

**RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD**

7 juli 2004

**HAVENCONFERENTIE
Luik, 23 en 24 april 2004**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIES
VOOR RUIMTELIJKE ORDENING
EN INFRASTRUCTUUR, VOOR
LEEFMILIEU EN ENERGIE EN
VOOR ECONOMISCHE
AANGELEGENHEDEN,
LANDBOUW EN VISSERIJ

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER ORMEL EN
MEVROUW MAYA DETIÈGE

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF
DE BENELUX**

7 juillet 2004

**CONFERENCE PORTUAIRE
Liège, les 23 et 24 avril 2004**

RAPPORT

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS
DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET
DE L'INFRASTRUCTURE,
DE L'ENVIRONNEMENT ET
DE L'ENERGIE ET
DES AFFAIRES ECONOMIQUES,
DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE

PAR
M. ORMEL ET
MME MAYA DETIÈGE

PROGRAMMA

VRIJDAG 23 APRIL 2004

9.30 UUR – 12.30 UUR

Verwelkoming door de heer Jean-Marie HAPPART, voorzitter van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad

Inleiding door de heer Ton DOESBURG, voorzitter van de commissie voor Ruimtelijke Ordening en Infrastructuur van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad

1. Het sociaal-economisch belang van de Benelux-zeehavens en binnenhavens voor de nationale en regionale economie

Sprekers :

- professor Willy Winkelmanns, voorzitter Vlaamse Havencommissie
 - Mr Jasper J. Heusdens, vice-voorzitter Nationale Havenraad (Nederland)
 - de heer Jonas Budrevicius, Baltische Assemblée
 - de heer Frank Hendrickx, handelsingenieur, Policy Research Corporation (België en Nederland)
- Debat

2. De havens en hun hinterland – logistieke benadering

Sprekers :

- de heer Aad Orgelist, provincie Limburg en IncodeDelta (Nederland)
 - professor Alex Van Breedam, Vlaams Instituut voor de Logistiek
 - de heer Dave Remijnsen, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
 - de heer Oliver Sonnet, Duisport, Duisburger Hafen AG (Duitsland)
 - de heer Valerijus Simulik, Baltische Assemblée
- Debat
Lunch

14.30 UUR – 17 UUR

PROGRAMME

VENDREDI 23 AVRIL 2004

9h.30 – 12h.30

Accueil par M. Jean-Marie HAPPART, président du Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux

Exposé introductif de M. Ton DOESBURG, président de la commission de l'Aménagement du territoire et de l'Infrastructure du Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux

1. L'importance socio-économique des ports maritimes et des ports intérieurs du Benelux pour l'économie nationale et régionale

Orateurs :

- professeur Willy Winkelmanns, président de la Vlaamse Havencommissie
 - Me Jasper J. Heusdens, vice-président du Nationale Havenraad (Pays-Bas)
 - M. Jonas Budrevicius, Assemblée balte
 - M. Frank Hendrickx, ingénieur commercial, Policy Research Corporation (Belgique et Pays-Bas)
- Débat

2. Les ports et leur hinterland – approche logistique

Orateurs :

- M. Aad Orgelist, province du Limbourg et IncodeDelta (Pays-Bas)
 - professeur Alex Van Breedam, Vlaams Instituut voor de Logistiek
 - M. Dave Remijnsen, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
 - M. Oliver Sonnet, Duisport, Duisburger Hafen AG (Duitsland)
 - M. Valerijus Simulik, Assemblée balte
- Débat
Déjeuner

14h.30 – 17h.

3. Vervoersstromen van en naar het hinterland – infrastructuur, milieu, trafiek- en capaciteitsbenadering

Sprekers :

- professor Jean Marchal, Université de Liège
 - mevrouw Marie-Dominique Simonet, directeur-generaal, Port autonome de Liège
 - de heer Philippe Tardieu, NEA (Nederland)
 - de heer Pascal Moens, directeur, direction générale des voies hydrauliques, M.E.T. (Wallonië)
 - de heer Antanas Baura, Baltische Assemblée
- Debat

4. Veranderende rollen en functies van diverse havenactoren

Sprekers :

- de heer Toon Colpaert, Gewestelijk Havencommissaris toegevoegd aan de Administratie Waterwegen en Zeewezen (Vlaanderen)
- Debat

5. Rapportage over de havenstudiedag van de Baltische Assemblée, juni 2003, Klaipeda, Litouwen

Spreker :

- de heer Domininkas Velicka, Baltische Assemblée

ZATERDAG 24 APRIL 2004

10.30 UUR – 12 UUR : Werkbezoek aan de haven van Luik
Lunch
14.30 UUR – 16.30 UUR : Werkbezoek aan de luchthaven van Bierset

*
* *

DEELNEMERSLIJST

A. LEDEN VAN HET BENELUX PARLEMENT

1. J.-M. Happart, Voorzitter
2. J. Ansoms
3. P. Cahay
4. Y. de Jonghe d'Ardoye
5. M. Detiège
6. T. Doesburg
7. J. Geluk
8. J.-P. Koepp
9. J.-P. Perdieu

3. Les ports et leur hinterland – infrastructure, environnement, gestion du trafic et de la capacité

Orateurs :

- professeur Jean Marchal, Université de Liège
 - Mme Marie-Dominique Simonet, directeur général, Port autonome de Liège
 - M. Philippe Tardieu, NEA (Pays-Bas)
 - M. Pascal Moens, directeur, direction générale des voies hydrauliques, M.E.T. (Wallonie)
 - M. Antanas Baura, Assemblée balte
- Débat

4. Changement des rôles et des fonctions des différents acteurs portuaires

Orateurs :

- M. Toon Colpaert, Commissaire aux Ports, adjoint à la Administratie Waterwegen en Zeewezen (Flandre)
- Débat

5. Rapport sur la journée d'étude sur les ports organisée par l'Assemblée balte, juin 2003, Klaipeda, Lituanie

Orateur :

- M. Domininkas Velicka, Assemblée balte

SAMEDI 24 AVRIL 2004

10h.30– 12h. : Visite de travail au port de Liège
Déjeuner
14h.30 – 16h.30 : Visite de travail à l'aéroport de Bierset

*
* *

LISTE DES PARTICIPANTS

A. MEMBRES DU PARLEMENT BENELUX

1. J.-M. Happart, Président
2. J. Ansoms
3. P. Cahay
4. Y. de Jonghe d'Ardoye
5. M. Detiège
6. T. Doesburg
7. J. Geluk
8. J.-P. Koepp
9. J.-P. Perdieu

10. S. Platteau
11. F. Sarens
12. G. Saulmont
13. L. Sevenhans
14. L. Siquet
15. J. Timmermans
16. L. Van den Brande
17. R. van der Linden
18. L. Willems

B. LEDEN VAN DE BALTISCHE ASSEMBLEE

Lithuanian delegation to the Baltic Assembly

19. Mr. A. Baura, *Vice Chairman of the Baltic Assembly Environment Protection and Energy Committee*

20. Mr. J. Budrevicius, *Vice Chairman of the Baltic Assembly Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*

21. Mr. V. Simulik, *Member of the Baltic Assembly Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*

22. Mr. D. Velicka, *Member of the Baltic Assembly Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*

23. Mr. R. Jankauskaite, *Secretary of the Lithuanian delegation to the Baltic Assembly*

Latvian delegation to the Baltic Assembly

24. Mr. I. Solovjovs, *Chairman of the Baltic Assembly Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*

25. Mr. A. Vidavskis, *Member of the Baltic Assembly Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*

26. Mrs. E. Zommere, *Member of the Baltic Assembly Education, Science and Culture Committee*

27. Mr. M. Seglins, *Member of the Saeima*

28. Ms. D. Tihonova, *Secretary of the Latvian delegation to the Baltic Assembly*

29. Ms. I. Aunina, *Head of the Press Department of the Saeima*

Estonian delegation to the Baltic Assembly

30. Mr. K. Arjakas, *Vice Chairman of the Baltic Assembly Environment Protection and Energy Committee*

31. Mr. A. Pauls, *Member of the Baltic Assembly Environment Protection and Energy Committee*

10. S. Platteau
11. F. Sarens
12. G. Saulmont
13. L. Sevenhans
14. L. Siquet
15. J. Timmermans
16. L. Van den Brande
17. R. van der Linden
18. L. Willems

B. MEMBRES DE L'ASSEMBLEE BALTE

Lithuanian delegation to the Baltic Assembly

19. Mr. A. Baura, *Vice Chairman of the Baltic Assembly Environment Protection and Energy Committee*

20. Mr. J. Budrevicius, *Vice Chairman of the Baltic Assembly Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*

21. Mr. V. Simulik, *Member of the Baltic Assembly Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*

22. Mr. D. Velicka, *Member of the Baltic Assembly Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*

23. Mr. R. Jankauskaite, *Secretary of the Lithuanian delegation to the Baltic Assembly*

Latvian delegation to the Baltic Assembly

24. Mr. I. Solovjovs, *Chairman of the Baltic Assembly Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*

25. Mr. A. Vidavskis, *Member of the Baltic Assembly Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*

26. Mrs. E. Zommere, *Member of the Baltic Assembly Education, Science and Culture Committee*

27. Mr. M. Seglins, *Member of the Saeima*

28. Ms. D. Tihonova, *Secretary of the Latvian delegation to the Baltic Assembly*

29. Ms. I. Aunina, *Head of the Press Department of the Saeima*

Estonian delegation to the Baltic Assembly

30. Mr. K. Arjakas, *Vice Chairman of the Baltic Assembly Environment Protection and Energy Committee*

31. Mr. A. Pauls, *Member of the Baltic Assembly Environment Protection and Energy Committee*

32. Mr. H.-V. Seeder, *Member of the Baltic Assembly Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*

33. Ms. E. Rongelep, *Secretary of the Estonian delegation to the Baltic Assembly*

34. Ms. V. Breca, *Accountant of the Baltic Assembly*

C. SPREKERS

35. W. Winkelmans, voorzitter Vlaamse Havencommissie

36. J.-J. Heusdens, vice-voorzitter Nationale Havenraad (Nederland)

37. F. Hendrickx, handelsingenieur, *Policy Research Corporation* (België)

38. A. Orgelist, Provincie Limburg en Incodelta (Nederland)

39. A. Van Breedam, Vlaams Instituut voor de Logistiek

40. D. Remijsen, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

41. O. Sonnet, Duisport, Duisburger Hafen AG (Duitsland)

42. J. Marchal, *Université de Liège*

43. M.-D. Simonet, *directeur-generaal Port autonome de Liège*

44. P. Tardieu, NEA, Nationale Havenraad (Nederland)

45. T. Colpaert, Gewestelijk Havencommissaris (Vlaanderen)

46. P. Moens, *Directeur, Direction générale des voies hydrauliques (M.E.T.) (Wallonie)*

D. ANDERE DEELNEMERS

47. B. Hennekam, secretaris-generaal, Benelux Economische Unie

48. E. Baldewyns, adjunct-secretaris-generaal, Benelux Economische Unie

49. P. Janssens, Benelux Economische Unie

50. G. Vankrunkelsven, CEPA

51. M. De Witte, ABAS/KVBG, AGHA

52. C. Maheux, FEB

53. M. Brismee, Tractebel

54. Ph. Prijs, *Port autonome de Liège*

55. F. Lieben, Nationale Havenraad, Nederland

56. R. De Meyer, afgevaardigd bestuurder, AGHA

57. R. Schins, provincie Limburg, Nederland

58. M. Lory, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

32. Mr. H.-V. Seeder, *Member of the Baltic Assembly Economic Affairs, Communications and Informatics Committee*

33. Ms. E. Rongelep, *Secretary of the Estonian delegation to the Baltic Assembly*

34. Ms. V. Breca, *Accountant of the Baltic Assembly*

C. ORATEURS

35. W. Winkelmans, président Vlaamse Havencommissie

36. J.-J. Heusdens, *vice-président Nationale Havenraad (Pays-Bas)*

37. F. Hendrickx, ingénieur commercial, *Policy Research Corporation* (Belgique)

38. A. Orgelist, Province du Limbourg et Incodelta (Pays-Bas)

39. A. Van Breedam, *Vlaams Instituut voor de Logistiek*

40. D. Remijsen, *Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen*

41. O. Sonnet, Duisport, *Duisburger Hafen AG* (Allemagne)

42. J. Marchal, *Université de Liège*

43. M.-D. Simonet, directeur général Port autonome de Liège

44. P. Tardieu, NEA, *Nationale Havenraad* (Pays-Bas)

45. T. Colpaert, Commissaire aux ports régional (Flandre)

46. P. Moens, *Directeur, Direction générale des voies hydrauliques (M.E.T.) (Wallonie)*

D. AUTRES PARTICIPANTS

47. B. Hennekam, secrétaire général, Union Economique Benelux

48. E. Baldewyns, secrétaire général adjoint, Union Economique Benelux

49. P. Janssens, Union Economique Benelux

50. G. Vankrunkelsven, CEPA

51. M. De Witte, ABAS/KVBG, AGHA

52. C. Maheux, FEB

53. M. Brismee, Tractebel

54. Ph. Prijs, *Port autonome de Liège*

55. F. Lieben, *Nationale Havenraad*, Pays-Bas

56. R. De Meyer, administrateur délégué, AGHA

57. R. Schins, province du Limbourg, Pays-Bas

58. M. Lory, *Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen*

E. STAF VAN HET BENELUXPARLEMENT

59. L. Michiels, *secretary general*
 60. E. Clement, *deputy secretary general*
 61. H. Hondequin, *secretary of the committee*
 62. P. Dillenbourg, *secretary of the committee*
 63. B. Nieuwenhuizen, *secretary of the committee*
 64. M. Marchand, *executive secretary*
 65. K. Rampelberg,
 66. N. Barbar
 67. Ch. Serniclaes
 68. N. Voss
 69. O. Dodon
 70. S. Voegelée
 71. W. Vermassen
 72. P. Peremans
 73. W. Desmet
 74. J. Smet

F. PERS

75. L. De Vos, VRT
 76. K. Heinen, De Lloyd – Le Lloyd
 77. F. Leduc, RTBF Liège

*
 * *

E. STAF DU PARLEMENT BENELUX

59. L. Michiels, secrétaire général
 60. E. Clement, secrétaire general adjoint
 61. H. Hondequin, secrétaire de commission
 62. P. Dillenbourg, secrétaire de commission
 63. B. Nieuwenhuizen, secrétaire de commission
 64. M. Marchand, secrétaire de direction
 65. K. Rampelberg,
 66. N. Barbar
 67. Ch. Serniclaes
 68. N. Voss
 69. O. Dodon
 70. S. Voegelée
 71. W. Vermassen
 72. P. Peremans
 73. W. Desmet
 74. J. Smet

F. PRESSE

75. L. De Vos, VRT
 76. K. Heinen, De Lloyd – Le Lloyd
 77. F. Leduc, RTBF Liège

*
 * *

**WERKZAAMHEDEN VAN VRIJDAG
23 APRIL 2004**

**OPENING VAN DE CONFERENTIE –
WELKOMSTWOORD DOOR DE HEER
JEAN-MARIE HAPPART, VOORZITTER
VAN DE RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE BENELUXRAAD**

De heer Ton Doesburg, voorzitter van de commissie voor Ruimtelijke Ordening en Infrastructuur van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad, opent de conferentie. Hij verleent het woord aan de heer Happart, voorzitter van de Beneluxraad.

De heer Happart verwelkomt de aanwezigen in Luik. Niet alleen is de haven van Luik de grootste binnenhaven van de Benelux en de tweede grootste van Europa, Luik zelf is een belangrijk knooppunt van diverse vervoersmodi : wegvervoer, spoorvervoer met inbegrip van de hoge snelheidstrein, vervoer over het water en luchtvervoer met de luchthaven van Bierset. De werkzaamheden van morgen zullen de deelnemers de kans bieden zich daar *de visu* rekenschap van te geven.

De heer Happart wenst in het bijzonder de delegatie van de Baltische Assemblee te verwelkomen. Voor hen is het de laatste maal dat zij aan een activiteit van de Beneluxraad deelnemen vóór hun landen toetreden tot de Europese Unie.

De Beneluxraad wenste en hoopte van in den beginne dat de drie Baltische Staten samen zouden kunnen toetreden tot de Europese Unie, en heeft binnen de grenzen van zijn beperkte middelen gepoogd bij te dragen tot de goede voorbereiding van deze belangrijke stap.

De heer Happart wenst de aanwezigen nog een aangenaam verblijf in Luik en een vruchtbare werkdag.

**TRAVAUX DU VENDREDI
23 AVRIL 2004**

**OUVERTURE DE LA CONFERENCE –
PROPOS DE BIENVENUE DE
M. JEAN-MARIE HAPPART, PRESIDENT
DU CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF DE BENELUX**

M. Ton Doesburg, président de la commission de l'Aménagement du territoire et de l'Infrastructure du Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux, ouvre la conférence. Il donne la parole à M. Happart, président du Conseil de Benelux.

M. Happart souhaite la bienvenue à Liège à tous les participants. Le port de Liège est le plus grand port intérieur du Benelux mais aussi le second plus grand en Europe. La ville de Liège est un important point de rencontre de différents modes de transport : transport routier, transport ferroviaire, en ce compris le train à grande vitesse, transport par eau et transport aérien, avec l'aéroport de Bierset. Les travaux de demain offriront aux participants la possibilité de s'en rendre compte *de visu* .

M. Happart souhaite tout particulièrement la bienvenue à la délégation de l'Assemblée balte. C'est la dernière fois qu'elle participe aux travaux du Conseil de Benelux avant que leurs pays adhèrent à l'Union européenne.

Le Conseil de Benelux souhaitait et espérait dès le début que les trois États baltes puissent adhérer ensemble à l'Union européenne et s'est efforcé, dans les limites de ses moyens, de contribuer à la bonne préparation de cette étape importante .

M. Happart souhaite enfin aux participants un agréable séjour à Liège et une journée de travail fructueuse.

INLEIDING DOOR DE HEER
TON DOESBURG, VOORZITTER
VAN COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE
ORDENING EN INFRASTRUCTUUR VAN DE
RAADGEVENDE INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD

De heer Doesburg wenst kort de bedoeling van de conferentie te schetsen.

Het is de bedoeling de havens te bekijken als motor en onderdeel van het economisch systeem. Het is goed daarbij even te herinneren aan de enorme evolutie die de havens hebben gekend in onze streken.

Oorspronkelijk waren havens in eerste instantie schuilplaatsen waar men bescherming zocht tegen de natuurfenomenen en tegen zijn vijanden. Geleidelijk aan ontwikkelde zich wat kleine handel, nog later werden de havens stapelplaatsen, wat bijvoorbeeld in onze streken het geval was voor Rotterdam, Antwerpen of Gent.

De havens werden alzo plaatsen waar zich een zekere rijkdom concentreerde en waar nieuwe noden ontstonden. De handel ontwikkelde zich, er was behoefte aan grotere schepen, er ontstonden industrieën. Amsterdam ontwikkelde zich bijvoorbeeld in de 17^e eeuw tot een industrieel complex, net zoals Liverpool, enz. De havens en hun periferie werden aantrekkingspolen voor de industrie.

Maar de rol van de havens is de laatste tijd sterk geëvolueerd, samen met de voortschrijdende informatisering. Het werk is veranderd, wat onder meer tot uiting komt in de daling van de werkgelegenheid, tenminste in de traditionele sectoren.

De havens worden meer en meer regisseurs van goederenstromen. De Amerikaanse computers die wij hier kopen worden bijvoorbeeld in Schiphol geassembleerd, waar zich een hele sector ontwikkelde, en waar trouwens de grootste toegevoegde waarde van heel Nederland wordt gerealiseerd.

EXPOSE INTRODUCTIF
DE M. TON DOESBURG, PRESIDENT
DE LA COMMISSION DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE
ET DE L'INFRASTRUCTURE DU CONSEIL
INTERPARLEMENTAIRE CONSULTATIF
DE BENELUX

M. Doesburg souhaite définir brièvement l'objectif de la conférence.

Il s'agira de considérer les ports comme le moteur et comme un des éléments du système économique. Il est utile, à cet égard, de rappeler l'énorme évolution que les ports ont connue dans nos régions.

Initialement, les ports étaient en premier lieu l'abri où l'on se protégeait des phénomènes naturels et de ses ennemis. Progressivement s'est développé un petit commerce puis, au fil du temps, les ports sont devenus des endroits de stockage, comme, dans nos régions, à Rotterdam, à Anvers ou à Gand.

Les ports sont ainsi devenus des lieux où se concentrait une certaine richesse et où sont nés de nouveaux besoins. Le commerce s'est développé, il fallait des bateaux plus grands et des industries ont vu le jour. Amsterdam, par exemple, est devenu au 17^e siècle un complexe industriel, au même titre que Liverpool, etc. Les ports et leur périphérie constituaient pour les industries des pôles d'attraction.

Mais, ces derniers temps, le rôle des ports a fortement évolué à mesure qu'avancait l'informatique. Le travail a changé, ce qui se traduit notamment par une diminution de l'emploi, du moins dans les secteurs traditionnels.

Les ports deviennent de plus en plus les régisseurs des flux de marchandises. Les ordinateurs américains que nous achetons ici sont par exemple assemblés à Schiphol où s'est développé tout un secteur et où est du reste réalisée la plus grande plus-value de tous les Pays-Bas.

De havens spelen dus meer en meer de rol van orkestleider of regisseur die zorgt dat de moderne economie met *just in time* leveringen, *customised* producten, enz., aan die behoeften kan beantwoorden. Deze nieuwe rol is slechts mogelijk dank zij de informatica die de mogelijkheid biedt de gigantische informatiestromen waarmee dat gepaard gaat te beheersen.

Maar die evolutie geldt niet enkel voor de zeehavens, maar voor alle actoren en centra van het multimodaal vervoer. De term haven verwijst trouwens al lang niet meer uitsluitend naar de zeehavens, maar ook naar de luchthavens, de binnenhavens, de *dry-ports*, enz.

Wie dat goed beheerst, schept ook economische ontwikkeling, werkgelegenheid, enz. Politici zijn daar gevoelig voor, zij dienen dus te weten hoe de sector werkt, wat zijn noden zijn, enz.

Als de werkzaamheden van vandaag en morgen, met de specialisten aan de ene kant en de politici aan de andere kant, daartoe bijdragen, zal deze conferentie geslaagd zijn.

*
* *

1. Het sociaal-economisch belang van de Benelux-zeehavens en binnenhavens voor voor de nationale en regionale economie

Uiteenzetting van professor Willy WINKELMANS

De heer Doesburg verleent het woord aan professor Winkelmans, de eerste spreker voor het eerste thema van de conferentie, het sociaal-economisch belang van de Benelux-zeehavens en binnenhavens voor de nationale en regionale economie.

Professor Winkelmans is professor aan de Faculteit Toegepaste Economische Wetenschappen van de Universiteit Antwerpen, departement transport en ruimtelijke economie. Hij is voorzitter van de Vlaamse Havencommissie, voorzitter van *ITMMA-Institute of Transport and Maritime Mana-*

Les ports jouent donc de plus en plus le rôle de chef d'orchestre ou de metteur en scène qui fait en sorte que l'économie moderne, avec les livraisons *just in time*, les produits *customised*, etc. réponde aux besoins. Ce nouveau rôle n'est envisageable que grâce à l'informatique qui permet de gérer les gigantesques flux d'informations inhérents au système.

Cette évolution ne se limite pas aux ports maritimes mais s'étend à tous les acteurs et centres de transport multimodal. Du reste, il y a longtemps déjà que le terme de port ne fait plus uniquement référence aux ports maritimes mais concerne également les aéroports, les ports intérieurs, les *dry-ports*, etc.

La bonne gestion de tout cela permet le développement économique, l'emploi, etc. Les politiciens y sont sensibles et doivent donc connaître le fonctionnement du secteur, ses besoins, etc.

Si les travaux d'aujourd'hui et de demain, avec les experts d'une part et les politiciens de l'autre, peuvent y contribuer, la conférence sera une réussite.

*
* *

1. L'importance socio-économique des ports maritimes et intérieurs du Benelux pour l'économie nationale et régionale

Exposé du Professeur Willy WINKELMANS

M. Doesburg cède la parole au professeur Winkelmans, le premier orateur à aborder le premier thème de la conférence, à savoir l'importance socio-économique des ports maritimes et intérieurs du Benelux pour l'économie nationale et régionale.

Le Professeur Winkelmans est professeur à la Faculté des Sciences économiques appliquées de l'Université d'Anvers, département transport et économie spatiale. Il est président de la Vlaamse Havencommissie, président du *ITMMA-Institute of Transport and Maritime Management Antwerpen*, et président de l'Institut flamand de la Logistique.

gement Antwerpen, en voorzitter van het Vlaams Instituut voor de Logistiek.

Professor Winkelmans verwijst naar de inleiding van de heer Doesburg die een goed beeld schetst van de evolutie en de moderne rol van de havens.

Het is aangewezen bij het begin van de werkzaamheden aandacht te besteden aan de socio-economische rol van de zeehavens. Binnen de korte tijd die aan de sprekers werd toegemeten moeten een aantal essentiële punten zeker aan bod komen.

De zeehavens zijn inderdaad poorten op de wereldhandel, maar niet iedereen ziet de rol en de plaats van de havens op dezelfde manier. Velen benaderen de havens vanuit een negatieve perceptie : zij zien de maritieme industrie, de milieu-problemen, de congestie, enz. Vandaar de nood aan een allesomvattende en coherente benadering van de aangelegenheid.

Het succes van de havens hangt niet langer uitsluitend van hun eigen prestaties af, zelfs als die zeer goed zijn. Er spelen veel andere factoren en actoren mee, zoals milieugroeperingen, positieve of negatieve ingesteldheid van de lokale overheid, enz., die mee bepalend zijn voor de havencapaciteit.

Aan de ene kant ervaart de burger de zeehavens en de scheepvaart als vanzelfsprekend, zonder goed te beseffen hoeveel deze industriële sector bijdraagt tot de economie en de handel. Aan de andere kant lijkt het erop alsof de groei van deze sector gepaard gaat met toenemende negatieve effecten zoals pollutie, rampen, veiligheidsrisico's, enz.

De havenmanagers moeten dat beseffen en bereid zijn voortdurend aan te tonen hoe belangrijk hun havens zijn voor de maatschappij en voor de economie.

Havens zijn meer dan dokken en kades, of zo men wil, de «*hardware*». De «*software*», de processen, zijn veel belangrijker. De voorzitter wees erop : het gaat niet alleen om de aanvoer, maar ook

Le Professeur Winkelmans se réfère à l'exposé introductif de M. Doesburg qui a brossé un tableau correct de l'évolution et du rôle joué de nos jours par les ports.

Il s'indique, au début des travaux, de se montrer attentif au rôle socio-économique des ports maritimes. Un certain nombre de points essentiels doivent assurément être abordés dans le temps de parole limité imparti aux orateurs.

Les ports maritimes sont en effet des portes ouvertes sur le commerce mondial mais chacun n'a pas la même conception de leur rôle et de leur place. Beaucoup appréhendent les ports sous un angle négatif : ils y voient l'industrie maritime, les problèmes environnementaux, les problèmes de congestion, etc. D'où la nécessité d'une approche globale et cohérente de la question.

Le succès des ports ne dépend plus seulement de leurs propres prestations, fussent-elles excellentes. De nombreux autres facteurs et acteurs interviennent, comme les associations de protection de l'environnement, l'attitude positive ou négative des autorités locales, etc. qui contribuent également à déterminer la capacité du port.

D'une part, le citoyen considère les ports et la navigation maritime comme allant de soi, sans bien réaliser l'importance de ce secteur industriel pour l'économie et le commerce. D'autre part, il semble que la croissance de ce secteur s'accompagne d'effets négatifs croissants comme la pollution, les catastrophes, les risques pour la sécurité...

Les gestionnaires des ports doivent en être conscients et être disposés à tout moment à démontrer l'importance des ports pour la société et pour l'économie

Les ports sont plus que des docks et des quais ou, si l'on préfère, du «*hardware*». Le «*software*», les processus donc, sont bien plus importants. Comme l'a souligné le président, il ne s'agit pas

het opslaan, behandelen of transformeren, het vervoeren, enz. De havens functioneren daarbij in een heel kader van beslissingen door een hele reeks actoren gaande van de concurrenten, de havengebruikers en de klanten, de intermodale vervoerders, de politieke beslissers en de «buren», namelijk de diverse maatschappelijke belangengroeperingen. Dat vergemakkelijkt de rol van de havenmanagers niet.

Het is belangrijk te beseffen dat men in een internationale context het belang van de havens niet mag gelijkstellen met tonnage. De ene meterton is de andere niet. Rotterdam is bijvoorbeeld in tonnage drie keer groter dan Antwerpen.

Als men dat omzet in socio-economisch belang of in toegevoegde waarde krijgt men een heel ander beeld, dat trouwens nog varieert in functie van de toegepaste wegingsregels (Bremen-regel, Rotterdam-regel, Antwerpen-regel). Volgens de *Antwerp Port Rule* genereert de behandeling van 1 ton fruit evenveel toegevoegde waarde als de behandeling van 47 ton ruwe aardolie.

Ook het containervervoer genereert veel meer toegevoegde waarde dan ruwe aardolie (7 ton = 47 ton aardolie). De toegevoegde waarde varieert dus zeer sterk in functie van de natuur van de goederen, hun conditionering en behandeling, enz. Hetzelfde geldt voor de werkgelegenheid.

De waardecreatie is een zeer belangrijk punt, maar dat moet vanuit op zijn minst drie invalspunten benaderd worden. Er is de economische invalshoek, de sociale invalshoek en de milieu-invalshoek. Daarbij gelden zowel de belangen van de «aandeelhouders» als die van de andere belanghebbenden.

