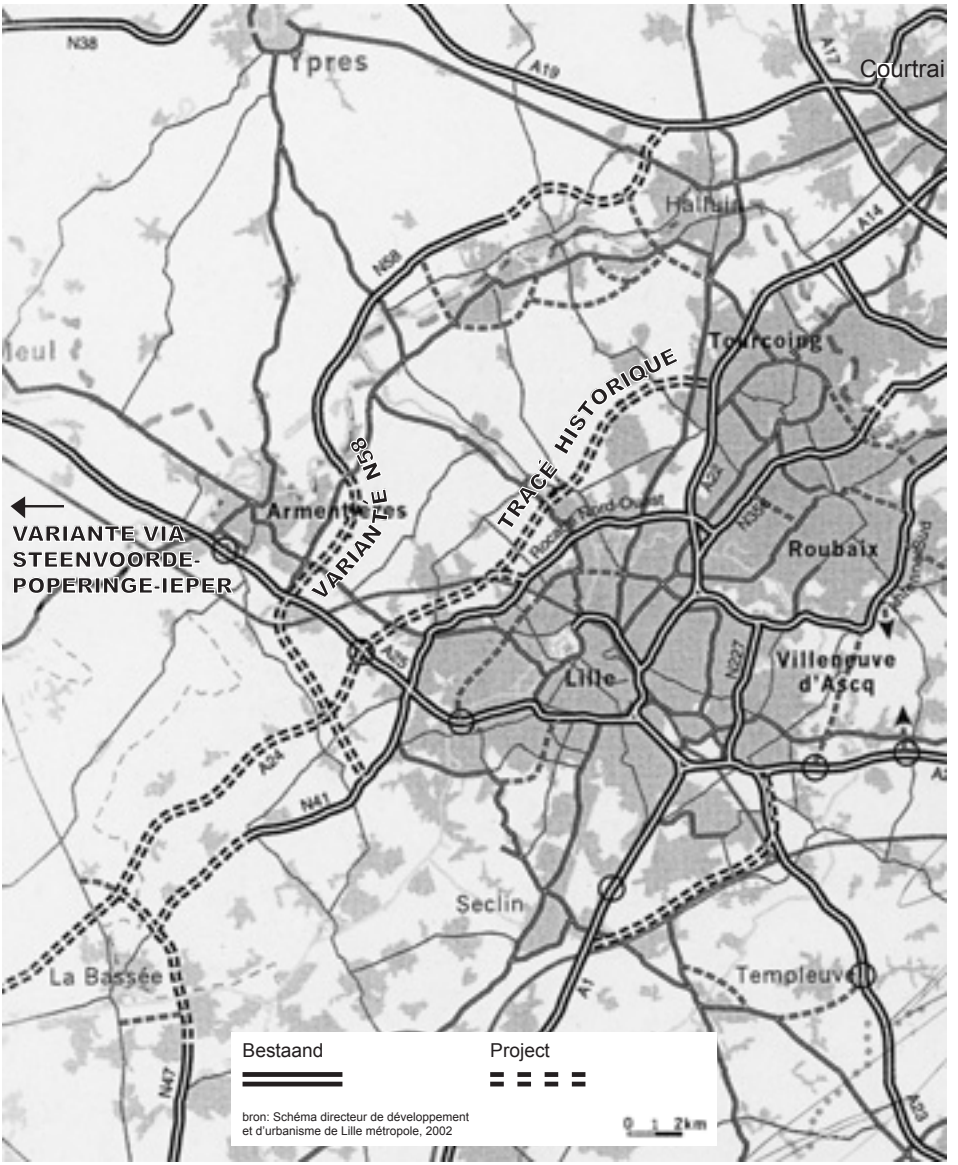

Ypres
Courtrai
Halluin
Tourcoing
TRACÉ HISTORIQUE
VARIANTE N58
VARIANTE VIA STEENVOORDE-POPERINGE-IEPER
Armentières
Roubaix
Lille
Villeneuve d'Ascq
Seclin
La Bassée
Templeuve
N38
A19
A17
A14
N58
A24
N41
N47
A1
A23
N227
Bestaand
Project
bron: Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille métropole, 2002
0 1 2km

WAAR GEEN WIL IS, IS GEEN WEG.
De A24 stelt de grensoverschrijdende relaties op de proef

Christophe Boval

Zeggen dat grensoverschrijdende onderwerpen de actualiteit overheersen in de lokale West-Vlaamse media, is licht overdreven. Misschien is dit gebrek aan belangstelling wel het best, want het tegendeel zou al gauw wijzen op acute spanningen. Geen nieuws, goed nieuws. Maar op 12 mei 2005 was het wel raak: "Westhoek in snelheid genomen door Franse autostradeplannen", kopte *Het Nieuwsblad* in zijn West-Vlaamse edities. De toon was gezet en de bordjes "A24 nooit" schoten als paddenstoelen uit de grond. Nieuwe verkeersinfrastructuur ligt zo al gevoelig, en als het dan nog eens wordt opgedrongen vanuit het "grote, imperialistische" Frankrijk ...

Voor wie het nog niet begrepen had, ging het artikel verder: "Terwijl in de Westhoek nog steeds wordt gedebatteerd over een traject voor de A19, wordt de streek binnen de tien jaar opgezadeld met een nieuwe snelweg." Yves Leterme, toenmalig Vlaams minister-president maar vooral ook verkozen in de streek, zei enkele maanden later op een ontmoeting met lokale persmensen dat de Franse autoweg A24 van Amiens over Rijsel naar België zeker niét via Steenvoorde en Ieper ons land zou binnenkomen. Die uitspraak sijpelde door naar de overkant van de grens, waardoor Yves Leterme een week later ook de Franse lokale pers haalde. Al bij al een vreemde manier van communiceren tussen bevriende buren, die Frankrijk en Vlaanderen toch zijn.

