source : ADULM/TB)



Les jardins du Colysée à Lambersart (source MEL)



Préserver et développer la qualité du paysage agricole et naturel

En dehors des espaces urbains, certains des territoires traversés par la voie d'eau présentent des qualités paysagères spécifiques. C'est particulièrement le cas d'espaces agricoles, notamment des prairies humides et des plantations spécifiques qui les bordent (alignement de saules,...) et de quelques rares espaces boisés.

La qualité de ces espaces a justifié le développement de parcs de nature et d'échelles différentes : parc des plaines de l'Escaut, parc de la Deûle, etc. Maintenir et développer ces espaces constitue un enjeu majeur pour la qualité de vie et l'attractivité du territoire.

Dans quelques cas, notamment en amont de Tournai, la valeur paysagère s'appuie en outre sur une forte dimension patrimoniale, qu'il importe de préserver, notamment, mais pas seulement, dans l'optique du développement des activités touristiques



Vues du parc de la Deûle à Wavrin (source ADULM)



Les rives de la Haute Deûle à Lille (source : MEL)

Impulser la reconquête urbaine/ rebâtir un réel tissu urbain

> **Innover dans l'aménagement afin d'éviter le risque d'un développement générique.** La prise de conscience de la valeur des paysages liés à l'eau a entraîné la création dans nombre de villes d'Europe de «waterfronts» magistraux, vecteurs d'un changement radical d'image. Beaucoup de ces aménagements s'avèrent très similaires en termes de programmation, de traitement des espaces publics et même d'architecture; ils sont souvent réservés à des habitants aisés et à des activités tertiaires ou de loisirs. Une telle production très générique de la ville ne répond pas aux enjeux de revalorisation du canal ; la reconquête des espaces et quartiers délaissés doit se faire dans le respect de leurs identités et spécificités, et au bénéfice de tous.

> **Saisir l'occasion des projets d'aménagement pour développer une identité paysagère.** La reconquête et la revalorisation des paysages liés aux canaux constituent un enjeu important pour l'aire métropolitaine. Les grandes opérations d'aménagement doivent constituer à la fois des laboratoires et les points nodaux d'une telle reconquête. Le traitement paysager des abords de la voie d'eau au sein d'une opération comme Euratechnologies à Lille peut être considéré comme un exemple intéressant d'une telle approche.

Gérer les conflits d'usage ou d'intérêt

> **Préserver la possibilité d'accès à la voie d'eau pour toutes les fonctions** qui le requièrent et, pour cela, développer une vision d'ensemble du territoire.

> **Développer des projets pilotes basés sur le principe de mixité fonctionnelle** chaque fois que cela est possible.

> **Dans tous les cas, concilier à l'échelle locale maintien d'enclaves industrielles, développement des fonctions résidentielles et qualité de l'aménagement paysager** et ce sur l'ensemble du territoire métropolitain.

> **Assurer la continuité des parcours doux** tout en préservant la sécurité des personnes dans les espaces portuaires.

> **Garantir la préservation des espaces naturels,** des zones humides en particulier, et celle des surfaces agricoles



Aménagement des berges du Rhône à Lyon (source ADULM/TB)

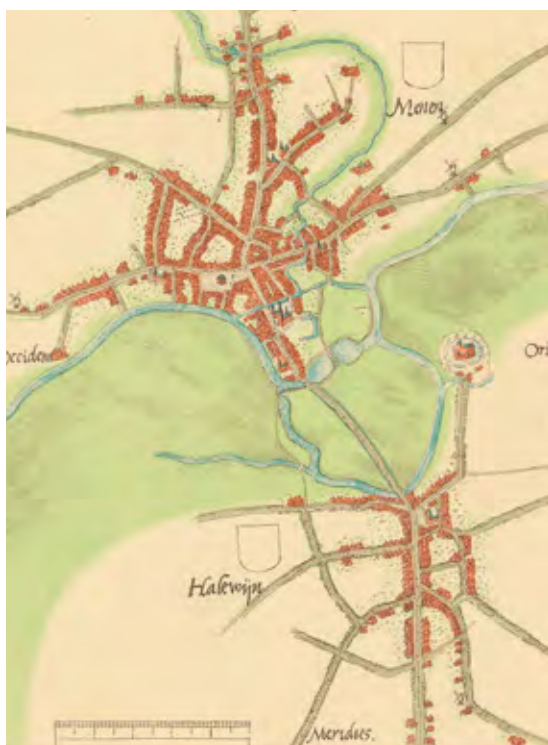


Continuité du passage le long de la rivière Irwell à Manchester & Salford (source ADULM/TB)



Reconquête des espaces portuaires à Helsinki (source ADULM/TB)

E - Faire de la voie d'eau un réel lien interterritorial et un facteur d'identité partagée



Menin et Halluin en 1558 - carte de Deventer (source Leiedal)

Revaloriser l'image de la voie d'eau

> Mettre en évidence ses atouts de façon systématique

- la valeur du passé industriel, mémoire du territoire : qualité du patrimoine bâti mais aussi de la mémoire collective, sans pour autant occulter les aspects négatifs (questions de pollution, d'usages et d'inclusion à la ville) ;
- l'actualité de la voie d'eau comme vecteur de renouveau économique mais aussi d'espace physique : couloir et lien ;
- les origines communes et la proximité culturelle avec les grandes villes flamandes, Bruges et Gand notamment, même s'il s'agit souvent d'un argument marketing, pourrait cependant prendre parfois une dimension opérationnelle, dans le cas notamment des tissus historiques des villes centres (Douai, Lille, Valenciennes...) avec d'éventuelles opérations de remise en eau de certains canaux enterrés au fil des siècles.

> Et initier ainsi une inversion de l'image de la voie d'eau

- présenter l'Escaut, la Deûle ou la Sambre comme

éléments paysagers emblématiques et atouts touristiques et non plus comme couloirs concentrant les séquelles de la désindustrialisation ;

- et la Lys comme lien transfrontalier et vecteur de développement et non plus comme frontière et donc espace de confins ;
- valoriser d'autres rivières et canaux secondaires, comme la Scarpe, la Souchez, la Marque, le canal de Roubaix/canal de l'Espierre, la Sensée, etc. dont l'intérêt paysager et/ou récréatif n'est plus à souligner.

Construire une image conjointe de la voie d'eau à l'échelle de l'AML

Ceci passe par une sensibilisation des acteurs à la conformité des enjeux et à l'intérêt d'une démarche cohérente et concertée.

> Développer une démarche de projet à la très grande échelle qui permette de :

- donner des objectifs opérationnels concrets aux dispositifs de coopération interterritoriale ;
- fédérer et mettre en cohérence les projets mis en œuvre localement ;
- rendre chacun des territoires responsable à son niveau de la mise en œuvre du projet d'ensemble ;
- développer des actions de valorisation similaires sur des lieux emblématiques (les ponts, par ex.) ;
- éviter les concurrences stériles en se concertant en amont de la définition des projets de développement.

> Transcrire l'ambition dans les documents de planification français (SCOT, SRADT, Cadre de cohérence) et belges (Beleidsplan, SDERW) et dans les dispositifs de programmation : Programmes opérationnels européens, contrats Etat-Région...



Animation sur le canal de Roubaix (source : MEL)

Faire de la voie d'eau un espace privilégié de création artistique

À l'instar de ce qui s'est fait ces dernières années entre Nantes et Saint Nazaire, mais dans des conditions et à une échelle bien différentes, la voie d'eau pourrait devenir le support d'interventions artistiques de différentes natures à l'échelle métropolitaine : land art, structures éphémères ou pérennes, jalonnements artistiques, éclairage nocturne, manifestations et spectacles...

et utiliser les espaces portuaires et le canal à des fins culturelles ou ludiques

La revalorisation de la voie d'eau passe nécessairement par son appropriation par les habitants de l'aire métropolitaine et en particulier des riverains. Des usages ludiques et/ou culturels des espaces concernés sont de puissants accélérateurs d'une telle reconquête. Même si de telles utilisations posent des problèmes importants s'agissant de voies d'eau à grand gabarit, il faut étudier toutes les possibilités de d'encourager d'événements, nécessairement éphémères.



Animations diverses sur le territoire de la MEL canal de Roubaix et quai du Vault (source MEL)

Samenvatting

Mei 2015

Territoriale impact van de realisatie van het Project Seine-Schelde : belangrijkste uitdagingen voor de regio's van het Aire Métropolitaine de Lille

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

Met de steun van



In het kader van



**Territoriale
impact van
de realisatie van het
Project Seine-Schelde :**
belangrijkste
uitdagingen voor
de regio's van het
**Aire Métropolitaine
de Lille**

Territoriale impact van de realisatie van het Project Seine-Schelde : belangrijkste uitdagingen voor de regio's van het **Aire Métropolitaine de Lille**

Dit document werd opgesteld in het kader van de reflecties gemaakt door de vereniging "Aire Métropolitaine de Lille" met betrekking tot de impact van de realisatie van het Seine-Schelde project.

Dit vormt er een eerste deel van.

Vooraleer men overweegt om informatie over het lopende project of studies van de verschillende gebieden te bundelen, is het noodzakelijk om na te gaan welke uitdagingen deze nieuwe infrastructuur zal teweegbrengen voor de lokale en regionale ontwikkeling. In de interterritoriale visie waarvoor de "Aire Métropolitaine de Lille" opteert, kunnen deze uitdagingen in 3 verschillende dimensies ondergebracht worden. Hieronder worden de eerste 2 aangekaart :

- De uitdagingen die de definitie en de opmaak vragen van een gemeenschappelijke strategie (internationale positionering, organisatie van het grondgebied...) met een gedifferentieerde benadering in relatie tot de verschillende schalen
- De uitdagingen die relevant zijn voor de ontwikkeling van een gedeelde strategische aanpak -of van minstens gecoördineerd - tussen regio's : transport-mobiliteit, economische ontwikkeling, verbetering/behoud van de omgeving, levenskwaliteit, enz.
- Tenslotte, deze uitdagingen die gelinkt zijn aan het uitwerken van projecten, infrastructuur of locale inrichting, waarvan de verantwoordelijkheid bij elk van de regio's ligt.

Publishing Director : **Oriol CLOS**

Verantwoordelijke uitgever : **Thierry BAERT**

Redactie : **Thierry BAERT (ADULM), Chantal DELAHOUTRE (ADULM), Marc DEZETTER (MBM),**

Isabelle PUTSEYS (Leiedal), Emma RAUDIN (ADULM), Thomas ROUSSEAU (ADULM),

Frédéric SEYNHAEVE (IDETA), Stefaan VERREU (Leiedal), Chloë VOISIN-BORMUTH (ADULM)

Cartografie : **Didier POIDEVIN (ADULM), Madjid SENDID (ADULM), Camille GUERMONPREZ (MBM)**