Wat het economische invalspunt betreft, de economische waarde, moet men rekening houden met een aantal basisgegevens. Zoals gezegd beseft niet iedereen de werkelijke bijdrage van de havens tot de economie. Daar tegenover staat dat de havens de neiging hebben bewust of onbewust hun economische impact te overschatten.

seulement d'amener les marchandises, il faut aussi les stocker, les traiter ou les transformer, les transporter, etc. Les ports fonctionnent dans un contexte de décisions à prendre par toute une série d'acteurs que sont les concurrents, les utilisateurs des ports et les clients, les transporteurs intermodaux, les décideurs politiques et les « voisins », c'est-à-dire les différents groupements d'intérêt. Cela ne facilite pas la tâche des gestionnaires des ports.

Il est important de comprendre que, dans un contexte international, on ne peut pas ramener l'importance d'un port à une question de tonnage. L'une tonne ne vaut pas l'autre. Rotterdam est par exemple trois fois plus grand qu'Anvers en termes de tonnage.

Si l'on traduit cela en importance socio-économique ou en valeur ajoutée, on obtient une image toute différente qui varie du reste encore en fonction des règles de pondération appliquées (règle Bremen, règle Rotterdam, règle Anvers). Selon la *Antwerp Port Rule*, le traitement d'une tonne de fruits produit autant de valeur ajoutée que le traitement de 47 tonnes de pétrole brut.

De même, le transport de conteneurs génère beaucoup plus de valeur ajoutée que celui du pétrole brut (7 tonnes = 47 tonnes de pétrole brut). La valeur ajoutée varie donc fortement en fonction de la nature des marchandises, leur conditionnement, leur traitement, etc. Il en va de même pour l'emploi.

La création de valeur ajoutée est un point très important mais il faut la considérer sous au moins trois angles. Il y a l'angle économique, l'angle social et l'angle environnemental. A cet égard, il faut prendre en considération les intérêts des « actionnaires » mais aussi ceux des autres protagonistes.

Concernant l'angle économique, il faut tenir compte d'un certain nombre de données de base. Ainsi qu'il a été dit, chacun ne perçoit pas précisément la contribution réelle des ports à l'économie. Quant aux ports, ils ont, consciemment ou non, tendance à surestimer leur impact économique.

Bovendien moeten drie aanvullende opmerkingen worden geformuleerd waaruit duidelijk blijkt dat de verdere ontwikkeling van de havens geen vanzelfsprekende zaak is, zeker niet in de geïndustrialiseerde wereld. De groei van de havens gaat meer en meer gepaard met negatieve effecten voor de lokale gemeenschap. Die nadelen concentreren zich in de onmiddellijke omgeving van de havens terwijl de economische voordelen steeds minder in het havengebied zelf, maar meer en meer in het hinterland gecreëerd worden, en de havens krijgen het steeds moeilijker hun financiën in evenwicht te houden.

Het is al een succes als men de inkomsten op peil kan houden, maar de kosten en uitgaven, onder andere voor de infrastructuur (dokken en kaaien) en uitrusting (terminals), maar ook voor de verbindingen met het hinterland blijven stijgen.

Het is trouwens niet correct de socio-economische waarde van de havens te willen bepalen aan de hand van dat financiële resultaat. Het gaat om een veel complexer concept van toegevoegde waarde. Als men bijvoorbeeld de bijdrage van de havens in het Vlaamse binnenlands product bekijkt krijgt men een heel ander beeld.

De havens zijn in Vlaanderen goed voor 4 % van de rechtstreekse tewerkstelling, 8,3 % van de toegevoegde waarde, 8 % van de financiële inkomsten, 11,8 % van de investeringen en 30 % van de in- en uitvoer.

Dat is lang niet slecht – de havens zijn trouwens al met al maar een kleine sector van de economie – maar wordt die boodschap wel gehoord? Loopt de communicatie niet mank? Besteedt de pers voldoende aandacht aan de aangelegenheid, behoudens misschien de gespecialiseerde pers, maar slechts weinigen lezen die. Bovendien richt de belangstelling zich vooral op sensationele gebeurtenissen, en niet op het havengebeuren zelf.

De socio-economische waarde van de havens correct inschatten is geen eenvoudige opdracht. Elke haven is immers uniek, en naar gelang van

Il convient en outre de formuler trois observations complémentaires qui montrent clairement que la poursuite du développement des ports ne va pas de soi, particulièrement dans le monde industrialisé. La croissance des ports s'accompagne d'effets négatifs de plus en plus importants pour la collectivité locale. Ces inconvénients se concentrent aux abords immédiats des ports alors que les avantages économiques sont de moins en moins créés dans la zone portuaire proprement dite, au profit du hinterland. Enfin, les ports éprouvent de plus en plus de difficultés à préserver l'équilibre de leurs finances.

Réussir à maintenir le niveau des revenus est déjà un succès en soi mais les coûts et les dépenses, notamment en termes d'infrastructure (docks et quais) et d'équipement (terminaux), mais aussi de liaisons avec le hinterland, ne cessent de croître.

Il n'est du reste pas correct, sur le plan socio-économique, de déterminer la valeur des ports sur la base de ce résultat financier. Il s'agit d'un concept de valeur ajoutée beaucoup plus complexe. Ainsi, si l'on étudie la contribution des ports au produit intérieur brut de la Flandre, on obtient une tout autre image.

En Flandre, les ports représentent 4 % de l'emploi direct, 8,3 % de la valeur ajoutée, 8 % des revenus financiers, 11,8 % des investissements et 30 % des importations et des exportations.

C'est un excellent résultat – les ports ne constituent d'ailleurs tout bien considéré qu'un petit secteur de l'activité économique – mais le message passe-t-il bien? La communication ne laisse-t-elle pas à désirer? La presse accorde-t-elle une attention suffisante à la question, en dehors peut-être de la presse spécialisée qui est peu lue. En outre, ce sont surtout les événements sensationnels qui retiennent l'attention, pas l'activité portuaire proprement dite.

Il n'est pas simple d'appréhender correctement la valeur socio-économique des ports. Chaque port est en effet unique et la situation varie en fonction

het aandachtspunt of de criteria wisselt de situatie. Als men bijvoorbeeld de cijfers voor 1998 neemt was Rotterdam zoals gezegd bijna driemaal groter dan Antwerpen wat de trafiek betreft (314 miljoen ton tegenover 120). Maar de tewerkstelling lag bijna op hetzelfde niveau (60 300 tegenover 55 000) en de toegevoegde waarde lag zelfs iets hoger in Antwerpen (256,8 miljard Belgische frank tegenover 255,5 voor Rotterdam). De toegevoegde waarde en het aantal jobs per ton lagen dus fors hoger in Antwerpen. Dezelfde vaststellingen kan men ook doen als men Zeebrugge en Gent vergelijkt.

De verhoudingen variëren dus, als ze al niet worden omgekeerd, in functie van het gehanteerde invalspunt.

Wat de macro-economische evolutie van de zeehavens betreft merkt men ook een aantal verschuivingen. Zo stegen voor de Vlaamse Zeehavens de maritieme trafiek tussen 1995 en 2001 met 16 %, de toegevoegde waarde met 6 % en de investeringen met 5 %, maar daalde de loonmassa met 2 %.

Uiteraard bestaat er een correlatie tussen de evolutie van de toegevoegde waarde, het maritiem goederenverkeer en het bruto binnenlands product, maar die is niet onveranderlijk. Soms stijgt de trafiek sneller dan de toegevoegde waarde, soms geldt het omgekeerde, terwijl het bruto binnenlands product, uiteindelijk de motor van het verbruik, zowat de rode draad vormt van het geheel.

Het relatieve belang van de diverse bestanddelen van de toegevoegde waarde verdient ook de aandacht. De personeelskosten van de haven van Antwerpen zijn tussen 1990 en 2000 gedaald van 60 % tot 50 %, de afschrijvingen schommelen rond 20 %, de overige bedrijfskosten rond 10 %, en het nettoresultaat is in de beschouwde periode gestegen van 10 tot 16 %.

In die periode is de toegevoegde waarde licht gestegen, maar de werkgelegenheid is dus gedaald, en de investeringen zijn fors gedaald (met 60 % !). De daling van de werkgelegenheid heeft ook te maken met de stijging van de productiviteit. De evo-

des aspects ou des critères pris en considération Si l'on prend par exemple les chiffres de 1998, Rotterdam était, ainsi qu'il a été dit, trois fois plus grand qu'Anvers pour ce qui est du trafic (314 millions contre 120). Mais l'emploi se situait à peu près au même niveau (60 300 contre 55 000) et la valeur ajoutée était même un peu plus élevée à Anvers (256,8 milliards de francs belges contre 255,5 à Rotterdam). La valeur ajoutée et le nombre d'emplois par tonne étaient donc beaucoup plus élevés à Anvers. On arrive au même constat en comparant la situation à Zeebrugge et à Gand.

Les rapports varient donc, voire sont inversés, en fonction de l'angle sous lequel on observe la situation.

On observe également certains glissements en ce qui concerne l'évolution macro-économique des ports maritimes. De 1995 à 2001, le trafic maritime dans les ports maritimes flamands a augmenté de 16 %, la valeur ajoutée de 6 % et les investissements de 5 %, alors que la masse salariale baissait de 2 %.

Il existe bien évidemment une corrélation entre l'évolution de la valeur ajoutée, le trafic maritime de marchandises et le produit intérieur brut mais elle n'est pas immuable. Il arrive que le trafic croisse plus vite que la valeur ajoutée mais ce peut être aussi l'inverse, tandis que le produit intérieur brut, qui est en somme le moteur de la consommation, constitue en quelque sorte le fil rouge de l'ensemble.

L'importance relative des différents éléments de la valeur ajoutée mérite également qu'on s'y attarde. Entre 1990 et 2000, les coûts en personnel du port d'Anvers ont baissé de 60 % à 50 %, les amortissements se situent aux alentours de 20 %, les autres coûts d'exploitation des 10 %, et le résultat net est passé de 10 à 16 %.

Au cours de cette période, la valeur ajoutée a légèrement augmenté mais l'emploi a diminué. Les investissements ont quant à eux connu une baisse importante (de 60 % !). Le recul de l'emploi est également à mettre en corrélation avec l'augmen-

lutie van de investeringen werkt dan weer op termijn door in de toegevoegde waarde.

In Antwerpen wordt het grootste aandeel van de toegevoegde waarde aangebracht door de industrie, en vooral door de chemische en petrochemische nijverheid (samen 51 %), maar er moet worden opgemerkt dat die industrie niet altijd strikt havengebonden is. Wat de diensten betreft leveren de goederenbehandelaars de grootste bijdrage (11,4 %).

Ook op dat vlak zijn er enorme verschillen tussen de havens. De ene staat zeer sterk op het vlak van de toegevoegde waarde, een andere op het vlak van de investeringen, nog een derde op het vlak van de industriële sector.

Een weldoordacht concept van toegevoegde waarde moet het mogelijk maken toch valabele besluiten te trekken uit het geheel van de voorhanden zijnde gegevens.

Om de uiteenzetting niet uitsluitend te focussen op het Vlaamse havenlandschap verwijst professor Winkelmans nog kort naar de toekomstvisie 2020 voor de haven van Rotterdam.

Men werkt op dit ogenblik in Vlaanderen aan een strategische toekomstvisie voor de havens waarbij de toekomstvisie 2020 voor Rotterdam aantoont in welke richting men moet uitgaan. De nadruk ligt niet alleen op een versterking van de concurrentiepositie en op de lokale en regionale economie, maar er gaat ook grote aandacht naar de ruimtelijke aspecten en de kwaliteit.

Niet alleen de kwaliteit van en de synergie tussen de diensten die in of rond de haven worden aangeboden is van belang, een allesomvattende benadering is noodzakelijk, waarbij de haven gezien wordt als een complex samenspel van industriële en andere actoren dat meer doet dan goederen overladen en stockeren, maar dat ook toegevoegde waarde in ruime zin moet genereren voor het algemeen welzijn.

Wat Vlaanderen betreft is de Vlaamse Havencommissie, waarvan de spreker voorzitter is, gelet op haar samenstelling, het ideale gremium om de socio-economische rol van de havens te belichten.

tation de la productivité. L'évolution des investissements intervient à son tour, à terme, dans la valeur ajoutée.

A Anvers, la plus grande partie de la valeur ajoutée provient de l'industrie et surtout de l'industrie chimique et pétrochimique (qui représentent ensemble 51 %), mais il est à noter que cette industrie n'est pas toujours strictement liée au port. En ce qui concerne les services, les manutentionnaires sont les principaux contributeurs (11,4 %).

Sur ce plan aussi, on observe de très grandes différences entre les ports. Tel port se distinguera particulièrement dans le domaine de la valeur ajoutée, tel autre dans celui des investissements, le troisième dans le secteur industriel.

Un concept de valeur ajoutée mûrement réfléchi doit toutefois permettre de tirer des conclusions appropriées de l'ensemble des éléments disponibles.

Pour ne pas axer toute son intervention sur les seuls ports flamands, le professeur Winkelmans évoque encore brièvement la vision d'avenir 2020 pour le port de Rotterdam.

On prépare actuellement en Flandre une vision d'avenir stratégique pour les ports et la vision d'avenir 2020 pour Rotterdam montre la voie à suivre. Si l'accent est mis sur le renforcement de la compétitivité et sur l'économie locale et régionale, les aspects spatiaux et la qualité retiennent également largement l'attention.

Il ne s'agit pas seulement de la qualité des et de la synergie entre les services offerts dans le port ou alentour. Il faut aussi une approche globale dans le cadre de laquelle le port serait considéré comme un lieu d'interaction entre les acteurs industriels et les autres qui fait plus que transborder et stocker des marchandises mais qui doit aussi générer une valeur ajoutée au sens large pour le bien-être de tous.

En Flandre, la *Vlaamse Havencommissie*, dont l'orateur est le président, constitue, eu égard à sa composition, l'organe idéal pour étudier le rôle socio-économique des ports. La composition de la

De commissie is zeer evenwichtig samengesteld uit vertegenwoordigers van alle betrokken actoren: havenautoriteiten, werkgevers, werknemers, inlandvervoerders. Daardoor kan zij in haar adviezen, opmerkingen, voorstellen, enz., op objectieve en gestructureerde en wetenschappelijk ondersteunde wijze het socio-economisch belang van de havens onderstrepen om hun imago te verbeteren. Dat is onontbeerlijk.

De maatschappelijke aanvaarding van de havens is geen vanzelfsprekendheid. Allicht zouden de havens daar meer tijd en aandacht moeten aan besteden. De havens spelen een belangrijke globale rol maar waarbij, misschien klinkt dat wat paradoxaal, hun lokale organisatie, werking en inbedding zeer belangrijk zijn. De Beneluxhavens zijn, rekening houdend met hun ligging en met het belang van de toegevoegde waarde, ideaal geplaatst om een grote maatschappelijke bijdrage te leveren, aldus professor Winkelmans.

De heer Doesburg dankt professor Winkelmans voor zijn bijzonder interessante en goed gedocumenteerde uiteenzetting. Men moet inderdaad uitgaan van een globale benadering om ernstige uitspraken te kunnen doen over het onderwerp.

Uiteenzetting van Mr. Jasper J. HEUSDENS

De heer Doesburg verleent vervolgens het woord aan de heer Heusdens. Mr. Jasper J. Heusdens is vice-voorzitter van de Nederlandse Nationale Havenraad en voorzitter van het Algemeen Bestuur van de Ondernemersvereniging Regio Amsterdam. Hij zal het socio-economische belang van de havens belichten vanuit een Nederlandse invalshoek.

De heer Heusdens meent dat het voor de aanwezigen en in het bijzonder voor de leden van de Baltische Assemblee interessant is dat hij eerst een aantal concrete gegevens op een rijtje zet, vervolgens enkele standpunten van de Nationale Havenraad uiteenzet en het economisch belang van de zeehavens schetst, en ten slotte enkele opmerkingen formuleert over de socio-economische aspecten van de havens.

In de zestiger jaren van de vorige eeuw maakten de Nederlandse zeehavens een stormachtige ont-

commissie est très équilibrée et réunit des représentants de tous les acteurs concernés: autorités portuaires, employeurs, travailleurs, transporteurs intérieurs. Elle peut ainsi, dans ses avis, propositions, etc., souligner de manière objective, structurée et scientifique l'importance socio-économique des ports pour en améliorer l'image. C'est indispensable.

L'acceptation sociale des ports ne va pas de soi. C'est un aspect auquel les ports devraient sans doute consacrer plus de temps et d'attention. Les ports jouent un rôle important mais, paradoxalement peut-être, leur organisation, leur fonctionnement et leur intégration sur le plan local sont très importants. Le professeur Winkelmans estime que, compte tenu de leur situation et de l'importance de leur valeur ajoutée, les ports du Benelux sont idéalement placés pour apporter un large contribution sociale.

M. Doesburg remercie le professeur Winkelmans pour son exposé très intéressant et bien documenté. Il faut en effet se fonder sur une approche globale pour pouvoir tirer des conclusions appropriées sur le sujet

Exposé de Me Jasper J. HEUSDENS

M. Doesburg donne ensuite la parole à Me Jasper J. Heusdens qui est vice-président du *Nederlandse Nationale Havenraad* et président de la Direction générale de la *Ondernemersvereniging Regio Amsterdam*. Il se propose d'exposer l'importance socio-économique des ports vue sous l'angle des Pays-Bas.

M. Heusdens estime qu'il serait utile pour les participants et en particulier pour les membres de l'Assemblée balte de commencer par énumérer un certain nombre d'éléments concrets, de présenter certains points de vue du *Nationale Havenraad*, d'évoquer l'importance des ports maritimes, et, enfin, de livrer quelques réflexions sur les aspects socio-économiques des ports.

Dans les années soixante du siècle dernier, les ports maritimes néerlandais ont connu un développe-

wikkeling door (aanleg Eemshaven en Industriehaven bij Harlingen ; discussie over het Balgzand-project bij Den Helder en de voorhavens bij IJmuiden; aanleg van het Westelijk Havengebied bij Amsterdam en van achtereenvolgens de Europoort en de Maasvlakte; realisering van de Sloehavens bij Vlissingen en de Braakmanhaven bij Terneuzen; de zeehavennota van 1966 omvatte zelfs het plan voor een omvangrijk havencomplex in het oostelijke deel van de Oosterschelde: het zogenoemde Reimerswaalplan). In deze periode ontstond de behoefte aan coördinatie en afstemming tussen alle betrokkenen bij het zeehavenbeleid.

De eerste voorganger van de Nationale Havenraad – de Commissie Zeehavenoverleg – werd in 1968 in het leven geroepen. Deze werd in 1980 omgevormd tot de Voorlopige Nationale Havenraad. In 1986 volgde de instelling van de huidige Nationale Havenraad.

De Nationale Havenraad is ingesteld bij Koninklijk Besluit van 7 mei 1986. De Raad heeft een onafhankelijk voorzitter en telt 23 leden, verdeeld over drie geledingen : de zeehavenbeheerders, het zeehavenbedrijfsleven en de ministeries die betrokken zijn bij het zeehavenbeleid.

De Raad heeft tot taak het bevorderen door overleg van de samenwerking tussen het havenbedrijfsleven, het Rijk, de gemeenten en andere openbare lichamen die bij zeehavenaangelegenheden betrokken zijn, bij de beleidsvoorbereiding en –uitvoering inzake zeehavenaangelegenheden van nationaal belang, de co-ördinatie van beslissingen over zeehavenaangelegenheden die zowel van het Rijk als van een of meer gemeenten of andere openbare lichamen besluitvorming vergen en de coördinatie tussen de gemeenten of andere openbare lichamen onderling met betrekking tot zeehavenaangelegenheden die in de eerste plaats tot hun verantwoordelijkheid behoren.

De inspanningen en de resultaatgebieden van de Nationale Havenraad lopen voornamelijk langs twee sporen : enerzijds advisering en beïnvloeding bij het

ment mouvementé (aménagement de *Eemshaven* et du port industriel près de Harlingen; discussions à propos du projet *Balgzand* près de Den Helder et des avant-ports près d'IJmuiden; aménagement du *Havengebied* ouest près d'Amsterdam et, successivement, de l'*Europoort* et de la *Maasvlakte*; réalisation des *Sloehavens* près de Flessingue et du *Braakmanhaven* près de Terneuzen; la note de 1966 sur les ports maritimes comprenait même les plans d'un vaste complexe portuaire dans la partie orientale de l'Escaut oriental, le *Reimerswaalplan*). Le besoin de coordination et d'harmonisation s'est fait sentir à cette époque parmi les acteurs de la gestion des ports.

Le prédécesseur du *Nationale Havenraad* – la *Commissie Zeehavenoverleg* – vit le jour en 1968 pour devenir en 1980 le *Voorlopige Nationale Havenraad*. L'actuel *Nationale Havenraad* fut installé en 1986.

Le *Nationale Havenraad* a été institué par arrêté royal du 7 mai 1986. Le Conseil a un président indépendant et compte 23 membres représentant trois groupes : les gestionnaires du port, les entreprises portuaires et les ministères concernés par la gestion du port.

Le Conseil a pour mission de favoriser, par la voie de la concertation, la coopération entre les entreprises portuaires, l'État, les communes et les autres organes publics concernés par les ports, la préparation et la mise en oeuvre de décisions dans des dossiers portuaires d'intérêt national, la coordination de décisions sur des aspects de l'activité portuaire qui impliquent tant l'État qu'une ou plusieurs communes ou d'autres organes publics, et la coordination entre les communes ou entre d'autres organes publics concernant des matières portuaires qui relèvent en premier lieu de leur responsabilité.

Les activités et le champ de compétence du *Nationale Havenraad* concernent essentiellement deux domaines : d'une part rendre des avis et orienter la politique des pouvoirs publics, d'autre part renfor-

overheidsbeleid, anderzijds het versterken van de onderlinge samenwerking tussen de zeehavens.

Jaarlijks brengt de Raad circa 20 maal een advies uit, vrijwel altijd op eigen initiatief. Waar mogelijk werken de vier havenregio's in de Nationale Havenraad met elkaar samen. Motto daarbij is samenwerken waar dat kan, concurreren waar dat moet. Die samenwerking gebeurt op regionaal niveau en op nationaal niveau. Spreker zal daar later op terugkomen.

De Havenraad hanteert bij zijn werking een aantal standpunten die hierna worden overlopen.

De zeehavens kunnen hun grote waarde voor de economie van Nederland en Europa alleen in stand houden indien tijdig de benodigde infrastructurele randvoorwaarden tot stand komen. In het rapport *Nederland Havenland* is een overzicht van de voorzieningen gepresenteerd die in de ogen van de Raad de komende tien jaar gerealiseerd moeten worden. Dit is het resultaat van een intensief intern proces van selectie. Daarnaast is in het rapport een overzicht opgenomen van infrastructuurmaatregelen waar de zeehavens belang bij hebben, maar die ook noodzakelijk zijn voor het personenvervoer en het continentale en regionale goederenvervoer.

In *Nederland Havenland* wordt de Nederlandse zeehavensector beschouwd als een integraal netwerk van vervoerknooppunten en verbindingen: de zeehavens, de inland-distributiecentra en de onderling verbindende multimodale infrastructuur. Om zijn functie voor de regionale, landelijke en Europese economie goed te kunnen vervullen, dient dit zeehavennetwerk door middel van Trans-Europese transportnetwerken te zijn verbonden met de economische centra in het land en elders in Europa. Door de natuurlijke voordelen van Nederland heeft het Nederlands zeehavennetwerk van oudsher naast een regionaal en nationaal economische zeker ook een Europese economische functie.

Investerings in grote infrastructurele werken zijn onderworpen aan maatschappelijke kosten-baten-

cer la coopération mutuelle entre les ports maritimes.

Chaque année, le Conseil rend une vingtaine d'avis, presque toujours de sa propre initiative. Dans la mesure du possible, les quatre régions portuaires coopèrent au sein du *Nationale Havenraad*. Le mot d'ordre est: coopérer lorsque la chose est possible, se concurrencer lorsqu'il faut. Cette coopération se fait aux niveaux régional et national. L'orateur y reviendra ultérieurement.

Le *Havenraad* adopte dans le cadre de son fonctionnement un certain nombre de points de vues qui sont passés en revue ci-après.

Les ports maritimes ne peuvent préserver la grande valeur qu'ils revêtent pour l'économie des Pays-Bas et de l'Europe que s'il est satisfait en temps opportun aux besoins connexes en matière d'infrastructure. Le rapport *Nederland Havenland* comporte un aperçu des équipements dont le Conseil estime qu'ils devront être mis en place dans les dix années à venir. C'est là le résultat d'une procédure de sélection intensive. Par ailleurs, le rapport énumère les mesures dans le domaine de l'infrastructure qui seraient bénéfiques pour les ports maritimes mais nécessaires aussi pour le transport des personnes et le transport de marchandises continental et régional.

Dans *Nederland Havenland* le secteur des ports maritimes néerlandais est dépeint comme un réseau intégral de carrefours de transport et de liaisons: les ports maritimes, les centres de distribution de l'arrière-pays et l'infrastructure multimodale qui relie entre eux les différents éléments. Pour pouvoir remplir adéquatement sa fonction au service de l'économie régionale, nationale et européenne, ce réseau maritime doit être relié par l'entremise de réseaux de transport transeuropéens avec les centres économiques dans le pays et ailleurs en Europe. De par les avantages naturels des Pays-Bas, le réseau portuaire néerlandais remplit depuis très longtemps, outre une fonction économique régionale et nationale, également une fonction européenne.

Les investissements dans les grands travaux d'infrastructure sont soumis à une évaluation des coûts

analyses (MKBA) volgens de zgn. OEI-systematiek van het Centraal Planbureau. Een MKBA volgens de OEI-leidraad is in de ogen van de Nationale Havenraad pas dan een bruikbaar hulpmiddel indien zowel de kwantificeerbare directe effecten als ook de indirecte en de maatschappelijke effecten, die niet allemaal goed te kwantificeren zijn, volledig (kunnen) worden meegenomen. Dat is ook het uitgangspunt van de OEI-leidraad, maar in de praktijk blijkt dit bij de huidige toepassing onvoldoende tot zijn recht te komen. Essentiële indirecte en maatschappelijke effecten die bij de OEI-systematiek onvoldoende tot hun recht komen zijn volgens de Raad de volgende:

- internationale effecten: een belangrijk deel van het maatschappelijk nut en de noodzaak van zeehavens in ons land is verbonden met hun rol als knooppunt in Europese en mondiale goederenlogistiek. Die rol geeft Nederland internationaal een belangrijke positie;

- een tweede factor die onvoldoende tot zijn recht komt is het feit dat inversteringen in infrastructuur en havens een zeer lange levensduur hebben en bij aanleg altijd een zekere voorraad voor de toekomst in zich herbergen;

- voorts moet worden meegewogen dat havens als logistieke knooppunten een belangrijke voorwaardenscheppende rol vervullen voor industrie en handel. Zij zorgen ervoor dat het economisch proces efficiënt verloopt. Het meewegen hiervan is cruciaal;

- in de MKBA volgens de OEI-leidraad worden de opbrengsten voor de overheid in termen van belastingopbrengsten buiten beschouwing gelaten. Dat is opvallend, vooral tegen de achtergrond van de beleidspraktijk in het buitenland, onder andere België en Duitsland. Daar worden publieke middelen geïnvesteerd in havens en haveninfrastructuur omdat daar een veelal aanzienlijk rendement in de vorm van opbrengsten voor de Staatskas tegenover staat. Dit is een verschil in benadering dat verdere verdieping behoeft.

De raad is dan ook van oordeel dat hantering van de huidige OEI-systematiek voor het beoordelen van het rendement van investeringen in havengerelateerde infrastructuur niet toereikend is aan-

et des avantages sociaux selon la systématique OEI du Bureau central du Plan. Une évaluation selon les principes OEI ne constitue de l'avis du *Nationale Havenraad* un outil approprié que si les effets directement quantifiables ainsi que les effets indirects et sociaux, qu'il n'est pas toujours possible de mesurer, sont (peuvent être) intégralement pris en considération. Tel est aussi le fondement des principes qui sous-tendent l'OEI mais il s'avère, dans la pratique, qu'ils ne sont pas suffisamment pris en compte dans le cadre des applications actuelles. Le Conseil cite parmi les effets essentiels indirects et sociaux qui ne sont pas suffisamment pris en compte dans la systématique OEI:

- les effets internationaux : une part importante de l'utilité sociale et de la nécessité des ports maritimes est liée dans nos pays à leur rôle de carrefour de la logistique européenne et mondiale des marchandises. Ce rôle confère aux Pays-Bas une position en vue au plan international;

- un deuxième facteur insuffisamment pris en compte est la longue durée de vie des investissements dans l'infrastructure et dans les ports et le fait qu'ils renferment toujours, lors de la réalisation, une certaine réserve pour le futur;

- il faut par ailleurs tenir compte de ce que les ports, en tant que noeuds logistiques, jouent à l'égard de l'industrie et du commerce un rôle important de mise en place de conditions. Ils font en sorte que le processus économique se déroule efficacement. Il est essentiel d'en tenir compte;

- l'évaluation des coûts et avantages selon les principes de l'OEI, ne tient pas compte des recettes fiscales engrangées par les pouvoirs publics. C'est étonnant, particulièrement à la lumière des pratiques qui ont cours à l'étranger, notamment en Belgique et en Allemagne où de l'argent public est investi dans les infrastructures portuaires parce qu'il offre un rendement appréciable sous la forme de recettes pour le Trésor. Cette différence d'approche doit être étudiée plus avant.