Ze illustreert hoezeer de Vlaamse overheid in het algemeen en een minister-president uit de Westhoek in het bijzonder met dit dossier verveeld zat. In België, en zeker in Vlaanderen, zijn er de voorbije twintig jaar nauwelijks nieuwe (auto)wegen bijgekomen. De stelling dat nieuwe wegen geen oplossing zijn voor onze groeiende mobiliteitsproblemen, geniet in het dichtbevolkte Vlaanderen brede politieke steun. Hoogstens kunnen zogeheten *missing links* nog worden afgewerkt. Illustratief voor die houding is bij voorbeeld het besluit om de A19 Ieper-Veurne af te voeren en in plaats daarvan de bestaande N8 aan te passen. Tegelijk is het voor Vlaanderen natuurlijk wel van belang dat het (vracht)verkeer van en naar het zuiden vlot voorbij Rijsel kan.

Frankrijk maakte een andere evolutie door. Een vierde van het Franse autowegennet, of ruim 2.000 kilometer, is pas de jongste 20 jaar aangelegd. Tot een eind in de jaren '70 volstond een radiaal autowegennet vanuit Parijs, de overige binnenlandse verplaatsingen konden worden afgewikkeld op het uitstekende netwerk van *routes nationales*. Vanaf de jaren '80 is een inhaalbeweging ingezet waarbij ook meer afgelegen en dunner bevolkte gebieden op het autowegennet worden aangesloten.

In het geval van de grensregio Nord-Pas-de-Calais gaat het echter niet zozeer om ontsluiting, dan wel om optimaal benutten van de centrale ligging tussen grote, welvarende economische polen als Londen, Parijs, de Randstad en het Ruhrgebied. De gelijktijdige teloorgang van de textielindustrie (in de Rijselse regio), de mijnbouw (in de streek Béthune-Lens-Douai) en de scheepsbouw (in Duinkerke) bezorgde de regio in de jaren '70 een economische en sociale kater. De focus werd verlegd van de industrie naar de dienstensector, waaronder logistiek en transport, en de cultuur. Die sectoren kunnen slechts bloeien dankzij uitwisseling en contacten. Een goede bereikbaarheid, extern en intern, is dan ook een absolute noodzaak.

Vandaar dat de nationale en lokale overheden de afgelopen twintig jaar zwaar hebben ingezet op nieuwe verkeersinfrastructuur. Meest spectaculair was ongetwijfeld de aanleg van de Kanaaltunnel naar Engeland, samen met de hogesnelheidstrein TGV Nord en de autowegen A26 Calais-Reims en de A16 (België-) Duinkerke-Amiens-Parijs. Voortaan lagen Rijsel en omgeving niet alleen meer aan de noord-zuidcorridor van de Benelux naar Zuid-Europa, maar ook aan een oost-westas van Engeland naar Midden-Europa. En dankzij de TGV en de Eurostar is Brussel nog slechts 40 minuten verwijderd van Rijsel, Parijs 1 uur en Londen minder dan anderhalf uur. Ook aan de interne bereikbaarheid werd gewerkt, met de aanleg in Rijsel van een volautomatische metro, een Europese primeur, en de ontwikkeling van het regionale spoorwegvervoer (*Transport Express Régional*, kortweg TER).

Een hoogwaardig grensoverschrijdend verlengstuk breien aan dat spoorwegvervoer lukte minder goed: een treinrit van Rijsel naar Kortrijk blijft, in vergelijking met gelijkaardige binnenlandse verbindingen, nog steeds duur en traag en de heropening van de spoorlijn Adinkerke-Duinkerke is tot nog toe bij wensdromen gebleven. Voordat een trein de grens over kan, moeten per definitie twee nationale spoorwegmaatschappijen, met elk hun eigen binnenlandse organisatie, zich hierin vinden. In de praktijk is deze voorwaarde een uitstekend recept om

geen vooruitgang te boeken. De eerlijkheid gebiedt wel te erkennen dat de grensoverschrijdende reizigersstromen tot op heden niet te vergelijken zijn met die op drukke binnenlandse verbindingen.

De forse investeringen in het regionaal spoorvervoer hebben echter niet kunnen beletten dat de groei van de mobiliteit in de eerste plaats over de weg is gebeurd. Vooral net ten zuiden van Rijsel, waar de A1 (uit Parijs), de A25 (uit Duinkerke), de A27 (uit Doornik), de A23 (uit Valenciennes) en de oostelijke ringweg om Rijsel (uit Kortrijk) samenkomen, is de complete stilstand niet meer veraf. Mede om het doorgaand verkeer in de Rijselse agglomeratie een vlotte doorstroming te garanderen, is het idee van de A24 weer boven water gekomen.

De A24 gaat terug op een dertig jaar oud plan om de A1 Rijsel-Parijs te ontdubbelen. Toen was immers al duidelijk dat door de toename van het verkeer de A1 een overbelaste verbinding zou worden waar het kleinste incident tot een onoverzichtelijke verkeerschaos aanleiding zou geven. En de planologen van toen hebben gelijk gekregen. Op de drukste plaatsen, ten noorden van Parijs en ten zuiden van Rijsel, passeren dagelijks meer dan 130.000 voertuigen, lokale pendelaars en veertigtonners door elkaar.

In de jaren '70 werd als voorzorgsmaatregel in de Rijselse agglomeratie al een strook gereserveerd voor een nieuwe autoweg, in een noordwestelijke boog om Rijsel tot de A22/E17 in Roncq, vlak voor de Belgische grensovergang in Rekkem. Dat is het zogeheten *tracé historique*. Dat tracé loopt volledig over Frans grondgebied.