Fotografie : **cf legenda**

Ontwerp en vormgeving : **Atelier télescopique**

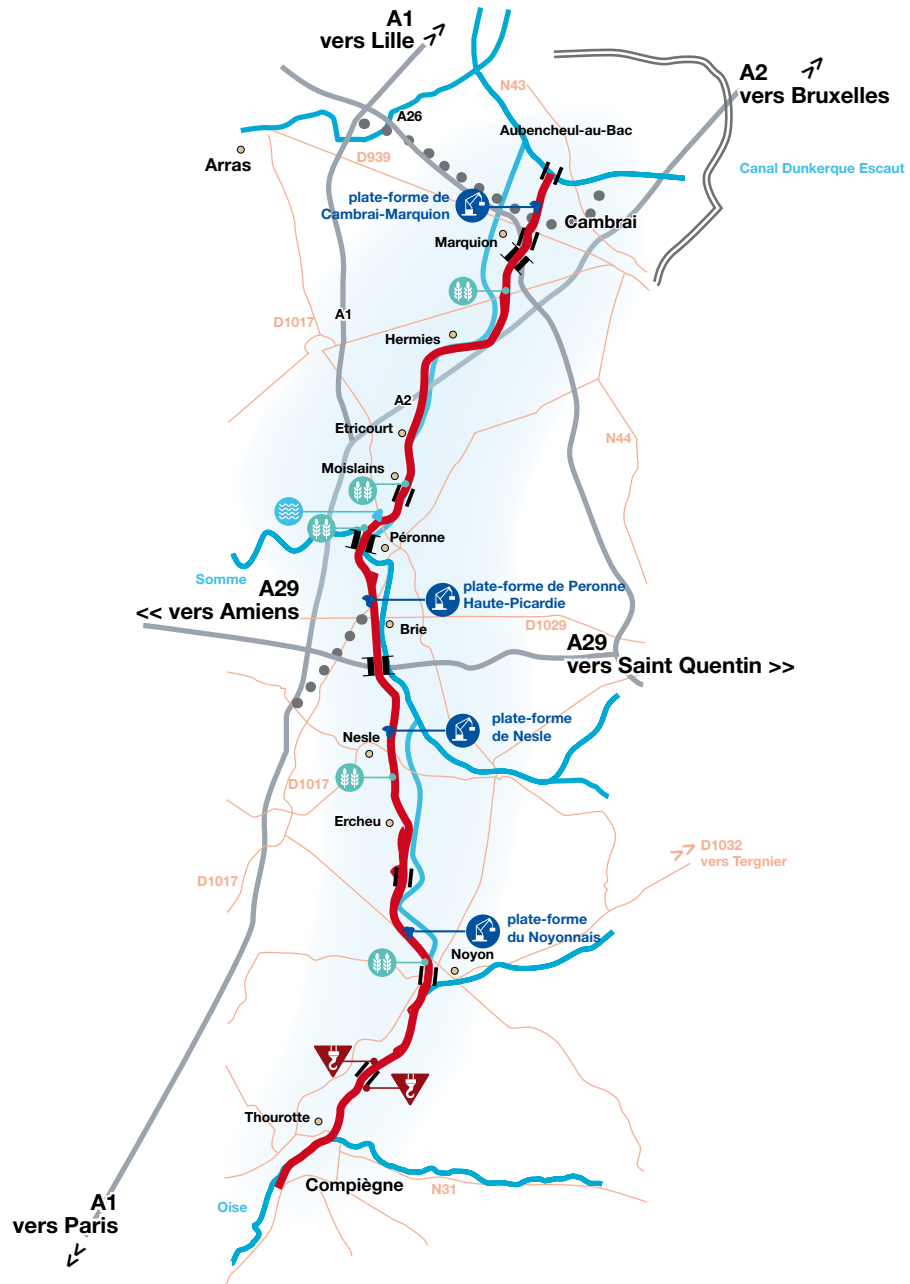
01 . Een gemeenschappelijke strategie voor het Aire Métropolitaine de Lille














- A -**
De strategische troeven van de waterwegen opwaarderen – **p.08**
- B -**
De structurerende rol van de waterwegen in de regio erkennen – **p.10**
- C -**
De combinatie van gebruiken en functies verzekeren – **p.11**
- D -**
Rekening houden met het kanaal in de strategieën van de partners – **p.14**

02. Inaanmerkingneming van het kanaal in de strategieën van de partners

- A -**
De rol van de waterwegen in een nieuwe mobiliteit versterken – **p.18**
- B -**
Van de waterwegen een hefboom voor economische ontwikkeling maken – **p.22**
- C -**
Van de waterwegen een symbool maken en een hefboom voor ecologische herwaardering - **p.26**
- D -**
Een hefboom voor stedelijke herwaardering - **p.28**
- E -**
De waterwegen omvormen tot een echte interterritoriale verbinding en tot een hefboom voor een gemeenschappelijke identiteit - **p.34**

Canal Seine-Nord Europe



107	km de long		2	quais de transbordement
54	mètres de large		5	équipements pour la plaisance
4,5	mètres de profondeur		1	bassins réservoirs d'eau
55	millions de m ³ de terre déplacés			tracé du canal après reconfiguration (2014)
	6	écluses		autoroute
	3	ponts canaux		route
	61	ponts routiers et ferroviaires		voie d'eau (fleuve, canal...)
	4	plates-formes d'activités		voie ferrée
	5	quais céréaliers		futur raccordement ferroviaire



De Deûle boven Lille (bron : ADULM/DL)

Al verschillende decennia lang worden de waterwegen in onze regio's sterk verwaarloosd, maar tegelijkertijd ook beschouwd als een unieke hefboom voor goederentransport. Net zoals de meeste Europese steden en regio's, moeten ook onze regio's vandaag hun relatie met het water herbekijken, alle troeven ervan opwaarderen en van het water een bevoorrechte drager maken van hun (stedelijke) ontwikkelingsstrategie.

De waterwegen - vooral wanneer ze zich ontwikkeld hebben op basis van een bestaande rivier - verenigen een aantal unieke strategische ontwikkelingsuitdagingen van uiteenlopende aard. De uitdagingen hebben op de eerste plaats betrekking op transport, meer bepaald goederentransport, en op toerisme en dus op economische ontwikkeling ; maar het gaat ook over stedelijke en landschappelijke herwaardering en over ecologische vernieuwing. Het is ook een terugkeer naar de gegevens van de fysieke geografie van de regio, in een ruimte met weinig topografische oriëntatiepunten, en het kan de eenheid tussen de regio's bevorderen. De waterwegen, tot slot, kunnen worden gebruikt voor kwaliteitsvolle materiële interventies met het oog op de opwaardering van het erfgoed.

De waterwegen zouden een belangrijke drager kunnen zijn voor een project dat de samenhangende (her)ontwikkeling beoogt van een regio zoals die van het Aire Métropolitaine de Lille ; de meeste uitdagingen in die regio zijn gemeenschappelijk, maar het beleidskader is compleet onafhankelijk. In die optiek moeten de waterwegen worden beschouwd als een structurerend element van de regio, als een interventie-object op zich, maar ook als een medium voor de uitvoering van een duurzamer ontwikkelingsmodel.

Dat impliceert – a minima – de **ontwikkeling van een driedelige strategie** :

1. De bevestiging van de gemeenschappelijke wil om het waterwegennetwerk te beschouwen als drager van een interterritoriale strategie ; dit

veronderstelt dat er rekening moet worden gehouden met het volgende :

- > de strategische uitdagingen van het kanaal, meer bepaald op het vlak van (inter)nationale positionering ;
- > de rol van het kanaal als structurerende factor van de regio ;
- > de nodige reguleringen om de combinatie van de daaruit voortvloeiende functies te verzekeren ;
- > en de overlapping van de schalen.

2. De inaanmerkingneming - in de ontwikkelingsstrategieën van de regio's - van het kanaal in al zijn facetten, met gemeenschappelijke kwaliteitscriteria ; afhankelijk van het geval en van de onderwerpen, kan de rol van de samenwerking uiteenlopend zijn :

definiëring van gemeenschappelijke projecten, bundeling van de engineering, uitwisseling van ervaringen, realisatie van het lastenboek, uitwerking van gemeenschappelijke referentiekaders met uitwisseling van ervaringen, enz. De desbetreffende thema's zijn :

- > transport-mobiliteit van goederen, maar ook van personen ;
- > economie en werkgelegenheid, meer bepaald in de logistiek en het toerisme ;
- > ecologie en watervoorziening ;
- > levenskwaliteit, vrije tijd, stedelijke herwaardering ;
- > erfgoed, identiteit, interterritoriale band.

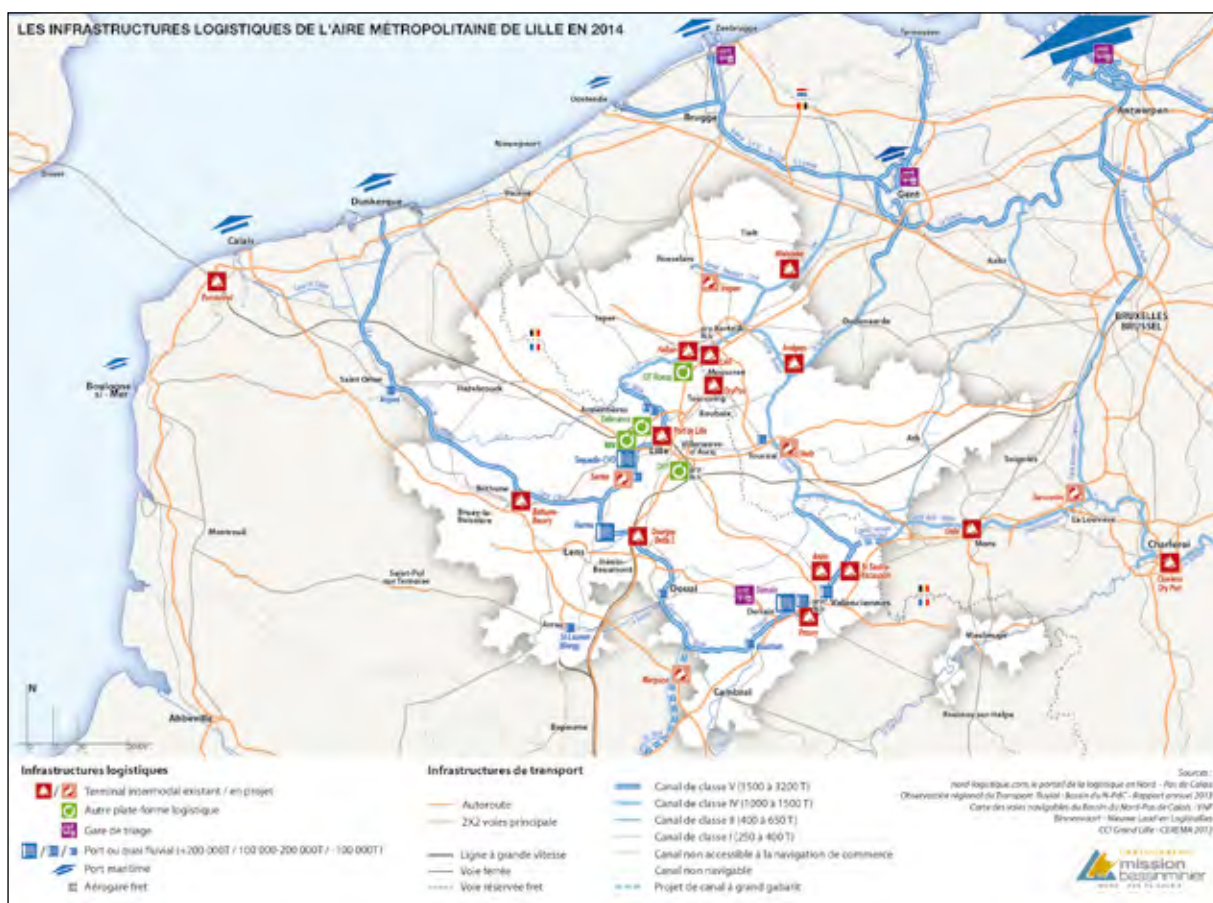
3. De uitvoering van concrete planningsprojecten

waarvoor het kanaal een van de belangrijkste assen vormt ; elke partner blijft uiteraard verantwoordelijk voor deze projecten, maar de uitwisseling van engineering kan worden overwogen.

Onderhavige nota wil de eerste twee luiken van deze strategische benadering belichten en er de belangrijkste onderdelen van verduidelijken, en dit ten dienste van alle actoren, meer bepaald van degene die belast zijn met het ontwerp en de uitvoering van lokale projecten

01. EEN GEMEENSCHAPPELIJKE STRATEGIE VOOR HET AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

A - De strategische troeven van de waterwegen opwaarderen



Uittreksel uit de Atlas van het Aire Métropolitaine de Lille (bron MBM)

Het Aire Métropolitaine de Lille wordt doorkruist door verschillende grote trans-Europese transportassen, wat van het AML een belangrijk knooppunt voor goedertransport maakt. Het ligt in een voor Europa belangrijk en ruim logistiek gebied dat Nord-Pas de Calais, de Benelux en het metropoolgebied Rijn-Ruhr omvat ; het vormt een belangrijk deel van het hinterland van de havens van de Northern Range (Le Havre, Dunkerque, Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, ...) en de tussenschakel tussen Groot-Brittannië en continentaal Europa. Het AML beschikt daardoor over een brede waaier van

transportdiensten over het water, het spoor en de weg, waarbij gebruik wordt gemaakt van een dicht netwerk van multimodale platformen en andere infrastructures. Het gebied heeft bovendien een opmerkelijke bevolkingsdichtheid en opmerkelijke economische activiteiten op een markt die bijzonder interessant is voor logistieke functies. Die functies vormen een belangrijke ontwikkelingsas voor de grootstedelijke dynamiek, voor zover ze zich niet beperken tot goederenopslag, maar de bloei teweegbrengen van een brede waaier van tertiaire of afgeleide activiteiten.