Le Conseil est dès lors d'avis que le recours à l'actuelle systématique OEI pour évaluer le rendement des investissements dans l'infrastructure liée aux ports n'est pas pertinent puisque, dans le cas

gezien voor die investeringen geldt dat juist de indirecte effecten altijd belangrijker zijn dan de directe effecten.

Een ander punt dat de aandacht gaande houdt is de harmonisering van de toepassing en de handhaving van de talloze, veelal internationale, regels op uiteenlopende gebieden, als milieu, veiligheid, douane, voedselveiligheid en diergezondheid. De zeehavens hebben sterk de indruk dat in de buurlanden wezenlijk anders wordt omgegaan met het toepassen en handhaven van dergelijke regelgeving. Op het gebied van de handhaving bestaat geen Europese standaard. Dit uit zich in hogere kosten en inbreuken op de vlotheid en betrouwbaarheid van de dienstverlening in de Nederlandse zeehavens, resulterend in ladingverlies.

Als voorbeelden kunnen genoemd worden de inname en verwerking van scheepsafvalstoffen van de binnenvaart en de zeescheepvaart, de ontsmetting van lading en scheepsruimen, de verschillen in frequentie van controles, de praktijk van de voedselveiligheidscontroles.

Elk voor zich zijn de gesignaleerde knelpunten niet altijd dramatisch. De optelsom van ongelijke speelvelden tast de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens echter wezenlijk aan. Het voornemen van het kabinet om tot stroomlijning van de controlerende instanties in de zeehavens te komen, onder andere ter gelegenheid van het Europees voorzitterschap van Nederland – de aandacht voor het zogenaamde *level playing field* – juicht de Raad toe.

De havens onderkennen overigens het belang van een effectief milieu- en veiligheidsbeleid en werken graag mee aan de realisatie daarvan.

De basisinfrastructuur (bruggen, sluisen, zeeweringen, landaanwinning, achterlandverbindingen, e.d.) wordt tot nu toe in Nederland, evenals in onze buurlanden, door de overheid betaald.

Om de concurrentiepositie van de zeehavens op peil te houden, moet de basisinfrastructuur ook in de toekomst door de overheid worden betaald, vindt de Nationale Havenraad. De Nederlandse zeeha-

de ces investissements, les effets indirects sont précisément toujours plus importants que les effets directs.

Un autre point qui retient l'attention est l'harmonisation de l'application et du respect des innombrables règles, souvent internationales, qui régissent des domaines aussi variés que l'environnement, la sécurité, la douane, la sécurité alimentaire et la santé animale. Les ports maritimes ont la très nette impression que les pays voisins conçoivent très différemment l'application et le respect de telles réglementations. Dans le domaine du respect des règles, il n'y a pas de standard européen, ce qui se traduit par des coûts plus élevés, nuit à la qualité et à la fiabilité du service dans les ports néerlandais et leur fait perdre des chargements.

On peut citer l'exemple de la récupération et du traitement des déchets des bateaux dans le cadre de la navigation intérieure et maritime, la désinfection du chargement et des cales, les différences de fréquence des contrôles, la pratique en matière de contrôle de la qualité alimentaire.

Considérée isolément, aucune de ces entraves n'est nécessairement dramatique mais leur somme porte véritablement atteinte à la compétitivité des ports maritimes néerlandais. Le Conseil applaudit à l'intention affichée par le gouvernement d'harmoniser les instances de contrôle dans les ports maritimes – l'attention pour le *level playing field* – notamment à l'occasion de la présidence néerlandaise de l'Europe.

Les ports reconnaissent du reste l'importance d'une véritable politique de l'environnement et de la sécurité et prêtent volontiers leur concours à sa mise en œuvre.

L'infrastructure de base (ponts, écluses, digues de mer, accrues, liaisons avec l'arrière-pays, etc.) est actuellement payée aux Pays-Bas, comme dans les pays voisins, par les pouvoirs publics.

Le *Nationale Havenraad* considère que, dans le souci de préserver la compétitivité des ports maritimes, les pouvoirs publics vont devoir continuer, à l'avenir aussi, à payer l'infrastructure de base. Les

vens bevinden zich immers nu al in een ongunstige positie doordat in andere landen de Rijksoverheid een groter deel van de kosten van de haveninterne infrastructuur (kaden, havenbekkens, bedrijfsterreinen) voor haar rekening neemt. Daar kan niet nog eens een afnemende bijdrage aan de bekostiging van de basisinfrastructuur bovenop worden gezet. Met andere woorden, projecten als de tweede Maasvlakte en de nieuwe grote sluis bij IJmuiden moeten door de overheid worden betaald.

De haveninterne infrastructuur (kaden, havenbekkens, bedrijfsterreinen) is de verantwoordelijkheid van de havenbeheerder. Gebruikers van de haven (industrieën, rederijen, op- en overslagbedrijven) betalen in de vorm van huur, kadegeld en zeehavengeld de hiermee gemoeide investeringen terug. Doordat in de landen om ons heen het Rijk meer bijdraagt in de kosten van de haveninterne infrastructuur dan in Nederland, wordt in ons land een groter deel van deze kosten via genoemde tarieven in rekening gebracht bij de gebruikers van de havens. De concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens en de daar actieve bedrijven wordt hierdoor ongunstig beïnvloed.

De verschillen met België springen hierbij het meest in het oog. De jaarlijkse rijksbijdrage in Nederland voor de haveninterne infrastructuur van de zeehavens bedraagt circa 10 miljoen euro per jaar, terwijl in België jaarlijks gemiddeld 70 miljoen euro wordt bijgedragen in deze kosten, terwijl het volume van de gezamenlijke Belgische zeehavens maar een derde bedraagt van dat van de Nederlandse zeehavens.

Wat nu de economische betekenis van de zeehavens betreft, naast de *multi purpose* havens van Rotterdam en Amsterdam kent Nederland tal van op zichzelf betrekkelijk kleine havens met een gevarieerd productaanbod, die wel in belangrijke mate mee de aantrekkelijkheid van het Nederlandse havenlandschap bepalen.

Een omvangrijk chemiepark rond de vestiging van Akzo-Nobel en een metaalpark rond de vestiging van de aluminiumindustrie Aldel bepalen in belangrijke mate het gezicht van Delfzijl. Aluminiumindustrie bevindt zich ook in Vlissingen. Op het ge-

ports maritimes néerlandais occupent en effet actuellement déjà une position défavorable dans la mesure où, dans d'autres pays, les pouvoirs publics prennent en charge une part plus importante de l'infrastructure interne des ports (quais, bassins portuaires, zonings industriels). A cela ne saurait s'ajouter une réduction de la contribution au financement de l'infrastructure de base. En d'autres termes, des projets comme la deuxième Maasvlakte et la nouvelle grande écluse près d'IJmuiden doivent être pris en charge par les pouvoirs publics.

L'infrastructure portuaire interne relève de la responsabilité du gestionnaire du port. Les utilisateurs du port (industriels, armateurs, entreprises de stockage et de transbordement) remboursent les investissements nécessaires sous la forme de loyers, de redevances pour l'utilisation des quais, de taxes portuaires. Dès lors que, dans les pays voisins, l'État contribue davantage qu'aux Pays-Bas au financement des coûts de l'infrastructure portuaire interne, une plus grande part de ces coûts sont imputés aux utilisateurs des ports par le biais des redevances précitées. La compétitivité des ports maritimes néerlandais et des entreprises qui y sont implantées en ressentent les effets négatifs.

C'est avec la Belgique que les différences sont les plus marquées. Aux Pays-Bas, la contribution annuelle du Royaume au financement de l'infrastructure portuaire interne se monte à quelque 10 millions d'euros contre en moyenne 70 millions en Belgique alors que le volume global des ports belges ne représente qu'un tiers de celui des ports maritimes néerlandais.

En ce qui concerne la signification économique des ports maritimes, les Pays-Bas sont dotés, outre des ports *multi purpose* de Rotterdam et d'Amsterdam, de nombreux petits ports offrant des produits variés et qui contribuent largement à déterminer l'attractivité du paysage portuaire néerlandais.

Un vaste parc d'industrie chimique près de l'implantation d'Akzo-Nobel et un parc pour l'industrie métallique près de l'implantation de l'entreprise de traitement de l'aluminium Aldel modèlent dans une mesure substantielle le visage de Delfzijl. On trouve

bied van de bouw van *short sea* schepen heeft de Noord-Nederlandse scheepsbouw met vestigingen in Delfzijl, de Eemshaven, Harlingen en langs het Winschoter Diep een reputatie hoog te houden. Daarnaast bepaalt zoutindustrie in belangrijke mate het gezicht van de haven van Harlingen. Voorts biedt Harlingen samen met Den Helder en Velsen/IJmuiden ruimte aan de *offshore* industrie (*supply*-vaart en/of gasbehandelingsinstallaties). Het aanzicht van Velsen/IJmuiden wordt gedomineerd door het complex van het hoogoven- en staalbedrijf Corus.

Vanuit Valsen/IJmuiden, Scheveningen en Vlissingen worden ro-ro-veerdiensten op Engeland onderhouden. Ondernemingen in de koel- en vriessector zijn gevestigd in Harlingen, Velsen/IJmuiden en Beverwijk. Laatstgenoemde is vooral groot in de export van pootaardappelen. Harlingen, Den Helder, Velsen/IJmuiden en Scheveningen zijn belangrijke centra voor de visserij en de recreatievaart. Zaanstad wordt gekenmerkt door de aanvoer van hout en de verwerking van cacao. Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Dordrecht completeren het Rotterdamse aanbod aan havenactiviteiten. In Moerdijk, Vlissingen en Terneuzen zijn verscheidene grote chemische industrieën gevestigd, alsmede een raffinaderij in Vlissingen.

De aan- en afvoer van goederen over zee in de Nederlandse zeehavens heeft in 2003 het niveau van het jaar daarvoor licht overtroffen. Met bijna 437 miljoen ton was het overslagtonnage 0,4 % hoger dan in 2002. Het grootste maritieme pakket, het vloeibaar massagoed, vooral olie en olieproducten, kromp met iets meer dan 3 % naar een kleine 180 miljoen ton. Het maakt 41 % uit van het algemeen totaal. Het pakket droog massagoed, waaronder kolen, erts en granen, was met 146 miljoen ongeveer 1 % kleiner dan het jaar ervoor. Daarmee is het aandeel van het bulkpakket praktisch 75 % van het totale Nederlandse overslagtonnage. De overige ladingpakketten, containers, ro-ro en conventioneel stukgoed, boekten in 2003 alle een overslagplus van gemiddeld rond de 10 %. Het gewicht van de gecontaineriseerde goederen nam toe met 7,5 % naar 72 miljoen ton.

aussi l'industrie de l'aluminium près de Flessingue. Dans le domaine de la construction de bateaux *short sea*, les chantiers navals du nord des Pays-Bas, avec des sites à Delfzijl, Eemshaven, Harlingen et le long du Winschoter Diep se sont bâti une solide réputation. Par ailleurs, l'industrie du sel détermine dans une large mesure la physionomie du port de Harlingen. Harlingen, Den Helder et Velsen/IJmuiden offrent par ailleurs de l'espace pour l'industrie *offshore* (trafic *supply* et/ou installations pour le traitement du gaz). L'aspect de Velsen/IJmuiden est dominé par le complexe de hauts fournaux et l'entreprise sidérurgique Corus.

Des services de bacs ro-ro relie Valsen/IJmuiden, Scheveningen et Flessingue à l'Angleterre. Des entreprises du secteur de la réfrigération et de la surgélation sont établies à Harlingen, Velsen/IJmuiden et Beverwijk. La dernière est particulièrement importante pour l'exportation de plants de pomme de terre. Harlingen, Den Helder, Velsen/IJmuiden et Scheveningen sont d'importants centres de pêche et de navigation récréative. Zaanstad se distingue par l'importation de bois et la transformation du cacao. Maassluis, Vlaardingen, Schiedam et Dordrecht complètent l'offre de Rotterdam en activités portuaires. A Moerdijk, Flessingue et Terneuzen sont établies diverses grandes industries chimiques, de même qu'une raffinerie à Flessingue.

En 2003, le transport maritime vers et depuis les ports maritimes néerlandais a légèrement dépassé le niveau de l'année précédente. Avec près de 437 millions de tonnes, le tonnage transbordé a été supérieur de 0,4 % par rapport à 2002. Le paquet le plus important, le vrac liquide constitué essentiellement de pétrole et de produits pétroliers, a diminué pour se situer à un peu moins de 180 millions de tonnes. Il représente 41 % du total général. Avec environ 146 millions de tonnes, le vrac sec, dont le charbon, le minerai et les céréales, a été inférieur de quelque 1% par rapport à l'année précédente. La part du vrac représente ainsi pour les Pays-Bas pratiquement 75 % du tonnage transbordé total. Pour les autres types de chargements, les conteneurs, le ro-ro et les marchandises au détail conventionnelles, une hausse moyenne de quelque 10 % a été enregistrée en 2003. Le poids des marchandises en conteneurs est passé à 72 millions de tonnes, soit une augmentation de 7,5 % .

Het havengebied rond Rotterdam, het Rijn- en Maasmondgebied zich uitstrekkend van Hoek van Holland tot en met Moerdijk, nam in 2003 bijna 77 % van de Nederlandse maritieme overslag voor zijn rekening. Met ruim 334 miljoen ton noteerde deze zeehavenregio een overslagtoename van 1,7 %. Ook de Zeeuwse havens boekten een positief overslagresultaat. De 28 miljoen ton was ongeveer 5 % hoger dan het overeenkomstige cijfer voor 2002.

De overige havenregio's wisten in 2003 geen winst te boeken met hun maritieme overslag. De overslag van de zeehavens rond Amsterdam, het Noordzeekanaalgebied, was met 65,5 miljoen ton zelfs 7 % lager dan het jaar ervoor. En ook de noordelijke zeehavens, Delfzijl/Eemshaven, Harlingen en Den Helder, werden met een vergelijkbaar resultaat geconfronteerd, uitkomend op circa 4,5 miljoen ton.

De toegevoegde waarde van de havensector in 2002 werd berekend op bijna 13 miljard euro. De cijfers voor 2003 zijn nog niet beschikbaar. Ongeveer 60 % daarvan is verdiend in het Rotterdamse havengebied en iets meer dan 22 % in de Amsterdamse havenregio.

Over hetzelfde jaar is tevens de direct aan de zeehavens toe te rekenen werkgelegenheid bepaald. Van de 144 000 arbeidsplaatsen is ruim de helft, 56 %, geconcentreerd in het Rijn- en Maasmondgebied rondom Rotterdam. Meer dan een kwart, 27 %, van deze maritieme werkgelegenheid bevindt zich in het Noordzeekanaalgebied.

Zo'n 40 % van de havengebonden werkgelegenheid is terug te vinden in de zeehavenindustrie en voorts zijn zowel de transport- als de distributieactiviteiten elk verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van die werkgelegenheid. Naast de directe werkgelegenheid kan ook de werkgelegenheid bij bedrijven die toeleveren aan die maritieme bedrijvigheid worden toegerekend aan de zeehavens. Deze indirecte werkgelegenheid was in 2002 goed voor nog eens ruim 120 000 personen. Daarmee komt de werkgelegenheids-*multiplier* uit op gemiddeld 1,85 voor alle havens en de totale havengerelateerde werkgelegenheid op circa 265 000 personen.

En 2003, la zone portuaire autour de Rotterdam, la *Rijn- en Maasmondgebied*, qui s'étend de Hoek van Holland à Moerdijk, a pris à son compte près de 77 % du transbordement maritime aux Pays-Bas. Avec plus de 334 millions de tonnes, cette région portuaire a enregistré une augmentation du transbordement de 1,7 %. De même, les ports zélandais ont connu un résultat positif en matière de transbordement. Avec 28 millions de tonnes, le résultat a dépassé de quelque 5 % celui de 2002.

Les autres régions portuaires n'ont en revanche pas enregistré de hausse des activités de transbordement maritime. Le transbordement dans les ports maritimes autour d'Amsterdam, la zone du *Noordzeekanaal*, a même connu une baisse de 7 % par rapport à l'année précédente, avec 65,5 millions de tonnes. Les ports maritimes septentrionaux, Delfzijl/Eemshaven, Harlingen et Den Helder, ont également enregistré une baisse avec quelque 4,5 millions de tonnes.

La valeur ajoutée du secteur portuaire a été établie pour 2002 à près de 13 milliards d'euros. Les chiffres pour 2003 ne sont pas encore disponibles. Environ 60 % sont réalisés par la zone portuaire de Rotterdam et un peu plus de 22 % par la région portuaire d'Amsterdam.

L'emploi résultant directement des activités de ports a également été calculé pour la même année. Plus de la moitié des 144 000 emplois, soit 56 %, est concentrée dans la *Rijn- en Maasmondgebied* près de Rotterdam. Plus d'un quart, 27 %, de cet emploi maritime se retrouve dans la zone du *Noordzeekanaal*.

Environ 40 % de l'emploi lié aux ports sont le fait de l'industrie portuaire; les activités de transport et de distribution assurant chacune environ un quart de l'emploi. Outre l'emploi direct, l'emploi fourni par les entreprises sous-traitantes de l'activité portuaire peut également être attribué aux ports maritimes. Cet emploi indirect représentait en 2002 plus de 120 000 personnes. Cela porte, pour l'emploi, le facteur de multiplication à 1,85 en moyenne pour tous les ports et l'emploi total lié aux ports à environ 265 000 personnes.

Bepalend voor de hoogte van de toegevoegde waarde van de zeehavens is de industrie (ruim 55 %). Met toeleveringen aan de maritieme sector waren in 2002 nog eens bijna 10 miljard euro extra gemoeid, waarmee de totale toegevoegde waarde in dat jaar derhalve uitkwam op 22,5 miljard euro, of 6 % van het nationaal product.

Wij komen zo tot de socio-economische aspecten van de havens. Uit wat voorafgaat heeft u kunnen uitmaken dat de Nederlandse zeehavens een groot maatschappelijk belang vertegenwoordigen. Publieke investeringen in havens – in de vorm van het beschikbaar stellen van fysieke ruimte, milieuruimte en budgettaire ruimte – zouden dus geen probleem moeten zijn. De praktijk is jammer genoeg vaak anders. De besluitvorming rond projecten als de Betuweroute, een tweede grote sluis te IJmuiden, de tweede Maasvlakte, de IJzeren Rijn en de Westerschelde Container Terminal maakt dat duidelijk. In het publieke debat concurreren de havens met andere belangen zoals volkshuisvesting, volksgezondheid en veiligheid, milieuzorg, natuurbeheer en recreatie.

Hoe staat het dan met het maatschappelijk draagvlak van de zeehavens in Nederland? De zeehavens - die zoals eerder gezegd onder de vlag van de Nationale Havenraad met elkaar samenwerken onder andere op het gebied van de communicatie met publiek en politiek (kiezers en gekozenen) – hebben onderzoek laten doen naar het imago van de Nederlandse zeehavens. Uit dat onderzoek blijkt dat onze havens vooral in relatie worden gebracht met een roemrijk maritiem verleden en het (ten onrechte) geruststellende gevoel oproepen dat wij de grootste haven van de wereld binnen onze grenzen hebben. Het gaat er dus wel goed. Meer aandacht is niet nodig, tenminste, dat denkt men toch. Niets is minder waar.

Het imago van de Nederlandse zeehavens is dus wel tamelijk positief maar niet stevig ingekleurd. In die situatie zorgt berichtgeving over incidenten vaak voor negatieve kleuraccenten. Bijvoorbeeld berichtgeving over massaontslag bij havengerelateerde economische activiteiten, zoals de scheepsbouw en –reparatie, en de op- en overslag

L'industrie (plus de 55 %) est déterminante pour la hauteur de la valeur ajoutée des ports maritimes. La sous-traitance pour le compte du secteur maritime a représenté en 2002 près de 10 milliards d'euros, ce qui porte la valeur ajoutée pour cette année à 22,5 milliards d'euros, soit 6 % du produit national.

J'en viens ainsi aux aspects socio-économiques des ports. Vous aurez pu déduire de ce que je viens de dire que les ports maritimes néerlandais revêtent une grande importance sociale. Les investissements publics dans les ports – sous la forme de la mise à disposition d'espace physique, environnemental et budgétaire – ne devraient donc pas constituer un problème. Malheureusement, il en va souvent autrement dans la pratique. Le processus décisionnel concernant des projets comme la Route du Betuwe, une deuxième grande écluse à IJmuiden, la deuxième *Maasvlakte*, le Rhin de fer et le terminal de conteneurs de l'Escaut occidental le montre clairement. Dans le débat public, les ports sont en concurrence avec d'autres intérêts comme le logement, la santé publique et la sécurité, l'environnement, la gestion de la nature et les activités récréatives.

Qu'en est-il alors de l'assise sociale des ports maritimes aux Pays-Bas? Les ports maritimes – qui, ainsi qu'il a été dit précédemment, coopèrent sous la bannière du *Nationale Havenraad* dans le domaine notamment de la communication avec le public et le politique (électeurs et mandataires) – ont fait précéder à des études sur l'image des ports néerlandais. Il ressort de cette étude que nos ports sont principalement mis en corrélation avec un passé maritime glorieux et avec le sentiment (erroné) rassurant que nous possédons le plus grand port du monde. La situation est donc bonne. Il ne faut pas plus d'attention, du moins le pense-t-on. Rien n'est moins vrai.

L'image des ports maritimes néerlandais est donc plutôt positive mais n'est pas solidement assise. Dans ces conditions, les informations relatives à des incidents sont souvent négatives. Il en est ainsi des informations sur les licenciements massifs dans des entreprises liées aux activités économiques portuaires, comme les chantiers navals, les chantiers

van klassiek stukgoed. Het publiek ziet onze havens in relatie met de verdwijnende economie, zoals onlangs van een grote scheepswerf. Het publiek blijkt geen relatie te leggen tussen onze havens en de economie van de toekomst, de kennis-economie, high tech, ICT. Het publiek ziet evenmin een relatie tussen de havens en welvaart en welzijn. De relatie tussen de havens en de dagelijkse levensbehoeften, zoals die in de schappen van supermarkten worden aangeboden, zoals die via gas- en elektriciteitsleidingen de woningen binnenvloeien en zoals die bij de tankstations in de brandstoftanks van onze auto's verdwijnen, wordt – nog niet – gelegd.

Daarom hebben de Nederlandse zeehavens in het kader van de Havenraad besloten op het gebied van communicatie met publiek en politiek de krachten te bundelen. De boodschap daarbij is duidelijk. Onze havens zijn en blijven onveranderd van groot belang voor de economie van ons land en van Europa. Onze welvaart en ons dagelijks welzijn hangen nauw samen met onze havens. We mogen best een beetje trots op onze havens zijn. Zij zijn het resultaat van forse inspanningen van velen in het verleden. Er is geen reden om aan te nemen dat de situatie blijft zoals die is als we niet nu en in de toekomst bereid zullen zijn die inspanningen te leveren.

De heer Doesburg dankt Mr Heusdens voor zijn zeer goed gedocumenteerd overzicht van het Nederlandse havenlandschap.

De opmerking dat de havens – en dat geldt voor alle West-Europese havens – niet op hun lauweren mogen rusten en de toekomst zonder meer met vertrouwen tegemoet mogen zien is ongetwijfeld terecht. De geschiedenis toont aan dat het niet steeds de sterkste is die overblijft, maar wel de meest flexibele, degene die zich het beste aanpast.

De aanwezige politici hebben ongetwijfeld ook zorgvuldig akte genomen van de opmerkingen over het ontbreken van een aantal opleidingen en over de noodzaak van een *level playing field*.

de réparation, le stockage et le transbordement de marchandises de détail classiques. Le public établit un lien entre nos ports et la disparition d'activités économiques, comme récemment la fermeture d'un grand chantier naval. Il ne semble pas établir de lien entre nos ports et l'économie du futur, l'économie du savoir, le high tech, les TIC. Il ne voit pas non plus de lien entre les ports et la prospérité et le bien-être. La relation entre les ports et les besoins quotidiens de l'existence symbolisés par les rayons des grandes surfaces, les conduites de gaz et d'électricité qui alimentent les habitations, les stations d'essence qui permettent de faire fonctionner les véhicules n'est pas (encore) établie.

C'est pourquoi les ports maritimes néerlandais ont décidé, dans le cadre du *Havenraad*, d'œuvrer ensemble à la communication avec le public et le politique. Le message est clair. Nos ports sont et restent très importants pour l'économie du pays et de l'Europe. Notre prospérité et notre bien-être au quotidien sont étroitement liés à l'activité portuaire. Nous devons être fiers de nos ports qui sont le fruit des gros efforts fournis dans le passé par de très nombreuses personnes. Il n'y a aucune raison de considérer que la situation restera ce qu'elle est si nous ne sommes pas disposés à faire ce qu'il faut, aujourd'hui et à l'avenir.

M. Doesburg remercie Me Heusdens pour l'aperçu très documenté qu'il a fourni du paysage portuaire néerlandais.

L'observation selon laquelle les ports – et cela vaut pour tous les ports d'Europe occidentale – ne doivent pas se reposer sur leurs lauriers et regarder sans plus l'avenir avec confiance est entièrement justifiée. L'histoire nous apprend que ce n'est pas toujours le plus fort qui survit mais bien le plus flexible, celui qui s'adapte le mieux.

Les politiciens présents auront sans aucun doute noté les observations sur l'absence de certaines formations et sur la nécessité d'un *level playing field*.

Uiteenzetting van de heer Jonas BUDREVICIUS

De heer Doesburg geeft vervolgens het woord aan de heer Jonas Budrevicius, vice-voorzitter van de commissie voor Economische Aangelegenheden, Communicatie en Informatica van de Baltische Assemblée.

De heer Budrevicius wenst het belang te belichten van de havens en de havengebonden activiteiten voor de nationale economie van de Baltische Staten.

De haven van Klaipeda vormt voor de Baltische Staten en in het bijzonder voor Litouwen een zeer belangrijk knooppunt van goederenvervoer. Het is de meest noordelijk gelegen Baltische haven die ook in de winter open blijft. Het is een polyvalente haven en een multimodaal geheel. De haven heeft een capaciteit van 30 miljoen ton per jaar. De trafiek wordt onder meer gevormd door ferry- en ro-ro-verkeer, onder andere met Duitsland, Denemarken en Zweden. De haven wordt voortdurend verder ontwikkeld om haar capaciteit te verhogen.

De havenactiviteiten zijn goed voor 9,3 % van de globale economische activiteiten van Litouwen, de goederenbehandeling voor 3,1 % en het vervoer 0,4 %. De haven is een zeer belangrijke economische site. Per dag komen er tussen de 5 en de 10 werkplaatsen bij, en elke behandelde ton genereert 20 dollar ontvangsten.

De overheid ondersteunt de haven op diverse manieren : verdieping, onderhoud, bouw en vernieuwing van de infrastructuur, ook de weg- en spoorinfrastructuur, verbetering van de tariefstructuur, enz. De inspanning kan worden begroot op 38 miljoen Lit.

Wat de binnenwateren betreft, heeft Litouwen 900 km bevaarbare waterlopen waarvan 470 geschikt voor personen- en goederenvervoer. Zij zijn verbonden met Klaipeda en Kaliningrad en alzo met het netwerk van de bevaarbare waterlopen. De bevaarbare binnenwateren spelen wel een belangrijke economische rol, maar vooral voor het toerisme en de recreatievaart, en minder voor het personen- en goederenvervoer.

Exposé de M. Jonas BUDREVICIUS

M. Doesburg donne ensuite la parole à M. Jonas Budrevicius, vice-président de la commission des Affaires économiques, de la Communication et de l'Informatique de l'Assemblée balte.

M. Budrevicius souhaite souligner l'importance des ports et des activités portuaires pour l'économie nationale des pays baltes.

Le port de Klaipeda constitue pour les États baltes et en particulier pour la Lituanie un noeud important pour le transport de marchandises. C'est le port balte le plus septentrional qui reste également ouvert l'hiver. Il s'agit d'un port polyvalent et d'un ensemble multimodal. Le port a une capacité de 30 millions de tonnes par an. Le trafic est notamment constitué de ferries et de bateaux ro-ro, notamment avec l'Allemagne, le Danemark et la Suède. Le port est développé en permanence pour en accroître la capacité.

Les activités portuaires représentent 9,3 % des activités économiques globales de la Lituanie, contre 3,1 % pour le traitement des marchandises et 0,4 % pour le transport. Le port est un site économique très important. De 5 à 10 emplois sont créés quotidiennement et chaque tonne traitée génère de 20 dollars de recettes.

Les pouvoirs publics soutiennent le port de diverses manières : approfondissement, entretien, construction et rénovation de l'infrastructure, infrastructure routière et ferroviaire, amélioration de la structure tarifaire, etc. L'effort ainsi consenti peut être budgétisé à 38 millions Lit.

En ce qui concerne la navigation intérieure, la Lituanie est dotée d'environ 900 km de cours d'eau navigables, dont 470 conviennent pour le transport de personnes et de marchandises. Ils sont reliés à Klaipeda et à Kaliningrad et donc avec tout le réseau de voies navigables. Les voies navigables intérieures jouent un rôle économique important mais davantage dans le domaine touristique et créatif que dans celui du transport de personnes et de marchandises.