De wegverbinding werd in 1992 opgenomen in het *schéma directeur routier national* (SDRN) en in 2002 in de *schémas multimodaux de services collectifs de transports de voyageurs et de marchandises* (SSCT). In een gezamenlijke audit van de Inspectie van Financiën en het ministerie van Transport een jaar later naar de financiële haalbaarheid van alle infrastructuurprojecten die in Frankrijk op stapel stonden, kreeg die wegverbinding voorrang. Om de herinnering aan mislukte pogingen in het verleden wat te vermijden, werd niet meer gesproken van de A1bis, maar van de A24 of meer nog van de *liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique*, kortweg LAALB. De toenmalige minister van Transport, Gilles de Robien, niet toevallig op dat ogenblik ook burgemeester van Amiens, zette de verbinding weer op de politieke agenda.

Van 30 september 2003 tot 20 januari 2004 vond daarop, conform recente Franse wetgeving aangaande beslissingen over grote infrastructuurwerken, een *débat public* plaats. In het dossier dat het Franse ministerie van Transport daartoe samenstelde, bleek al duidelijk dat de passage langs de Rijselse agglomeratie één van de moeilijkste punten zou worden.

Het *tracé historique* mocht dan formeel nog steeds in de planningsdocumenten opgenomen zijn, de weerstand ertegen was in de loop der jaren alleen maar toegenomen. In dertig jaar tijd is de Rijselse agglomeratie, zoals alle grote steden in West-Europa, verder uitgedijd, waardoor het *tracé historique* steeds minder lángs, maar steeds meer dóór bebouwde gebieden loopt. Bovendien is er intussen ook al een *rocade nord-ouest* (N352) die de A22 naar Kortrijk verbindt met de A25 naar Duinkerke. In het *Schéma directeur de développement et d'urbanisme* (SDDU) uit 2002, haar belangrijkste planningsdocument, stelde Lille Métropole Communauté Urbaine dat de opdrachtgever het nut van het *tracé historique* zou moeten aantonen. Tegelijk werd in dat SDDU een lans gebroken voor een "grote ring rond Rijsel" die voor ongeveer de helft op Belgisch grondgebied zou lopen, vanuit Armentières via de Belgische N58 naar de A19 Ieper-Kortrijk en vervolgens via de A17/E403 Brugge-Doornik en de A16 Doornik-Rijsel terug naar Frankrijk. Met andere woorden, politiek was het *tracé historique* zo goed als dood.

Van een ringweg op Belgisch grondgebied naar een internationale autosnelweg was voor de Franse plannenmakers slechts een kleine stap, maar Vlaanderen was daar absoluut niet klaar voor. De N58 is een weg met een geladen communautair verleden. Die weg moest destijds de Henegouwse enclave Komen-Waasten met de rest van Wallonië verbinden, het fameuze Pecq-Armentières. De Waalse overheid legde toen op het grondgebied van Komen-Waasten een expressweg aan met 2x2-rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen. Vlaanderen deed niets en de weg liep gedurende jaren dood aan de grens met Wervik. Pas een tiental jaar geleden kwam er een oplossing: Vlaanderen zorgde voor de aansluiting van de N58 naar de autoweg A19 Ieper-Kortrijk door middel van een weg met 2x1 rijstrook in ruil voor de Waalse afwerking van de E403 Brugge-Doornik.

Algemeen directeur Karel Debaere van de Kortrijkse intercommunale Leiedal formuleerde op de infovergadering over de aansluiting op het Belgische wegennet, gehouden in Comines (Fr) op 4 december 2003 in het kader van het al eerder genoemde *débat public* – heel wat Belgen

waren daarop uitgenodigd – de volgende opmerking: “Verschillende Vlaamse administraties en instanties zijn uitgenodigd om hun standpunt kenbaar te maken met betrekking tot de verbinding Amiens-Lille-Belgique. Maar er is op dit moment geen Vlaams standpunt omdat Vlaanderen slechts zeer laat van de Franse plannen ter zake op de hoogte is gebracht. Bovendien is het aan de Vlaamse minister van Mobiliteit om een standpunt in te nemen. (...) De idee van een grote ring rond Rijsel roept bij ons zeker vragen op: in welke mate wil Vlaanderen meestappen? Heeft het Vlaamse deel van die ring zin? Moet Vlaanderen op die manier opdraaien voor een Frans probleem? Maar nog voor we ons daarover goed en wel konden bezinnen, werden we geconfronteerd met de idee om de N58 niet enkel tot ringweg om te vormen, maar tot onderdeel van een internationale autoweg.”

Hij pleitte om een grensoverschrijdende studie uit te voeren met alle bevoegde partners in Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen naar het gewenste wegennet in de grensoverschrijdende metropool. Jean-Louis Hélary, directeur régional de l’Équipement du Nord-Pas-de-Calais en als zodanig “monsieur A24”, schreef in een antwoord op de vele suggesties, vragen en kritieken die in het openbaar debat naar voren werden gebracht, dat “het openbaar debat heeft aangetoond dat, indien de opportuniteit van het project aan Franse kant weerhouden is, er nood is aan een permanent Frans-Belgisch overleg”. Een vrij onthutsende vaststelling na 30 jaar plannen maken aan de Franse kant van de grens ...

Als verzachtende omstandigheden riep Hélary de talrijke opschortingen en wijzigingen in de Franse plannen in, wat grensoverschrijdende consultatie natuurlijk niet bevorderde. Wat de discussie over de meest recente plannen betrof, was er volgens hem geen vuiltje aan de lucht: de aanleg van de LAALB valt onder de Franse wet van 27 februari 2002 op de *démocratie de proximité*, die bepaalt dat er eerst een openbaar debat dient te worden gehouden voordat de regering kan beslissen over de opportuniteit van het project. Pas dan, wanneer het voornemen formeel is bekrachtigd, kan het openbaar onderzoek beginnen en is Frankrijk als gevolg van Europese afspraken verplicht de Belgische buren er formeel bij te betrekken. Met andere woorden, indien er al voordien contacten waren met België, deed Frankrijk eigenlijk meer dan het strikt genomen moest doen.