Dankzij zijn ligging is het AML zeer goed bereikbaar voor maritiem transport. Door de nabijheid van de havens van de Range, in het bijzonder in het licht van de ontwikkeling van de Noordoostelijke Doorvaart (Arctische Oceaan), kan optimaal worden geprofiteerd van de internationale handel, met een veel economischere toegang dan bepaalde meer zuidelijke of continentale (Franse) regio's (bv. de regio van Lyon of Parijs). Het is een belangrijk comparatief voordeel dat een grote impact heeft op de specialisering van de lokale economie (in het bijzonder als Europees distributiecentrum, zonder het belang van het transport van zware goederen te verwaarlozen).

De dichtheid en nabijheid van deze havens bieden een tweede belangrijk voordeel dat verband houdt met de leveringsbetrouwbaarheid. De meeste van deze havens hebben de reputatie zeer betrouwbaar te zijn en in geval van inefficiëntie van een haven of terminal, zal in de omgeving een oplossing kunnen worden gevonden. De havens van Dunkerque, Zeebrugge en Gent, bijvoorbeeld, liggen op min of meer dezelfde afstand van Lille, Douai, Valenciennes of van de nauwelijks verder gelegen haven van Antwerpen. Om die reden kan een container bestemd voor de invoerders (of uitvoerders) van het Aire Métropolitaine de Lille, bijna zonder onderscheid (wat betreft de kosten voor transport over water of land) via een van die havens passeren. Voor de scheepsbevrachters van de regio betekent dit dus een grote keuzevrijheid en een sterke onderhandelingsmarge. Deze theoretische situatie moet evenwel wor-

den beoordeeld in functie van de verschillende tarifieringen en van de uitbreiding van de zeevaartroutes.

Om ten volle gevaloriseerd te worden, impliceren deze geografische troeven dat specifieke ruimten en aangepaste infrastructuren moeten worden ingezet voor logistieke activiteiten. Die moeten beantwoorden aan de behoeften van de reële verzorgingsgebieden en correct afgestemd zijn wat betreft aantal, omvang en voorzieningen, teneinde problemen met een onaangepast of te uitgebreid aanbod te vermijden ; ze moeten bovendien systematisch ontworpen worden vanuit een multimodale logica. Bij de ontwikkeling ervan is het ook belangrijk zich niet te beperken tot opslag- en distributieactiviteiten, maar de vestiging van afgeleide activiteiten mogelijk te maken.

De waterwegen mogen niet enkel worden opgewaardeerd vanuit de logica van het transport van goederen over het water. Enerzijds moet er een strategie voor de volledige logistiek worden uitgewerkt en uitgevoerd, waarbij de (her)ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor en uiteraard ook de regulering van het wegverkeer in aanmerking worden genomen. Maar anderzijds moet er ook een strategie worden uitgewerkt voor de opwaardering van alle waterwegen en hun oevers, met het oog op de herwaardering van de verwaarloosde ruimten, de landschappelijke en ecologische opwaardering en de imagooverandering van de regio.



Het hydrografische netwerk van het AML in zijn euregionale context (bron : ADULM)

B - De structurerende rol van de waterwegen in de regio erkennen

Vanuit historisch oogpunt liggen de waterwegen - het eerste massatransportmiddel voor goederen - aan de basis van het ontstaan en de bloei van de meeste steden van de regio. In het Aire Métropolitaine de Lille heeft het water een bepalende rol gespeeld bij de organisatie en verstedelijking van de regio, evenals bij de uitwisselingen tussen Frankrijk, België en Nederland. Van de Middeleeuwen tot nu werden de meeste rivieren van de regio beetje bij beetje gekanaliseerd en met elkaar verbonden door aangelegde kanalen. De huidige structuur van het netwerk leunt heel sterk aan bij de structuur die werd ontworpen en ontwikkeld in de 19de en 20ste eeuw voor de verzameling en distributie van steenkool en voor de ontwikkeling van de staalindustrie en, meer indirect, van de textielindustrie.

In een regio waarvan een aanzienlijk deel geen geomorfologische beperkingen/verplichtingen lijkt te hebben, zijn de waterwegen - meestal gekanaliseerde rivieren - de belangrijkste aangevers van fysieke gegevens van de regio. Ook al vallen ze vaak weinig op, toch bestaan er valleien ; ze bevinden zich op de lage punten, omvatten de vochtige milieus en vangen het afvloeiende water op. De algemene inaanmerkingneming van het netwerk dat ze vormen, is een hydrologische, ecologische en landschappelijke uitdaging op regionale schaal

De naburige wijken van de waterwegen die industriële activiteiten hebben aangetrokken waarna arbeiderswijken zijn ontstaan, hebben meer dan andere wijken te lijden gehad onder de gevolgen van de desindustrialisatie ; vandaag zijn dit de belangrijkste sectoren voor stedelijke herwaardering ; het zijn veelal min of meer



Het ontstaan en de ontwikkeling van de stad Lille tijdens de Middeleeuwen (rond 800, 1050, 1300) volgens F. Cunat – in Atlas historique des villes de France – Hachette/Centre de Cultura Contemporània de Barcelona

continue, uitgestrekte gehelen die de politieke en administratieve grenzen overschrijden. Ze bevatten een niet te verwaarlozen industrieel erfgoed dat onvoldoende opgewarderd blijft.

Zo vormen de waterwegen een sterke fysieke link tussen de onderdelen van de grootstedelijke regio, en tevens een factor voor een gezamenlijke identiteit en een drager van gemeenschappelijke projecten. Dat wordt meer bepaald duidelijk in het grensoverschrijdende kader van de Leievallei. Maar dit kan worden aangepast aan de verschillende schalen en dat geldt ook voor de banden met de aangrenzende regio's in de Eurometropool en het hele Aire Métropolitaine de Lille, waar de gezamenlijke ontwikkeling van projecten zou kunnen leiden tot de oprichting van een regionaal park dat gebaseerd is op dit "blauwe netwerk".

C - De combinatie van gebruiken en functies verzekeren

Het feit dat het water in stedelijke gebieden tegenwoordig een grote aantrekkingskracht heeft op wonen en recreatie mag er niet toe leiden dat er aan de oevers geen plaats is voor andere functies - in het bijzonder economische en logistieke activiteiten - die essentieel zijn voor de ontwikkeling van onze agglomeraties. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat er langs de waterwegen ruimte is voor de verschillende stedelijke functies en om er een reële mix van functies in stand te houden of te ontwikkelen.

In de meest strategische sectoren moeten er dus projecten worden ontwikkeld en uitgevoerd die, in hun domein, even innovatief en visionair zijn als bv. Euraille vroeger was ; hierbij moet men ervoor zorgen dat de verschillende stedelijke functies naast elkaar kunnen bestaan rond

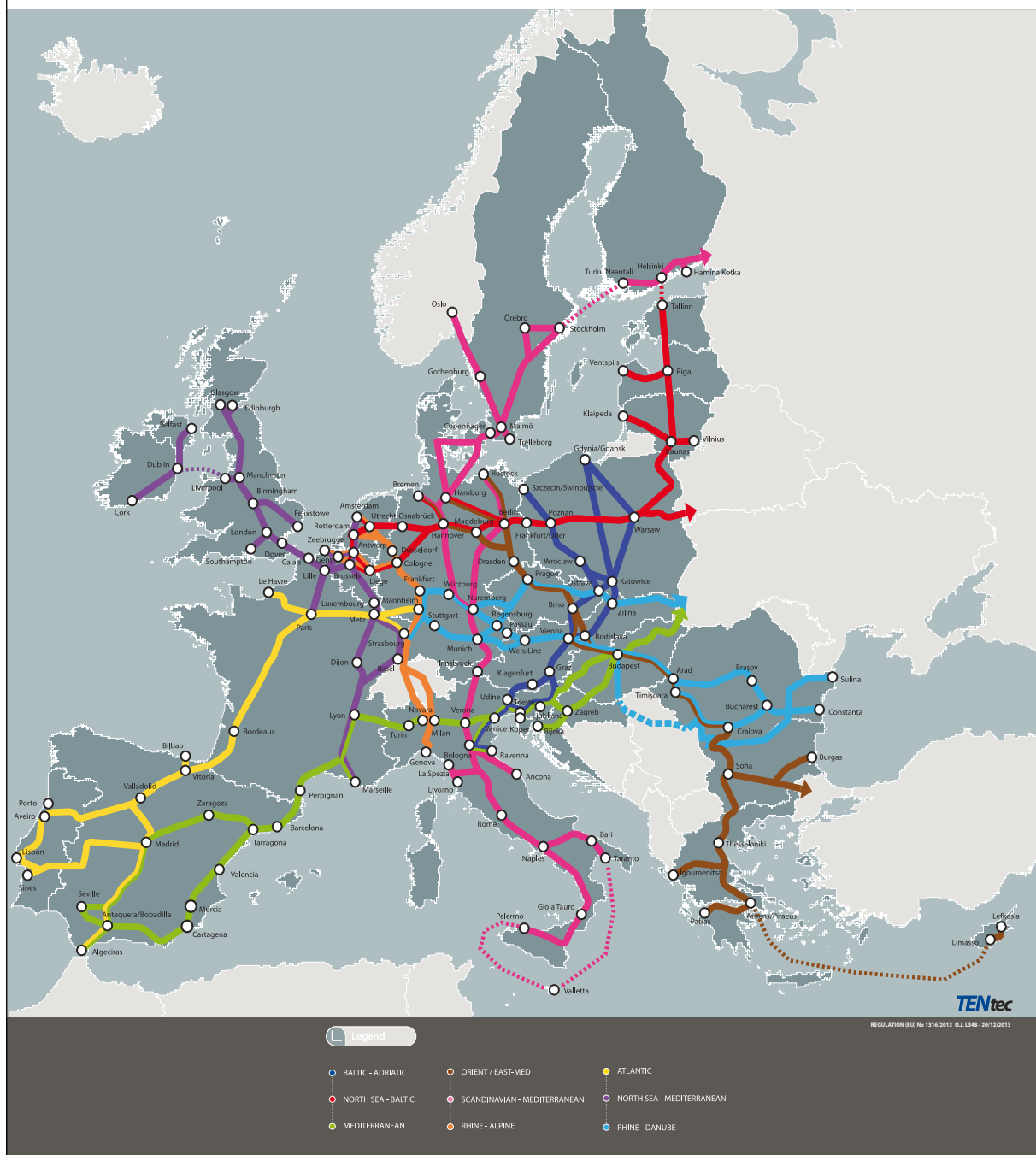
een internationaal en lokaal mobiliteitsknooppunt van reizigers. De ontwikkeling van een reële projectmatige stadsplanning rond de uitdagingen van de waterwegen blijkt essentieel, maar het is duidelijk dat de voorstellen gevarieerd en afgestemd moeten zijn op de context, rekening houdend met de verschillen inzake schalen en uitdagingen...

De reguleringsbehoeften zijn niet minder belangrijk ; de nadruk moet worden gelegd op het principe van de volledige toegankelijkheid van de waterwegen en van het vrije verkeer op de waterkanten (minstens zacht verkeer), ook al kunnen bepaalde veiligheidsvoorwaarden m.b.t. de haventerreinen het gebruik ervan gedeeltelijk beperken.

In het licht hiervan kan het tijdelijke gebruik van bepaalde ruimten voor ludieke of culturele doeleinden worden aangemoedigd ; dat kan gaan van een zeer kortstondig gebruik (een zondag of een feestdag bijvoorbeeld) van haventerreinen waarop activiteit is, tot het gebruik van verlaten terreinen gedurende enkele weken of maanden.



Bedrijventerrein en woonwijken aan de Deûle in Auby in 2013 (bron : G Huchette Euralens / MBM)



Het Europese interconnectieplan TEN-T – (bron : DG Transport Europese Commissie)

Het Seine-Scheldekanaal blijkt een belangrijk element te zijn van de North Sea-Mediterranean corridor (in paars op de kaart)

“The further development of the Canal Seine-Scheldt is crucial to remove a major missing link. The new Canal Seine-Scheldt will link large centres of production and consumption by lifting one of the main bottlenecks of the European wide-gauge river system”¹.