Een goede 800 km bevaarbare waterlopen is van nationaal belang, andere waterlopen hebben een regionaal belang. Het is de bedoeling een plan uit te werken voor de territoriale ontwikkeling van Litouwen en de havens op te waarderen zodat zij beantwoorden aan de normen van de vierde klasse. Het is ook de bedoeling het passagiersvervoer tussen Kaunas en Nida terug op te starten. Litouwen hoopt voor deze projecten op Europese steun.

Er is ook een project voor de ontwikkeling van een toeristisch traject op de Neman. Dit project wordt beheerd door dertien regionale instanties.

Op dit ogenblik voert een Japans agentschap voor internationale samenwerking een studie uit betreffende de haven van Klaipeda. Het heeft een algemeen plan voor de ontwikkeling van de haven van Klaipeda tot het jaar 2025 uitgewerkt, en een investeringsplan. De studie maakt het mogelijk te onderzoeken of de bouw van een diepwaterdok tot de mogelijkheden behoort.

Er loopt daarnaast zoals gezegd op dit ogenblik een programma voor de modernisering van de haven, met de renovatie van de kaaien, het verhogen van de diepgang, het ontwikkelen van de weg- en spoorinfrastructuur, enz. Daarnaast werd met Zweedse en Ierse kapitalen de ontwikkeling opgestart van een «*businesscomplex*», een initiële investering van 10 miljoen Lit. Niet alleen zal dat de creatie van nieuwe arbeidsplaatsen mogelijk maken, het maakt het mogelijk de bedrijven uit de vrijhandelszone rond Klaipeda te ontwikkelen. Het complex zal een oppervlakte hebben van 4 200 m², met industriële bedrijven, stapelplaatsen en diverse diensten. Het totale investeringsplan bedraagt meer dan 60 miljoen Lit en zal de creatie van 300 arbeidsplaatsen mogelijk maken.

Daarnaast werd in november een intentieprotocol ondertekend met het Thaise Indorama, dat 80 miljoen euro zal investeren voor de bouw van een nieuwe fabriek van inpakplastics. Daar zullen 120 arbeidsplaatsen worden gecreëerd.

De vrijhandelszone van Klaipeda waarvan hiervoor sprake beslaat 205 ha. Het is op dit ogenblik de enige in Litouwen. In die zone gelden fiscale voordelen, voordelen van onroerende aard, enz.

Quelque 800 km de voies navigables revêtent une importance nationale, les autres une importance régionale. Il est prévu d'arrêter un plan en vue du développement territorial de la Lituanie et de revaloriser les ports afin qu'ils répondent aux normes de classe quatre. Il est également question de rétablir le transport de passagers entre Kaunas et Nida. La Lituanie espère bénéficier à cet effet de l'aide européenne.

Il existe également un projet de développement d'un trajet touristique sur le Neman. Ce projet est géré par treize instances régionales.

Actuellement, une agence japonaise de coopération internationale réalise une étude sur le port de Klaipeda. Elle a élaboré un plan de développement du port de Klaipeda jusqu'en 2025, ainsi qu'un plan d'investissement. Cette étude permettra de déterminer si la construction d'un dock en eau profonde est réalisable.

Ainsi qu'il a été dit, un programme de modernisation du port est actuellement en cours. Il prévoit la rénovation des quais, l'augmentation du tirage, le développement de l'infrastructure routière et ferroviaire, etc. Par ailleurs, un «*businesscomplex*» a été lancé au moyen de capitaux suédois et irlandais. Il s'agit d'un investissement initial de 10 millions de Lit. Ce projet permettra la création de nouveaux emplois mais aussi le développement des entreprises de la zone de libre échange autour de Klaipeda. Le complexe couvrira une superficie de 4 200 m², avec des entreprises industrielles, des hangars de stockage et des services divers. Le plan d'investissement total représente plus de 60 millions de Lit et permettra de créer 300 emplois.

Un protocole d'intention a été signé en novembre avec la société thaïlandaise Indorama qui va investir 80 millions d'euros dans la construction d'une nouvelle usine de fabrication de plastiques d'emballage. 120 emplois vont ainsi être créés.

La zone de libre échange de Klaipeda couvre 205 ha. C'est actuellement la seule en Lituanie. Cette zone bénéficie d'avantages fiscaux et immobiliers, etc., qui seront maintenus après l'adhésion à l'Union

Deze voordelen blijven ook gelden na de toetreding tot de Europese Unie, meer bepaald tot 2045 volgens de huidige wetgeving.

Voor de ontwikkeling van de haven van Klaipeda zijn de Oost-West-transitgoederen van groot belang. Deze goederenstromen vereisen een globale transportpolitiek. Rusland streeft er evenwel naar de Russische goederenstromen te heroriënteren van de Baltische naar de Russische havens. Er ontstaat op dat vlak dus een doorgedreven concurrentie. Wie het beste aan de wensen van de markt kan beantwoorden zal het pleit in zijn voordeel beslechten.

In het noordelijk deel van de haven werden de kades vernieuwd en kunnen nu schepen van het Panamax-type aanmeren. Deze voldoende diepgang zorgt samen met de ligging aan de ingang van de Baltische Zee en de goede hydro-meteorologische omstandigheden (geen grote stormen, geen grote vriesperiodes) voor een goede bereikbaarheid, vergeleken met de andere havens van de regio. Ook de goede weg- en spoorweginfrastructuur en de aanwezigheid van vervoerders en goederenbehandelaars is een pluspunt, net zoals de aanwezigheid van een grote markt in het Oosten.

De Europese vervoerspolitiek die strekt tot het verminderen van het wegvervoer en het verhogen van het aandeel van het vervoer per binnenschip moet uiteraard in rekening worden gebracht. De as 9b zou ook moeten worden erkend als Europese verkeersas, de nodige investeringen moeten worden aangetrokken op het vlak van het vervoer en de logistiek. Ten slotte moet ook nog werk worden gemaakt van de verbetering van de informatica-systemen van de havens.

De heer Doesburg dankt de heer Budrevicius voor zijn uiteenzetting. Hij herinnert eraan dat in de tijd van de «lage landen» de «Oostzeehandel» veel belangrijker was dan de handel via de Oostindische compagnie (20 % tegenover 8 % van het «BNP»). In die periode, toen Nederland een grote bloei kende, was de handel met de nabijgelegen regio dus veel belangrijker dan die met de andere continenten. Nu de grote tragedie van de Europese scheiding in de 20^e eeuw deels achter de rug is ontstaan nieuwe

européenne, jusqu'en 2045 aux termes de l'actuelle législation.

Les marchandises en transit est-ouest sont d'une grande importance pour le développement du port de Klaipeda. Ce flux de marchandises requiert une politique de transport globale. La Russie cherche certes à réorienter le flux de marchandises russes des ports baltes vers les ports russes. A cet égard, la concurrence est intense. C'est celui qui répondra le mieux aux besoins du marché qui l'emportera.

Dans la partie septentrionale du port, les quais ont été rénovés pour accueillir des bateaux du type Panamax. Le tirant d'eau actuel et la situation à l'entrée de la Mer baltique, de même que les bonnes conditions hydrométéorologiques (pas de grosses tempêtes, ni de périodes de gel important) assurent une bonne accessibilité par rapport aux autres ports de la région. De même, la bonne infrastructure routière et ferroviaire et la présence de transporteurs et de manutentionnaires constituent des avantages, de même que la présence d'un grand marché à l'est.

La politique européenne des transports qui tend à réduire le transport routier et à accroître la part du transport par les voies navigables doit bien évidemment être prise en considération. L'axe 9b devrait également être reconnu comme axe de trafic européen, et il faut attirer les investissements nécessaires en matière de transport et de logistique. Enfin, il faut aussi améliorer le système informatique des ports.

M. Doesburg remercie M. Budrevicius pour son exposé. Il rappelle qu'à l'époque des «pays bas» le commerce avec la Mer baltique était beaucoup plus important que le commerce qui passait par la compagnie des indes orientales (20 % contre 8 % du PNB). A cette époque, lorsque les Pays-Bas étaient florissants, le commerce avec la région proche était donc beaucoup plus important que celui avec les autres continents. A présent que la grande tragédie de la scission de l'Europe au 20^e siècle appar-

perspectieven en moet misschien worden onderzocht welke mogelijkheden ontstaan op het vlak van de handel tussen West-Europa en de andere landen van de Europese Unie.

Uiteenzetting van de heer Frank HENDRICKX

De heer Doesburg verleent vervolgens het woord aan de heer de heer Frank Hendrickx, handelsingenieur en medewerker van de Policy Research Corporation, een onafhankelijk studie bureau dat onder meer actief is op het vlak van transport en logistiek.

De heer Hendrickx wenst achtereenvolgens de socio-economische en financiële betekenis van de havens, de economische betekenis van de maritieme clusters en de plaats van de maritieme *leader firms* en de overheid te belichten.

Voor het eerste punt wordt voornamelijk uitgegaan van de gegevens met betrekking tot Antwerpen en Gent, maar er zijn uiteraard parallellismen met de andere zeehavens maar ook met de binnenhavens en de luchthavens.

Bij het bepalen van de economische betekenis van de havens rijst vooreerst de vraag van hun afbakening. Die dient zowel te gebeuren op basis van geografische criteria, zoals die in de regel wettelijk of reglementair zijn vastgelegd, als op basis van functionele criteria. Havenindustrie en private en publieke havendiensten moeten in rekening worden gebracht, ook als zij niet in het havengebied *strictu sensu* zijn gevestigd. Daarentegen is het niet aangewezen rekening te houden met bedrijven die toevallig in het havengebied gevestigd zijn, maar die niet maritiem gerelateerd zijn.

Voor de haven van Antwerpen alleen kan de directe en indirecte productiewaarde van de havenindustrie en de private en publieke havendiensten voor 1998 worden geraamd op 24,3 miljard euro. De indirecte productiewaarde ontstaat bij externe leveranciers, enz., die diensten leveren aan bedrijven in de haven. De toegevoegde waarde, uiteindelijk een veel belangrijker criterium, bedroeg 8,7 miljard euro voor hetzelfde jaar, of 4 % van het Bel-

tient en partie au passé, de nouvelles perspectives s'ouvrent et peut-être faut-il examiner les nouvelles possibilités offertes en matière de commerce entre l'Europe occidentale et les autres pays de l'Union européenne.

Exposé de M. Frank HENDRICKX

M. Doesburg cède ensuite la parole à M. Frank Hendrickx, ingénieur commercial et collaborateur à la Policy Research Corporation, un bureau d'étude indépendant qui s'occupe notamment de transport et de logistique.

M. Hendrickx souhaite évoquer successivement l'importance socio-économique et financière des ports, l'importance économique des *cluster* maritimes et la place des *leader firms* maritimes et des pouvoirs publics.

En ce qui concerne le premier point, il se fonde principalement des données relatives à Anvers et à Gand, mais des parallèles peuvent être établis avec d'autres ports maritimes, ainsi qu'avec les ports intérieurs et les aéroports.

Pour déterminer l'importance économique des ports, il faut d'abord les cerner en fonction de critères géographiques fixés légalement ou réglementairement, mais aussi de critères fonctionnels. L'industrie portuaire et les services portuaires publics et privés doivent être pris en considération mêmes s'ils ne sont pas établis dans la zone portuaire *strictu sensu*. En revanche, il ne s'indique pas de tenir compte d'entreprises qui sont fortuitement implantées dans le périmètre portuaire mais qui n'ont rien à voir avec l'activité maritime.

Pour le seul port d'Anvers, la valeur de production directe et indirecte de l'industrie portuaire et des services portuaires publics et privés peut être estimée pour 1998 à 24,3 milliards d'euros. La valeur de production indirecte est le fait de fournisseurs externes, etc., qui fournissent des services à des entreprises portuaires. La valeur ajoutée, qui est en définitive un critère beaucoup plus important, est montée à 8,7 milliards d'euros au cours de la même année, ce qui représente 4 % du PNB de

gisch bruto nationaal product, en de directe en indirecte werkgelegenheid ruim 103 000 personen.

Een ander belangrijk punt is dat van de «terugvloei» (de *return*) naar de stad en de regio, in dit geval Vlaanderen. Het totaal van de fiscale en niet fiscale ontvangsten voor Vlaanderen (gedeelde en samengevoegde belastingen, onroerende voorheffing, milieuheffingen, concessies, loods- en sleepgelden en cijzen voor watervang) bedroeg in 2000 335,3 miljoen euro, tegenover 173,1 miljoen euro uitgaven (onderhoudsbaggerwerken, investeringen of afschrijvingen op investeringen en werkingskosten). De haven van Antwerpen alleen genereerde dus een netto *cashflow* van 162,2 miljoen euro voor Vlaanderen.

Voor Gent gaat het om 13 miljard euro productiewaarde, 3,8 miljard euro toegevoegde waarde, 48 000 arbeidsplaatsen en een *return* van 66 miljoen euro, waarbij opnieuw kan worden opgemerkt dat Gent, met een behandelde tonnage die slechts 21 % bedraagt van de Antwerpse tonnage, toch een toegevoegde waarde realiseerde gelijk aan 44 % van de Antwerpse.

Dat blijkt trouwens voor alle havens in het algemeen te gelden. Hoe groter de havens worden, hoe minder de toegevoegde waarde toeneemt, omdat het aandeel van de transitgoederen toeneemt met de omvang van de haven, en het aandeel van de conditionering of transformatie afneemt.

Dezelfde oefening als voor Antwerpen of Gent kan men ook maken voor de andere Beneluxhavens of voor de Baltische havens.

Wat de socio-economische betekenis van de maritieme clusters betreft, moet voorafgaandelijk worden opgemerkt dat de definitie op twee punten afwijkt van die van de havens. Enerzijds is hun territoriale omschrijving veel minder strikt afgebakend, anderzijds wordt enkel rekening gehouden met de maritieme bedrijvigheid, niet met de industriële.

De Nederlandse maritieme cluster omvat in die definitie ongeveer 11 500 bedrijven, verdeeld over 11 sectoren (havens – enkel voor hun maritieme activiteiten, niet voor hun industriële die de groot-

la Belgique, et l'emploi direct et indirect s'est chiffré à plus de 103 000 personnes.

Le « *return* » vers la ville ou la région, la Flandre en l'occurrence, constitue un autre point important. Les recettes fiscales et non fiscales totales pour la Flandre (impôts scindés et groupés, précompte immobilier, taxes environnementales, concessions, redevances de pilotage et de remorquage et prélèvement relatif au tirant) se sont montées en 2000 à 335,3 millions d'euros, contre 173,1 millions de dépenses (dragage d'entretien, investissements ou amortissements sur investissements et frais de fonctionnement). Le port d'Anvers seul a donc généré un *cashflow* de 162,2 millions d'euros pour la Flandre.

Dans le cas de Gand, il s'agit de 13 milliards d'euros de valeur de production, de 3,8 milliards d'euros de valeur ajoutée, de 48 000 emplois et d'un *return* de 66 millions d'euros. Il y a lieu de noter, là encore, que Gand, avec un tonnage traité de seulement 21% de celui d'Anvers, réalise une valeur ajoutée correspondant à 44 % de celle d'Anvers.

C'est du reste une règle générale pour tous les ports. Plus ils sont grands, moins la valeur ajoutée augmente. La raison en est que la part des marchandises en transit augmente avec l'importance du port et que la part du traitement ou de la transformation diminue.

L'exercice fait pour Anvers ou Gand peut s'appliquer aux autres ports du Benelux ou aux ports baltes.

En ce qui concerne l'importance économique des *cluster* maritimes, il y a lieu d'observer préalablement que la définition diverge sur deux points de celle des ports. D'une part, leur définition territoriale est beaucoup moins stricte et, d'autre part, il n'est tenu compte que de l'activité maritime et donc pas de l'activité industrielle.

Le *cluster* maritime néerlandais comprend, selon cette définition, quelque 11 500 entreprises réparties en 11 secteurs (ports – uniquement pour leurs activités portuaires et pas pour leurs activités

ste toegevoegde waarde opleveren -, maritieme dienstverlening, scheepsbouw, maritieme toeleveranciers, watersportindustrie, visserij, waterbouw, offshore, marine, binnenvaart en zeevaart).

De oefening werd zowel voor 1997 als voor 2002 gemaakt, zodat een aantal tendenzen en onderlinge verbanden konden worden blootgelegd. Enkele cijfers voor 2002 : de Nederlandse maritieme cluster was in 2002 goed voor 12,6 miljard euro, of 2,9 % van het BNP, en voor 190 000 arbeidsplaatsen. Dat is niet mis, en het valt op dat de havens, zelfs abstractie gemaakt van de industriële activiteiten, een belangrijk aandeel hebben in dat resultaat. De cluster exporteerde ook voor ruim 12,5 miljard euro, wat overeenkomt met 5,4 % van de totale Nederlandse export.

Als men de evolutie van de toegevoegde waarde tussen 1997 en 2002 bekijkt blijkt dat de cluster minder goed presteerde dan de Nederlandse economie in haar geheel, maar beter dan de meeste vergelijkbare sectoren. Dat eerste is normaal. Sommige sectoren zoals ITC of volksgezondheid kenden immers een uiterst grote groei in de onderzochte periode.

Tot slot van dit onderdeel nog enkele cijfers voor het geheel van het Europa van 15 staten, waarbij een paar sectoren werden weggelaten, zoals bijvoorbeeld de marine of de watersportsector in Nederland. In 1997 creëerde de Europese maritieme clusters in directe toegevoegde waarde alleen al een toegevoegde waarde van 70 miljard euro, waarvan 14 % voor rekening van de Beneluxclusters. Daarnaast komt de indirecte toegevoegde waarde.

Deze gegevens komen uit een studie die verwezenlijkt werd voor rekening van de Europese Commissie.

Welke lessen kunnen uit dat alles worden getrokken ? De Nederlandse maritieme cluster omvat ongeveer 12 000 bedrijven. Het gaat dikwijls om heel kleine bedrijven. Van een 50-tal bedrijven van de cluster kan men daarentegen stellen dat zij een innoverende rol spelen in de cluster en over de mogelijkheden, capaciteiten en prikkels beschikken

industriële die genereren de plus grande valeur ajoutée -, services maritimes, chantiers navals, sous-traitants maritimes, industrie des sports nautiques, pêche, ouvrages hydrauliques, offshore, marine, navigation intérieure et navigation maritime).

L'exercice a été effectué pour 1997 et pour 2002 de sorte que des tendances et des liens ont pu être mis en évidence. Quelques chiffres pour 2002 : le *cluster* maritime néerlandais a représenté en 2002 12,6 milliards d'euros, soit 2,9 % du PNB, et 190 000 emplois. Ce n'est pas rien et on notera que les ports, même si on fait abstraction des activités industrielles, réalisent une part importante du résultat. Le *cluster* a exporté pour plus de 2,5 milliards d'euros, ce qui correspond à 5,4 % du total des exportations néerlandaises.

Si l'on examine l'évolution de la valeur ajoutée de 1997 à 2002, on constate que les prestations du *cluster* ont été moins bonnes que celles de l'économie néerlandaise en général mais meilleures que celles de la plupart des secteurs comparables. Le premier constat est normal. Certains secteurs comme les TIC ou la santé publique ont en effet connu une très forte croissance au cours de la période considérée.

Enfin, encore quelques chiffres pour l'Europe des 15 prise dans son ensemble, abstraction faite de quelques secteurs comme la marine ou les sports nautiques aux Pays-Bas. En 1997, les *cluster* maritimes européens ont créé une valeur ajoutée directe de 70 milliards d'euros, dont 14 % pour les *cluster* Benelux. A cela s'ajoute la valeur ajoutée indirecte.

Ces données sont extraites d'une étude réalisée à la demande de la Commission européenne.

Quelles conclusions peut-on tirer de tout cela ? Le *cluster* maritime néerlandais comprend quelque 12 000 entreprises, souvent très petites. En revanche, une cinquantaine d'entre elles jouent un rôle novateur et possèdent les capacités, les possibilités et bénéficient des incitants nécessaires pour

om de andere bedrijven mee te trekken, onder andere door het stellen van hoge kwaliteitseisen.

Die bedrijven zouden het speerpunt of de katalysator moeten zijn van de ontwikkeling in de maritieme cluster, en dus ook een belangrijk aandachtspunt van de overheid. Dat houdt meer in dan het aanpakken van de verstoringen in het internationale *level playing field*. Er moet ook een permanent overlegconform tot stand komen met deze bedrijven, die als het ware de ere divisie vormen van de industriële wereld. Men moet niet uitgaan van een conserverend industriebeleid dat vooral gericht is op het in stand houden van noodlijdende bedrijven, maar van een beleid gericht op het behoud van de maritieme *leader firms*.

Men moet daarbij ook oog hebben voor de ontwikkelingen, en in de eerste plaats de toenemende internationalisatie. Die speelt in twee richtingen. Buitenlandse bedrijven vestigen zich hier of openen hier een vestiging, firma's van hier vestigen zich in het buitenland om hun kosten te drukken of nieuwe markten aan te boren. Maar wel belangrijk is de plaats waar de bedrijfsleiding gevestigd is. Men moet beducht zijn voor mogelijke verschuivingen van de beslissingsmacht en de investeringen. Voor het behoud van de toegevoegde waarde in een regio is het belangrijk dat het beslissingscentrum van de bedrijven in die regio er ook gevestigd blijft. Dat geldt des te meer voor de *leader firms*: zij garanderen de competitiviteit en de eigen dynamiek van de sector, en moeten dus voldoende sterk kunnen staan.

De heer Doesburg dankt de heer Hendrickx voor zijn boeiende uiteenzetting. Sommigen doen het zeer goed zonder grote havensector – bijvoorbeeld Luxemburg – maar daartegenover staat dat welzijn en cultuur ook een minimum aan welvaart veronderstellen. Het is goed dat altijd voor ogen te houden, net zoals er ook milieuvervuiling is zonder havenactiviteiten. Het is dikwijls in de armste landen dat de milieuvervuiling het grootst is. Men kan het belang van de sector niet genoeg onderstrepen, en de heer Hendrickx heeft dat met brio gedaan.

entraîner les autres entreprises, notamment en imposant des critères de qualité très stricts.

Ces entreprises devraient être les fers de lance, les catalyseurs du développement du *cluster* maritime et devraient donc, dans une large mesure, retenir l'attention des pouvoirs publics. Cela suppose notamment que l'on remédie aux perturbations du *level playing field* international. Il faut aussi une concertation permanente avec ces entreprises qui sont en quelque sorte la division d'honneur du monde industriel. Il ne faut pas partir d'une politique industrielle conservatrice principalement axée sur le maintien d'entreprises en difficultés mais d'une politique orientée vers le maintien de *leader firms* maritimes.

Il faut également être attentif aux évolutions et, en premier lieu, à l'internationalisation croissante qui joue dans deux sens. Les entreprises étrangères s'établissent chez nous ou créent des établissements, nos firmes s'implantent à l'étranger pour réduire leurs coûts ou trouver de nouveaux débouchés. Mais le lieu où s'établit la direction de l'entreprise est important. Il faut tenir compte des risques de transferts du pouvoir décisionnel et des investissements. Il est important, en vue de la préservation de la valeur ajoutée dans une région, que le centre décisionnel des entreprises reste dans cette région. C'est particulièrement vrai pour les *leader firms* qui garantissent la compétitivité et la dynamique propre du secteur et doivent donc être suffisamment fortes.

M. Doesburg remercie M. Hendrickx pour son exposé passionnant. Certains pays s'en sortent bien sans posséder de grand secteur portuaire – il n'est que de songer au Luxembourg – mais le bien-être et la culture requièrent un minimum de prospérité. Il convient de s'en souvenir en permanence, et de se rappeler également qu'il y a de la pollution aussi où il n'y a pas d'activités portuaires. C'est souvent dans les pays les plus pauvres que la pollution est la plus grande. On ne soulignera jamais assez l'importance du secteur. M. Hendrickx l'a fait brillamment.

2. De havens en hun hinterland – logistieke benadering

Uiteenzetting van de heer Aad ORGELIST

De heer Doesburg verleent het woord aan de heer Aad Orgelist. Hij is ambtenaar van de Nederlandse provincie Limburg en programmamanager bij Incodelta Zuid-Nederland.

Nederlands Limburg is, aldus de heer Orgelist, zwaar geïndustrialiseerd en heeft vanwege zijn grensligging te maken met omvangrijke transitostromen van een naar de *mainports* Antwerpen en Rotterdam. Limburg heeft bijgevolg een belangrijke kerntaak op het gebied van het goederenverkeer.

Goederenverkeer houdt nochtans niet op bij de provinciegrenzen maar volstrekt zich op verschillende schaalniveaus. Daarom is het faciliteren en organiseren van het goederenvervoer georganiseerd in het landsdeel Zuid-Nederland. Daarin speelt Incodelta een belangrijke rol.

Incodelta is een uitvoeringsgerichte projectorganisatie waarin de vier zuidelijke provincies, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het bedrijfsleven en de milieufederatie samenwerken. De provincies zijn verantwoordelijk.

De opdracht van Incodelta is het initiëren, registreren en uitvoeren van concrete projecten om de logistieke organisatie te verbeteren. Samenwerking, dat wil zeggen het bij elkaar brengen van publieke en private partijen, staat daarbij centraal. Incodelta heeft daarbij ook veel grensoverschrijdende activiteiten en contacten, voornamelijk met Rijnland-Westfalen en ook met de Vlaamse en Waalse buuren.

De totale vervoersomvang in het Incodeltagebied bedraagt ongeveer 650 miljoen ton (52 % weg), 44 % binnenvaart en 4 % spoor). De invloed van de Vlaamse *mainport* is hierin niet meegenomen. Ter vergelijking : de totale vervoersomvang door Nederland bedroeg in 2000 930 miljoen ton (63 % weg,

2. Les ports et leur hinterland – approche logistique

Exposé de M. Aad ORGELIST

M. Doesburg cède la parole à M. Aad Orgelist. Celui-ci est fonctionnaire de la province néerlandaise de Limbourg et gestionnaire de projet chez Incodelta Zuid-Nederland.

Le Limbourg néerlandais est, selon M. Orgelist, une région fortement industrialisée et est confronté, de par sa situation frontalière, à d'importants flux de transit vers et depuis les ports principaux (*mainports*) d'Anvers et de Rotterdam. Le Limbourg occupe par conséquent une importante position stratégique dans le domaine du transport de marchandises.

Le transport de marchandises ne s'arrête cependant pas aux frontières de la province, mais s'étend à différents niveaux d'échelle. C'est la raison pour laquelle la facilitation et l'organisation du transport de marchandises sont assurées au niveau de la région méridionale des Pays-Bas (*Zuid-Nederland*). Incodelta joue un rôle important dans ce contexte.

Incodelta est une organisation de projets axée sur l'exécution, au sein de laquelle collaborent les quatre provinces méridionales, le ministère des Transports (*ministerie van Verkeer en Waterstaat*), les entreprises et la fédération de l'environnement. Les provinces assument la responsabilité.

Incodelta a pour mission d'initier, de gérer et de mettre en œuvre des projets concrets visant à améliorer l'organisation logistique. Dans ce contexte, la collaboration entre les acteurs publics et privés revêt une importance primordiale. Incodelta a également de nombreuses activités transfrontalières et entretient d'importants contacts transnationaux, principalement avec la Rhénanie-Westphalie, mais aussi avec les voisins wallons et flamands.

Le volume total du transport dans la zone couverte par Incodelta s'élève à quelque 650 millions de tonnes (52 % par la route, 44 % par la navigation intérieure et 4 % par le rail). L'influence du *mainport* flamand n'est pas prise en compte dans ce chiffre. À titre de comparaison : en 2000, le vo-

34 % binnenvaart en 3 % spoor). Met andere woorden, twee derde van de totale vervoersomvang wordt afgewikkeld via Zuid-Nederland.

Door het Incodeltagebied lopen drie belangrijke economische assen (corridors), die de Randstad, het Ruhrgebied en de Vlaamse ruit met elkaar verbinden. De functie die het landsdeel heeft voor transitovervoer moet worden geaccepteerd omdat dit onlosmakelijk is verbonden met de wereldconomie. De strategische ligging tussen de drie metropoolgebieden - Randstad, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied - was trouwens een belangrijke reden waarom Zuid-Nederland zich kon ontwikkelen tot een krachtige economische regio.

Men kan voor de regio een aantal belangrijke economische clusters in kaart brengen. Deze hebben zich ontwikkeld langs de corridors. De grensoverschrijdende samenhang is daarbij sterk aanwezig. Men kan *grosso modo* vijf types van clusters onderscheiden : chemie, *agribusiness*, metaalelektro, logistiek en overige industrie.

Binnen Zuid-Nederland zijn vijf deelregio's te onderscheiden, met een eigen logistieke samenhang. Het gaat om gebieden die kunnen worden gezien als op zich staande entiteiten tegen de achtergrond van het grotere geheel : de Rijn-Schelde Delta (gekoppeld aan de *mainport*; de basischemie overheerst), de Toegangspoort Ruhrgebied/Noordrijn-Westfalen (Venlo en omgeving; glastuinbouw en logistieke dienstverlening, het maakindustrie centrum), Eindhoven en omgeving (de elektronische industrie), het *agribusiness*-centrum (Venlo en omgeving), en het MHAL-gebied (chemie, metaal en automobiel industrie).

Voor het faciliteren van deze stuwende bedrijvigheid is een multimodaal netwerk van vervoersassen van groot belang. Daarbij komt het knooppunten-netwerk in beeld bestaande uit bedrijventerreinen en terminals.

De *mainports* Rotterdam en Antwerpen springen daarbij duidelijk in het oog. Datzelfde geldt voor de continentale draaischijven Duisburg en het spoor-knooppunt Keulen. Ook Luik, de tweede binnen-

lume total du transport qui traverse les Pays-Bas s'élevait à 930 millions de tonnes (63 % par la route, 34 % par la navigation intérieure et 3 % par le rail). En d'autres termes, deux tiers du volume total du transport passent par le Sud des Pays-Bas.