Een betwistbare redenering wanneer het project waarvan sprake is, letterlijk de grens oversteekt. Het gaat hier niet om een ingreep die

mogelijk gevolgen heeft over de grens, maar om een project dat gedeeltelijk in België zou moeten worden gerealiseerd! Dat in het Franse planningsproces het betrekken van de buren niet de eerste prioriteit is geweest, is een *understatement*. Maar aan de andere kant heeft de Vlaamse Regering, zich ook niet ingespannen om op de hoogte te raken van de Franse plannen. Vanuit verschillende bronnen, zelfs de eigen bevoegde administratie, zijn de ontwikkelingen van dit dossier gesignaleerd, maar zonder veel gevolg.

De eerste ontwerpen van het *Schéma directeur* van Lille Métropole Communauté urbaine werden al in 1997 besproken met de Vlaamse partners wvi en Leiedal in het kader van de GPCI (Grensoverschrijdende Permanente Conferentie van Intercommunales), die daarover berichtten aan Vlaanderen. In augustus 2001 meldde ook de Belgische consulgeneraal in Rijsel de Franse plannen van "een grote ring rond Rijsel". In maart 2003 lichtte de Direction Régionale de l'Équipement (DRE) hem in dat ze over de aansluiting van de A24 overleg wilde plegen met de bevoegde Belgische autoriteiten. De commissie die het openbaar debat in Frankrijk organiseerde, had begin 2004 ook een onderhoud met de toenmalige Vlaamse minister van Mobiliteit, Gilbert Bossuyt, en met gouverneur Paul Breyne van West-Vlaanderen.

Enkele maanden na de overhandiging van het rapport van het *débat public*, op 17 juni 2004 om precies te zijn, nam minister de Robien de principiële beslissing om de autoweg te realiseren. De passage in de Rijselse agglomeratie en de aansluiting op het Belgische wegennet moesten het voorwerp uitmaken van bijkomend onderzoek, stond in het ministerieel besluit te lezen. Een ambtelijke Frans-Vlaams-Waalse werkgroep die op initiatief van de Fransen sinds 2004 geregeld samenkomt op de Franse ambassade in Brussel, werd het eind 2005 eens om een gezamenlijke studie uit te voeren naar de grensoverschrijdende gevolgen van de A24. Daarbij kwamen drie scenario's aan de orde: het *tracé historique*, de variant via de N58 en, een heel stuk westelijker, de variant via de N38 Steenvoorde-Poperinge-Ieper. Het is die laatste variant die toenmalig minister-president Yves Leterme in de pers afschoot, waarop Wallonië besloot dat het geen zin had studiewerk te verrichten als er al bij voorbaat met veto's werd gewerkt.

Het is wel ironisch te bedenken dat het gewraakte scenario via de N38 indirect door Vlaanderen is aangebracht. Toen de geografische reikwijdte van het onderzoek moest worden vastgesteld, vroeg Vlaanderen om zo ver westelijk te gaan dat ook de aansluiting van de Westhoek op

de Franse A25 kon worden opgenomen. Vlaanderen was immers al lang vragende partij voor een vlottere toegang vanuit Poperinge tot de oprit van de A25 Rijsel-Duinkerke in Steenvoorde. Pas op dat moment is het idee van een A24 via Steenvoorde-Poperinge opgedoken, maar het was onmiddellijk duidelijk dat dit scenario ook aan Franse kant weinig kans maakte: het is een grote omweg ten opzichte van de bestaande E17, waardoor de verkeerssituatie in en om Rijsel nauwelijks zou verbeteren en de weg voor een stuk aan zijn doel voorbij zou schieten.

Het resultaat was dat er geen grensoverschrijdende studie naar de A24 kwam en dat de Franse minister van Transport Dominique Perben, de opvolger van Gilles de Robien, geen reden zag om af te wijken van de timing die de Franse overheid zich had opgelegd: eind 2006 zette hij het licht op groen voor de realisatie van de A24, en zoals verwacht opteerde hij voor aansluiting op de Belgische N58. Was er een grensconflict in de maak, met Franse bulldozers die tot aan de Belgische grens een internationale autoweg aanleggen en aan de overkant van de Leie een Vlaams/Waalse blokkade?

Zo'n vaart is het niet gelopen. Ten eerste was die beslissing van minister Perben maar een stap in een lang proces. De volgende stappen, telkens te bekrachtigen door een ministerieel besluit, zijn:

- *Avant-projet sommaire* (APS): een precisering van het tracé tot 300 meter breed, met aanduiding van op- en afritten; duurt gemiddeld 18 maanden
- *Enquête publique* of het eigenlijk openbaar onderzoek, gedurende 12 tot 15 maanden, ter voorbereiding van de *déclaration d'utilité publique* (DUP) die het mogelijk maakt te onteigenen
- Selectie van een concessiemaatschappij in het geval van een tolautoweg
- *Avant-projet autoroutier*: detailstudies om het precieze tracé vast te leggen en aflevering van administratieve vergunningen voor het begin van de bouwwerken
- Eigenlijke aanleg van de autosnelweg, in dit geval ten vroegste vanaf 2010 voor oplevering in 2013-2015

Met andere woorden, zelfs als Frankrijk voet bij stuk houdt, is er nog wel enige tijd beschikbaar om te overleggen.

De belangrijkste reden waarom de lont uit het kruitvat lijkt te zijn, is echter dat het project ook aan Franse kant lood in de vleugels heeft gekregen. De Franse staat heeft de grootste moeite om haar begro-

tingstekort binnen de perken te houden en is niet van plan de aanleg te financieren. Dan moet er gezocht worden naar een concessiemaatschappij die *péage* kan heffen, een bekende praktijk in Frankrijk. Maar dat is eenvoudiger gezegd dan gedaan. Het vroegere systeem waarbij nieuwe autowegen werden aangelegd met inkomsten uit bestaande, is onder druk van Europa, dat gekant is tegen vormen van kruissubsidiëring, opgegeven. Een nieuwe autoweg moet met andere woorden zichzelf kunnen bedruipen. Bovendien zijn de verschillende concessiemaatschappijen de afgelopen jaren geprivatiseerd.