In Core Network corridors - progress report of the European Coordinators- sept. 2014

¹ De realisatie van het Seine-Scheldekanaal is cruciaal om een ontbrekende schakel te elimineren.

Het nieuwe Seine-Scheldekanaal zal grote productie- en consumptiecentra verbinden door een van de grootste bottlenecks van het Europese netwerk van waterwegen voor grote tonnages weg te werken.



De North Sea-Mediterranean corridor (bron : Europese Commissie – DG Transport)

D - Rekening houden met het kanaal in de strategieën van de partners

De nationale en regionale niveaus (in België) zijn uiteraard zeer belangrijk wat betreft het transport over het binnenwater, niet enkel om reglementaire en fiscale redenen, maar ook omdat de ontwikkeling en het beheer van de waterwegen onder hun bevoegdheid valt. Maar als we de territoriale uitdagingen bekijken, zijn er andere schalen die bepalend blijken :

1. Internationale schaal

De uitdagingen moeten opnieuw worden bevestigd betreffende de internationale positionering van het Aire Métropolitaine de Lille tussen de havens van de Range en het bekken van Parijs, maar ook tussen Groot-Brittannië en continentaal Europa, in het hart van wat de Europese Commissie omschrijft als de North Sea-Mediterranean corridor. In die optiek is de realisatie van het kanaal Seine-Nord uitermate belangrijk, want de uitdagingen op dit niveau zijn hoofdzakelijk van economische aard : logistiek en toerisme. Het bestaan van twee routes tussen Cambrai en Gent (de Deûle en de Leie enerzijds, en de Schelde anderzijds) moet worden beschouwd als een troef en niet als een factor die de interregionale concurrentie verhoogt.

De ontwikkeling, de complementariteit en het gemeenschappelijk gebruik van havenvoorzieningen zijn op deze schaal belangrijke aspecten,

naast enerzijds het vermogen van het lokale economische weefsel om de aangeboden opportuniteiten ten volle te benutten, en anderzijds het effectieve herstel van het evenwicht tussen de modale aandelen van het transport over weg, spoor en water.

2. Euregionale schaal

Het kanaal Seine Nord is op de eerste plaats een zeer sterke fysieke verbinding tussen de twee regio's die momenteel werken aan een fusie ; het biedt hen de kans de huidige beperkte economische relaties te versterken en vruchtbare samenwerkingsverbanden aan te gaan. Maar het heeft uiteraard ook een zeer belangrijke grensoverschrijdende dimensie en opent perspectieven voor overleg en versterkte samenwerkingen op deze schaal. Maar zelfs in de vandaag weinig waarschijnlijke veronderstelling dat de realisatie van het kanaal Seine Nord vertraging zou oplopen, blijven de uitdagingen die gepaard gaan met de ontwikkeling van de waterwegen cruciaal. Die uitdagingen situeren zich natuurlijk op een ruimere schaal dan die van het AML en hebben meer bepaald betrekking op het goedertransport (modal shift) en de ontwikkeling van de toeristische en ludieke functies. Naast de interne verbindingen tussen de regio's van het AML en de verbinding met de havens van Antwerpen en Zeebrugge, gaat het over verbindingen met Dunkerque (meer bepaald via het canal d'Aire) en met het centrum van Wallonië en Brussel (via het centrumkanaal en het kanaal Brussel-Charleroi).

Het gaat ook over de opwaardering van een vaak verwaarloosde oost-westas.

Op deze schaal gaat het voor een groot deel over de complementariteit tussen de waterwegen en andere vervoerswijzen, en over de (her)ontwikkeling van het goederenvervoer over het spoor.

De herstructurering van de haven van Lille is een van de kwesties die zich op deze schaal stellen, aangezien de entiteit "Ports de Lille" haven-terreinen beheert in het volledige gebied van de Chambre de commerce et d'industrie Grand Lille (en zelfs daarbuiten). Het vooruitzicht van de creatie, op termijn, van een netwerk tussen de havens van de Région Nord-Pas de Calais (en van Picardië) verhoogt het belang van een denkoefening op dit niveau.

3. Schaal van het Aire Métropolitaine de Lille

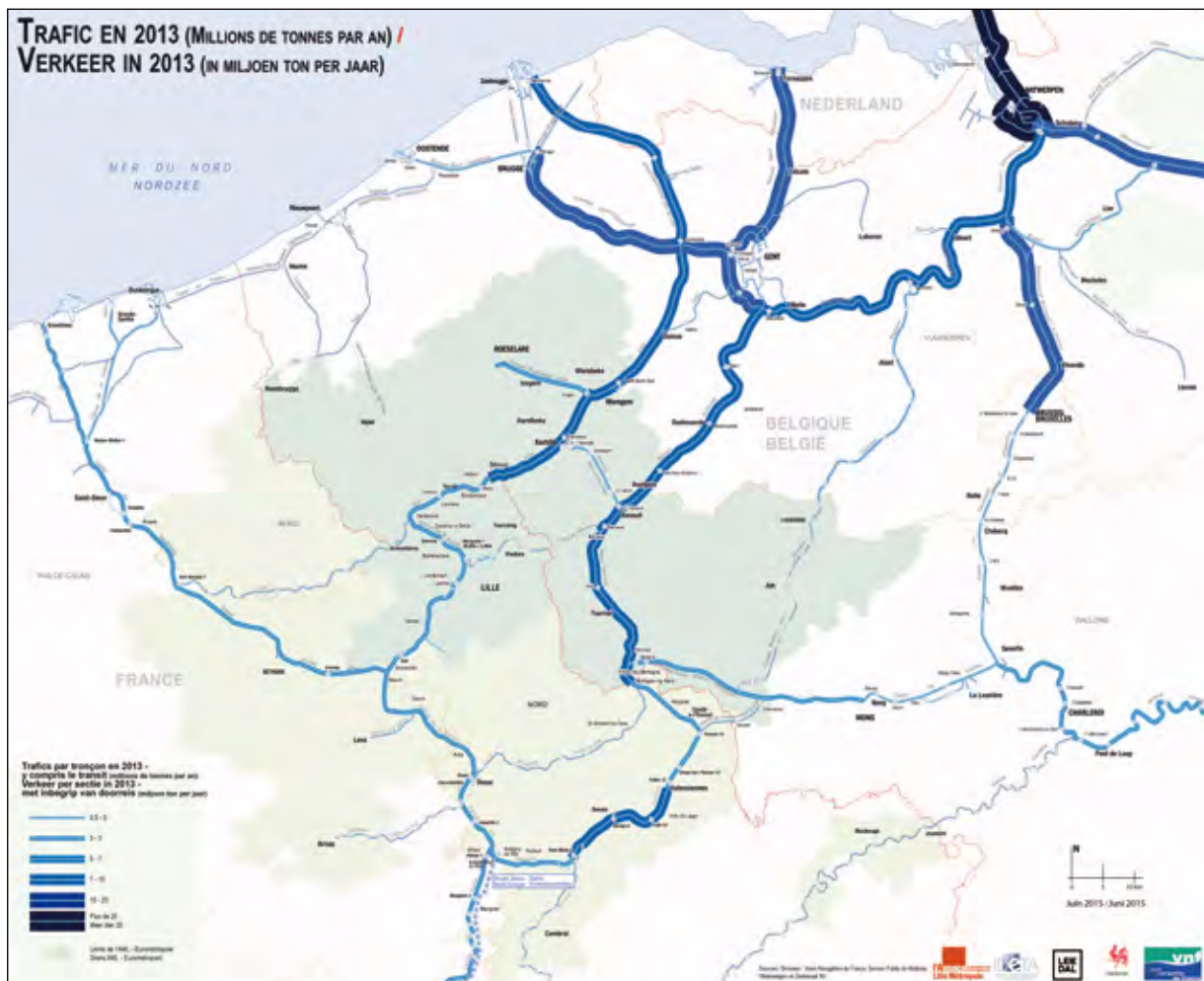
Van de grote structurerende elementen van het Aire Métropolitaine de Lille werden de waterwegen tot op heden wellicht het meest verwaarloosd. Het geografische, historische, economische, landschappelijke en ecologische belang ervan moet opnieuw in zijn globaliteit worden bevestigd. Bovendien zijn de "riviersequenties" in veel gevallen verdeeld tussen verschillende partners van de samenwerking ; in het noordelijke deel van het Aire Métropolitaine de Lille (AML) geeft de waterweg ook de landsgrens aan. Het is dan ook logisch voor te stellen dat de planingsprojecten - a minima - worden uitgedacht op schaal van het AML, en dit in samenhang met

de reeds uitgevoerde denkoefeningen over de ontwikkeling van een blauw en groen netwerk en met de denkoefeningen over de toekomst van de secundaire kanalen.

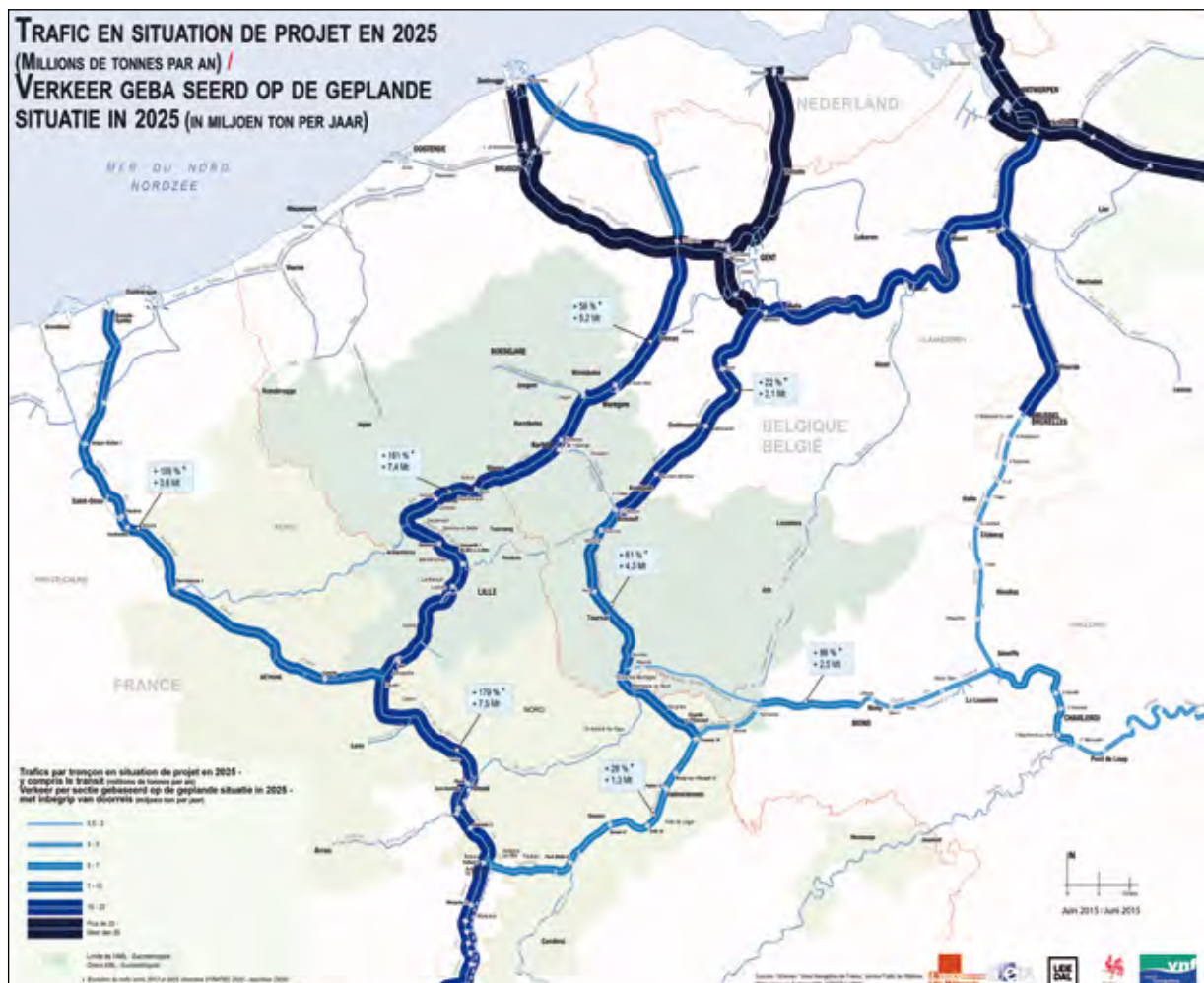
4. Schaal van de regio's en de stadsprojecten

Om de gevolgen op het vlak van ruimtelijke ordening in te schatten, moet men zich baseren op de stedenbouwkundige documenten (meer bepaald de SCOT's aan Franse zijde) en op de voorgestelde gemeenschappelijke krachtlijnen op het vlak van ontwikkeling (cf. infra).