La zone d'Incodelta est traversée par trois axes (corridors) économiques importants, qui relient le *Randstad*, la région de la Ruhr et le losange flamand. La fonction qu'a cette région pour le transit doit être acceptée, parce qu'elle est indissociablement liée à l'économie mondiale. La situation stratégique entre les trois régions métropolitaines – le *Randstad*, le losange flamand et la région de la Ruhr – a d'ailleurs été l'un des facteurs importants qui ont permis au Sud des Pays-Bas de devenir une puissante région économique.

La région compte une série de grappes («clusters») économiques importantes. Celles-ci se sont développées le long des corridors et se caractérisent par une importante cohésion transfrontalière. On peut distinguer *grosso modo* cinq grappes : la chimie, l'agroalimentaire, l'électrometallurgie, la logistique et les autres industries.

À l'intérieur de la région méridionale des Pays-Bas, on peut distinguer cinq sous-régions, ayant leur propre réseau logistique. Il s'agit de régions qui peuvent être considérées comme des entités autonomes au sein d'un ensemble plus grand : le Delta Rhin-Escaut (relié au *mainport*; la chimie de base y est prédominante), la Porte d'accès à la Ruhr/Rhénanie-Westphalie (Venlo et ses environs; horticulture en serres, services logistiques, centre de l'industrie manufacturière), Eindhoven et ses environs (industrie électronique), le centre d'industrie agroalimentaire (Venlo et ses environs) et la région MHAL (chimie, métallurgie et industrie automobile).

La facilitation de cette intense activité nécessite un réseau multimodal. On peut songer à un réseau de nœuds, composé de parcs d'entreprises et de terminaux.

Les *mainports* de Rotterdam et d'Anvers viennent immédiatement à l'esprit dans ce contexte. Il en va de même de la plaque tournante continentale de Duisburg et du nœud ferroviaire de Colo-

haven van Europa, zien wij als een belangrijke internationale draaischijf voor bulk. Tussen deze *mainports* en continentale draaischijven vindt het merendeel van de transporten plaats. De overige knooppunten zijn min of meer (boven)regionale knooppunten ter ondersteuning van de regionale industrie.

De binnenvaart heeft in dit netwerk een belangrijk aandeel. In Nederland bedraagt het aandeel binnenvaart in het binnenlands transport 23 %. Het grensoverschrijdende aandeel in de binnenvaart bedraagt 62 %.

De introductie van nieuwe of hernieuwende binnenvaartconcepten, zoals *Distrivaart*, *direct shortsea* (ook wel zeerivervaart genoemd), ro-ro-binnenvaart (vb. Cobelfret autotransporten tussen zeehavens en binnenhavens) en containerisatie zal de aantrekkelijkheid van deze modaliteit alleen maar vergroten. Maar de capaciteit van het vaarwegennet is niet oneindig groot. Bovendien vergen zwakke infrastructurele schakels in het vaarwegennet maar ook achterstallig onderhoud hun tol.

Binnen de economische clusters zijn een groot aantal binnenvaartterminals actief voor de binnenvaart in het algemeen en voor de afhandeling van containers. Lange tijd hebben de *mainports* Rotterdam en Antwerpen met hun ruggen naar het achterland gestaan; zeeoverslag was hun belangrijkste kerntaak. Inmiddels zijn de talrijke binnenvaartterminals in Nederland en België een belangrijk onderdeel geworden van de *mainport*-strategie van Antwerpen en Rotterdam. Daarvan getuigt bijvoorbeeld de ontwikkeling van een *inlandterminal*-netwerk door het Havenbedrijf Rotterdam.

Een groot aantal van die terminals zijn mede door overheidssteun (SOIT-regeling in Nederland) mogelijk gemaakt in het kader van het «*modal shift*»-beleid. Na een periode van 3 tot 5 jaar moeten de terminals voldoende volume hebben om rendabel te kunnen draaien, weze het met lage winstmarges. Met behulp van de SOIT-regeling zijn de terugverdientijden op de noodzakelijke investeringen verkort, waardoor initiatieven sneller tot stand konden komen. Deze regeling is wel per 2004 beëindigd. De provinciale overheden moeten er zich van

gne. Nous considérons également Liège, le deuxième port intérieur d'Europe, comme une importante plaque tournante internationale pour le vrac. La majorité des transports ont lieu entre ces *mainports* et les plaques tournantes continentales. Les autres nœuds sont plus ou moins des nœuds (supra-)régionaux desservant l'industrie régionale.

La navigation intérieure représente une part importante de ce réseau. Aux Pays-Bas, la part de la navigation intérieure dans le transport intérieur s'élève à 23 %. La part transfrontalière à l'intérieur de la navigation intérieure est de 62 %.

L'introduction de concepts de navigation intérieure nouveaux ou innovants, comme *Distrivaart*, le *direct shortsea*, la navigation intérieure ro-ro (par exemple, transport de voitures par Cobelfret entre les ports maritimes et les ports intérieurs) et la conteneurisation ne feront qu'accroître l'attrait de cette modalité. La capacité du réseau de voies de navigation intérieure n'est cependant pas illimitée. En outre, les maillons infrastructurels faibles et le retard dans l'entretien exigent leur tribut.

Au sein des grappes économiques, un grand nombre de terminaux de navigation intérieure assurent la navigation intérieure en général, mais aussi l'acheminement des conteneurs. Longtemps, les *mainports* de Rotterdam et d'Anvers ont tourné le dos à l'arrière-pays; le transbordement maritime était leur principale activité stratégique. Aujourd'hui, les nombreux terminaux de navigation intérieure aux Pays-Bas et en Belgique sont devenus des éléments importants de la stratégie de port charnière d'Anvers et de Rotterdam, comme en témoigne, par exemple, le développement d'un réseau de terminaux intérieurs par la *Havenbedrijf Rotterdam*.

Un grand nombre de ces terminaux ont pu être réalisés grâce à une aide de l'état (régime SOIT aux Pays-Bas) dans le cadre de la politique de rééquilibrage modal (*modal shift*). Après une période de 3 à 5 ans, les terminaux doivent réaliser un volume suffisant pour pouvoir tourner de façon rentable, même si c'est avec de faibles marges bénéficiaires. Grâce au régime SOIT, les investissements nécessaires sont amortis plus rapidement, ce qui permet de mettre plus rapidement sur pied des initiatives. Ce régime a cependant pris fin en 2004.

bewust zijn dat ze eventueel de fakkel zullen moeten overnemen en investeren in volumetoename.

De heer Orgelist is van mening dat de komende jaren vooral moet worden geïnvesteerd in volume-groei van barge- en railterminals, om de basis voor multimodale overslag te vergroten. Dat wil zeggen, investeren in bestaande terminals, geen versnipperde groei, maar een netwerk van terminals, die samen met de *mainports* logistieke diensten kunnen bieden aan de industriële clusters.

Welke rol speelt Incodelta nu in dit geheel? Incodelta voert in samenwerking met de marktpartijen een groot aantal zeer concrete logistieke projecten uit. Natuurlijk zijn veel bedrijven goed in staat om hun logistieke processen te organiseren en te optimaliseren, maar samenwerking (horizontaal en/of verticaal) in de keten om tot een verdergaande *modal shift* of winstoptimalisatie te komen is geen makkelijke opgave.

Enkele projecten ten titel van voorbeeld: samenwerking tussen *inlandterminals* in Nederland en België, waterslag, *modal shift* in afvalstromen, continentaal vervoer binnenvaart, en voor het spoor continentaal vervoer over het spoor, regionale opstappunten, distribouw. Concepten en ideeën zijn er immers in overvloed, maar het in de praktijk uitvoeren van deze concepten vergt uitvoeringskracht, vertrouwen van de markt, bestuurlijk draagvlak en bereidheid tot investeren. Daarom is het optreden van de overheid in de rol van regisseur, initiator en tussenpersoon om te komen tot een verbetering van de organisatie in het goederenvervoer niet louter een beleidswens, een organisatie als Incodelta maakt dit ook waar.

Ter illustratie kan er een (spraakmakend) voorbeeld van een project worden uitgelicht: het project Samenwerking Inlandterminals in Nederland en België, afgekort SIKZNEB. Dit grensoverschrijdende project is gefinancierd door Incodelta, Interreg, de NV Zeekanaal (B) en de Dienst voor de scheepvaart (B). Incodelta is de uitvoerder van het project.

Les autorités provinciales doivent se rendre compte qu'elles devront éventuellement reprendre le flambeau et investir dans l'accroissement du volume.

M. Orgelist estime qu'au cours des années à venir, il faudra surtout investir dans la croissance du volume des terminaux pour barges et des terminaux ferroviaires, afin d'augmenter la base pour le transbordement multimodal. Cela signifie qu'il faut investir dans les terminaux existants, éviter une croissance morcelée et développer, au contraire, un réseau de terminaux qui, en collaboration avec les *mainports*, peuvent offrir des services logistiques aux grappes industrielles.

Quel est le rôle joué par Incodelta dans cet ensemble? En collaboration avec les acteurs du marché, Incodelta assure l'exécution d'un grand nombre de projets logistiques très concrets. Nombre d'entreprises sont naturellement en mesure d'organiser et d'optimiser leurs processus logistiques, mais assurer la collaboration (horizontale et/ou verticale) dans la chaîne, afin de générer un rééquilibrage modal et une optimisation du bénéfice, n'est pas une mission aisée.

Quelques projets à titre d'exemple: collaboration entre terminaux intérieurs aux Pays-Bas et en Belgique, rééquilibrage modal pour le transport des déchets, transport continental par la navigation intérieure, transport continental par le rail, points de chargement régionaux, *distribouw*. Les concepts et les idées ne manquent pas, mais leur mise en pratique nécessite une capacité d'exécution, la confiance du marché, une assise administrative et une volonté d'investir. C'est la raison pour laquelle le rôle de réalisateur, d'initiateur et d'intermédiaire confié aux pouvoirs publics, afin d'améliorer l'organisation du transport de marchandises, est plus que l'expression d'une volonté politique. Une organisation telle qu'Incodelta le démontre en effet au quotidien.

À titre d'illustration, M. Orgelist présente un exemple (éloquent) de projet, à savoir le projet de Collaboration *Inlandterminals* aux Pays-Bas et en Belgique (SIKZNEB en abrégé). Ce projet transfrontalier est financé par Incodelta, Unterreg, la NV Zeekanaal (B) et le *Dienst voor de scheepvaart* (B). Incodelta assure l'exécution du projet.

Wat is het probleem ? In de praktijk is er sprake van een groot onevenwicht tussen de in- en export van (gecontaineriseerde) goederen. De vraag en het aanbod van lege containers is daarom in de regel niet in evenwicht. De regie over de lege container loopt of via de verlader (*merchant*) of in veel gevallen via de zeereederij (*carrier*). Door het onevenwicht moeten veel lege containers vanaf de inlandterminal terug worden gestuurd naar de zee-rederij. Dit levert nogal wat inefficiëntie op in de vorm van vervoer van lege containers.

Door herpositionering van lege containers, met andere woorden door directe uitlevering van containers tussen inlandterminals onderling, kan veel inefficiëntie vaartijd worden bespaard. Incodelta heeft een groot aantal terminals bij elkaar weten te brengen, waaronder ook terminals in Vlaanderen, Wallonië en Nordrhein-Westfalen.

Deze terminals hebben de intentie uitgesproken om samen te werken voor het efficiënter vervoeren van (in eerste instantie lege) containers. Deze terminals zijn in principe wel elkaars concurrenten maar hebben alle baat bij een optimale planning. Daardoor is er sprake van winstoptimalisatie bij de deelnemers, een betere benutting van de infrastructuur en het maatschappelijke voordeel van *modal shift*.

De uitvoering van het project vereist een aantal zaken.

Ten eerste een *ICT-Tool* om de vraag of behoefte aan lege containers binnen het netwerk in beeld te brengen via een directe elektronische informatie-overdracht. Tachtig percent van de inlandterminals heeft *modality* als elektronische informatie *tool*. Een aanpassing was dus relatief eenvoudig en met weinig kosten te realiseren.

Vervolgens een zelfstandige *unit*. Om de kantoor-kosten laag te houden is kantoorruimte gehuurd bij een bestaande terminal.

Ten derde een ervaren *planner*. Bij diezelfde terminal is een ervaren *planner* ingehuurd voor de uit-

Quel est le problème ? En pratique, il y a un grand déséquilibre entre les importations et les exportations de marchandises (en conteneur). L'offre et la demande de conteneurs vides n'est dès lors généralement pas en équilibre. La régie du conteneur vide s'effectue via le transbordeur (*merchant*) ou, dans de nombreux cas, via la société de transport maritime (*carrier*). Du fait de ce déséquilibre, de nombreux conteneurs vides doivent être renvoyés du terminal intérieur au transporteur. Ce transport de conteneurs vides n'est guère efficace.

Le repositionnement des conteneurs vides, c'est-à-dire l'échange direct de conteneurs entre terminaux intérieurs, permet d'économiser un important temps de navigation non rentable. Incodelta est parvenue à réunir autour de la table un grand nombre de terminaux, au nombre desquels figurent aussi des terminaux de Flandre, de Wallonie et de Rhénanie du Nord-Westphalie.

Ces terminaux ont affirmé leur intention de collaborer au transport plus efficace de conteneurs (dans un premier temps). Même si ces terminaux sont en principe en concurrence, ils ont en effet tout intérêt à ce que la planification soit optimale. Il en résulte une optimisation du bénéfice des participants, une meilleure exploitation de l'infrastructure et un partage de l'avantage du rééquilibrage modal.

La mise en œuvre du projet nécessite certaines dispositions.

Il faut premièrement un outil TIC pour déterminer la demande ou le besoin de conteneurs vides au sein du réseau par le biais d'une transmission directe et électronique des informations. Quarante-vingts pour cent des terminaux intérieurs utilisent *modality* comme outil informatique. Il a dès lors été assez simple et peu coûteux d'adapter ce système en conséquence.

Deuxièmement, il faut créer une unité (*unit*) indépendante. Afin de minimiser les frais de bureau, un espace de bureaux a été loué dans un terminal existant.

Troisièmement, il faut disposer d'un planificateur (*planner*) expérimenté. Les services d'un planifica-

wisseling en het transport van de lege containers (voor enkele uren per dag).

Ten vierde een *controler* namens Incodelta. Om de neutraliteit en objectiviteit te bewaken (het gaat immers om vertrouwelijke bedrijfsgegevens) is door Incodelta een onafhankelijk tussenpersoon aangesteld.

En ten vijfde het inhuren van binnenvaartschepen. Incodelta is een intermediaire organisatie en kan dus ook niet verantwoordelijk zijn voor schade aan de lading tijdens de vaart. De lading is verzekerd bij de terminal waar de *unit* is ondergebracht.

Het feit dat concurrerende *inlandterminals* bereid waren om samen te werken is een doorbraak (in de praktijk 9 terminals en 12 havens). De proef is geëindigd op 1 april 2004. Niet alleen kon voor het einde van de proef al worden geconstateerd dat er spontane samenwerkingsverbanden zijn ontstaan. Bovendien was de *efficiency* groot. Vanaf januari tot begin april zijn wekelijks zo'n 1 000 lege containers over water vervoerd tussen de deelnemende *inlandterminals*, wat lange vaarkilometers naar de *mainport* heeft bespaard.

Het doel is dit project te verankeren in de markt, zodat het bedrijfsleven de organisatie overneemt. Daarom zullen naast de terminals ook de rederijen bij de voorbereiding van de doorstart worden betrokken. Momenteel is een kopgroep gevormd, die het product en de contouren voor de samenwerking verder gaan uitwerken. In de toekomst zou men er moeten toe komen hetzelfde soort project uit te werken voor volle containers.

Nog een paar opmerkingen tot besluit. Om de enorme groei van het goederenvervoer, die nu al aan de gang is, te kunnen opvangen is een optimale benutting van de modaliteit binnenvaart erg belangrijk. Daarvoor zijn drie zaken van belang: de opwaardering en het onderhoud van vaarwegen (*hardware*), de verbetering van de logistieke orga-

teur experimenté ont été loués auprès du même terminal pour assurer l'échange et le transport des conteneurs vides (pour quelques heures par jour).

Quatrièmement, il faut désigner un contrôleur (*controler*) au nom d'Incodelta. Afin de garantir la neutralité et l'objectivité (il s'agit en effet de données d'entreprise confidentielles), Incodelta a désigné un intermédiaire indépendant.

Enfin, cinquièmement, il faut louer des bateaux fluviaux. Incodelta est un intermédiaire et ne peut donc pas non plus être responsable des dommages causés au chargement pendant le trajet. Le chargement est assuré auprès du terminal où est établie l'unité.

Le fait que des terminaux concurrents consentent à collaborer constitue une avancée (en pratique, il s'agit de 9 terminaux et 12 ports). La période de test s'est terminée le 1^{er} avril 2004. On a pu constater non seulement, qu'avant même la fin de cette période, des accords de coopération spontanés avaient été conclus, mais en outre, que le rendement (*efficiency*) était élevé. Entre janvier et début avril, quelque 1000 conteneurs vides ont été transportés hebdomadairement entre les terminaux intérieurs participants, ce qui a permis d'économiser de nombreux kilomètres de trajet vers les *mainports*.

Le but est d'ancrer ce projet sur le marché, de manière à ce que le secteur commercial prenne en charge l'organisation. C'est la raison pour laquelle, outre les terminaux, les sociétés de transport seront également associées à la poursuite du projet. Un groupe de réflexion a été créé à cet effet. Celui-ci devra développer le produit et définir les contours de la coopération. À l'avenir, un projet similaire devrait pouvoir être développé pour les conteneurs remplis.

Encore quelques observations en guise de conclusion. Afin de pouvoir faire face à l'énorme croissance du transport de marchandises, qui est déjà en cours actuellement, il est très important d'exploiter de manière optimale la modalité navigation intérieure. Trois éléments sont importants à cet égard: la revalorisation et l'entretien des voies navigables (*hardware*), l'amélioration de l'organisation

nisatie en samenwerking (*software*) en een uniform prijsbeleid voor alle modaliteiten.

Daarbij moet ook worden gestreefd naar een sterkere spreiding van het autoverkeer in de daluren. De 24-uurseconomie moet beter worden benut. Dit heeft consequenties voor wet en regelgeving, bijvoorbeeld inzake de openingstijden van terminals en de bevoorradingstijden, bijvoorbeeld in de voedingssector.

De heer Doesburg dankt de heer Orgelist voor zijn interessante uiteenzetting, die een goede inleiding vormt tot het tweede agendapunt.

Uiteenzetting van professor Alex VAN BREEDAM

De heer Doesburg verleent het woord aan de heer Alex Van Breedam, professor aan het Limburgs Universitair Centrum en aan de Universiteit Antwerpen, en algemeen directeur van het Vlaams Instituut voor de Logistiek, die zal spreken over de havens als troef voor een logistieke regio zoals Vlaanderen.

De heer Van Breedam geeft aan dat hij aan de hand van een aantal cijfers het belang van de logistieke sector voor onze regio en de belangrijke plaats van de havens in die sector wil belichten.

Met regio wordt niet alleen Vlaanderen bedoeld, maar een groter geheel. Iedereen die min of meer met de materie vertrouwd is kent «de blauwe banaan» – de Fransen spreken van «*le croissant d'or*» – dat is de banaanvormige regio in Europa waarin een logistiek bedrijf idealiter moet gevestigd zijn om met de kleinste kosten en met een aanvaardbare dienstverlening de meeste consumptiegoederen met snelle omloop te leveren in de andere Europese landen.

In het zuiden reikt deze banaan nu tot Italië en het noorden van Spanje. Twee jaar geleden was dat nog niet het geval. Italië en Spanje hebben belangrijke investeringen gedaan in infrastructuur en

et de la collaboration logistiques (*software*) et une politique de prix uniforme pour toutes les modalités.

À cet égard, il y a également lieu de tendre vers un plus grand étalement du trafic automobile pendant les heures creuses. Il faut mieux exploiter le fait que l'économie tourne 24 heures sur 24. Cette évolution a des conséquences en matière de législation et de réglementation, par exemple, en ce qui concerne les heures d'ouverture des terminaux et les heures d'approvisionnement, notamment dans le secteur alimentaire.

M. Doesburg remercie M. Orgelist pour son intéressant exposé, qui constitue une excellente introduction au deuxième point de l'ordre du jour.

Exposé du professeur Alex VAN BREEDAM

M. Doesburg cède la parole à M. Alex Van Breedam, professeur au *Limburgs Universitair Centrum* et à l'*Universiteit Antwerpen*, et directeur général du *Vlaams Instituut voor de Logistiek*, qui mettra en évidence l'atout que constituent les ports pour une région logistique comme la Flandre.

M. Van Breedam indique qu'il souhaite souligner, à la lumière d'une série de chiffres, l'importance que revêt le secteur logistique pour notre région et la place importante qu'occupent les ports dans ce secteur.

Cette région ne comprend pas seulement la Flandre, mais constitue un ensemble plus grand. Tous ceux qui sont plus ou moins familiarisés avec la matière connaissent la «banane bleue», ou, pour les Français, le «croissant d'or», c'est-à-dire la région en forme de croissant sur le continent européen dans laquelle une entreprise de logistique doit idéalement s'établir pour acheminer, au moindre coût et en offrant un service acceptable, la plupart des produits de consommation à rotation rapide dans les autres pays européens.

Au Sud, ce croissant atteint à présent l'Italie et le Nord de l'Espagne. Ce n'était pas encore le cas il y a deux ans. L'Italie et l'Espagne ont consenti d'importants investissements en termes d'infrastructure

een aantal Spaanse en Italiaanse havens proberen zich nu te profileren als «*gateway to Europe*». Dat is nochtans een term die wij graag voor onszelf zouden voorbehouden. Daar waar onze havens zowel in- als uitvoerhavens zijn, zijn de Middellandse Zeehavens wel vooral aanvoerhavens.

Een andere evolutie is dat de banaan «breder» wordt. Hij deint uit naar het oosten. Er zijn trouwens in Oost-Europa ook een aantal belangrijke logistieke centra. Sommigen vrezen dat de banaan wel eens in zijn geheel zou kunnen verschuiven naar het oosten, in de richting van de lageloonlanden. Voor ons zou dat natuurlijk geen goede zaak zijn, maar een dergelijke evolutie is weinig waarschijnlijk. Er is immers ruim voldoende voor iedereen, en een uitbreiding van de Europese Unie zal tot een toename van de trafiek leiden, niet tot een verschuiving van de bestaande trafiek.

Het is wel van essentieel belang dat wij ernaar streven dat de goederenstroom die via onze regio naar het oosten gaat hier zoveel mogelijk toegevoegde waarde genereert. Op dat punt is een belangrijke rol weggelegd voor de havens. Zij mogen zich niet enkel toeleggen op de doorvoer van goederen, zij moeten ervoor zorgen dat de goederen niet louter transiteren via onze infrastructuur zonder hier toegevoegde waarde te genereren. Daarvoor moeten uiteraard de nodige competentie en expertise voorhanden zijn.

Een aantal onder u kent zeker de studie van Haeley & Baker van dit jaar waaruit blijkt dat België nog steeds eerst staat op de lijst van de ideale plaatsen om een distributiecentrum te vestigen. Dat is belangrijk omdat België die plaats al in 2002 bezette. Nederland daarentegen begint terrein te verliezen en Frankrijk en vooral het noorden ervan komt opzetten. Dat laatste is zeker geen tijdelijk fenomeen omdat men er grote investeringen blijft doen, vooral op het vlak van de infrastructuur.

et plusieurs ports espagnols et italiens essaient à présent de se profiler comme «*gateway to Europe*», ou porte sur l'Europe. C'est pourtant une expression que nous souhaiterions nous réserver. Alors que nos ports sont des ports tant d'importation que d'exportation, les ports maritimes méditerranéens sont cependant surtout des ports d'approvisionnement.

Le fait que le croissant « s'élargisse » constitue une autre évolution. Il s'étend en effet vers l'Est. L'Europe orientale compte d'ailleurs aussi plusieurs centres logistiques importants. D'aucuns craignent que l'ensemble du croissant glisse vers l'Est, en direction des pays à bas salaires. Ce ne serait naturellement pas une bonne chose pour nous, mais cette évolution est peu probable. En effet, il y a suffisamment de place pour tout le monde et l'élargissement de l'Union européenne entraînera une augmentation du trafic et non un glissement du trafic existant.

Il est cependant essentiel que nous veillions à conférer une valeur ajoutée aussi élevée que possible aux flux de marchandises qui transitent par notre région pour rejoindre l'Est. Sur ce point, les ports ont un rôle important à jouer. Ils ne peuvent pas se focaliser exclusivement sur le transit de marchandises, mais doivent veiller à ce que les marchandises ne transitent pas par notre infrastructure sans génération d'une valeur ajoutée. Pour ce faire, il faut bien entendu disposer de la compétence et de l'expertise requises.

Certains d'entre vous connaissent certainement l'étude de Haeley & Baker de cette année, qui montre que la Belgique figure toujours en tête de la liste des lieux idéaux pour établir un centre de distribution. C'est important, parce que la Belgique occupait déjà cette place en 2002. Les Pays-Bas, en revanche, commencent à perdre du terrain, tandis que la France, et surtout le Nord de l'Hexagone, vient se mêler au groupe de tête. La progression du Nord de la France n'est certainement pas un phénomène passager, parce que cette région continue à consentir d'importants investissements, notamment dans le domaine de l'infrastructure.

Het Vlaams Instituut voor de Logistiek heeft daarop aan Cushman & Wakefield gevraagd de studie te verfijnen tot het niveau van de regio's in de blauwe banaan, waarbij het Instituut zich op geen enkele wijze heeft ingelaten met de gevolgde methodiek.

Die aanvullende studie houdt rekening met een aantal parameters zoals de kost en de beschikbaarheid van terreinen, de kost en de beschikbaarheid van arbeidskrachten, de *knowhow*, het arbeidsstelsel, de beschikbaarheid van opleidingen, de bereikbaarheid, de transportsystemen, enz.

Vlaanderen prijkt in die aanvullende studie op de eerste plaats. Wallonië staat slechts achtste, maar dat heeft veel te maken met de provincie Luxemburg die onder andere om redenen van bereikbaarheid ver achterop komt. Zonder Luxemburg zou Wallonië beduidend beter hebben gescoord.

Er werd ook gevraagd dezelfde oefening te doen per provincie voor de hele banaan en ook daar zijn de resultaten opmerkelijk. Belgisch Limburg staat eerst, gevolgd door Luik, Antwerpen en Henegouwen.

België doet het dus zeer goed. Het goede resultaat van Belgisch Limburg heeft onder andere te maken met de beschikbaarheid van gronden, wat tegenwoordig een zeer belangrijk punt is bij de zoektocht naar een ideale locatie. Dat betekent niet dat Limburg de belangrijkste plaats is of wordt op het vlak van de logistiek. Antwerpen is en blijft veel belangrijker. De studies gingen zoals gezegd niet over het respectieve belang van wat al bestaat, maar over de ideale vestigingsplaats van een nieuw verdeelcentrum.

Al deze resultaten zullen eerlang kunnen worden bekomen via het Instituut of zijn website. Op dit ogenblik wordt een vervolgonderzoek voorbereid met een toekomstvisie tot 2016. Dat kan de overheid helpen bij het uitwerken van een globale strategie.

Le *Vlaams Instituut voor de Logistiek* a demandé à Cushman & Wakefield d'affiner l'étude jusqu'au niveau des régions du croissant d'or. À cet égard, l'Institut n'a influé en aucune manière sur la méthode suivie.

Cette étude complémentaire tient compte d'une série de paramètres, comme le coût et la disponibilité des terrains, le coût et la disponibilité de la main-d'œuvre, le savoir-faire, le système de travail, la disponibilité des formations, l'accessibilité, les systèmes de transport, etc.

Dans cette étude complémentaire, la Flandre arrive en première position. La Wallonie n'occupe que le huitième rang, mais ce classement est imputable dans une large mesure à la province de Luxembourg, qui arrive loin derrière, notamment pour des raisons d'accessibilité. Sans cette province, la Wallonie aurait obtenu un bien meilleur classement.

Le même exercice a également été demandé, par province, pour l'ensemble du croissant et, là aussi, les résultats sont remarquables. Le Limbourg belge se classe en première position, suivi par Liège, Anvers et le Hainaut.

La Belgique est donc très bien classée. Le bon résultat du Limbourg belge est lié, entre autres, à la disponibilité des terrains, ce qui est actuellement un point très important dans le cadre de la recherche d'un lieu idéal. Cela ne signifie pas pour autant que le Limbourg est ou est en passe de devenir la région la plus importante en matière de logistique. Anvers est et reste beaucoup plus importante. Comme dit précédemment, les études ne portaient pas sur l'importance respective des infrastructures existantes, mais sur le lieu idéal pour établir un nouveau centre de distribution.

Tous ces résultats pourront être obtenus prochainement via l'Institut ou son site Internet. Une étude de complément présentant une vision prospective jusqu'en 2016 est actuellement en préparation. Cette étude devrait aider les pouvoirs publics à élaborer une stratégie globale.