Dat betekent concreet dat die maatschappijen enkel geïnteresseerd zijn in rendabele projecten. En of de LAALB rendabel kan zijn, hangt onder meer af van ... de aansluiting op het Belgische wegennet. Indien die niet optimaal is, dreigt het transitverkeer de weg letterlijk en figuurlijk links te laten liggen. En dan dreigt die autoweg niet alleen niet rendabel maar ook onnuttig te zijn. Een ander probleem is dat tot op heden de autowegen in de Nord tolvrij zijn. Er kan natuurlijk aan worden gedacht om ook de bestaande autowegen betalend te maken, iets wat de voorzitter van de Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole, Bruno Bonduelle, al bij wijze van provocatie voorstelde. Op die manier zou er volgens hem misschien eindelijk werk kunnen worden gemaakt van de heraanleg van de A25 Duinkerke-Rijsel. Het spreekt voor zich dat dit voorstel niet op algemeen gejuich onthaald werd ...

In theorie kunnen ook lokale overheden financieel bijspringen voor de realisatie van grote infrastructuurprojecten, zoals dat is gebeurd bij de kersverse hogesnelheidsverbinding *TGV Est*. Maar de Région Nord-Pas-de-Calais, met groenen in de meerderheid, heeft al duidelijk gemaakt niet te willen betalen en vindt daarvoor steun bij de vele actiecomités die werden opgericht tegen de passage van de A24. Is in de afgelegen streken van Frankrijk de autoweg nog een symbool van vooruitgang, in meer verstedelijkte gebieden is het verzet tegen nieuwe wegen al net zo aanwezig als in Vlaanderen. De Région wil bij voorkeur werk maken van alternatieven voor het wegvervoer.

Sinds het aantreden van president Nicolas Sarkozy (en het vertrek uit de regering van Gilles de Robien) in mei 2007 is er officiële radiostilte rond de LAALB. De president organiseerde in het najaar van 2007 de zogenaamde *Grenelle de l'environnement*, een grote, nationale denkoefening over maatregelen tegen de opwarming van de aarde en ten gunste van een duurzame ontwikkeling. Een van de besluiten daarvan was

dat er geen nieuwe wegen meer zouden worden aangelegd, tenzij “om redenen van verkeersveiligheid of vlottere doorstroming”.

Daarmee is strikt genomen niets gezegd over de LAALB, want die heeft precies onder meer tot doel de verkeersafwikkeling in de Rijselse agglomeratie veiliger en vlotter te laten verlopen. Maar het algemene gevoel in de tweede helft van 2007 was toch dat de politieke steun voor de realisatie van de nieuwe autoweg afgekalfd was. Dat vermoeden werd in november 2007 bevestigd toen de Préfet van Nord-Pas-de-Calais, Daniel Canepa, in een kranteninterview verklaarde dat naar zijn persoonlijk oordeel, de A24 niet zou worden gerealiseerd. Het ging slechts om “een persoonlijk oordeel”, maar de Préfet is natuurlijk niet de eerste de beste ...

Tegelijk gaf hij aan dat daarmee de verkeersproblemen in de wijde Rijselse omgeving niet van de baan zijn, integendeel. Daarom heeft hij aan de Direction Régionale de l’Équipement (DRE) gevraagd op basis van alle al gerealiseerde studies een stand van zaken van de verkeerssituatie op te maken en een overzicht te geven van de mogelijke maatregelen om de situatie te verbeteren en een dreigend verkeersinfarct te voorkomen.

Een maatregel heeft hij alvast zelf genomen: sinds eind 2006 moeten vrachtwagens vanuit het zuiden met bestemming België, verplicht via de A27/A16 richting Doornik rijden om daar vervolgens de A17 naar Kortrijk te nemen. Op die manier worden de expreswegen door de Rijselse agglomeratie ontlast van zo’n 3.000 transitvrachtwagens per dag. Rechtstreekse aanleiding voor de maatregel waren enkele ongevallen met vrachtwagens op de RN 356.

Die eenzijdige Franse maatregel kwam bovenop de grensoverschrijdende wrijvingen met betrekking tot de A24 en viel in slecht aarde aan de Belgische kant van de grens. In plaats van op het verkeersknooppunt E17-E403 in Aalbeke ook het vrachtverkeer richting zuiden verplicht langs Doornik te leiden, zoals de Fransen het wensten, diende toenmalig Vlaams minister van Openbare Werken Kris Peeters zelfs een klacht in bij de Europese Commissie tegen de Franse beslissing. De Préfecture ontkende dat de beslissing achter de rug van de Belgische autoriteiten was genomen en verwees naar brieven uit 2004 en 2005 aan zowel de Vlaamse als de Waalse overheid met de vraag tot overleg over een omleiding van het transitverkeer. Op die brieven is blijkbaar nooit een antwoord gekomen ...

Ruim een jaar later is de commotie wat weggeëbd, mede omdat de Préfet begin 2007 een versoepeling invoerde waardoor vrachtwagens met een bestemming in België binnen de hoek gevormd door deA19 en de A17 niet langer moesten omrijden. Dat was onder meer van belang voor de transportzone LAR in Menen. De klacht bij de Europese Commissie is ook verworpen. Niettemin, een feit blijft dat de verkeersknooppunten in Aalbeke en vooral in het westen van Doornik (A16-A17) niet op een aanzienlijke toename van het vrachtverkeer zijn voorzien en dat er meer structurele maatregelen nodig zullen zijn om het vrachtverkeer in goede en leefbare banen te leiden.