Gelet op de steeds duidelijkere aantrekkingskracht van de waterwegen en op de aanwezigheid van talrijke ongebruikte terreinen in de omgeving van de waterwegen, hebben verschillende planningsprojecten het daglicht gezien. Sommige projecten vertonen zulke kenmerken of uitdagingen dat ze een strategische en/of symbolische dimensie krijgen die het antwoord op lokale behoeften ruimschoots overschrijdt. Ze zijn dan ook bijzonder belangrijk in het kader van de samenwerking. Bij wijze van voorbeeld citeren we het traject van de Deûle in Lille, het traject van het kanaal in Douai, het traject van de Leie in Kortrijk en tussen de zustergemeenten Menen en Halluin en de twee Comines, de doortocht van de Schelde in Tournai en Valenciennes. Op deze schaal moet minimum een kennisuitwisseling plaatsvinden.



Kaarten uit de gezamenlijke nota Agence-IDETA-Leiedal-Mission Bassin Minier – Bijgewerkt aan mei 2015



Kaarten uit de gezamenlijke nota Agence-IDETA-Leiedal-Mission Bassin Minier – Bijgewerkt aan mei 2015

02. INAANMERKINGNEMING VAN HET KANAAL IN DE STRATEGIEËN VAN DE PARTNERS

A - De rol van de waterwegen in een nieuwe mobiliteit versterken

De bereikbaarheid op grote schaal ontwikkelen

Dankzij hun geografische ligging vormen onze regio's een natuurlijke tussenschakel tussen Frankrijk en Noord-Europa, een regio waar de belangrijkste transportstromen van het continent elkaar kruisen. De verbindingswegen zijn er talrijk, zowel over de weg als over het spoor en het water. Het Aire Métropolitaine de Lille ligt in het hart van dit netwerk en staat in voor een groot deel van zijn uitwisselingen met België en de belangrijkste havens van de Range.

> De binnenvaart ontwikkelen om het hoofd te bieden aan de toename van de goederenstromen

De voorbije decennia werden de wegen en de spoorwegen als prioritair beschouwd en werd hierin behoorlijk veel geïnvesteerd (de spoorwegen stonden hoofdzakelijk in voor het vervoer van reizigers en niet zozeer van vracht). De goederenstromen kenden evenwel een snellere groei dan het aanbod van deze twee netwerken ; hun capaciteit om een toename van het verkeer te absorberen, lijkt vandaag zeer beperkt. De waterwegen lijken meer en meer het belangrijkste geloofwaardige alternatief om de toename van de goederenstromen te absorberen, in samenhang uiteraard met andere transportwijzen. Opdat de waterwegen ten volle deze rol zouden kunnen vervullen, moeten de strategieën m.b.t. tot de vestiging van de economische activiteiten evenwel worden afgestemd op deze nieuwe context en moet er zwaar worden geïnvesteerd ; de regio's van het Aire Métropolitaine de Lille moeten niet gewoon worden doorkruist, maar ook worden ontsloten.

In deze context is de realisatie van het kanaal Seine-Nord uiterst belangrijk ; de minst optimistische verwachtingen gaan uit van een vervijfvoudiging van het transport over de binnenwateren op de noord-zuidas. De bevestiging van de

verwezenlijking van deze nieuwe infrastructuur en van de datum van indienststelling ervan heeft verschillende nivelleringsstudies en -projecten in grote mate beïnvloed. In elk geval moet de modale shift - ook al is die slechts gedeeltelijk - van de weg naar het water als een prioriteit worden beschouwd en als dusdanig worden gefaciliteerd en aangemoedigd.

> **Zich laten inspireren door de burens** : Het transport over het binnenwater is van wezenlijk belang voor het goederentransport in landen die beschikken over een goed ontwikkeld waterwegennetwerk (België, Nederland, Duitsland...). "Zoals we weten is het modale aandeel van de waterwegen in Frankrijk (3%) lager dan het Europese niveau (7%) en uiteraard lager dan het modale aandeel van België (12%), Duitsland (15%) of Nederland (43%)². Het modale aandeel in Frankrijk op de as van de Seine bedraagt ongeveer 10% ; op de assen van de Moezel en de Rijn is dat 15% à 20% van het verkeer³, met dien verstande dat het grootste deel van het transport over het binnenwater op die³ assen grensoverschrijdend is.

> De oost-westas niet verwaarlozen







De waterwegen zijn een historische hefboom voor de heropleving van de economie en de verhoging van het aandeel ervan in multimodaal transport dat het binnenwater, het spoor en de weg combineert, is zonder twijfel een oplossing voor de toekomst. De verbinding van het Seinebekken met het Belgische en Nederlandse netwerk (via het netwerk van de Région Nord-Pas de Calais) biedt in dat opzicht een unieke ontwikkelingsopportuniteit. De opwaardering van de oost-westas - zowel wat betreft het water als het spoor - moet echter worden beschouwd als een noodzakelijke aanvulling die onze regio's toelaat hun ligging als kruispunt ten volle te exploiteren.

² *Qu'en est-il de la voie d'eau pour le fret demain en France et en Europe ? France Senaat - informatierapport nr. 366 (2001-2002) van dhr. Francis GRIGNON, opgesteld in naam van de Commission des affaires économiques. Hoewel het oude gegevens betreft, zijn ze nog steeds zeer actueel.*

³ *ibidem*

Een duurzamere mobiliteit aanmoedigen op economische en ecologisch vlak

Met één liter brandstof kan men één ton goederen 20 km over de weg transporteren, 80 km over het spoor en 100 km over het water (waterwegen voor grote tonnages). Eén konvooi van 4.500 ton (van het type dat op het kanaal Seine-Nord zal varen) transporteert evenveel goederen als 250 vrachtwagens of 125 treinwagons (4 volledige treinen). Volgens de berekeningen van VNF kost één getransporteerde ton goederen, over een gemiddelde afstand, gemiddeld 12 à 17 euro over het water, 21 euro over de weg en 22 euro over het spoor (voor- en natransport inbegrepen). Bovendien heeft de Franse regering zich ertoe verbonden het aandeel van goederen die niet over de weg en door de lucht worden vervoerd, tegen 2022 op 25% te brengen (doelstellingen voor de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen). Al deze elementen zetten ertoe aan het transport over het binnenwater anders te benaderen, in het bijzonder voor middellange en lange afstanden. Gelet op de kosten die gepaard gaan met de overslag in het kader van voor- en natransport, is deze transportwijze - wat de korte afstanden betreft - momenteel minder concurrentieel dan de weg. D.m.v. technische en organisatorische maatregelen wil men evenwel de overslagkosten optimaliseren teneinde het transport over het binnenwater competitief te maken, zelfs over korte afstanden. De grotere flexibiliteit en reactiviteit van het wegtransport zijn aspecten die niet mogen worden verwaarloosd, maar die het transport over het binnenwater moeilijk zal kunnen evenaren.

Route, rail, navigation : le point sur les coûts de transport		
12€/t		3€/t
17€/t		4€/t
21€/t		12€/t
22€/t		5€/t
	Coût moyen de transport d'une tonne sur 350Km y compris pré et post-acheminement pour le rail et la navigation	
	Coût externes pour une tonne transportée sur 350Km (coût non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution...)	

> De competitiviteit van de bedrijven versterken dankzij het transport over het binnenwater

Het grote voordeel van het kanaal voor de economie is dus dat het een economisch en energiezuinig transport mogelijk maakt voor grote tonnages (en volumes), en dat tot in het hart van de steden indien nodig. Transport over het binnenwater kan de kostprijs van het goederentransport aanzienlijk doen dalen (terwijl die steeds hoger wordt) en op die manier bijdragen aan de verhoging van de competitiviteit van de bedrijven van de regio. Het is weliswaar trager dan andere vervoerswijzen, maar het is veiliger (interessant voor gevaarlijke producten en uitzonderlijk transport) en regelmatiger (betrouwbaarheid, naleving van de termijnen). Die traagheid kan een troef worden wanneer het transport over et binnenwater dient als "drijvende stockage".

Hoewel ze vroeger voorbehouden waren voor niet-bederfelijke goederen met een lage toegevoegde waarde, worden de waterwegen tegenwoordig ook meer en meer gebruikt voor het transport van containers met een hoge toegevoegde waarde. De overslagkosten voor dat soort van goederen kunnen worden beperkt, want door het gebruik van transporteenheden kan de vrachtafhandeling worden vereenvoudigd, terwijl het voor goederen met een geringe toegevoegde waarde (bulkgoederen) net de afstand is die de kosten compenseert.

> Het hart van de agglomeraties op ecologische en betrouwbare wijze ontsluiten

Het transport over het binnenwater is weliswaar weinig flexibel, maar het draagt bij tot de ontlasting van het wegennet en kent geen files. Op het vlak van ontsluiting biedt het bovendien het voordeel dat de goederen rechtstreeks tot in het hart van de agglomeraties kunnen worden vervoerd, op plaatsen die voor het wegtransport steeds moeilijker bereikbaar zijn (net zoals het transport over het spoor, maar dan om andere redenen). De afstand van de distributiecentra in de periferieën van de grote agglomeraties vormt een belangrijke bron van vervuiling omwille van de toename van de inkomende en uitgaande leveringsstromen.



"Samenvloeiing" van de Deûle en het canal d'Aire
(bron : ADULM/TB)

> **De producties van de regio zo goed mogelijk vervoeren**

Voor bepaalde types grondstoffen, meer bepaald bouwmaterialen (zand, granulaat, enz.), maar ook voedingsgrondstoffen (graan, ...) blijft het transport over het binnenwater een vervoerswijze waar men niet om heen kan. Het belang van de productie van die grondstoffen voor de lokale economie versterkt het belang van de ontwikkeling van dit type transport.

Van de waterwegen een drager maken voor zachte mobiliteit

Het bestaan van de waterwegen en van de bijbehorende grondinnames (meer bepaald de jaagpaden) en de continuïteit die ze op schaal van de metropool biedt, kan bovendien het volgende mogelijk maken :

> **Binnen het Aire Métropolitaine de Lille zachte verplaatsingen vergemakkelijken** in samenhang met de waterwegen, de Schelde, de Deûle, de Leie, enz., die een groot potentieel hebben om mensen aan te zetten tot wandelen of fietsen, zowel voor

recreatieve doeleinden als voor woon-werkverkeer (in het bijzonder voor de ontsluiting van bedrijventerreinen langs het water) of andere dagelijkse verplaatsingen in een lokale context.

> **Het fietsnetwerk** op schaal van de regio (en in samenhang met de naburige Franse en Belgische regio's) **verder uitbreiden** met het oog op de verhoging van het modale aandeel van de fiets in de plaatselijke mobiliteit en in het toerisme. De zachte wegen langs de kanalen spelen hierbij een belangrijke rol. Deze ontwikkeling moet worden afgestemd op de ontwikkeling van het blauwe en groene netwerk.

> **Onderbrekingen moeten dus worden vermeden en er moet prioriteit worden gegeven aan de bewegwijzering langs** het hele kanaal met respect voor de verschillende natuurlijke en stedelijke landschappen en sectoren :

- de oversteek van het kanaal met de fiets over de verkeersbruggen vergemakkelijken en voorrang geven aan de aanleg van bepaalde bruggen voor zachte vervoerswijzen ;
- de uniformiteit op bepaalde te rechtlijnige stukken breken (jaagpaden of landelijke wegen).



Toeristische weg (historische tram) langs de Deûle in Wambrechies (bron : MEL)

Een nieuwe stedelijke logistiek ontwikkelen

> **Beantwoorden aan de behoefte om het goederenverkeer** op schaal van de metropool en van de stad beter te organiseren (context van de ontwikkeling van de e-commerce), door te beantwoorden aan een milieudoelstelling (luchtkwaliteit, vermindering van het aantal afgelegde kilometers over de weg, "propere" wagens in de stad).