Voor Vlaanderen maar ook voor een regio zoals Luik is de infrastructuur van wezenlijk belang, en vooral de aanwezigheid van de diverse vervoersmodi. Luik geeft daar met Bierset een zeer goed voorbeeld van, in Vlaanderen is nog ruimte voor verbetering op dat vlak, ook al zijn daar al een aantal multimodale vervoersknooppunten, veelal bimodale, soms trimodale. Bij die termen denkt men meestal direct aan de havens, maar er zijn andere combinaties mogelijk. Er is veel mogelijk, maar er wordt allicht nog niet voldoende efficiënt gebruik gemaakt van die mogelijkheden. Er kan worden verwezen naar de uiteenzetting van de heer Orgelist.

Er zijn trouwens verschillen tussen de vervoersmodi. Wegverkeer kan op zichzelf staan, maar voor vervoer per binnenschip of trein zijn *partnerships* vereist, bijvoorbeeld voor de concentratie of het samenbrengen van vracht. De infrastructuur bestaat al wel, maar de *partnerships*, de samenwerking, blijven nog wat achter.

Onze streken hebben goede verbindingswegen met onze diverse burens, en bovendien is zowat 60 % van de totale koopkracht in de Europese Unie geconcentreerd in een cirkel van 400 km rond Vlaanderen. Als de markt groeit zal dit aandeel zowat constant blijven in percentage, maar in absolute cijfers zal het dus toenemen.

Wij hebben ook andere sterke punten, zoals geschoolde en dikwijls meertalige arbeidskrachten. Men moet evenwel beseffen dat in de logistieke sector nog veel ongeschoold personeel werkt, en dat er in de toekomst meer en meer behoefte zal zijn aan hoger- of hooggeschoold personeel en aan kennis van informatica, tenminste als men de huidige goede positie wil behouden. Men moet dus voorzien in de nodige opleidingen en nagaan hoe men de logistieke sector aantrekkelijk kan maken voor de academische studenten. Dat is lang niet eenvoudig, de sector heeft geen «sexy» imago. Men denkt nog altijd te veel in termen van grote vrachtwagens, grote distributiecentra. Men moet dat beeld opentrekken tot concepten zoals expertise, *knowhow*, enz.

Pour la Flandre, mais aussi pour une région comme Liège, l'infrastructure et, en particulier, la présence de différents modes de transport revêtent une importance vitale. Liège en est un très bon exemple, avec Bierset. En Flandre, il reste encore une bonne marge d'amélioration, même si cette région possède déjà aussi une série de nœuds de transport multimodaux, généralement bimodaux, parfois trimodaux. À cet égard, on songe souvent directement aux ports, mais d'autres combinaisons sont possibles. Il existe de nombreuses possibilités, mais celles-ci sont encore loin d'être utilisées avec une efficacité suffisante. À cet égard, il peut être renvoyé à l'exposé de M. Orgelist.

Il y a d'ailleurs des différences entre les modes de transport. Le transport routier se suffit à lui-même, mais pour le transport par bateau fluvial ou par train, il faut prévoir des partenariats, par exemple, pour la concentration ou le groupage du fret. Si l'infrastructure est déjà présente, les partenariats (la collaboration) sont encore un peu à la traîne.

Nos régions disposent de bonnes voies de liaison avec nos divers voisins et, qui plus est, quelque 60 % du pouvoir d'achat total de l'Union européenne sont concentrés dans un rayon de 400 km autour de la Flandre. Si le marché croît, cette part demeurera plus ou moins constante en pourcentage, mais en chiffres absolus, elle augmentera donc.

Nous avons aussi d'autres points forts, comme une main-d'œuvre qualifiée et souvent multilingue. Il faut cependant savoir que le secteur de la logistique emploie encore beaucoup de personnel non qualifié et qu'à l'avenir, il aura de plus en plus besoin de personnel ayant une formation plus élevée ou supérieure et des connaissances en informatique, du moins si nous souhaitons conserver la bonne position que nous occupons actuellement. Il faut donc prévoir les formations nécessaires et examiner comment accroître l'attrait du secteur logistique aux yeux des étudiants de l'enseignement supérieur. Ce n'est pas une tâche aisée, car le secteur n'a pas une image très « sexy ». Quand on dit logistique, on pense encore trop en termes de poids lourds et de grands centres de distribution. Il faut étendre cette image à des concepts tels que l'expertise, le savoir-faire, etc.

In Vlaanderen zijn er meer dan 180 Europese distributiecentra (EDC), waarmee bedoeld wordt centra die meer dan vijf landen bedienen. Het zijn plaatsen waar een hoge toegevoegde waarde van hoog niveau wordt gecreëerd. Men heeft immers meer en meer te maken met uitgestelde productieprocessen, als *software*-installatie, conditionering, enz., naast *maintenance* en de organisatie van de retourstromen. Ter informatie, ongeveer de helft van onze EDC's is van oorsprong Noord-Amerikaans, de andere helft is verdeeld tussen Europa en Azië.

De aandacht moet ook worden gevestigd op de chemische sector, en vooral op het petrochemisch complex in de Antwerpse haven dat het tweede grootste ter wereld is, na Houston, Texas, en een zeer belangrijk Europees distributiecentrum.

Door het te hebben over het Antwerpse petrochemisch complex zijn wij weer bij de havens aanbeland. Wat is nu de plaats van de havens in het geheel van de logistieke activiteit? De positie van Vlaanderen is in zekere zin specifiek omdat het niet alleen «echte» zeehavens heeft maar ook een paar niet onbelangrijke zeehavens die *de facto* inlands gelegen zijn. Vanuit logistiek oogpunt is dat een zeer belangrijk kenmerk. De cijfers tonen aan dat de gemiddelde aanrijtijd voor een vrachtwagen tot de eerste klant of tot het natuurlijk hinterland voor dat soort havens het kortst is. Men wint dus op twee fronten. Men kan maximaal gebruik maken van de zeevaart voor de aanvoer, en de resterende afstand naar het hinterland is zo beperkt mogelijk. Meer algemeen geldt, op het vlak van de logistiek, als ideale toestand dat men maximaal gebruik maakt van de zeevaart voor de aanvoer, vervolgens maximaal gebruik maakt van de binnenvaart voor het verder transport, en ten slotte zo weinig mogelijk van het wegvervoer tot de eindbestemming.

Daarom is het zo belangrijk dat onze regio zo goed gelegen is, in het Europees gebied met de grootste koopkracht en vlak bij de grote industriële centra, dus de grote verbruikscentra. Onze distributiecentra zijn dus van nature dicht bij de grote verbruikscentra gelegen, wat een ideale ligging is

La Flandre compte plus de 180 centres de distribution européens (CDE), c'est-à-dire des centres qui desservent plus de cinq pays. Ce sont des lieux où est créée une haute valeur ajoutée. Outre la maintenance et l'organisation des flux de retour, on a en effet de plus en plus à faire à des processus de production différés, comme l'installation de logiciels, le conditionnement, etc. A titre informatif, environ la moitié de ces CDE sont d'origine nord-américaine, l'autre moitié étant d'origine européenne ou asiatique.

Il convient également d'attirer l'attention sur le secteur chimique et, surtout, sur le complexe pétrochimique au port d'Anvers, qui est le deuxième plus grand complexe mondial de ce type, après Houston (Texas) et un très important centre de distribution européen.

Cette parenthèse sur le complexe pétrochimique anversoïse nous ramène aux ports. Quelle est à présent la place qu'occupent ceux-ci dans l'ensemble de l'activité logistieke? La position de la Flandre est, d'une certaine manière, spécifique, parce qu'elle compte non seulement de « vrais » ports maritimes, mais aussi quelques ports maritimes non négligeables qui sont en fait situés à l'intérieur des terres. D'un point de vue logistieke, il s'agit d'une caractéristique très importante. Les chiffres montrent que, pour un camion, le temps d'acheminement jusqu'au premier client ou jusqu'à l'hinterland naturel est le plus court pour ce type de ports. On est donc gagnant sur deux fronts. On peut faire un usage maximal du transport maritime pour l'approvisionnement et réduire autant que possible la distance entre le port et l'hinterland. D'une manière générale, sur le plan de la logistieke, la situation idéale est d'utiliser au maximum le transport maritime pour l'approvisionnement, de recourir ensuite au maximum à la navigation intérieure pour la suite du transport et, enfin, de faire le moins possible usage du transport routier pour rejoindre la destination finale.

C'est la raison pour laquelle la situation géographique de notre région est si importante, dans la région européenne ayant le plus haut pouvoir d'achat, à proximité des grands centres industriels et, partant, des grands centres de consommation. Nos centres de distribution sont donc par nature

in de moderne logistieke omgeving met massa-consumptie en personalisatie of customisatie. Op die manier wordt toegevoegde waarde gecreëerd op de goederen die transiteren. Bovendien maakt deze manier van werken het mogelijk de voorraden maximaal te beperken. De goederen blijven zo lang mogelijk «gebanaliseerd» en worden slechts in allerlaatste instantie aangepast aan de individuele wensen van de klant. Men spreekt voor die activiteit van de verdeelcentra van «*manufacturing*».

De vraag rijst dan of die distributiecentra binnen of buiten de haven moeten worden ondergebracht. In het eerste geval is de kost van het eerste vervoer zeer beperkt, maar is het niet aangewezen de havengronden te reserveren voor de echte havengebonden activiteiten, meer bepaald de «*handling*-activiteit» ?

Dat is geen eenvoudige vraag, die trouwens niet alleen voor de zeehavens rijst maar bijvoorbeeld ook voor de luchthaven van Zaventem. Gebruikt men de terreinen van de luchthaven om er de kantoren te vestigen van de bedrijven die er actief zijn, of houdt men ze vrij voor nieuwe – logistieke – activiteiten ? Het blijft een open vraag.

Er was bijvoorbeeld eerder in de uiteenzetting sprake van de goede ligging van Belgisch Limburg. Die provincie heeft nochtans geen zeehaven, maar zij kan ten volle profiteren van - de installaties van - de nabijgelegen havens en luchthavens van Antwerpen en Luik, wat mee haar sterkte bepaalt.

Men stelt vast dat een aantal logistieke bedrijven of distributiecentra zich in het binnenland vestigen, maar in die keuze spelen ook andere factoren mee zoals de angst voor het statuut van de havenarbeiders, de beschikbaarheid van de gronden, enz. Aan de andere kant leidt die keuze ook tot extra vervoer of tot congestie. Op de vraag zal een antwoord moeten worden gevonden.

situés à proximité des grands centres de consommation, ce qui constitue une situation idéale dans un environnement logistique moderne caractérisé à la fois par une consommation de masse et une personnalisation ou customisation. De cette manière, il est possible de créer une valeur ajoutée sur les biens qui transitent par chez nous. En outre, cette façon de procéder permet de limiter autant que possible les stocks. Les produits restent « banalisés » le plus longtemps possible et ne sont adaptés qu'au tout dernier moment en fonction des desiderata du client. Cette activité des centres de distribution est connue sous le nom de *manufacturing*.

Se pose alors la question de savoir si ces centres de distribution doivent être établis à l'intérieur ou à l'extérieur du port. Dans le premier cas, le coût du premier transport est très réduit, mais ne s'indique-t-il pas de réserver les terrains de la zone portuaire aux vraies activités portuaires, notamment la manutention ?

Ce n'est pas une question à laquelle il est facile de répondre. Elle se pose d'ailleurs non seulement pour les ports maritimes, mais aussi, par exemple, pour l'aéroport de Zaventem. Va-t-on utiliser les terrains de l'aéroport pour y établir les bureaux des entreprises qui y sont actives ou va-t-on les affecter à de nouvelles activités (logistiques) ? La question reste posée.

Il a déjà été question dans l'exposé de la situation stratégique du Limbourg belge. Cette province ne possède pourtant pas de ports maritimes, mais elle n'en bénéficie pas moins pleinement des (installations des) ports et aéroports voisins d'Anvers et de Liège, ce qui fait en partie sa force.

On constate qu'une série d'entreprises de logistique ou de centres de distribution s'établissent à l'intérieur du pays, mais ce choix est aussi lié à d'autres facteurs, comme la crainte nourrie à l'égard du statut des ouvriers portuaires, la disponibilité des terrains, etc. D'un autre côté, ce choix va de pair avec un transport supplémentaire ou avec une gestion du trafic. Il faudra en tout cas trouver une réponse à la question.

Tot besluit : de havens zijn een multimodaal platform op zich. Alle marginale voorwaarden om de havens om te vormen tot een volwaardig multi-modaal platform zijn vervuld maar er zijn nog zekere weerstanden. Voor de havenarbeiders kan de flexibiliteit van de havens bijvoorbeeld een grote troef zijn, maar daartegenover staat een zekere vrees voor het onbekende. Toch zijn er een aantal mooie voorbeelden van succesvolle inplantingen van distributiecentra in de havens zelf.

De heer Doesburg dankt professor Van Breedam. Het is zeer interessant de zaak ook eens in een groter Europees perspectief te bekijken.

Uiteenzetting van van de heren Michel LORY en Dave REMIJSEN

De heer Doesburg verleent het woord aan de heren Michel Lory en Dave Remijssen, medewerkers van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Zij waren bereid te elfder ure hun collega Heleen Derveaux, die vermeld staat op het programma maar verhinderd is, te vervangen.

De heer Remijssen verwijst naar de uiteenzetting van professor Van Breedam en meer bepaald naar de aandacht die hij besteed heeft aan de Europese distributiecentra die de grote knooppunten zijn van de goederenstromen van en naar het hinterland, zoals de multimodale terminals.

Hebben de – in de regel publieke – havenbedrijven er belang bij samen te werken met dergelijke – meestal private – knooppunten ?

Wat zijn de doelstellingen van de havens bij een dergelijke samenwerking, wat is de praktijk, waarom en hoe werken zij het beste samen met die knooppunten, welke randvoorwaarden gelden voor een succesvolle samenwerking ?

Het havenbestuur van Antwerpen streeft er in de eerste plaats naar een aantal diensten te verlenen aan de havengebruikers en een aantal zaken te

En conclusion, les ports constituent une plateforme multimodale en soi. Toutes les conditions marginales pour transformer les ports en une plateforme multimodale à part entière sont réunies, mais certaines réticences subsistent. Pour les ouvriers portuaires, la flexibilité des ports peut, par exemple, être un grand atout, mais celui-ci est contrebalancé par une certaine peur de l'inconnu. Il y a cependant quelques beaux exemples d'implantation réussie de centres de distribution dans les ports mêmes.

M. Doesburg remercie le professeur Van Breedam. Il est effectivement très intéressant d'examiner également la question dans une perspective européenne plus large.

Exposé de MM. Michel LORY et Dave REMIJSEN

M. Doesburg cède la parole à MM. Michel Lory et Dave Remijssen, collaborateurs de la *Gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen* (régie portuaire communale d'Anvers). Ceux-ci ont accepté de remplacer au pied levé leur collègue Heleen Derveaux, qui est inscrite au programme mais a eu un empêchement.

M. Remijssen renvoie à l'exposé du professeur Van Breedam et, notamment, à l'attention qu'il a accordée aux centres de distribution européens, qui constituent les grands nœuds des flux de marchandises depuis et vers l'hinterland, comme les terminaux multimodaux.

Les régies portuaires (généralement publiques) ont-elles intérêt à collaborer avec de tels nœuds (le plus souvent privés) ?

Quels sont les objectifs poursuivis par les régies portuaires dans le cadre d'une telle collaboration, quelle est la pratique, pourquoi et comment collaborent-elles au mieux avec ces nœuds, quelles sont les conditions connexes d'une collaboration fructueuse ?

L'administration portuaire d'Anvers s'efforce en premier lieu d'offrir une série de services aux utilisateurs du port et à faciliter certaines choses, no-

faciliteren, onder andere door projecten te ondersteunen. Dat kan gaan van ICT, tot zelfs de bereikbaarheid van de haven als de wegenwerken aan de Antwerpse ring zullen starten, door samenwerking met multimodale terminals in het hinterland.

De eerste bedoeling van dergelijke initiatieven is de goederenstromen die al aanwezig zijn te verankeren in de haven.

De praktijk leert immers dat er wel veel plannen en intenties zijn, maar weinig succesvolle voorbeelden van zuiver publieke samenwerking tussen havens en multimodale knooppunten in het hinterland. Enkel de haven van Rotterdam spreekt op dat vlak een voortrekkersrol.

Hoe zou een havenbedrijf dan wel goed kunnen samenwerken met zijn hinterland? Men kan daar op een indirecte wijze naar streven zonder zich rechtstreeks te engageren, bijvoorbeeld door activiteiten op niet strategische domeinen zoals marketing, promotie, enz, te ondersteunen. Een dergelijke manier van handelen is eerder vrijblijvend en heeft een beperkte financiële impact.

Het Antwerps Havenbedrijf wil zich in de toekomst nochtans oriënteren op de directe samenwerking, door financiële middelen en/of expertise ter beschikking te stellen van derden voor concrete projecten. In dat geval engageert het Havenbedrijf zich daadwerkelijk en worden de risico's en de eventuele winsten gedragen door of verdeeld tussen alle partners.

Waarom volstaat de indirecte weg dan niet? Men kan drie redenen aangeven. Een van de besluiten van de McKinseystudie «Routeplan 2012», die aan de Kamer van koophandel van Antwerpen werd overhandigd, is dat door het aanhalen van de banden met logistieke en distributiecentra in het Vlaamse hinterland een «pull-effect» kan worden gecreëerd, met andere woorden, dat goederen kunnen worden aangetrokken naar de havens.

Men moet er ook rekening mee houden, zoals de professoren Winkelmanns en Van Breedam al aangaven, dat «value added logistics» in principe niet havengebonden zijn. Deze activiteit kan zich zowel binnen als buiten het havengebied ontwikkelen, met uitzondering misschien van *short shipping*,

tamment en soutenant des projets. Cela peut aller de la TIC à l'accessibilité du port lorsque les travaux d'infrastructure routière sur le ring d'Anvers débiteront, en passant par la collaboration avec des terminaux multimodaux situés dans l'hinterland.

Le premier objectif de telles initiatives est d'ancrer dans le port les flux de marchandises qui y sont déjà présents.

La pratique nous apprend en effet qu'il existe certes nombre de projets et d'intentions, mais qu'il n'y a en revanche que peu d'exemples concluants de collaboration purement publique entre des ports et des nœuds multimodaux situés dans l'hinterland. Seul le port de Rotterdam joue un rôle de pionnier dans ce domaine.

Comment une régie portuaire pourrait-elle dès lors collaborer efficacement avec son hinterland? Il est possible de mettre cette collaboration en œuvre de manière indirecte, sans engagement direct, par exemple en soutenant des activités dans des domaines non stratégiques, comme le marketing, la promotion, etc. Cette façon de procéder ne nécessite guère d'engagement et a un impact financier limité.

La régie portuaire d'Anvers entend cependant s'orienter à l'avenir vers une collaboration directe, en mettant des moyens financiers et/ou un savoir-faire à la disposition de tiers dans le cadre de projets concrets. Dans un tel cas de figure, la régie portuaire s'engage réellement et les risques et bénéfices éventuels sont supportés par tous les partenaires ou partagés entre eux.

Pourquoi la voie indirecte ne suffit-elle pas? Trois raisons peuvent être avancées. L'une des conclusions de l'étude McKinsey «Routeplan 2012», qui a été remise à la Chambre de commerce d'Anvers, est que le fait de nouer des liens avec des centres logistiques et de distribution situés dans l'arrière-pays flamand, peut créer un effet d'attraction (*pull-effect*), c'est-à-dire que des biens peuvent être attirés vers les ports.

Il faut également tenir compte, comme l'ont déjà indiqué les professeurs Winkelmanns et Van Breedam, du fait que la logistique à valeur ajoutée (*value added logistics*) n'est en principe pas liée au port. Cette activité peut être développée tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du port, à l'exception peut-

ro-ro of bulk met reductievolume ter plaatse in de haven.

De strategie moet erin bestaan de logistieke actoren te verankeren in of aan de haven. De havens krijgen meer en meer te maken met bedrijven die in buitenlandse handen zijn en buitenlandse bedrijven hebben nu eenmaal een minder hechte band met de haven dan de oude traditionele havenbedrijven. Zij verhuizen dan ook gemakkelijker dan de oude bedrijven, en men moet ze dus op een andere manier aan de haven binden.

Wat zijn nu de voordelen van samenwerking tussen de havens en de logistieke en distributiecentra in het binnenland voor de verschillende partijen? Voor het hinterland bestaat het grootste voordeel erin dat het gebruik kan maken van de vele marketingkanalen waarover de havens beschikken, en zo nieuwe klanten aantrekken, en van de expertise, de *knowhow*, enz., van de havens inzake de uitbouw en het beheer van logistieke parken.

Ook voor de havens zijn er vele voordelen. Een voor de hand liggend voordeel ligt op het vlak van de beschikbare ruimte. De meeste havens kampen met een tekort aan haventerreinen. De haventerreinen zijn wettelijk afgebakend. Door sommige activiteiten naar het hinterland over te brengen blijven, of komen, de haventerreinen beschikbaar voor echte havengebonden activiteiten of bedrijven. Een ander voordeel is zoals gezegd de verankering van goederenstromen of zelfs van economische activiteiten. Daarbij komt dat de lokale overheden dikwijls een beter overzicht over en een betere kennis hebben van de activiteiten die in hun regio plaatsvinden, en door met hen samen te werken kunnen de havens op hun beurt van die kennis genieten.

Hoe kan men een dergelijke samenwerking nu opvatten? Men moet uitgaan van een wel-doordachte visie. In de eerste plaats moet men de partners of regio's kiezen waarmee een zekere complementariteit bestaat en mogelijkheden tot

être du *short shipping*, du ro-ro et du vrac avec réduction du volume sur place dans le port.

La stratégie doit consister à ancrer les acteurs logistiques dans le port ou les liens au port. Les ports sont de plus en plus souvent confrontés à des entreprises aux mains de groupes étrangers et ces groupes étrangers ont avec le port des liens moins étroits que les anciennes entreprises portuaires traditionnelles. Ils ont dès lors plus vite tendance à déménager que les anciennes entreprises et il convient donc de les lier au port d'une autre manière.

Quels sont à présent les avantages que présente la collaboration entre les ports et les centres logistiques et de distribution situés dans l'hinterland pour les différentes parties? Pour l'hinterland, le principal avantage réside dans le fait qu'il peut, d'une part, utiliser les nombreux canaux de marketing dont disposent les ports et attirer ainsi de nouveaux clients et, d'autre part, bénéficier de l'expertise, du savoir-faire, etc., que possèdent les ports en matière de développement et de gestion de parcs logistiques.

Les avantages pour les ports sont également nombreux. L'un des plus évidents se situe au niveau de l'espace disponible. La plupart des ports sont confrontés à un manque de terrains portuaires. Ceux-ci sont délimités par la loi. Le transfert de certaines activités dans l'hinterland, permet de réserver ou de libérer des terrains portuaires pour les activités ou les entreprises véritablement liées au port. Un autre avantage est, comme dit précédemment, l'ancrage de flux de marchandises, voire d'activités économiques. À cela s'ajoute que les autorités locales ont souvent une meilleure vue ou une meilleure connaissance des activités qui sont développées dans leur région et, en collaborant avec elles, les ports peuvent à leur tour bénéficier de cette connaissance.

Comment peut-on à présent concevoir une telle collaboration? Il faut partir d'une vision cohérente. En premier lieu, il convient de choisir les partenaires ou les régions avec lesquels il existe une certaine complémentarité et des possibilités de syner-

synergie. Men moet ook uitgaan van logische en strategisch doordachte overwegingen : wat is het natuurlijk hinterland van een haven, welke mogelijke partners zijn er, om welke volumes gaat het, via welke corridors, welke afzetmarkten kunnen worden bediend, enz. ?

De samenwerking moet gestoeld zijn op een echt partnerschap, met *co-decision* (*co-designer*- en *co-makership*). Het is zeker niet de bedoeling dat de haven het hinterland gaat koloniseren, integendeel. De «trekkersrol» berust bij voorkeur bij de partners in het hinterland. Uiteraard moet de samenwerking formeel worden geregeld, met duidelijk vastgelegde wederzijdse rechten en plichten.

Tot slot nog een aantal opmerkingen over de noodzakelijke randvoorwaarden om tot een efficiënte samenwerking te komen. Een samenwerking kan diverse vormen aannemen : filiaal, *joint venture*, een economische samenwerkingsovereenkomst.

Men moet in Vlaanderen nochtans rekening houden met het wettelijk kader zoals geschapen door de Gemeentewet en het Havendecreet.

De Gemeentewet houdt onder andere in dat het Antwerps Havenbedrijf minstens de helft moet hebben van de zetels in de bestuursorganen van filialen en dergelijke waarin het participeert, welke ook de respectieve inbreng is van de diverse partners in het kapitaal. Daarvoor wordt het voor dergelijke havenbedrijven zo goed als onmogelijk om te participeren in een bedrijf. Geen enkel privé-bedrijf is bereid de meerderheid in de bestuursorganen en daarmee de leiding uit handen te geven.

Daarom bepaalt artikel 6 van het Havendecreet dat voor zover de gelijkheid tussen de havens niet in het gedrang komt, de haven alle bevoegdheden kan uitoefenen die van aard zijn haar activiteiten te stimuleren, met inbegrip van participaties in filialen en rechtspersonen, ook private ondernemingen. De havenbedrijven kunnen ook economische samenwerkingsovereenkomsten sluiten met publieke rechtspersonen. Dergelijke samenwerkingsovereenkomsten vallen niet onder de hiervoor ver-

gie. Il faut également partir de considérations logiques et cohérentes d'un point de vue logistique : quel est l'hinterland naturel d'un port, quels sont les partenaires potentiels, de quels volumes s'agit-il, par quels corridors passent-ils, quels sont les marchés susceptibles d'être desservis, etc. ?

La collaboration doit reposer sur un véritable partenariat, fondé sur la codécision (*co-designer* et *co-makership*). Le but n'est certainement pas que le port colonise l'hinterland, au contraire. Le « rôle de locomotive » sera de préférence assuré par les partenaires de l'hinterland. Bien entendu, la collaboration doit être réglée formellement, avec des droits et obligations réciproques clairement définis.

Pour terminer, voici quelques observations sur les conditions connexes nécessaires pour mettre sur pied une collaboration efficace. Cette collaboration peut revêtir diverses formes : une filiale, une entreprise conjointe (*joint venture*), un accord de coopération économique.

Il faut cependant tenir compte en Flandre du cadre légal créé par la loi communale et la législation relative aux régies portuaires.

La loi communale dispose notamment qu'une régie communale comme la régie portuaire d'Anvers doit posséder au moins la moitié des sièges au sein des organes d'administration des filiales et autres entités dans lesquelles elle a une participation, quel que soit l'apport respectif des divers partenaires dans le capital. Il est dès lors pratiquement impossible pour les régies portuaires de ce type de participer à une entreprise. Aucune entreprise privée n'est en effet disposée à céder la majorité et, partant, la direction au sein des organes d'administration.

C'est pourquoi l'article 6 du décret portant sur la politique et la gestion des ports maritimes dispose que, pour autant que l'égalité entre les ports ne soit pas mise en péril, le port peut exercer toutes les compétences qui sont de nature à stimuler ses activités, en ce compris les participations dans des filiales, des personnes morales et des entreprises privées. Les régies portuaires peuvent aussi conclure des accords de coopération économique avec des personnes morales de droit public. Ces accords

melde regels van de Gemeentewet. Voor samenwerking met private rechtspersonen geldt dat evenwel niet.

De samenwerking moet ook voldoen aan een aantal andere voorwaarden. De betrokken activiteit moet behoren tot de kerntaken of het maatschappelijk doel van het havenbedrijf en het project moet een strategische meerwaarde bieden voor het havenbedrijf. Men kan ook niet alles ineens doen. Er moeten dus keuzes worden gemaakt, waarbij twee mogelijke keuzes voor de hand liggen : het onmiddellijke achterland of bepaalde groeipolen.

Verder is van belang, zeker nu het havenbedrijf meer en meer wordt gerund als een privé-bedrijf, dat de samenwerkingsvormen binnen een redelijke termijn rendabel of minstens *break-even* zijn.

Daarnaast moet het havenbedrijf als openbaar bedrijf alle potentiële partners op gelijke wijze behandelen. Als er zich andere partners aanbieden moeten zij dezelfde voorwaarden kunnen krijgen.

Ten slotte moet het financieel risico voor het havenbedrijf van in den beginne in de mate van het mogelijke beperkt zijn, en moet er ook steeds de nodige aandacht gaan naar kwalitatieve verbeteringen.

Er zijn dus zonder enige twijfel mogelijkheden en opportuniteiten voor een samenwerking tussen de havenbedrijven en de economische knooppunten in het binnenland tot voordeel van beide partijen.

De heer Doesburg bedankt de heren Remijsen en Lory voor hun bijdrage. Het is goed politici er soms aan te herinneren dat hun regels en bemoeienissen niet altijd bijdragen tot een verbetering van de toestand. Wanneer een project tot stand komt moet het zich in goede omstandigheden kunnen ontwikkelen. Het is goed dat de politieke verantwoordelijken zich op tijd en stond afvragen of bepaalde regels niet meer kwaad dan goed doen.

de coopération économique ne sont pas soumis aux règles précitées de la loi communale. Cela ne vaut cependant pas pour la collaboration avec des personnes morales de droit privé.

La collaboration doit également satisfaire à une série d'autres conditions. L'activité concernée doit figurer parmi les tâches principales ou être inscrite dans l'objet social de la régie portuaire et le projet doit présenter une plus-value stratégique pour cette dernière. On ne peut pas non plus faire tout en une seule fois. Il faut donc opérer des choix et, à ce titre, deux choix possibles se détachent immédiatement : l'arrière-pays immédiat et des pôles de croissance déterminés.