Daarbij is er geen gebrek aan ideeën en projecten die een alternatief moeten bieden voor het wegverkeer, maar wel aan tijd en vaak ook geld om ze snel te realiseren. Een overzicht van de meest geciteerde projecten:

- De Seine-Scheldeverbinding: dit project is het verst gevorderd en maakt deel uit van de zogeheten Trans Europese Netwerken (TEN's). Het kanaal moet het mogelijk maken aan schepen tot 4.400 ton het Seine-bekken, zeg maar de regio rond Parijs, te verbinden met de havens van Duinkerke, Zeebrugge, Antwerpen en Rotterdam. De kostprijs wordt op 4 miljard euro geraamd en de verbinding zou in 2015, wanneer het project klaar is, ieder jaar 500.000 vrachtwagens van de weg moeten halen. In Vlaanderen zullen de Leie en de Schelde moeten worden aangepast en de ontsluiting van de haven van Zeebrugge moeten worden verbeterd.
- "*Les autoroutes de la mer*": het gaat om snelle verbindingen over zee tussen Europese havens, zoals er in het najaar 2007 een is opgestart tussen Zeebrugge en Bilbao. Drie keer per week is er een verbinding tussen beide havensteden in 38 uur. Gelijkaardige projecten bestaan vanuit Duinkerke en Boulogne ... alleen nog maar op papier.
- *L'autoroute ferroviaire*: vrachtwagenladingen op de trein zetten gebeurt al, maar tot nu toe slechts op een bescheiden schaal. In de *Grenelle de l'environnement* is afgesproken om te investeren in een verdere ontwikkeling van die transportvorm.
- Snelle, klokvaste spoorverbindingen van en naar Rijsel: om mensen te overtuigen de auto te laten staan, zouden er snelle, klokvaste verbindingen moeten komen tussen het oude mijnbekken en Rijsel, waardoor Lens nog slechts 20 minuten van Rijsel ligt. Over langere afstanden, zoals naar Duinkerke, Boulogne of Maubeuge kunnen zelfs hogesnelheidstreinen worden ingezet.

Kortom, ook zonder A24 zal de mobiliteit de komende jaren nog een grensoverschrijdende kopzorg blijven.

RÉSUMÉ

Sans volonté, pas d'autoroute. L'A 24 met les relations transfrontalières à l'épreuve

L'affirmation selon laquelle de nouvelles routes n'offrent aucune solution aux problèmes croissants de la mobilité bénéficie d'un large soutien politique dans cette région à forte densité de population qu'est la Flandre. Seuls quelques tronçons manquants peuvent encore y être achevés. Parallèlement, il est évidemment important pour la Flandre que le transport de marchandises de et vers le sud puisse passer facilement par Lille. La France a connu une évolution différente. Un quart du réseau routier français a été créé ces 20 dernières années. Jusqu'à la fin des années 70, le réseau autoroutier rayonnant à partir de Paris suffisait à répondre aux besoins, les autres déplacements intérieurs s'effectuant sur l'excellent réseau de routes nationales. À partir des années 80 s'enclenche un mouvement de rattrapage connectant au réseau autoroutier des régions plus distantes et moins peuplées.

Dans le cas de la région frontalière Nord-Pas-de-Calais, il ne s'agit pas vraiment de désenclavement, mais d'une utilisation optimale de sa situation centrale entre de grands pôles à l'économie florissante : Londres, Paris, la Hollande et la région de la Ruhr. Après la débâcle économique des années soixante-dix, l'intérêt de la région Nord-Pas-de-Calais glissa de l'industrie vers le secteur des services, dont la logistique, le transport et la culture, activités pour lesquelles une bonne accessibilité est une nécessité absolue. C'est pourquoi les pouvoirs publics nationaux et locaux ont investi en force, ces vingt dernières années, dans une nouvelle infrastructure routière. Parmi les réalisations, la plus spectaculaire fut sans conteste la création du tunnel sous la Manche vers l'Angleterre ; s'y ajoutent le train à grande vitesse Nord et les autoroutes A26 Calais-Reims et A16 (Belgique-) Dunkerque-Amiens-Paris. L'accessibilité interne fut également améliorée grâce à la construction à Lille d'un métro entièrement automatique et au développement d'un transport régional par chemin de fer (*train express régional*, abrégé en TER).

Tricoter un prolongement transfrontalier de qualité à ce transport ferroviaire s'avéra moins facile: le trajet en train de Lille à Courtrai reste cher et lent tandis que la réouverture de la ligne Adinkerke-Dunkerque en est toujours au

stade de rêve. Avant qu'un train ne puisse franchir la frontière, il faut par définition que deux sociétés de chemin de fer nationales, dont chacune a sa propre organisation intérieure, s'y retrouvent.

Les lourds investissements consentis dans le transport ferroviaire régional n'ont pas empêché la mobilité de croître avant tout sur le réseau routier. Le point de saturation est quasiment atteint, surtout au sud de Lille, là où l'A1 (de Paris), l'A25 (de Dunkerque), l'A27 (de Tournai), l'A23 (de Valenciennes) et le périphérique est autour de Lille (venant de Courtrai) se rencontrent. L'idée de la construction de l'A24 est ressortie des cartons dans le but d'assurer au trafic une traversée aisée de l'agglomération lilloise.

L'A24 remonte à un plan vieux d'une trentaine d'années visant à scinder l'A1 Lille-Paris. Déjà à l'époque, il était clair que la croissance du trafic sur l'A1 allait saturer cette liaison. Chaque jour, plus de 130.000 véhicules passent par les points les plus fréquentés, au nord de Paris et au sud de Lille.

Dans les années 70, une mesure conservatoire réservait déjà dans l'agglomération lilloise un tracé à une nouvelle autoroute, de la courbe nord-ouest autour de Lille jusqu'à Roncq, juste avant que l'on ne franchisse la frontière belge à Rekkem. Ce tracé porte le nom de *tracé historique* et se trouve entièrement sur territoire français.