> **Het gebruik van de waterwegen opnieuw aanmoedigen** voor de activiteiten die langs het kanaal gelegen zijn, meer bepaald die in de havengebieden (zonder de veiligheid hierbij uit het oog te verliezen).

> **De verschillende actoren mobiliseren en hun acties coördineren** met het oog op een algemene organisatie van de leveringen die weinig verplaatsingen en grond vereist, waarbij een dienstverlening wordt verzekerd die gelijk is voor alle inwoners, enz.

> **De verschillende logistieke niveaus hiërarchiseren** in functie van de ligging ervan in de agglomeratie. Door hun centrale ligging zouden bepaalde bestaande havens - die van Lille in het bijzonder - in de nabije toekomst gebruikt kunnen worden voor het onthaal van activiteiten voor stedelijke logistiek, met name de distributie van goederen op lokale schaal. De ontwikkeling en het gemeenschappelijk gebruik van de rivier- en vooral havenuitrustingen vormen een van de belangrijkste aspecten van deze denkoefening. Hierbij moet eveneens aandacht uitgaan naar het belang van de activiteiten m.b.t. de verwerking van de aangeleverde producten en van het afval, die moeten worden ontwikkeld in samenhang met deze nieuwe logistiek.



Multimodale platformen van Lille (haven) en Dourges
(bron : ADULM/DL)

B - Van de waterwegen een hefboom voor economische ontwikkeling maken

De havenactiviteiten ontwikkelen en de strategische rol ervan versterken

- > **Een mogelijkheid behouden tot ontwikkeling van riviersites** (havens, privésites, kaaien, ...) en dus van ruimten langs het water ; dit veronderstelt dat :
 - de haventerreinen voor bedrijven die daadwerkelijk scheepvaartverkeer genereren, moeten worden geoptimaliseerd (heroriëntering van activiteiten) ;
 - er een goede toegang over de weg en het spoor moet worden verzekerd om de bevoorrading te optimaliseren : een haven zal nog voor lange tijd minstens 50% wegverkeer vertegenwoordigen (zonder hierbij het toenemend belang van de spoorwegen uit het oog te verliezen) ;
 - de mogelijkheden tot ontwikkeling van micro-havensites voor overslag moeten worden onderzocht.
- > **Rekening houden met de mogelijke terugkeer van de industrie naar de regio** door herlocalisatie en/of dankzij nieuwe creaties - ook in de logistiek van de derde industriële revolutie -, wat de behoefte aan terreinen impliceert, meer bepaald langs het water of in de buurt van havensites.
- > **De bestaande platformen behouden of nieuwe platformen ontwikkelen** ; verschillende opties zijn mogelijk ; op schaal van de grote regio sluiten de ene platformen de andere niet uit :
 - de bestaande sites met dezelfde oppervlakte behouden door te kiezen voor activiteiten die het kanaal nodig hebben en door andere activiteiten uit te sluiten (wat veronderstelt dat die moeten worden geherlocaliseerd) ;
 - de bestaande platformen uitbreiden en verder ontwikkelen, maar dat impliceert dat het potentieel ervan moet worden onderzocht en dat de uitbrei-

dingen in voorkomend geval moeten worden gekalibreerd ;

- nieuwe platformen ontwikkelen ; hier stelt zich het principe van de multimodaliteit, dat het aantal potentiële sites de facto beperkt, maar dat niet volstaat om deze te prioriteren ;
- kaaien langs het kanaal aanleggen om de afstand met de scheepsbevrachters te verkleinen (idee van "lucarnes fluviales"), wat een gedetailleerde analyse van de behoeften veronderstelt.

- > **Andere behoeften dan grondbehoeften in aanmerking nemen** : meer bepaald de behoeften die ontstaan door het eventuele gebruik van boten die afgestemd zijn op nieuw verkeer - andere boten dan duwbakken of duwkonvoeien voor grote tonnages - en voor specifieke doeleinden (terugkeer van de Freycinet-maat ?), laad- en losmateriaal.

Om al deze vragen te beantwoorden, moet er een havenontwikkelingsstrategie worden uitgewerkt die regelmatig overleg vereist met de belangrijkste actoren, meer bepaald de haven en de beheerders van de waterwegen : VNF (Voies Navigables de France) en de Vlaamse en Waalse tegenhangers (respectievelijk W&Z (Waterwegen & Zeekanaal) en SPW (Service Public de Wallonie)).



Het 'gare d'eau' (waterstation) van Douai-Dorignies
(bron : ADULM/TB)

De ontwikkeling van diensten voor de binnenvaart en de actoren ervan aanmoedigen

De regio zal enkel ten volle voordeel kunnen halen uit de verhoging van het scheepvaart-, logistieke en toeristische verkeer als er allerhande diensten voor transporteurs, binnenschippers, pleziervaarders en cruisetoeeristen worden ontwikkeld.

> **Innoveren wat betreft de benadering van de logistiek.** De uitbreiding van de logistieke activiteiten zal een hefboom zijn voor de ontwikkeling van de regio, op voorwaarde dat deze zich niet beperken tot stockage en distributie. In die zin is het essentieel activiteiten m.b.t. de voor- en nabehandeling van de goederen te ontwikkelen die zoveel mogelijk jobs en toegevoegde waarde creëren.

> **De actieve ondersteuning van het onderzoek en de innovatie in deze domeinen** lijkt een logisch gevolg van deze benadering.

> **Anticiperen op de nieuwe behoeften van de transporteurs.** De overslag - ongeacht of die het gevolg is van de ontwikkeling van de multimodaliteit of van eventuele capaciteitsverschillen van de

waterweginfrastructuren - zal voor de transporteurs nieuwe behoeften creëren. Dat zal voor de regio een opportuniteit zijn om nieuwe logistieke diensten voor de binnenvaart te creëren.

> **Nieuwe diensten creëren.** Los van de ontwikkeling van strikt logistieke activiteiten, zullen de verhoging van het scheepvaartverkeer en de ontwikkeling van nieuwe functies voor de waterwegen de economische ontwikkeling van de regio slechts ten goede komen als er echte diensten voor de scheepvaart worden aangeboden. In het licht daarvan moet de creatie van onderhouds- en herstellingsactiviteiten van lichters en pleziervaartuigen, van bevoorradingsactiviteiten en van andere vormen van diensten voor de scheepvaart, worden aangemoedigd.

> **Zonder de ontwikkeling van meer klassieke activiteiten uit het oog te verliezen.** Andere meer traditionele activiteiten, zoals toeristische of recreatieve activiteiten, zouden eveneens kunnen worden ontwikkeld in de onmiddellijke omgeving van de waterwegen.



Jachthaven van Halluin (bron ADULM / TB)

De competenties en knowhow op het vlak van binnenvaart versterken

> **Een gemeenschappelijke strategie inzake opleiding implementeren** : de regio zal enkel ten volle voordeel kunnen halen uit deze ontwikkeling op voorwaarde dat ze kan beschikken over competente arbeidskrachten. Daarvoor moet een territoriale opleidingsstrategie op alle niveaus worden ingevoerd waarbij gebruik wordt gemaakt van een uitgebreide en gevarieerde opleidingstool. Deze strategie moet bovendien beantwoorden aan een dubbele uitdaging : anticiperen op de evolutie van de beroepen en de logistieke jobs aantrekkelijker maken. Dit opleidingsaanbod moet uiteraard op de eerste plaats betrekking hebben op de logistieke beroepen, maar ook de creatie van de hierboven aangehaalde diensten moet worden ondersteund : stedelijke logistiek, toerisme, milieu-engineering...

> **Geleidelijk aan een echte competentiepool worden** op het vlak van transport over het binnenwater en logistiek, door onderzoek en opleiding te combineren.

Een strategie voor de ontwikkeling van het toerisme implementeren

> **Ervoor zorgen dat cruiseschepen regelmatig de belangrijkste stadscentra van het AML aandoen.** Het ontwikkelingspotentieel van deze vorm van toerisme zou veel groter moeten zijn eenmaal het kanaal SNE geopend zal zijn en Lille, Douai en Kortrijk enerzijds, en Valenciennes en Tournai anderzijds op het traject Parijs-Amsterdam zullen liggen.

> Iedereen zou belang hebben bij de gezamenlijke creatie en opwaardering van **een netwerk van inschepingsplaatsen voor passagiers** en bij de organisatie van aanvullende activiteiten om de exploitatieperiode uit te breiden tot buiten het toeristische seizoen.

> **Plezierhavens aanleggen** ter aanvulling bij de bestaande havens en stopplaatsen. Er zouden tal van voorzieningen moeten worden geprogrammeerd om ons waterwegennet aantrekkelijker te maken (netwerk van havens om de 30 km ongeveer).



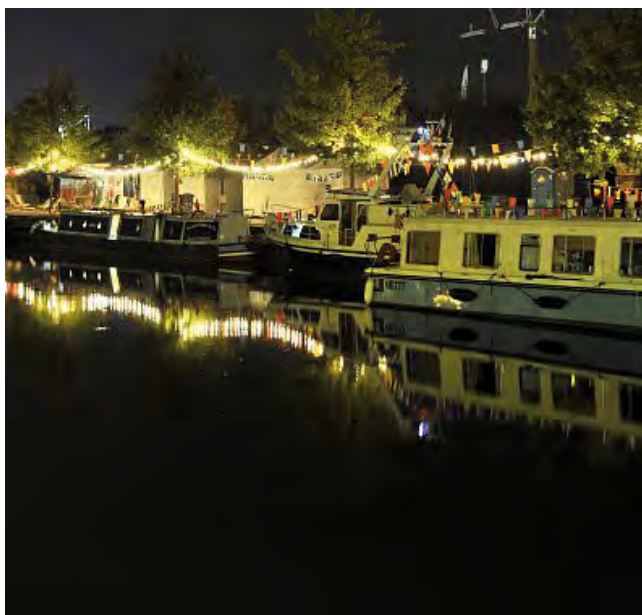
De competentiepool Euralogistic (bron : ADULM/TB)

> **Het bestaande maar op heden weinig ontwikkelde potentieel in de kijker zetten.** Door de bijzondere ligging en configuratie van het Aire Métropolitaine de Lille wordt de regio geconfronteerd met een transversale uitdaging : niet enkel een transitregio zijn, maar ook een verblijfsregio. De ontwikkeling van Frans-Belgische lussen voor de pleziervaart langs Kortrijk, Lille en Douai vanaf de Schelde, en langs Tournai en Valenciennes vanaf de Leie/Deûle (zonder andere stopplaatsen met een hoge erfgoedwaarde te benadelen) zou bv. een belangrijk argument kunnen zijn om toeristen aan te trekken en de duur van het verblijf op die manier te verhogen...

> In het licht hiervan moet **de vestiging van bootverhuurders worden aangemoedigd.**

> **De activiteit van boottochten met rondvaartboten ontwikkelen ;** deze activiteit, die vandaag weinig is ontwikkeld, is interessant vanuit economisch oogpunt en op het vlak van imago ; men schat dat 75.000 tot 100.000 passagiers in de Rijselse metropool geïnteresseerd zouden kunnen zijn.

> **Het toerisme "op en rond het water" ontwikkelen,** met name de activiteiten langs het water (wateractiviteiten, wandelen, fietsen, bezoek aan opmerkelijke sites die verband houden met de waterwegen). De uitdaging bestaat erin de waterkanten en de oevers in te richten ; ook de doorkruiste regio's moeten worden gepromoot



Plezierboten op het kanaal van Roubaix (bron : MEL)

aan de hand van een aangepaste toeristische bewegwijzering, het sportvissen moet vergemakkelijkt en het ontstaan van handelsactiviteiten langs het water moet worden ondersteund.

Rekening houden met mogelijke nieuwe gebruiken

> **De waterwegen gebruiken als hefboom voor nieuwe netwerken :** Omwille van de fysieke continuïteit van de waterwegen en de continuïteit op het vlak van eigendom, zijn de waterwegen bevoorrechte dragers voor de ontwikkeling van nieuwe netwerken waarvoor dit voordeel doorslaggevend blijkt. Dat wordt sinds een aantal jaar bevestigd voor de belangrijkste infrastructures ("backbones") van de digitale netwerken, waarbij de desbetreffende regio's aldus een groot potentieel voordeel wordt geboden. Maar dat is reeds lange tijd het geval voor het langeafstandstransport van grondstoffen (koolwaterstof, ...) of energie.