Il est par ailleurs important que les formules de collaboration soient rentables ou, du moins, atteignent le seuil de rentabilité dans un délai raisonnable, *a fortiori* dans la mesure où la régie portuaire est de plus en plus gérée comme une entreprise privée.

Ensuite, la régie portuaire doit, en sa qualité d'entreprise publique, traiter tous les partenaires potentiels sur le même pied. Lorsque d'autres partenaires se présentent, ceux-ci doivent se voir appliquer les mêmes conditions.

Enfin, le risque financier auquel s'expose la régie portuaire doit, dès le début, être limité à un niveau raisonnable et il faut en permanence accorder l'attention nécessaire aux améliorations qualitatives.

Il existe donc sans aucun doute des possibilités et des opportunités de collaboration entre les régies portuaires et les nœuds économiques à l'intérieur du pays, susceptibles de servir les intérêts des deux parties.

M. Doesburg remercie MM. Remijsen et Lory pour leur exposé. Il est parfois bon de rappeler aux hommes politiques que leurs règles et intervention ne contribuent pas toujours à améliorer la situation. Lorsqu'un projet est mis sur pied, il doit pouvoir être développé dans de bonnes conditions. Il est bon que les responsables politiques se demandent en temps utile si certaines règles ne font pas plus de tort que de bien.

Uiteenzetting van de heer Olivier SONNET

De voorzitter verwelkomt de heer Olivier Sonnet die verantwoordelijk is voor de afdeling «Marketing» van het havenagentschap «Duisport» van de haven van Duisburg. Hij herinnert eraan dat de Duitse haven van Duisburg momenteel de grootste binnenhaven ter wereld is en als zodanig een van de belangrijkste cliënten van de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen.

De heer Sonnet dankt de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad die hem de gelegenheid geeft de haven van Duisburg voor te stellen.

Hoe ontwikkelen zich de havens vandaag, wat zijn de uitdagingen voor de «hubs» in het hinterland gelet op deze ontwikkeling en hoe denkt de haven van Duisburg deze uitdagingen te beantwoorden?

Een studie van het Logistiek Centrum voor maritiem transport van de Erasmusuniversiteit te Rotterdam heeft vastgesteld dat de stijging van het intercontinentaal zeetransport een toename van de activiteit in een aantal sectoren vereist en onder meer leidt tot een tekort aan plaats voor containers in de zeehavens. Dat zou moeten worden verholpen aan de hand van nieuwe logistieke infrastructuursystemen, zoals het rechtstreeks vervoer van containers per volledige trein of per binnenschip naar het hinterland, het opslaan van containers en het aanbod van logistieke diensten in het hinterland, alsook de concentratie van de goederenstromen via performante intersecties op strategische plaatsen in het hinterland van de zeehavens en in de nabijheid van de consument. Op die manier zullen centrale «hubs» in het achterland met een «gateway»- functie ontstaan.

De logistieke regio Duisburg, in het centrum van Europa en van de regio Rijn-Ruhr, is zo'n kern met 30 miljoen consumenten die leven binnen een straal van 150 km in deze sterke Europese economische zone waar 300 000 bedrijven zijn gevestigd !

Duisburg ligt op het knooppunt van de belangrijkste waterwegen, spoorwegen en snelwegen van Europa. Dat alles vergemakkelijkt de ontwikkeling

Exposé de M. Olivier SONNET

Le président accueille M. Olivier Sonnet, responsable de la section « Marketing » de l'agence portuaire «Duisport» du port de Duisburg. Il rappelle que le port allemand de Duisburg constitue à l'heure actuelle le plus grand port intérieur du monde et, à ce titre, un des plus importants clients des ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers.

M. Sonnet remercie le Conseil interparlementaire consultatif de Benelux pour l'occasion qui lui est donnée de présenter le port de Duisburg.

Comment se développent actuellement les ports, quels sont les défis pour les «hubs» dans l'arrière-pays au vu de ce développement et comment le port de Duisburg compte y faire face ?

Une étude du Centre de logistique du trafic maritime de l'Université Erasme de Rotterdam a constaté que l'augmentation des transports maritimes intercontinentaux nécessite un renforcement des activités dans un nombre de secteurs et entraîne notamment une pénurie d'emplacements pour conteneurs dans les ports maritimes. De nouveaux systèmes d'infrastructure logistique devraient y remédier, tels le transport direct des conteneurs par train entier ou par bateau fluvial vers l'arrière-pays, le stockage des conteneurs et l'offre de services logistiques dans l'arrière-pays, ainsi que la concentration des flux de marchandises via des intersections performantes en des endroits stratégiques à l'arrière-pays des ports maritimes et à proximité du consommateur. Il en résultera la création de «hubs» d'arrière-pays centraux avec une fonction de «gateway».

La région logistique de Duisburg, au centre de l'Europe et de la région Rhin-Ruhr, constitue un tel noyau avec 30 millions de consommateurs, vivant et travaillant endéans un périmètre de 150 km dans cette plus forte zone économique européenne – 300 000 entreprises y sont implantées !

Duisburg se trouve à l'intersection des voies navigables, lignes de chemin de fer et autoroutes les plus importants d'Europe. Tout cela facilite son dé-

van een moderne «hub» in het hinterland die over een uitstekende logistiek beschikt, meer bepaald voor het vervoer van containers waarvan het volume van 2002 tot 2003 met 35% is gestegen.

Deze evolutie wordt bevestigd door het jaarlijks resultaat van zowat 40 miljoen ton die per schip (35 %), per spoor (20 %) en per vrachtwagen (45 %) worden vervoerd.

Duisburg is de belangrijkste «hinterlandhub» in Europa voor steenkool (28 %) die hoofdzakelijk afkomstig is uit Zuid-Amerika, Australië en Europa, staal (20 %) en containers (20 %). De invoer van bepaalde producten, meer bepaald chemische producten, stijgt trouwens zeer snel (met ongeveer 35 %).

De haven is 1 000 ha groot waarvan 265 ha voor Logport. Hij beschikt over 200 ha wateroppervlakte, 40 km kaaie en 100 km spoorwegen.

Onder de installaties in de haven kunnen we aanstippen : vier terminals voor containers (220 000 ton overslag), een aantal moderne uitrustingen die ongeveer anderhalf jaar operationeel zijn, een parallelle haven voor specifieke activiteiten, vijf terminals voor ingevoerde steenkool, acht entrepôts die over het water zijn gebouwd, drie centra voor de verwerking van staal, 19 installaties voor de behandeling van vloeibare voedingswaren en 1 miljoen m³ voor de opslag ervan.

Er zijn drie belangrijke logistieke centra (Logport, Kasslerfeld en Ruhrort) met een totale oppervlakte aan entrepôts van 400 000 m² (tegen 75 000 m² in 1997 en waarschijnlijk 600 000 m² in 2006).

Een aantal befaamde Duitse en internationale logistieke bedrijven organiseren de verdeling naar de markten in Centraal - Europa vanuit de haven van Duisburg (ABX; DHL; NYK Logistics; Cobelfret; Kühn & Nagel, enz.).

Logport is een gewezen staalsite die na het stopzetten van de activiteit werd omgevormd tot een echt logistiek centrum en dat over een uitstekende toegang tot het snelwegennet beschikt.

veloppement en un «hub» d'arrière-pays moderne doté d'une logistique de première qualité, notamment pour le transport de conteneurs, dont le volume a augmenté de 2002 à 2003 de 35 %.

Cette évolution se confirme au vu du résultat annuel de quelque 40 millions de tonnes transportées par bateau (35 %), par rail (20 %) et par camion (45 %).

Duisburg constitue le «hub» d'arrière-pays le plus important de l'Europe pour le charbon (28 %) venant essentiellement de l'Amérique du Sud, l'Australie et l'Europe, l'acier (20 %) et les conteneurs (20 %). On constate par ailleurs une augmentation très importante de l'ordre de 35 % au niveau de l'importation de certains produits, notamment les produits chimiques.

Le port s'étend sur 1 000 ha dont 265 ha pour Logport. Il dispose de 200 ha de surface d'eau, 40 km de quais et 100 km de lignes ferroviaires.

Parmi les installations, il y a lieu de citer quatre terminaux pour conteneurs (220 000 tonnes de transbordement), un certain nombre d'équipements modernes fonctionnant depuis environ un an et demi, un port parallèle pour des activités spécifiques, cinq terminaux pour le charbon d'importation, huit entrepôts surplombant des plans d'eau, trois centres de traitement de l'acier et 19 installations pour la manutention de denrées liquides et 1 million de m³ pour leur stockage.

Il y a trois centres logistiques importants (Logport, Kasslerfeld et Ruhrort) avec une superficie d'entrepôts totale de 400 000 m² (contre 75 000 m² en 1997 et probablement 600 000 m² en 2006).

Un certain nombre d'entreprises logistiques renommées tant allemandes qu'internationales organisent la distribution vers les marchés d'Europe centrale à partir du port de Duisburg (ABX; DHL; NYK Logistics, Cobelfret, Kühn & Nagel, etc.).

Logport est un ancien site sidérurgique qui a cessé ses activités et qui a été transformé en un véritable centre logistique. Il dispose d'un excellent accès autoroutier.

De structuur van de «Groep Duisport» omvat de eenheden van de infra- en superstructuur, de operationele diensten en de strategische afdelingen.

De groep biedt een kwalitatief hoogstaande infra- en superstructuur aan alsmede een grote verscheidenheid aan aanvullende diensten rond de logistiek :

Duisport agency GmbH is een organisme voor marketing en transport. Het agentschap is een partner voor de vervoerdiensten en de verkeersaanleggelegenheden. Het streeft naar optimale ketens op het gebied van vervoer en logistiek.

Duisport rail GmbH is een openbare onderneming voor spoorvervoer die op een plaatselijke of gewestelijke basis vervoerdiensten per spoor aanbiedt. Zij zorgt voor de verbinding per spoor van de diverse terminals op de site. Zij heeft *joint ventures* met andere firma's uit de sector opgericht.

Duisport facility logistics GmbH is verantwoordelijk voor de bouwwerken. Hij adviseert de cliënten bij het bouwen, staat in voor het technisch en commercieel beheer van de gebouweninfrastructuur en verstrekt diensten op het gebied van veiligheid en infrastructuur alsook specifieke logistieke diensten.

Pcd Packing- Center-Duisburg GmbH, ten slotte, staat in voor het laden en lossen van containers voor het vervoer over het water, per spoor, over de weg en in de lucht, het vast verpakken van volumineuze goederen en zware goederen voor het zeetransport en de «*outsourcingprocedures*».

De haven van Duisburg heeft zijn succes te danken aan zijn verbinding met de havens in het westen, zowel via de waterwegen naar Rotterdam en Antwerpen als door de creatie de jongste jaren van vijf spoorverbindingen naar Rotterdam en Antwerpen, maar ook aan zijn verbinding met de Duitse havens in het noorden via diverse spoorverbindingen naar Hamburg en spooraansluiting naar Bremerhaven en met de Duitse havens in het oosten via spooraansluiting naar de havens van Kiel, Lübeck en Rostock.

La structure du « Groupe Duisport » comporte les départements responsables de l'infrastructure et de la superstructure, les services opérationnels et les départements stratégiques.

Le groupe offre des infra- et suprastructures de première qualité ainsi qu'une grande variété de services complémentaires autour de la logistique :

Duisport agency GmbH est un organisme de marketing et de transport. L'agence est un partenaire pour les services de transport et les questions de trafic. Il s'attache à l'optimalisation des chaînes de transport et de logistique.

Duisport rail GmbH est une entreprise publique de transport ferroviaire. Elle offre de services de transport par rail sur base locale ou régionale. Elle assure la liaison par rail des divers terminaux sur le site. Elle a créé des *joint ventures* avec d'autres firmes du même secteur.

Duisport facility logistics GmbH est responsable des constructions. Il conseille les clients pour la construction des bâtiments, assure la gérance technique et commerciale des infrastructures en bâtiments, et fournit des services de sécurité et d'infrastructure et des services logistiques spécifiques.

PCD Packing-Center-Duisburg GmbH finalement s'occupe du chargement et déchargement de conteneurs pour le transport par eau, par rail, par route et par air, de l'emballage solide de marchandises volumineuses et lourdes pour le transport maritime et de la prise en charge de procédés d'«*outsourcing*».

Le port de Duisburg doit son succès à sa liaison avec les ports de l'Ouest, à la fois par les transports fluviaux vers Rotterdam et Anvers et par la création au cours des dernières années de cinq liaisons ferroviaires vers Rotterdam et Anvers, mais aussi à son raccordement aux ports allemands du Nord avec plusieurs liaisons ferroviaires vers Hambourg et un raccordement par rail à Bremerhaven et aux ports allemands de l'Est avec un raccordement par rail aux ports de Kiel, Lübeck et Rostock.

Naast de verbindingen over het water en per spoor met de zeehavens, is de haven van Duisburg, dankzij een gecombineerd vervoer, eveneens verbonden met andere regio's en steden zoals Italië, Scandinavië, andere regio's in Duitsland, Wenen, Graz, enz. Er zijn immers 70 regelmatige rechtstreekse verbindingen via gecombineerd vervoer (waarvan 20 % de twee jongste jaren in het leven werd geroepen), meer bepaald met particuliere spooroperatoren. De haven van Duisburg wil andere verbindingen tot stand brengen met de belangrijke Europese corridors, zowel langs de as noord-zuid als langs de as oost-west.

Er zijn regelmatige *shortsea*-verbindingen, vooral naar Groot-Brittannië, Scandinavië en het Iberisch schiereiland. Ongeveer 2000 trajecten van zeeschepen die toegang hebben tot de binnenwateren, zorgen te Duisburg voor een overslag aan goederen van ongeveer 1,5 tot 2 miljoen ton per jaar. De goederenstroom naar Groot-Brittannië via rechtstreekse transportlijnen in containers is sinds 1998 vervijfvoudigd !

Een ander voorbeeld van het bewerkstelligen van een optimaal vervoer is de oprichting van een «*shuttle*» met Zuid-Oost-Europa. Door de spoorverbinding Duisburg-Wenen werden de transportketens in Zuid-Oost-Europa verbeterd, met te Duisburg de mogelijkheid van een verbinding per waterweg of per spoor naar de zeehavens in het noorden en per *shortsea* naar Groot-Brittannië en Ierland, en te Wenen, de mogelijkheid van een aansluiting op Zuid-Oost-Europa (Sopron, Budapest/Hongarije). Het is de haven van Duisburg zelf die deze verbinding heeft bedacht en gerealiseerd omdat de markten van Zuid-Oost-Europa niet op de rest van het continent waren aangesloten. Men kan stellen dat met betrekking tot deze operaties Duisport en Far Freight instaan voor het ontwerp, het verloop en de marketing.

Gelet op wat voorafgaat is «Duisport» van een gewestelijke verdeelkern aan het uitgroeien tot een *gateway* voor Europees hinterlandtransport, door de oprichting van een rendabele infra- en superstructuur en partnerschappen met operators en transporteurs die even rendabel zijn.

Outre les liaisons par eau et par rail avec les ports de mer, le port de Duisburg est également relié, par des transports combinés, avec d'autres régions et villes, telles que l'Italie, la Scandinavie, d'autres régions de l'Allemagne, Vienne, Graz, etc. Il y a en effet 70 liaisons directes régulières en transport combiné (dont 20 % créées au cours des deux dernières années), notamment avec des opérateurs ferroviaires privés. Le port de Duisburg veut réaliser d'autres connections avec les corridors européens importants, tant en direction Nord-Sud qu'en direction Est-Ouest.

Quant aux liaisons *shortsea*, elles existent, régulières, surtout vers la Grande-Bretagne, la Scandinavie et la péninsule ibérique. Quelques 2 000 mouvements de bateaux de mer, pouvant utiliser la voie fluviale, procurent à Duisburg un transbordement de marchandises de quelque 1,5 à 2 millions de tonnes par an. Vers la Grande-Bretagne, le flux des marchandises amenées par lignes directes de transport en container a quintuplé depuis 1998 !

Une autre exemple de l'optimisation des transports est la création d'un *shuttle* avec le Sud-Est de l'Europe. Par la création d'une liaison ferroviaire entre Duisburg et Vienne, les chaînes de transport dans l'Europe du Sud-Est ont été améliorées, avec à Duisburg, la possibilité de liaison, par voie fluviale et rail, vers les ports maritimes du Nord, et par *shortsea* vers la Grande-Bretagne et l'Irlande, et à Vienne, la possibilité d'un raccordement à l'Europe du Sud-Est (Sopron, Budapest/Hongrie). C'est le port de Duisburg lui-même qui a conçu et créé cette liaison parce que les marchés du Sud-Est n'étaient pas reliés avec le reste du continent. On peut dire que pour ces opérations, Duisport et Far Freight assurent la conception, le déroulement et le marketing.

Compte tenu de tout ce qui précède, «Duisport» est en train de passer d'un noyau de distribution régional vers un *gateway* pour les transports européens d'arrière-pays, par la création d'une infra- et suprastructure performante et des partenariats avec des opérateurs et transporteurs performants à leur tour.

De heer Sonnet verwijst nog naar de documentatie over de haven van Duisburg die ter beschikking ligt van de aanwezigen en waarin zij nog bijkomende gegevens zullen vinden over de thema's die hij heeft aangesneden.

De heer Doesburg bedankt de heer Sonnet voor zijn zeer interessante uiteenzetting. Voor de geïnteresseerden zal er later nog gelegenheid zijn om bijkomende vragen te stellen of informatie te vragen aan de heer Sonnet.

Uiteenzetting van de heer Valerijus SIMULIK

De heer Doesburg verleent het woord aan de heer Valerijus Simulik, lid van de commissie voor Economische Aangelegenheden, Communicatie en Informatica van de Baltische Assemblee.

De heer Simulik wil het hebben over de Litouwse havens en hun hinterland vanuit een logistieke benadering. De voornaamste Litouwse haven is de haven van Klaipeda. Klaipeda is een knooppunt van multimodale verkeersassen.

Zijn goede infrastructuur, zijn strategische ligging nabij het Europa van de vijftien en nabij Kaliningrad, de ro-ro-verbindingen, de goede spoorverbindingen, de route Klaipeda, Vilnius, Minsk, Moskou, enz., bieden alle perspectieven om de logistiek op en rond Klaipeda te ontwikkelen.

Vorig jaar werden in de voornaamste havens van het oosten van het Balticum meer dan 1 miljoen containers behandeld. Binnen enkele jaren zullen het er allicht drie- of viermaal meer zijn.

Meer dan 60 % van de goederen die in Klaipeda behandeld worden zijn of gecontaineriseerd of worden vervoerd over de weg. De meeste algemene goederen zijn ro-ro-trafieken.

Men stelt vast dat de aanvoer stijgt, zowel vanuit Rusland als uit de Europese Unie en Letland. Men stelt dezelfde stijging vast in de andere landen, en men mag ervan uitgaan dat het proces verder zal gaan tot het niveau van de Europese Unie zal worden gehaald. Er zijn zes vaste *feeder*-lijnen voor

M. Sonnet renvoie encore à la documentation sur le port de Duisburg, qui est à la disposition des personnes présentes et dans laquelle ces dernières trouveront des informations complémentaires sur les thèmes qu'il a abordés.

M. Doesburg remercie M. Sonnet pour son très intéressant exposé. Les personnes intéressées auront encore la possibilité ultérieurement de lui poser des questions supplémentaires ou de lui demander des informations.

Exposé de M. Valerijus SIMULIK

M. Doesburg cède la parole à M. Valerijus Simulik, membre de la commission des Affaires économiques, de la Communication et de l'Informatique de l'Assemblée balte.

M. Simulik souhaite présenter la situation des ports lituaniens et de leur hinterland sous l'angle logistique. Le principal port lituanien est celui de Klaipeda. Klaipeda est un nœud pour plusieurs axes de transport multimodaux.

Son infrastructure de qualité, sa situation stratégique à proximité de l'Europe des quinze et de Kaliningrad, les liaisons ro-ro, les bonnes liaisons ferroviaires, la route Klaipeda, Vilnius, Minsk, Moscou, etc., offrent toutes les perspectives de développement de la logistique à Klaipeda et dans ses environs.

L'année passé, les principaux ports de l'Est de la Baltique ont traité plus d'un million de conteneurs. D'ici quelques années, ce nombre sera certainement multiplié par trois ou par quatre.

Plus de 60 % des biens qui sont traités à Klaipeda sont soit conteneurisés soit transportés par la route. La plupart des biens généraux sont transportés dans le cadre du système ro-ro.

On constate une augmentation de l'approvisionnement, tant au départ de la Russie qu'au départ de l'Union européenne et de la Lettonie. Une évolution identique est observée dans les autres pays et l'on peut considérer que le phénomène est appelé à s'étendre à l'ensemble de l'Union euro-

containers, die Klaipeda verbinden met de grote centra van Noord- en West-Europa : Hamburg, Rotterdam, Antwerpen, enz.

Het aantal behandelde containers stijgt continu. In de haven van Klaipeda werden in 2003 118 000 containers behandeld. Dat was een stijging van 65 % na een stijging van 40 % in 2002.

De haven versterkte ook zijn ferry- en ro-ro-verbindingen, met onder andere vaste verbindingen met Duitsland, Zweden en Denemarken. Ook de vervoerde vracht met het ro-ro-systeem stijgt continu. Een van de belangrijkste uitbaters is trouwens zijn vloot volop aan het vernieuwen en zijn capaciteit aan het uitbreiden en zet snellere schepen in. Men rekent op een verdere toename van de activiteiten na de integratie van de Baltische landen in de Europese Unie, maar tegelijkertijd zal men zich moeten aanpassen aan de Europese standaarden.

Aan de andere kant bedraagt de afstand van Klaipeda tot de Russische grens slechts 400 km. Als er geen problemen zouden zijn aan de grens, en meer bepaald als de douanestructuren beter zouden functioneren, zou het mogelijk zijn Minsk nog dezelfde nacht te bedienen vanuit Klaipeda.

De toename van de goederenstromen beïnvloedt ook in gunstige zin de kwaliteit en de diversiteit van de diensten die de haven aanbiedt aan haar gebruikers. Er wordt nu een nieuw logistiek centrum ontwikkeld in Klaipeda. De haalbaarheidsstudie werd gefinancierd via het «Phare»-programma en uitgevoerd door een Duitse firma. Het logistiek centrum wordt gevestigd naast de vrijhandelszone. Niets belet evenwel dat ook private bedrijven elders logistieke centra oprichten. De klant die uiteraard zijn eigen belang voor ogen houdt zal hopelijk door deze ontwikkelingen worden aangetrokken door de haven en de economische zone van Klaipeda.

Hopelijk zullen de nieuwe ontwikkelingen en de vrijhandelszone ook investeerders aantrekken, zowel uit het westen als het oosten. Er zijn nu al Litouwse en Oekraïense transporteurs actief, maar

péenne. Il y a six lignes régulières de *feeder* pour le transport de conteneurs, qui relient Klaipeda aux grands centres d'Europe septentrionale et occidentale : Hambourg, Rotterdam, Anvers, etc.

Le nombre de conteneurs traités est en constante augmentation. En 2003, 118 000 conteneurs ont été traités dans le port de Klaipeda, soit une croissance de 65 % (après une croissance de 40 % en 2002).

Le port a également renforcé ses liaisons ferry et ro-ro, avec, entre autres, des liaisons régulières avec l'Allemagne, la Suède et le Danemark. Le fret transporté dans le cadre du système ro-ro est aussi en accroissement constant. L'un des principaux exploitants est d'ailleurs occupé à renouveler totalement sa flotte, à accroître sa capacité et à mettre en service des navires plus rapides. Une nouvelle augmentation des activités est attendue après l'intégration des pays baltes dans l'Union européenne, mais cette intégration suppose en même temps une adaptation aux normes européennes.

Dans l'autre direction, la distance qui sépare Klaipeda de la frontière russe n'est que de 400 km. S'il n'y avait pas de problèmes à la frontière et notamment, si les structures douanières fonctionnaient mieux, il serait possible de desservir Minsk encore la même nuit au départ de Klaipeda.

L'accroissement du flux de marchandises influence aussi favorablement la qualité et la diversité des services que le port offre à ses usagers. Un nouveau centre logistique va être construit à Klaipeda. L'étude de faisabilité a été financée par le biais du programme « Phare » et a été réalisée par une société allemande. Le centre logistique sera érigé à côté de la zone de libre-échange. Rien n'empêche toutefois les entreprises privées d'établir des centres logistiques ailleurs. Il est à espérer que, du fait de ces développements, le client, qui voit naturellement son propre intérêt, sera attiré par le port et la zone économique de Klaipeda.

Il est également à espérer que les nouveaux développements et la zone de libre-échange attireront aussi les investisseurs, tant de l'Ouest que de l'Est. Des transporteurs lituaniens et ukrainiens sont

de haven hoopt ook Aziatische en Scandinavische vervoerders aan te trekken. Men denkt ook aan de mogelijkheid een gemeenschappelijke treinverbinding van Klaipeda en Kaliningrad naar Moskou in te leggen. Dat zou het mogelijk maken de leveringstermijnen naar Rusland in te korten, en allicht leiden tot het ontstaan van andere verbindingen over land.

De heer Doesburg bedankt de spreker. Wat opviel in de uiteenzetting was de sterke internationale oriëntatie. Dat is een gemeenschappelijk aandachtspunt voor veel havens en binnenhavens, waarbij een voortdurende flexibiliteit van wezenlijk belang is. De Baltische havens kunnen enkel winnen bij een dergelijke benadering.

3. De havens en hun hinterland – infrastructuur, leefmilieu, trafiek- en capaciteitsbenadering

Uiteenzetting van professor Jean MARCHAL

De heer Doesburg verleent het woord aan de heer Jean Marchal, professor aan de Universiteit van Luik, *Faculté des Sciences appliquées, Département d'hydraulique et de transport, Unité architecture navale et analyse des systèmes de transport*.

Professor Marchal is tevens vice-voorzitter van de *Pôle liégeois de transport* die de politieke, economische en andere private actoren van de sector verenigt.

Professor Marchal verwijst naar de resultaten van een studie over de Luikse regio die twee tot drie jaar geleden door zijn ploeg werd verricht en waarvan de besluiten het Waalse Gewest ertoe hebben aangezet eenentwintig specifieke maatregelen te nemen om de binnenscheepvaart ten aanzien van de intermodaliteit te verbeteren. Wie spreekt over intermodaliteit, spreekt over intermodale platforms.

De strategie die erin bestaat meer wegen aan te leggen, heeft uiteraard haar grenzen bereikt. Een beter beheer van het wegvervoer, bijvoorbeeld door het gebruik van nieuwe communicatietechnologieën en een betere ruimtelijke planning van de activiteiten, kan zeker worden overwogen. Toch dienen ook

déjà actifs dans le port, mais ce dernier espère aussi pouvoir attirer des transporteurs asiatiques et scandinaves. La possibilité d'établir une ligne ferroviaire commune de Klaipeda et Kaliningrad à Moscou est également à l'étude. Cette ligne permettrait de réduire les délais de livraison à destination de Moscou et serait certainement de nature à générer d'autres liaisons terrestres.

M. Doesburg remercie l'orateur. Ce qui ressort de son exposé, c'est l'importante orientation internationale. C'est une préoccupation commune à des nombreux ports maritimes et intérieurs, qui implique une flexibilité de tous les instants. Les ports baltes ont tout à gagner en adoptant cette approche.

3. Les ports et leur hinterland – infrastructure, environnement, gestion du trafic et de la capacité

Exposé du professeur Jean MARCHAL

M. Doesburg cède la parole à M. Jean Marchal, professeur à l'Université de Liège, Faculté des Sciences appliquées, Département d'hydraulique et de transport, Unité architecture navale et analyse des systèmes de transport.

Le professeur Marchal est également vice-président du *Pôle liégeois de transport*, qui réunit les acteurs politiques et économiques et les autres acteurs privés du secteur.

Le professeur Marchal renvoie aux résultats d'une étude sur la région liégeoise qui a été réalisée par son équipe, il y a deux-trois années, et dont les conclusions ont amené la Région wallonne à prendre vingt-et-une mesures spécifiques pour développer le transport fluvial vis-à-vis de l'intermodalité. Or, qui parle d'intermodalité, parle de plateformes intermodales.

La stratégie qui consiste en un accroissement des installations routières a bien entendu trouvé ses limites. Une meilleure gestion du transport routier peut certes être envisagée, par exemple par l'utilisation de technologies nouvelles de communication, tout comme une meilleure planification spa-

de maatregelen die kunnen leiden tot een beter beheer van de multimodaliteit en de intermodaliteit op een ernstige wijze te worden onderzocht; tussen die maatregelen en het beleid inzake ruimtelijke ordening zijn er trouwens interacties.

In de studie, die een jaar heeft geduurd, kwamen al die aspecten aan bod. Het staat buiten kijf dat de binnenscheepvaart minder negatieve gevolgen heeft op het gebied van opstoppingen, veiligheid en vervuiling dan andere vervoermodi. De binnenscheepvaart beschikt trouwens over een groot capaciteitsoverschot.

Het is dus zaak dat enerzijds, de hinderpalen die een meer intensief gebruik van de waterwegen in de weg staan, in het kader van een duurzaam ontwikkelingsbeleid worden geïdentificeerd en dat anderzijds, de elementen van een beleid van ontwikkeling van de intermodale havenplatforms door een onderzoek naar de kenmerken die eigen zijn aan de binnenscheepvaart, worden gedefinieerd.