Cette liaison routière fut reprise, en 1992, dans le *Schéma directeur routier national* (SDRN) et, en 2002, dans les *Schémas multimodaux de services collectifs de transports de voyageurs et de marchandises* (SSCT). Elle reçut la priorité dans un audit commun de l'Inspection des Finances et du ministère du Transport effectué un an plus tard pour étudier la faisabilité financière de tous les projets d'infrastructure accumulés en France. Pour éviter tout souvenir des essais infructueux du passé, l'on ne parla plus de l'A1bis, mais de l'A24 ou mieux encore de la *liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique*, abrégée en LAALB.

Si le *tracé historique* était formellement toujours repris dans les documents du planning, la résistance contre ce projet n'avait fait que croître au fil des ans. En trente ans, l'agglomération lilloise, comme toutes les métropoles d'Europe occidentale, a pris de l'ampleur, de sorte que le *tracé historique* traverse de plus en plus des régions urbanisées. En outre, il existe, depuis lors, une *rocade nord-ouest* (N352) reliant l'A22 vers Courtrai à l'A25 vers Dunkerque. Dans son *Schéma directeur de développement et d'urbanisme* (SDDU) de 2002, Lille Métropole Communauté urbaine stipula que le maître d'œuvre aurait à prouver l'utilité du *tracé historique*. Parallèlement, ce SDDU défendait

l'idée d'un « grand périphérique autour de Lille » qui passerait pour moitié sur le territoire belge, d'Armentières via la N58 belge vers l'A19 Ypres-Courtrai et, ensuite, via l'A17/E403 Bruges-Tournai et l'A16 Tournai-Lille de nouveau vers la France. En d'autres mots, le *tracé historique* était politiquement mort.

Si les planificateurs français franchissaient allègrement le petit pas séparant un périphérique sur territoire belge d'une autoroute internationale, la Flandre n'était absolument pas prête pour ce genre de projet. Ses responsables se demandaient dans quelle mesure la Flandre devait faire les frais d'un problème français. Karel Debaere, directeur de l'intercommunale Leiedal, plaida pour la réalisation d'une étude transfrontalière réunissant tous les partenaires compétents de France, de Wallonie et de Flandre autour du réseau routier souhaité dans la métropole transfrontalière. Dans sa réponse, Jean-Louis Hélary, directeur régional de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais, écrivit que le débat public avait montré la nécessité d'une concertation permanente entre la France et la Belgique. Une constatation déconcertante après trente années de projets du côté français de la frontière…

Comme circonstances atténuantes, Hélary invoqua les multiples ajournements et modifications dans les plans français, qui n'étaient pas faits pour améliorer une consultation transfrontalière. En ce qui concernait la discussion sur les projets les plus récents, il n'y avait, selon lui, aucun problème : la construction de la LAALB tombe sous la loi française du 27 février 2002 sur la démocratie de proximité, qui stipule l'obligation de tenir d'abord un débat public avant que le gouvernement puisse décider de l'opportunité du projet. Ce n'est qu'une fois le projet entériné formellement qu'une étude publique peut être entamée et que la France, conformément aux accords européens, doit saisir officiellement ses voisins belges.
Un raisonnement contestable lorsque le projet dépasse littéralement les bornes frontalières. Que l'implication des voisins ne soit pas la première priorité du processus de planification français est, certes, une affirmation bien en dessous de la vérité mais, d'autre part, le gouvernement flamand n'a rien fait pour se tenir au courant des projets français.
Les premières ébauches du *Schéma directeur* de Lille Métropole Communauté urbaine avaient déjà été débattues en 1997 avec les partenaires flamands, les intercommunales wvi et Leiedal dans le cadre de la Conférence Permanente des Intercommunales Transfrontalière (COPIT), qui adressa un rapport à ce sujet à la Flandre. En août 2001, le consul général belge à Lille communiqua également les plans français concernant « un grand périphérique autour de Lille ».

En mars 2003, la direction régionale de l'Équipement (DRE) l'informa qu'elle souhaitait se concerter sur le raccordement de l'A24 avec les autorités belges compétentes. Début 2004, la commission chargée d'organiser le débat public en France eut également un entretien avec celui qui était alors le ministre flamand de la Mobilité, Gilbert Bossuyt, et avec le gouverneur Paul Breyne de Flandre occidentale.

Quelques mois après la remise du rapport sur le débat public, le 17 juin 2004 pour être précis, le ministre de Robien prit la décision de principe de réaliser l'autoroute. Le passage dans l'agglomération lilloise et le raccordement au réseau routier belge devaient faire l'objet d'une étude complémentaire. Fin 2005, un groupe de travail officiel français-flamand-wallon se mit d'accord pour réaliser une étude commune concernant les conséquences transfrontalières de l'A24. Trois scénarios avaient été mis sur la table : le *tracé historique*, la variante via la N58 et, une partie bien plus à l'ouest, la variante via la N38 Steenvoorde-Poperinge-Ypres. Le ministre-président de l'époque, Yves Leterme, démolit cette dernière par voie de presse, après quoi la Wallonie décida que l'étude n'avait plus de sens.

Il est assez ironique de constater que le scénario tant honni via la N38 avait été apporté indirectement par la Flandre elle-même. Lorsqu'il fallut déterminer la portée géographique de l'étude, la Flandre demanda d'aller suffisamment loin vers l'ouest pour que soit repris le raccordement du Westhoek à l'A25 française. Cela faisait, en effet, longtemps que la Flandre souhaitait un accès plus facile, à partir de Poperinge, à la bretelle de l'A25 Lille-Dunkerque à Steenvoorde. C'est à ce moment que surgit l'idée d'une A24 via Steenvoorde-Poperinge. Il fut très vite clair, cependant, que ce scénario aurait peu de chances d'aboutir du côté français : il impose, en effet, un grand détour comparé à l'E17 existante, un détour qui soulagerait à peine le trafic dans et autour de Lille, ce qui éloignerait en partie le projet de son objectif.