> **Maar ook op het vlak van energie :** Hetzelfde geldt op lokale schaal, waar de waterwegen een ideale hefboom kunnen zijn voor de ontwikkeling van gemeentelijke of grootstedelijke netwerken (warmtenetten bv.) en zelfs voor de lokale productie van alternatieve energie (cf. infra). Het is een ander belangrijk voordeel met het oog op de implementatie van nieuwe systemen voor de productie – en uitwisseling – van energie.



Paneel met toeristische informatie over de jachthaven van Halluin-Menen (bron ADULM/TB)



Het project van het grensoverschrijdend park van de Leie (bron : Leiedal)

C - Van de waterwegen een symbool maken en een hefboom voor ecologische herwaardering

Het project 'Seine-Scheldekanaal' en de daaruit voortvloeiende inrichtingen plaatsen de regio's langs het kanaal voor een andere uitdaging : de versterking van hun ecologische kwaliteiten. Er dienen innoverende en duurzame projecten te worden ontwikkeld, waarbij rekening wordt gehouden met de fysieke en natuurlijke gegevens van de regio en waarbij de ecologische banden worden hersteld. Er moet een duidelijke visie op het grensoverschrijdende hydrografische ecosysteem worden uitgewerkt, zodat hiermee rekening kan worden gehouden in de ontwikkelingsstrategie van de regio.

In de valleien kunnen verschillende soorten groene ruimten en natuurgebieden worden ontwikkeld : dat gaat van de restauratie van oude biotopen tot de aanleg van recreatieparken. Het geheel kan een mozaïek vormen van groene ruimten waarin een rijke biodiversiteit wordt hersteld. Valleien zijn belangrijke woongebieden, schuilplaatsen en rustplekken voor verschillende diersoorten en meer bepaald voor trekvolgels.



Canal d'Aire, verlaten terrein van de warmtecentrale van Cuinchy in 2013 – (bron : G Huchette Euralens/MBM)

Het is de bedoeling alle mogelijkheden te benutten om de leefomgeving van de inwoners groener te maken ; het sociale voordeel van een dergelijke groene aanwezigheid draagt bij tot de realisatie van een duurzamere regio. Op dat vlak moet men evenwel blijf geven van wilskracht en voldoende ruimte ter beschikking stellen met het oog op een geslaagd herstel van de natuurlijke processen. De continuïteit van de grote natuurgebieden draagt niet enkel bij tot een gemakkelijker beheer ervan, maar maakt deze gebieden ook toegankelijk voor het grote publiek, zonder dat de druk op de natuur te hoog wordt. De natuur en de biodiversiteit mogen niet worden herleid tot geïsoleerde eilandjes, maar moeten deel uitmaken van een uitgestrekt interregionaal natuurlijk netwerk dat samen moet worden ontwikkeld.

De hydrologische kwesties beter beheren

> **De kwaliteit van het oppervlaktewater verhogen :** ook al is de kwaliteit van het oppervlaktewater door de desindustrialisatie gevoelig gestegen, toch blijft deze onvoldoende. Dat staat een intensiever gebruik van het water en – meer algemeen – de opwaardering van de doorkruiste regio's in de weg.

De Europese kaderrichtlijn Water schrijft voor dat de waterlopen tegen ten laatste 2027 in goede ecologische gezondheid moeten verkeren. Op de eerste plaats zijn een goede fysisch-chemische kwaliteit en een voldoende zuurstoftoevoer van het water vereist om van de rivieren opnieuw levende aquatische systemen te maken waar verschillende vissoorten kunnen gedijen. De biotische index⁴ geeft een algemeen beeld van de kwaliteit van de waterlopen. Idealiter zou men moeten vertrekken van een goede waterkwaliteit voor viskweek van de gekanaliseerde rivieren om op termijn een waterkwaliteit te bereiken die zwemmen mogelijk maakt, zelfs in aangelegde kanalen. De obstakels voor de circulatie van vissen zullen moeten worden aangepakt, zodat deze vrij zouden kunnen migreren (inrichting van passages aan dammen).

Door de kwaliteitsindexen te analyseren, kunnen verbeteringsassen in kaart worden gebracht :

- op de eerste plaats **een grotere efficiëntie van de gemeentelijke afwateringssystemen**, met een beter beheer van het regenwater in geval van hevige regen : de toenemende bodemafdekking leidt tot meer oppervlakteafvoer en tot meer bodemuitloging met lozing van onbehandeld water in de natuur. De gemeentelijke en intergemeentelijke afwateringsinfrastructuur moeten verder worden ontwikkeld teneinde te voorkomen dat water stroomopwaarts in beken en grachten wordt geloosd. Bovendien moeten de meer verspreide vervuilingbronnen worden aangepakt (uitloging van meststoffen, pesticiden, enz.)

en moet er een grotere controle zijn op industriële lozingen.

In de valleien moet er ook meer ruimte worden voorzien om het afvoerwater in geval van hevige regen – wat meer en meer voorkomt ten gevolge van de klimaatverandering – op natuurlijke wijze op te slaan.

- De **ontwikkeling van de bodembedekking**, op het primaire en secundaire hydrografische netwerk in landelijke en stedelijke omgeving, kan eveneens een antwoord zijn.

De rivieroeveren kunnen op meer ecologische wijze worden ingericht en beheerd, zodat de wateren oevervegetatie zich kan ontwikkelen en op die manier de oevers kan vastzetten en bedekken met vegetatie. Dat zal een positief effect hebben op de zuurstoftoevoer en het habitat van de vissen. Indien mogelijk moet er langs de oevers een strook worden vrijgehouden die deel uitmaakt van het hydrografische systeem en die de afvloeiing van verontreinigende stoffen en meststoffen, afkomstig van de bodemuitloging, in de waterloop verhindert.

> **De waterbevoorrading van de regio verbeteren :**

De hypothese lijkt vandaag niet meer aan de orde, maar de realisatie van het Kanaal Seine Nord zou een alternatieve oplossing kunnen bieden voor de bevoorrading van de Rijselse metropool en het Bassin Minier met drinkwater, door water van het Oisebekken aan te voeren. Dit water, dat duurder is, zou bovendien van betere kwaliteit zijn dan het water dat momenteel vanuit de Leie wordt aangevoerd. Het watertekort en de abnormaal lage waterstand vormen een even groot probleem – op ecologisch en economisch vlak – als de overstromingen. De overbrenging van water van het ene bekken naar het andere moet evenwel met de nodige zorgvuldigheid worden overwogen.

> **Het risico op overstromingen verkleinen :**

de rol van de dode rivierarmen – met name die van de Leie – in het kader van het waterbeheer opwaarderen, waarbij overstromingsgebieden worden gevrijwaard.

De valleien worden plaatsen waar men overstromingsbekkens kan creëren (zoals er vroeger op natuurlijke wijze bestonden), enerzijds om overstromingen stroomopwaarts van stedelijke gebieden te voorkomen en anderzijds om de vochtige habitats met specifieke fauna en flora te herstellen. Door de rivieren te kanaliseren en uit te baggeren, verhoogt men de drainage van de valleien, die daardoor droogvallen. Het is dan ook wenselijk maatregelen te nemen om de vochtige gebieden vochtig te houden (dat is in elk geval noodzakelijk in de lente om de vegetatie in stand te houden).



Het kanaal van Roubaix (bron : ADULM/DL)

⁴ Meting op basis van de macro-ongewervelden in het water



Doortocht van de Leie in Kortrijk (bron : Leiedal)



Waterbekken nabij het 'Centre de Valorisation Organique' van Sequedin (bron : MEL)

De biodiversiteit verhogen en de ecologische impact beperken

> **Opmerkelijke ruimten beschermen**, evenals de specifieke biotopen en meer algemeen de vochtige weilanden, de paaiplaatsen, enz.

Naast het gebruik van de valleien voor stadsontwikkeling en economische activiteiten, moet voldoende oppervlakte worden voorbehouden opdat zogenaamde "zachte" functies zoals de natuur, de wateropslag, de landbouw, het landschap, enz., dominant aanwezig zouden kunnen blijven. Dit betekent uiteraard niet dat alle open ruimten natuurgebieden moeten worden in de strikte zin van het woord, maar om een duurzame kwaliteit te bereiken, zal het belangrijk zijn de natuur te kunnen beheren op een voldoende ruime en ononderbroken oppervlakte. Vooral de vochtige habitats (rietlanden, vochtige weilanden, veengebieden, moerassen en oibossen...) staan onder grote druk en als men deze wil herstellen, dan moeten er specifieke maatregelen getroffen worden.

> **De kunstmatige aanleg van de waterkanten zoveel mogelijk beperken** en ecologische corridors ontwikkelen :

- zoals reeds werd benadrukt, kunnen de waterkanten zo worden aangelegd dat oever- en watervegetatie zich kan ontwikkelen en de oevers kan bedekken ;
- gelet op de beperkte ruimte, moet de vergroening van de waterkanten in stedelijke gebieden specifiek worden aangepakt, met bomenrijen, beplantingen, enz. en waar mogelijk met bermen met gras dat niet intensief wordt gemaaid ;
- op de bedrijventerreinen bestaan er andere mogelijkheden om te werken met het water en de natuur met het oog op de creatie van een blauw en groen netwerk dat het gebied omvormt tot een echt landschapspark waarin bedrijven zich kunnen integreren.

> **Rekening houden met de ecologische impact van de aanpassing aan grote tonnages en de stortplaatsen voor baggerspecie beheren**

De uitbaggering en rechttrekking van de waterwegen moet hand in hand gaan met de aanleg - indien mogelijk - van ecologische waterkanten alsook met een ecologische opwaardering van de vallei. De stortplaatsen voor baggerspecie die op verschillende (kunstmatige en opgehoogde) plekken werden aangelegd, kunnen bijdragen tot een grotere diversiteit van de bestaande natuurlijke habitats, op voorwaarde dat ze correct zijn aangelegd. Ze kunnen een bijkomende nuance geven aan het mozaïek van groene ruimten en natuurgebieden. Gelet op de beperkte beschikbare ruimte voor de heraanleg van vochtige gebieden, moet de aanleg van nieuwe stortplaatsen in de valleien met de nodige behoedzaamheid worden overwogen.

> **Innoveren op het vlak van productie van hernieuwbare energie** door experimentele systemen te promoten die gebruik maken van de thermische en dynamische eigenschappen van de waterwegen. Er worden zeer interessante experimenten uitgevoerd om de dynamische kracht van het water te gebruiken voor de werking van de sluisen. Als dergelijke experimenten overtuigend blijken, dan moeten ze worden veralgemeend en in voorkomend geval worden aangewend voor andere doeleinden (bewegwijzering, informatie, verlichting, enz.). Ook de thermische inertie van het water zou moeten worden benut voor verwarming in de winter en afkoeling in de zomer.

D - Een hefboom voor stedelijke herwaardering

De gronden herwaarderen

> **De spiraal van waardevermindering omkeren om middelen vrij te maken voor de herstructurering** : het scheppen van een nieuwe aantrekkingskracht van de betrokken regio's is de sleutel voor de herwaardering van de gronden, een noodzakelijke voorwaarde voor duurzame herstructureringsprocessen.



Het kanaal van Roubaix en de site van L'Union in 2010
(bron : G. Bonnel/ADULM)

- > **Alle betrokken regio's hiervan laten meegenieten**, ook al is het naïef te denken dat de herwaardering overal van dezelfde orde van grootte zal zijn.
- > **De ontwikkeling prioriteit toespitsen op de reeds ingerichte terreinen**, meer bepaald de verlaten industrieterreinen, en toezien op het behoud van de landbouwgronden en van de zeldzame bestaande natuurgebieden.
- > **Ervoor zorgen dat de bewoners er blijven wonen om de sociale mix te verzekeren** : de opwaarderingsprocessen gaan gepaard met "gentrificatie"-processen waarbij de "historische" bewoners van de betrokken regio's uitgesloten dreigen te worden ; er dienen dus maatregelen te worden getroffen om ervoor te zorgen dat de bewoners de wijk niet verlaten.
- > **Vermijden dat de herwaardering gebeurt ten nadele van de economische ontwikkeling** : de groeiende aantrekkingskracht van de sectoren langs het water als woonplaats kan een stijging van de grondprijzen teweegbrengen die moeilijk compatibel is met een gebruik voor economische activiteiten, met name artisanale, industriële of havenactiviteiten.