Résultat: aucune étude transfrontalière ne fut menée concernant l'A24, et le ministre français du Transport ne vit aucune raison de déroger au timing que le gouvernement français s'était imposé: fin 2006, il donna le feu vert à la réalisation de l'A24 et, comme attendu, il opta pour un raccordement à la N58 belge. Un conflit frontalier était-il en voie de préparation ? Les choses n'en vinrent pas là, car la décision du ministre n'était qu'une étape dans un long processus et bien d'autres étapes allaient devoir être franchies.

La principale raison pour laquelle la mèche n'a pas pris réside dans le fait que le projet semble avoir du plomb dans l'aile côté français.

Il faut chercher un concessionnaire habilité à percevoir le péage, une pratique connue en France. Une nouvelle autoroute doit donc être rentable. Et la rentabilité de la LAALB dépend, entre autres, ... du raccordement au réseau routier belge. Si celui-ci n'est pas optimal, le trafic de transit pourrait être laissé de côté, au sens propre comme au sens figuré. Le fait que jusqu'à présent les autoroutes du Nord soient exemptes de péage suscite un autre problème. L'on pourrait évidemment penser à les rendre payantes, ce que proposa, en matière de provocation, le président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lille Métropole, Bruno Bonduelle. L'on songerait peut-être alors à rénover l'A25 Dunkerque-Lille.

En théorie, les pouvoirs publics locaux peuvent, eux aussi, contribuer à la réalisation de grands projets d'infrastructure, comme ce fut le cas pour la récente liaison à grande vitesse *TGV Est*. Mais la Région Nord-Pas-de-Calais, où les Verts siègent dans la majorité, a déjà clairement indiqué son refus de payer.

Depuis l'accession au pouvoir du président Nicolas Sarkozy en mai 2007, le projet de la LAALB bénéficie d'un silence radio officiel. Durant l'automne 2007, le président organisa une vaste réflexion nationale sur les mesures à prendre pour lutter contre le réchauffement climatique et en faveur du développement durable. L'une des décisions fut de ne plus construire de nouvelles routes sauf « pour des raisons de sécurité routière ou de fluidité du trafic ». Stricto sensu, ceci ne dit rien sur la LAALB, mais le sentiment général pendant la seconde moitié de 2007 était, néanmoins, que le soutien politique à la réalisation de la nouvelle autoroute s'effritait. Ce sentiment fut confirmé, en novembre 2007, quand le préfet du Nord-Pas-de-Calais, Daniel Canepa, déclara dans une interview que, d'après lui, l'A24 ne serait pas réalisée. Entre-temps, il prit une décision de sa propre initiative : depuis la fin 2006, les camions venant du sud et se dirigeant vers la Belgique doivent obligatoirement prendre les A27/A16 vers Tournai pour y rejoindre l'A17 vers Courtrai. De cette manière, les routes express à travers l'agglomération lilloise sont délestées de près de 3.000 camions de transit par jour. Quelques accidents impliquant des camions sur la RN 356 furent à l'origine de cette initiative. S'ajoutant aux frictions transfrontalières relatives à l'A24, cette mesure unilatérale française fut mal accueillie côté belge. Au lieu d'obliger le trafic de camions à passer obligatoirement par Tournai en venant de l'échangeur E17-E403 à Aalbeke, comme le préconisaient les Français, celui qui était alors ministre flamand des Travaux publics, Kris Peeters, déposa plainte auprès de la Commission européenne contre la

décision française. La Préfecture nia le fait que les autorités belges aient été prises de court et se référa à des lettres envoyées en 2004 et en 2005 aux autorités flamandes et wallonnes demandant une concertation concernant le trafic de transit. Ces lettres restèrent apparemment sans réponse...
Un an plus tard, l'émotion s'est quelque peu apaisée en partie parce que la Préfecture instaura un assouplissement début 2007, par lequel les camions ayant une destination en Belgique à l'intérieur du triangle formé par l'A19 et l'A17 ne doivent plus effectuer de détour. Ceci était important notamment pour la zone de transport LAR à Menin. La plainte formulée auprès de la Commission européenne fut rejetée. Il n'en reste pas moins clair que les nœuds routiers à Aalbeke et surtout à l'ouest de Tournai (A16-A17) ne sont pas prévus pour un accroissement important du transport de marchandises et qu'il faudra des mesures plus structurelles pour canaliser ce trafic de façon correcte et viable.

Les idées et projets visant à offrir une alternative au trafic routier ne manquent pas, mais bien le temps et souvent aussi l'argent pour les réaliser rapidement. Voici un aperçu des projets les plus souvent cités :

- La liaison Seine-Escaut: ce projet est le plus avancé et fait partie des Réseaux transeuropéens. Le canal doit permettre à des péniches de 4.400 tonnes de relier le bassin de la Seine aux ports de Dunkerque, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam. Le coût est estimé à 4 milliards d'euros. Une fois le projet terminé en 2015, la liaison retirerait 500.000 camions par an de la route. En Flandre, la Lys et l'Escaut devront être adaptés et l'ouverture du port de Zeebrugge améliorée.
- « Les autoroutes de la mer »: il s'agit de liaisons rapides par mer entre les ports européens, à l'image de celle qui fut lancée, fin 2007, entre Zeebrugge et Bilbao.
- *L'autoroute ferroviaire:* dans le *Grenelle de l'environnement,* il a été conclu d'investir dans le transport de camions par train.
- Afin de convaincre les gens de délaisser leur voiture, des liaisons rapides et ponctuelles seraient instaurées entre l'ancien bassin minier et Lille, ce qui permettrait de couvrir la distance Lens-Lille en à peine 20 minutes. Des trains à grande vitesse pourraient même être utilisés sur des distances plus longues, vers Dunkerque, Boulogne ou Maubeuge.

Bref, même sans l'A24, la mobilité restera un tracas transfrontalier dans les années à venir.

(Traduit du néerlandais par Chantal Gerniers)