Spinnerij De Stoop in Kortrijk (bron : M. Lerouge / ADULM)



Grands Moulins de Paris in Marquette
(bron : M. Lerouge / ADULM)

De kwaliteit van het stedelijke landschap verhogen

- > **Aanwezigheid en zichtbaarheid van het kanaal**
 - **Het kanaal zichtbaarder en herkenbaarder maken** : panorama's, perspectieven en "vensters" op het kanaal in stedelijke of niet-bebouwde gebieden beschermen en creëren ; een systeem voor de bescherming van het landschap, dat compatibel is met de menselijke activiteiten, uitwerken en geleidelijk aan implementeren.
 - **Mogelijke "landmarks" die reeds aanwezig zijn op de site, exploiteren/kenbaar maken**, meer bepaald de getuigen van het industriële verleden.
 - **De aanwezigheid van het water kenbaar maken door middel van de vegetatie** : de boomsoorten en beplantingsprincipes (aligneringen) als "markeerders" van het kanaal.
 - **Het tracé van het kanaal leesbaar maken** aan de hand van visuele continuïteiten, wanneer de directe omgeving ervan niet rechtstreeks toegankelijk is.



Quai Saint-Pierre in Tournai (bron : V. Lecigne/ADULM)

> **Stedelijk herkenningspunt**

- **De ruimte van het kanaal herbeschouwen als grootstedelijke openbare ruimte i.e. ruimer** (van gebouw tot gebouw) dan de grondinname van het kanaal en als onderdeel van een groter netwerk.

- **Het kanaal beschouwen als wervelkolom** : een sterke continuïteit van de openbare ruimte van het kanaal ontwikkelen, rekening houdend met de beperkingen (op het vlak van veiligheid) die gekoppeld zijn aan bepaalde vormen van gebruik van de waterwegen.

- **Het potentieel van het kanaal als "uithangbord van de metropool" versterken**, een continuüm dat het grootstedelijke imago bepaalt en dat de verschillende doorkruiste sequenties bundelt.

> **Onderbrekingen en oversteekplaatsen**

- **De bruggen beschouwen als "bakens"**, echte rekeneenheden die het parcours langs het kanaal structureren en door hun aantal de omvang van het uitgestrekte landschap belichamen.

- **De bruggen beschouwen als "acupunctuur punten"**, plaatsen voor de activering van projecten die het herstel van de band met het water beogen (daarvoor moeten de opportuniteiten voor de herbestemming van de openbare ruimte van het kanaal vanaf die bruggen in kaart worden gebracht) en van aansluiting van de grootstedelijke openbare ruimte op de openbare ruimte van het kanaal (toegangspunten tot het kanaal).

> **Bewegwijzering en stadsmeubilair**

- **De bestaande bewegwijzering harmoniseren**, deze ontwikkelen voor toeristische en pedagogische doeleinden en er een internationaal karakter aan geven (twee- of drietalig)

- **Het stadsmeubilair beperken** en – zonder het meubilair te willen standaardiseren – er tekens of symbolen (logo ?) aan toevoegen die aantonen dat het een ruimte betreft die in zijn lineaire continuïteit moet worden benaderd.



Emblematische oversteekplaatsen : over de Leie in Kortrijk (bron : ADULM/TB)



Emblematische oversteekplaatsen : over de Rijn tussen Saint Louis en Weil (bron : ADULM/TB)



De tuinen van Le Colysée in Lambersart (bron : MEL)



De kwaliteit van het agrarische en natuurlijke landschap beschermen en verhogen

Buiten de stedelijke gebieden vertonen sommige regio's die door waterwegen worden doorkruist, specifieke landschappelijke kwaliteiten. Dat is meer bepaald het geval voor landbouwgebieden, met name vochtige weilanden en specifieke beplantingen langs die weilanden (wilgenrijen...), evenals enkele zeldzame beboste gebieden.

De kwaliteit van die gebieden rechtvaardigde de aanleg van natuurparken en verschillende schalen : het Parc naturel des plaines de l'Escaut, het Parc de la Deûle, enz. Het behoud en de ontwikkeling van deze ruimten is een grote uitdaging voor de levenskwaliteit en aantrekkingskracht van de regio.

In bepaalde gevallen, meer bepaald stroomopwaarts van Tournai, berust de landschappelijke waarde bovendien op een sterke erfgoedkundige dimensie ; dat erfgoed moet worden beschermd, maar niet enkel met het oog op de ontwikkeling van de toeristische activiteiten.



Zicht van het Deûle park in Wavrin (bron : ADULM)





De oevers van de Haute Deûle in Lille (bron : MEL)

De stedelijke herwaardering aanmoedigen/een echt stedelijk weefsel heropbouwen

> **Innoveren op het vlak van ruimtelijke ordening om het risico van een algemene ontwikkeling te vermijden.** Omdat men zich bewust geworden is van de waarde van de landschappen die verbonden zijn met het water, werden in tal van Europese steden "waterfronts" gecreëerd, hefboomen voor een ingrijpende imagoverandering. Veel van die inrichtingen zijn gelijkaardig wat betreft de programmatie, de aanpak van de openbare ruimten en zelfs de architectuur ; ze zijn vaak voorbehouden voor vermogende burgers en voor tertiaire of recreatieve activiteiten. Een dergelijke zeer generieke ontwikkeling van de stad beantwoordt niet aan de uitdagingen die gepaard gaan met de herwaardering van het kanaal ; de verlaten wijken en ruimten moeten worden geherwaardeerd met respect voor hun identiteit en specifieke kenmerken, en die herwaardering moet iedereen ten goede komen.

> **De planningsprojecten benutten om een landschappelijke identiteit te ontwikkelen.** De herwaardering van de landschappen die verbonden zijn met het water, vormt een grote uitdaging voor het Aire Métropolitaine de Lille. De grote stedenbouwkundige werkzaamheden moeten worden beschouwd als testcases en knooppunten van

een dergelijke herwaardering. De landschappelijke ingreep op de directe omgeving van de waterwegen in het kader van een initiatief zoals EuraTechnologies in Lille, kan worden beschouwd als een interessant voorbeeld van een dergelijke aanpak.

Gebruiks- en belangenconflicten beheren

> **De toegang tot de waterwegen vrijwaren voor alle functies** die dit vereisen en daarvoor een algemene regionale visie ontwikkelen.

> **Pilootprojecten ontwikkelen die gebaseerd zijn op het principe van een mix van functies,** telkens dit mogelijk is.

> In alle gevallen op lokale schaal **het behoud van industriële enclaves verzoenen met de ontwikkeling van residentiële functies en het verzekeren van de kwaliteit van de landschappelijke ingrepen,** en dit in de hele grootstedelijke regio.

> **De continuïteit van de zachte trajecten verzekeren,** waarbij de veiligheid van personen in de havengebieden gewaarborgd is.

> **De bescherming van de natuurgebieden,** met name de vochtige zones, en van de landbouwgebieden garanderen.



Inrichting van de waterkanten van de Rhône in Lyon (bron : ADULM/TB)

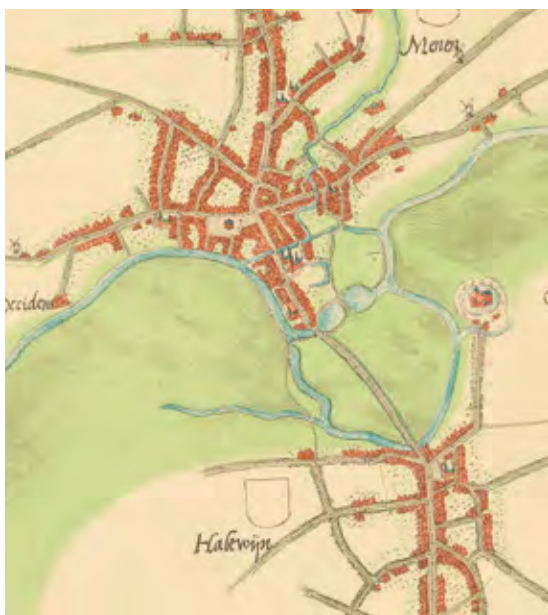


Continuïteit van de doorgang langs de Irwell in Manchester & Salford (bron : ADULM/TB)



Herwaardering van de havengebieden in Helsinki (bron : ADULM/TB)

E - De waterwegen omvormen tot een echte interterritoriale verbinding en tot een hefboom voor een gemeenschappelijke identiteit



Mene en Halluin in 1558 – kaart van Deventer (bron : Leiedal)

Het imago van de waterwegen opwaarderen

> De troeven van de waterwegen systematisch in de kijker zetten

- de waarde van het industriële verleden, het geheugen van de regio : kwaliteit van het bouwkundig erfgoed maar ook van het collectieve geheugen, zonder hierbij de negatieve aspecten uit het oog te verliezen : vervuiling, functies en insluiting in de stad ;
- het actuele karakter van de waterwegen als hefboom voor economische vernieuwing en fysieke ruimte : corridor en verbinding ;
- de gemeenschappelijke oorsprong en de culturele nabijheid met de grote Vlaamse steden, met name Brugge en Gent, (ook al is dat vaak een marketingargument) zouden soms een operationele dimensie kunnen aannemen, meer bepaald in het geval van de historische weefsels van de centrumsteden (Douai, Lille, Valenciennes...), waarbij bepaalde kanalen die in de loop der eeuwen werden gedempt, eventueel weer worden opengelegd.

> Een imagoverandering van de waterwegen in gang zetten

- de Schelde, de Deûle en de Samber voorstellen als emblematische onderdelen van het landschap en als toeristische troeven, en niet langer als cor-

ridors waar de gevolgen van de desindustrialisatie worden geconcentreerd ;

- de Leie voorstellen als grensoverschrijdende verbinding en hefboom voor ontwikkeling, en niet langer als grens en dus als eindpunt ;
- andere secundaire kanalen en rivieren opwaarderen, zoals de Scarpe, de Souchez, de Marque, het kanaal van Roubaix/Spierekanaal, de Sensée, enz., waarvan het landschappelijke en/of recreatieve belang niet meer moet worden benadrukt.

Een gezamenlijk imago voor de waterwegen ontwikkelen op schaal van het AML

Hiervoor moeten de actoren worden gesensibiliseerd voor de gemeenschappelijke uitdagingen en voor het belang van een coherent en gezamenlijk initiatief.

> Een projectmatige aanpak ontwikkelen op zeer grote schaal dat toelaat :

- concrete operationele doelstellingen te geven aan de voorzieningen voor interregionale samenwerking ;
- lokale projecten te bundelen en op elkaar af te stemmen ;
- elke regio op haar niveau verantwoordelijk te maken voor de uitvoering van het gezamenlijke project ;
- op symbolische plaatsen (bv. bruggen) soortgelijke opwaarderingsacties te ontwikkelen ;
- stervale concurrentie te vermijden door overleg te plegen alvorens ontwikkelingsprojecten vast te leggen.

> Die ambitie opnemen in de Franse (SCOT, SRADT, Cadre de cohérence) en Belgische (Beleidsplan, SDERW) **planningsdocumenten** en in de **verschillende programma's** : Europese operationele programma's, contrats de plan Etat-Région, ...



Activiteiten op het kanaal van Roubaix (bron : MEL)

De waterwegen omvormen tot een bevoorrechte ruimte voor artistieke creatie

Naar het voorbeeld van hetgeen de voorbij jaren tussen Nantes en Saint-Nazaire is gebeurd, zouden de waterwegen op schaal van de metropool de drager kunnen worden van artistieke interventies van uiteenlopende aard, evenwel onder andere omstandigheden en op een andere schaal : land art, tijdelijke of duurzame structuren, artistieke bakens, nachtverlichting, evenementen en voorstellingen, ...

De havengebieden en het kanaal gebruiken voor culturele of ludieke doeleinden

Om de waterwegen te herwaarderen, moeten deze door de bewoners van het Aire Métropolitaine de Lille en in het bijzonder door de oeverbewoners worden toegeëigend. De organisatie van ludieke en/of culturele evenementen in die ruimten bevordert dit herwaardingsproces. Ook al is dat geen evidentie aangezien het waterwegen voor grote tonnages betreft, toch moeten alle mogelijkheden worden onderzocht om de organisatie van – noodzakelijkerwijs tijdelijke – evenementen aan te moedigen.



Diverse evenementen in de MEL – kanaal van Roubaixen Quai du Vault (bron : MEL)