Het is dus van primordiaal belang dat de belemmeringen die een verschuiving van het goederenverkeer naar de waterwegen in het Waalse Gewest in de weg staan, gekend zijn. De studie heeft inderdaad betrekking op Wallonië, waarbij rekening werd gehouden met de specifieke economische, administratieve, politieke, infrastructurele en functionele omstandigheden. Bepaalde vaststellingen kunnen uiteraard tot andere gewesten worden uitgebreid. Ook de andere vereisten voor een volledige integratie van de binnenscheepvaart in de intermodale transportketens, dienen te worden omschreven.

De studie is één van de elementen - en een belangrijk element - die hebben geleid tot een geheel van maatregelen dat het Waalse Gewest heeft genomen om de binnenscheepvaart te ondersteunen. Er moet immers snel werk worden gemaakt van een betere verdeling van de goederen tussen de onderscheiden vervoermodi en van een aanzienlijke stijging van het aandeel van de waterwegen en ook van het spoor die over grote capaciteitsreserves beschikken. Voor het spoor is het capaciteitsoverschot inderdaad groot, maar een stijging van het marktaandeel zou momenteel bepaalde exploitatieproblemen kunnen doen rijzen. De hoop bestaat dat deze toestand, door de eisen die de Europese Unie oplegt, zal verbeteren.

tiale des activités. Toutefois, des mesures de meilleure gestion de la multimodalité et de l'intermodalité doivent aussi être sérieusement analysées, mesures qui ont d'ailleurs des interactions avec la politique d'aménagement du territoire.

Dans l'étude, qui a nécessité un an, tout ces aspects ont été abordés. Il est certain que la navigation intérieure génère moins d'impacts négatifs en termes de congestion, de sécurité et de pollution que d'autres modes de transport. En plus, la navigation intérieure possède de larges capacités excédentaires.

Il est donc important, d'une part, d'identifier les obstacles à une utilisation plus intensive des voies navigables dans le cadre d'une politique de développement durable, et d'autre part, de définir les éléments d'une politique de développement des plate-formes intermodales portuaires par la recherche des caractéristiques qu'impose le mode fluvial.

Il est donc primordial de connaître les barrières qui empêchent le glissement des marchandises vers la voie d'eau en Région wallonne. L'étude concerne effectivement la Wallonie, en prenant en compte les conditions spécifiques économiques, administratives, politiques, infrastructurelles et fonctionnelles. On pourrait évidemment étendre certaines constatations à d'autres régions. Il faut également relever les exigences nécessaires pour une pleine intégration de la navigation intérieure dans des chaînes intermodales de transport.

L'étude est un des éléments, et un élément important, qui ont conduit à l'ensemble des mesures prises par la Région wallonne pour soutenir le transport fluvial. Il est en effet urgent de mieux répartir les marchandises entre les différents modes de transport, et d'accroître considérablement la part de la voie d'eau et aussi de la voie de fer qui possèdent d'importantes réserves capacitaires. Cependant, si au niveau ferroviaire, la capacité excédentaire est significative, par contre une augmentation de la part de marché pourrait à l'heure actuelle poser certains problèmes d'exploitation. On peut espérer que cette situation s'améliorera avec les nouvelles exigences imposées par l'Union européenne.

Met een louter theoretische benadering van de intermodaliteit wordt deze kwestie wellicht niet volledig omschreven. Met deze benadering worden echter drie netwerken boven elkaar gelegd. Er werd dus een informaticaprogramma, een «*software*», ontwikkeld om verschillende vervoermodi met elkaar te kunnen combineren en hun complementariteit te onderzoeken.

Dat is een noodzakelijke stap die echter ontoereikend is. Andere lagen dienen bij de analyse te worden betrokken : de ruimtelijke ordening dient in het geheel te worden geïntegreerd, en men dient oog te hebben voor de markt en voor de bestaande regelgeving die soms onoverkomelijk is.

De criteria waaraan meteen wordt gedacht met betrekking tot een verschuiving en die een bepaalde vervoermodus ten aanzien van een andere vervoermodus zouden kunnen bevoordelen, zijn de kost oorsprong-bestemming, de duur van het traject en de affiniteit eigen aan de aard van de goederen. Men mag tevens de beperkingen opgelegd door de regelgeving niet uit het oog verliezen.

De studie werd uiteraard aangevat met een analyse van de vraag. Op het niveau van het Waalse Gewest en ver daarbuiten werd een ruim onderzoek opgezet. Aan de hand daarvan konden ook de hinderpalen worden blootgelegd. Er werden meer dan 500 vragenlijsten verstuurd en het aantal antwoorden bedroeg 15 %, wat voor zo'n enquête veel is. De antwoorden bestreken meer dan 35 miljoen ton en het merendeel van de categorieën goederen.

De resultaten van het onderzoek werden aan de hand van interviews vervolledigd en verfijnd. De interviews zijn zeer belangrijk omdat ze eventueel de mogelijkheid bieden de latente vraag, met andere woorden de vraag die tot uiting komt wanneer een oplossing wordt voorgesteld, bloot te leggen.

De nieuwe kenmerken van de vraag naar transport werden vastgesteld aan de hand van vragen die onder meer betrekking hadden op de potentiële veranderingen in het volume dat wordt vervoerd, ongeacht de vervoermodus, en waarbij de nieuwe logistieke technieken zoals *just in time* uiteraard een invloed hebben op het volume.

Une approche purement théorique de l'intermodalité ne cerne sans doute pas intégralement la question. Toutefois, cette approche « superpose » trois réseaux. Un programme informatique, un « *software* », a donc été développé pour essayer de combiner différents modes de transport et examiner leur complémentarité.

C'est un pas nécessaire mais ce n'est pas suffisant. Il faut y ajouter d'autres couches d'analyse : intégrer l'aménagement du territoire, s'intéresser au marché, aux réglementations existantes, dont certaines sont infranchissables.

Les critères auxquels on peut penser rapidement pour les transferts modaux et qui pourraient favoriser un mode de transport par rapport à un autre sont le coût origine-destination, le temps de parcours, l'affinité déterminée par la nature des marchandises. Il faut également être attentif aux contraintes imposées par la réglementation.

L'étude a évidemment débutée par une analyse de la demande. Une vaste enquête a été menée au niveau de la Région wallonne et bien au-delà. Elle a permis de déterminer également les obstacles qui apparaissent. Plus de 500 questionnaires ont été envoyés, le taux de réponse étant de 15 %, ce qui est beaucoup pour ce genre d'enquête. Les réponses couvraient plus de 35 millions de tonnes et la majorité des catégories de marchandises.

Les résultats de l'enquête ont été complétés et peaufinés par des interviews. Les interviews sont très importants parce qu'ils permettent le cas échéant de faire apparaître la demande latente, c'est-à-dire celle qui s'exprime dès qu'une solution est proposée.

Les nouvelles caractéristiques de la demande en transports ont été déterminées par des questions portant entre autres sur les changements potentiels en volume transporté tous modes confondus, les nouvelles techniques logistiques comme le *just in time* ayant évidemment une influence sur les volumes.

Volgens het onderzoek ligt ongeveer 65 % van het te vervoeren volume beneden de 100 ton per transportverrichting, terwijl het percentage grote volumes, met andere woorden meer dan 800 ton, groter is dan het percentage van de volumes tussen 100 en 300 ton.

Het aandeel van de binnenscheepvaart is uiteraard afhankelijk van het gemiddeld volume dat per traject wordt vervoerd. De markt van het vervoer van grote hoeveelheden is echter al in handen van de binnenscheepvaart. Indien men dus het aandeel van de binnenscheepvaart in het geheel van de vervoerde goederen wil verhogen, dient men na te gaan wat op het niveau van de vraag inzake het vervoer van middelgrote hoeveelheden kan worden gedaan.

In het onderzoek kwam ook de vervoerafstand aan bod. Uit het onderzoek blijkt dat vooral vraag is naar afstanden kleiner dan 70 km, naar afstanden tussen 200 en 400 km, of naar afstanden boven de 700 km. De vraag naar afstanden tussen 200 en 400 km lijkt afhankelijk te zijn van het te vervoeren volume en slaat nagenoeg niet op de goederen die in containers worden vervoerd.

Wat de duur van het transport betreft, heeft de enquête een duidelijke tendens blootgelegd. Voor grote hoeveelheden is de duur minstens een week, voor kleine hoeveelheden is de tijd korter : 24 of 48 uur.

Met betrekking tot de geuite voorkeur, wordt in één derde van de gevallen nu al de voorkeur gegeven aan de binnenscheepvaart - wat ons enigszins verbaast - zelfs al heeft die sector nog geen echte marktstrategie ontwikkeld. Het treinverkeer is allesbehalve «populair», en zelfs minder aantrekkelijk dan het gecombineerd vervoer. In 50 % van de gevallen gaat de voorkeur uit naar het wegvervoer. Die resultaten kunnen later worden aangevuld met een analyse per vrachtcategorie.

Uit het onderzoek blijkt ook dat de herkomst van wat per binnenschip wordt vervoerd in hoofdzaak op minder dan twintig kilometer van de waterweg is gelokaliseerd. In de huidige context van het transport in Wallonië vereist de binnenscheepvaart, voor

D'après l'enquête, environ 65 % des volumes à transporter sont inférieurs à 100 tonnes par opération de transport, tandis que le pourcentage des volumes importants, c'est-à-dire de plus de 800 tonnes, est supérieur à celui des volumes compris entre 100 et 300 tonnes.

La part du transport fluvial dépend évidemment du volume moyen transporté par trajet. Or, le marché du transport de grands volumes est déjà largement entre les mains du transport fluvial. C'est-à-dire que si l'on veut accroître la part du transport fluvial dans l'ensemble des marchandises transportées, il faut voir ce que l'on peut faire au niveau de la demande en volumes moyens.

L'enquête portait également sur la distance de transport. Il ressort de l'enquête que les demandes portent essentiellement soit sur des distances inférieures à 70 km, soit sur des distances situées entre 200 et 400 km, soit sur des distances supérieures à 700 km. La demande de transports sur des distances de 200 à 400 km semble être fonction du volume à transporter. Elle ne concerne pratiquement pas les marchandises conteneurisées.

En ce qui concerne le temps de transport, l'enquête a dégagé une tendance claire. Les grands volumes se réalisent sur une durée d'au moins une semaine, les petits par contre se réalisent dans un temps plus réduit : 24 ou 48 heures.

En ce qui concerne les préférences déclarées, le transport fluvial, même s'il n'a pas encore développé une véritable stratégie du marché, recueille déjà actuellement un tiers des préférences, ce qui nous a un peu surpris, alors que le rail est très peu considéré, même moins que le transport combiné. Le transport routier recueille lui plus de 50 % des préférences. Ces résultats pourront ultérieurement être complétés par une analyse par catégorie de fret.

L'enquête a également relevé que le tonnage capté par le mode fluvial est principalement celui localisé à moins de vingt kilomètres de la voie d'eau. Dans le contexte actuel des transports en Wallonie, le transport fluvial, s'il n'est pas intégré dans une

zover die niet is geïntegreerd in een performante intermodale keten, een vestiging van de bedrijven langs de waterweg.

De intermodaliteit, waarover weliswaar veel wordt gesproken, vertegenwoordigt momenteel slechts 28 % van het totale verkeer. De belemmeringen werden dus geanalyseerd. Indien men het transport in een multimodale benadering in de richting van het water wil doen evolueren, dienen de onderscheiden soorten hinderpalen te worden blootgelegd.

Er zijn hinderpalen van operationele aard. Het flagrant tekort aan integratie in een intermodale keten is overduidelijk. Andere bevindingen zijn de te hoge kost van de overslagverrichtingen en een gebrek aan soepelheid wat de aangeboden frequentie en de volumes betreft. Er is ook een tekort aan soepelheid op diverse niveaus van de regelgeving : uurregeling, tarifiering, diepte en diepgang, bijvoorbeeld aan bepaalde sluizen waar het schip soms moet worden gelost voor één centimeter. Gelukkig werden ondertussen maatregelen genomen zodat de toestand is geëvolueerd.

Andere belemmeringen zijn van technische aard in de brede betekenis van het woord, namelijk zowel met betrekking tot de uitrusting als inzake de infrastructuur: tekorten op het niveau van de intermodale uitrusting, een probleem op het niveau van de kosten ten gevolge van naderings- en behandelingmaterieel dat als verouderd wordt beschouwd, aantal en lokalisatie van de multimodale platforms, aansluiting op de bedrijven die op het vervoer van stortgoederen zijn toegespitst, enz. Ook op die punten doet het Waalse Gewest echter grote inspanningen.

Ook wat de staat van de infrastructuur betreft, wordt er vooruitgang geboekt, maar er blijven een aantal zwakke punten bestaan, zoals de betrouwbaarheid of de afmetingen van bepaalde sluizen, onmiskenbare problemen van dichtslibbing die de tonnenmaat van bepaalde secties van de waterlopen beperken, en de ontoereikende inrichting van tal van kaaien.

chaîne intermodale performante, nécessite une implantation des entreprises le long de la voie d'eau.

En termes d'intermodalité, même si l'on en parle beaucoup, ce type de transport ne représente actuellement que 28 % du trafic total. On a donc analysé les obstacles. Si l'on veut faire glisser les transports vers l'eau dans une approche multimodale, il faut dégager les différentes catégories d'obstacles.

Il y a les obstacles de nature opérationnel. Un constat très clair est le manque d'intégration flagrante dans une chaîne intermodale. D'autres constats sont le coût trop élevé des opérations de transbordement, le manque de souplesse au niveau des volumes et de la fréquence offertes. Il y avait aussi un manque de souplesse à différents niveaux de la réglementation : horaires, tarification, profondeur et tirant d'eau, p. ex. lors du passage de certaines écluses, où il fallait parfois décharger le bateau pour une question d'un centimètre. Entre-temps les choses ont heureusement évolué puisque des mesures ont été prises.

D'autres obstacles sont de nature technique au sens large, le terme couvrant tant les problèmes liés aux équipements que ceux qui concernent l'infrastructure : manquements au niveau des équipements intermodaux, un problème de coûts en raison d'un matériel d'approche et de manutention considéré souvent comme obsolète, nombre et localisation des plate-formes multimodales, raccordement des entreprises portées sur le transport en vrac, etc. Toutefois, sur ces points également, la Région wallonne fait un gros effort.

Au niveau de l'état de l'infrastructure, il y a également des progrès, mais il reste un certain nombre de points faibles comme la fiabilité ou les dimensions de certaines écluses, des problèmes d'envasement bien réels qui limitent le gabarit de certaines sections des voies navigables, et il reste des efforts importants à faire pour l'aménagement de nombreux quais.

Het scheepvaartmateriaal is soms slecht aangepast aan de vraag, zowel wat het soort materiaal als wat de afmetingen betreft.

Inzake de markt ten slotte, is er een onvoldoende kennis van de mogelijkheden die deze vervoermodus biedt. Het imago moet aan de hand van een promotiecampagne worden verbeterd. Er is ook de gewoonte van een beheer op korte termijn in hoofde van de scheepsbevrachters waardoor al te snel een beroep wordt gedaan op het wegvervoer, « omdat het altijd zo geweest is ».

De bedoeling van deze analyse was natuurlijk tot een aantal maatregelen te komen. We vinden dezelfde categorieën terug : maatregelen van operationele aard, technische maatregelen, maatregelen op het niveau van de markt.

Wat de eerste betreft, is het duidelijk dat de toekomst van de binnenscheepvaart ondenkbaar is zonder een ontwikkeling van de container die het meest verspreide en het best geschikte middel is om de waterwegen als een schakel in een intermodale transportketen te ontwikkelen. In dat verband moeten dus grote inspanningen worden geleverd en er werd ook al heel wat gedaan.

Er werden al proefprojecten gerealiseerd op het terrein. Men kan slechts hopen dat ze uitbreiding zullen nemen. Het is slechts op die manier dat de binnenscheepvaart voldoende aantrekkelijk en competitief zal zijn om de vervoersbedrijven die moderne vervoermiddelen gebruiken, aan te trekken.

Met betrekking tot een grotere soepelheid van de regelgeving zouden de uren binnen welke de scheepvaart mogelijk is moeten worden uitgebreid. Men kan ook verwijzen naar de regelgeving inzake de diepgang en de diepte.

Het is ook belangrijk dat de kwestie van het tariefbeleid van nabij wordt bekeken

Wat de technische maatregelen betreft, heeft de binnenscheepvaart al een groot deel van de markt van de stortgoederen veroverd. Er moeten dus grote inspanningen worden geleverd met betrekking tot het containervervoer, gebied waarop het Waalse

Le matériel de navigation est parfois mal adapté à la demande, soit pour ce qui est du type de matériel, soit pour ce qui est des dimensions.

Au niveau du marché finalement, il y a un manque de connaissance des possibilités offertes par ce mode de transport. Il y a un problème d'image de marque, un effort promotionnel à faire. Il y a aussi une habitude de gestion à court terme des chargeurs qui favorise souvent le recours trop rapide au mode routier, « puisqu'on a fait toujours comme ça ».

Bien sûr, l'intention était de dégager de cette analyse un certain nombre de mesures à prendre. Les mêmes catégories reviennent : des mesures de type opérationnel, des mesures techniques, des mesures au niveau du marché.

En ce qui concerne les premières, il est clair que l'avenir du transport fluvial ne peut s'envisager sans le développement du conteneur qui représente le mode de conditionnement le plus répandu et le mieux adapté pour développer la voie d'eau en tant que maillon d'une chaîne de transport intermodale. Il y a donc des efforts considérables à faire à ce niveau, et pas mal a déjà été fait.

Des expériences pilote ont été réalisées sur le terrain. On ne peut qu'espérer qu'ils vont se développer. Ce n'est qu'à cette condition que le transport fluvial peut être suffisamment attractif et compétitif pour attirer la demande des entreprises transitaires qui utilisent des moyens modernes de transport.

En ce qui concerne une plus grande souplesse au niveau de la réglementation, on devrait pouvoir ouvrir d'avantage le temps de navigation. On peut aussi citer la réglementation relative aux tirants d'eau et à la profondeur.

Il paraît également important de se pencher sur la question de la politique tarifaire.

Pour ce qui est des mesures techniques, la voie d'eau ayant déjà des parts de marché importants pour les marchandises en vrac, un effort important doit être fait au niveau du transport en conteneur, domaine dans lequel la Région wallonne accuse

Gewest een zekere achterstand heeft opgelopen. Tevens is het van belang dat de scheepsbevrachters kunnen beschikken over hun eigen laadkaai met, meer bepaald, een platform dat het mogelijk maakt de stortgoederen rechtstreeks van de vrachtwagen in de schepen over te laden. Dat zou, volgens de berekeningen die werden gemaakt, de kost van de verrichting met 10 % kunnen doen dalen.

Met betrekking tot de infrastructuur zou het oplossen van de huidige of de geplande werken te veel tijd in beslag nemen. Toch kan de infrastructuur op bepaalde plaatsen worden verbeterd. Ik denk meer bepaald aan de verbreding van de Leie, de vierde sluis in Ternaaien, de verbinding Seine-Nord met een diepgang van 4 000 ton die momenteel het voorwerp is van een studie, al zal de realisatie nog op zich laten wachten, de verbreding van de verbinding tussen de haven van Antwerpen en het Albertkanaal, de verbreding van de Saar te Saarbrücken, enz. Ook dient er in het bijzonder aandacht te worden besteed aan de slechte staat van een groot aantal kleine infrastructuurvoorzieningen die de binnenscheepvaart vanuit het oogpunt van de tijd en de betrouwbaarheid van het vervoer hindert.

Over het soms slecht aangepast transportmateriaal hebben we het al gehad. Toch moet erop worden gewezen dat, in het kader van een sloopbeleid, dient te worden verhinderd dat al te veel kleine entiteiten verdwijnen. Ik heb het hier over de entiteiten van 200 tot 250 ton die, met betrekking tot de afstemming van het aanbod op de vraag, een zekere soepelheid waarborgen. De binnenschippers moeten er trouwens toe worden aangezet zich van hulpmiddelen voor de vaart te voorzien.

Het Waalse Gewest heeft grote inspanningen gedaan. Het werkt samen met andere landen mee aan grote Europese projecten in het raam van het zesde kaderproject dat ertoe strekt de binnenschippers te voorzien van moderne hulpmiddelen voor de scheepvaart. Dat impliceert zowel rechtstreekse steun aan de scheepvaart als alle vereiste informatie over de bestaande markt.

En daarmee belanden we bij de marktgebonden maatregelen. Bij gebrek aan informatie en promotie

un certain retard. Il est important par ailleurs que les chargeurs puissent disposer de leur propre quai de chargement avec notamment une rampe permettant de décharger directement les camions dans le bateau par versement direct pour les transports en vrac, ce qui d'après les calculs permettrait de diminuer le coût de l'opération de 10 %.

Au niveau de l'infrastructure, il serait trop long de citer les chantiers en cours ou en projet. Il reste toutefois un certain nombre d'infrastructures à améliorer, comme l'élargissement de la Lys, la quatrième écluse de Lanaye, la liaison Seine-Nord au gabarit de 4 000 tonnes pour laquelle les études sont en cours, même si la réalisation n'est pas pour bientôt, l'élargissement de la liaison entre le port d'Anvers et le canal Albert, l'élargissement de la Sarre jusqu'à Sarrebruck, etc. Il convient également d'apporter une attention toute particulière au mauvais état de nombreuses petites infrastructures qui handicapent le transport fluvial au niveau du temps et de la fiabilité du transport.

Le matériel de transport parfois mal adapté, il en a déjà été question. Toutefois, il est important d'attirer l'attention sur l'importance de ne pas supprimer, dans une politique de mise à la casse, de façon trop drastique les petites unités, c'est-à-dire des unités de 200 à 250 tonnes, qui garantissent une certaine souplesse quand il s'agit d'adapter l'offre à la demande. Il faut par ailleurs encourager les bateliers à s'équiper d'outils d'aide à la navigation.

Des efforts importants sont faits par la Région wallonne. Elle participe avec d'autres pays à de grands projets européens qui s'inscrivent dans le sixième projet cadre qui tend à équiper les bateliers d'équipements modernes d'aide à la navigation, ce qui inclut à la fois l'aide directe à la navigation et toute l'information nécessaire quant au marché existant.

Nous en venons de cette façon aux mesures liées au marché. Faute d'informations et de promotion

door de vertegenwoordigers van de sector, in elk geval ten tijde van de studie want de zaken lijken te veranderen, kennen de potentiële gebruikers de mogelijkheden van deze vervoermodus in onvoldoende mate. Wanneer ze die ontdekken, bijvoorbeeld naar aanleiding van een onderzoek, zijn ze soms verbaasd. Zo eenvoudig is het soms, zelfs in de klan-tenkring van 20 tot 30 km langs de waterwegen. Wij hebben dan ook voorgesteld de middelen van de *Office de promotion de la voie navigable* te versterken - wat trouwens is gebeurd - om bij de potentiële gebruikers een diepgaande informatie-campagne op touw te zetten.

Zoals gezegd dienen ook wat de markt betreft een degelijk informaticasysteem voor informatie en databanken met, natuurlijk, vertrouwelijkheidsclausules, te worden opgezet. Het Waalse Gewest is, zoals reeds werd aangegeven, actief op dat gebied.

De aanbevelingen die op grond van de besluiten van de studie werden geformuleerd, waren gedeeltelijk richtinggevend voor het Waals Gewest dat uiteraard ook andere kringen (havenautoriteiten, schippers, enz.) heeft geraadpleegd. Het voordeel van de studie van de *Université de Liège* was natuurlijk dat zij werd verricht door de universitaire wereld die niet tot de sector behoort en bijgevolg neutraal is. Wellicht is dat de reden waarom de meeste aanbevelingen van de studie overgenomen werden in de eenentwintig maatregelen die het Gewest heeft goedgekeurd.

Zo was er een aanbeveling om een interministeriële cel op te richten aangezien de intermodale problematiek of de problematiek van het vervoer een transversale aangelegenheid is. Er diende dus gestreefd te worden naar een meer gecoördineerde, meer geïntegreerde en meer voluntaristische benadering. De beslissing het personeelsbestand van de *Office de Promotion de la voie navigable* te versterken, beantwoordt aan een van onze aanbevelingen die aldus wordt gerealiseerd. Idem met betrekking tot de noodzaak van een snelle en diepgaande studie over de ontwikkeling van intermodale platforms, aangezien de studie momenteel loopt.

de la part des représentants du secteur, en tout cas à l'époque de l'étude, les choses étant en train de changer, les utilisateurs potentiels ne connaissaient pas suffisamment les possibilités offertes par ce mode de transport. Ils sont parfois surpris, par exemple à l'occasion d'une enquête, de les découvrir. Parfois c'est aussi simple que ça, même dans la zone d'achalandage de 20 à 30 km le long des voies navigables. Nous avons donc proposé de renforcer les moyens de l'Office de promotion de la voie navigable – ce qui a été fait d'ailleurs - en vue de mener une campagne d'information en profondeur au niveau des utilisateurs potentiels.

Bien sûr, comme il vient d'être dit, au niveau du marché également il y a lieu de mettre en place un système informatique performant d'information, des banques de données, avec des clauses de confidentialité évidemment. Comme indiqué ci-avant, la Région wallonne est active dans ce domaine.

Les recommandations faites à partir des conclusions que l'étude avait permis de dégager ont en partie guidé les décisions de la Région wallonne, qui a évidemment consulté également d'autres milieux (autorités portuaires, navigants, etc.). L'étude réalisée par l'Université de Liège avait évidemment l'avantage de provenir du monde universitaire, extérieur à la matière et neutre, ce qui explique sans doute que la plupart des recommandations formulées dans l'étude se retrouvent dans les vingt-et-une mesures décidées par la Région.

Ainsi, il avait été recommandé de créer une cellule interministérielle, la problématique intermodale ou la problématique des transports étant une politique transversale. Il fallait donc stimuler une approche plus coordonnée, plus intégrée et plus volontariste. La décision de renforcer l'Office de promotion des voies navigables en moyens humains correspond à une autre de nos recommandations qui est donc suivie d'effets. Idem pour ce qui est d'engager rapidement une étude approfondie relative au développement de plate-formes intermodales, l'étude étant en cours.

Andere punten waarop kan worden gewezen, zijn de ontwikkeling van een beleid van benutting van de ruimte langs de waterwegen waarbij rekening wordt gehouden met de noodzakelijk vestiging van industriële activiteiten met een meerwaarde, wat een hoofdbekommernis is, de aanpassing van de regelgeving met het oog op een soepeler gebruik van de binnenscheepvaart - er zijn concrete veranderingen aan de gang - de ontwikkeling van een beleid om de externe kosten te «interniseren», wat uiteraard een vrome maar niet gemakkelijk te realiseren wens is, de noodzaak een beleid voor de financiële ondersteuning van de binnenscheepvaart te voeren, wat het Gewest al deed en onlangs nog heeft uitgebreid, het opstellen van een tijdschema voor de verbetering en de ontwikkeling van de infrastructuur, de noodzaak van een grotere betrokkenheid bij het Europees beleid ter modernisering van de informaticasystemen en navigatiehulp, de herstructurering en de ontwikkeling van de vormingsprogramma's op alle niveaus - het FOREM heeft onlangs een nieuw vormingsprogramma uitgewerkt - de noodzaak van toelagen voor overslaginstallaties en -verrichtingen, waarvoor effectief geld werd vrijgemaakt, de wijziging van de uren tijdens welke de kunstwerken bemand zijn en de sanering van industrieel braakland, ook twee punten die momenteel worden gerealiseerd, de verbetering van de informatie over de toegang tot het beroep, enz.

Al onze aanbevelingen opsommen zou ons te ver leiden, maar het is duidelijk dat er heel wat werden of worden gerealiseerd.

De heer Doesburg dankt professor Marchal voor zijn zeer interessante analyse van de problemen en kwesties die met de ontwikkeling van de binnenscheepvaart verband houden.

Uiteenzetting van mevrouw Marie-Dominique SIMONET

De heer Doesburg verleent het woord aan mevrouw Marie-Dominique Simonet, directeur-generaal van de autonome haven van Luik, de grootste binnenhaven van de Benelux en de tweede grootste in Europa, na Duisburg.

Mevrouw Simonet verwijst naar de uiteenzetting van professor Van Breedam en meer bepaald naar

D'autres points à énumérer sont le développement d'une politique d'occupation des espaces le long des voies d'eau en intégrant la nécessité de la localisation d'activités industrielles dégagant une valeur ajoutée, ce qui est une préoccupation majeure, l'adaptation de la réglementation en vue d'une utilisation plus souple du mode fluvial – cela bouge sur le terrain – le développement d'une politique d'internisation des coûts externes, ce qui est évidemment un vœu pieux d'universitaire pas simple à réaliser, la nécessité de prévoir une politique d'aides financières au mode fluvial, ce que la Région faisait déjà, et elle a amplifié ses aides récemment, l'établissement d'un calendrier d'amélioration et de développement d'infrastructures, le nécessité de s'impliquer activement dans une politique européenne de modernisation des systèmes d'information et d'aide à la navigation, la restructuration et le développement des programmes de formation à tous les niveaux, le FOREM ayant récemment développé un nouveau programme de formation, la nécessité de prévoir des subsides aux installations et opérations de transbordement, des fonds étant libérés, la modification des heures d'occupation des œuvres d'art, l'assainissement des friches industrielles, deux points également en cours de réalisation, l'amélioration de l'information relative à l'accès à la profession, etc.

Le temps manque pour les énumérer toutes, mais on peut constater que bon nombre de nos recommandations ont été ou sont suivies d'effet.

M. Doesburg remercie le professeur Marchal pour son analyse très intéressante des problèmes et questions liés au développement du transport fluvial.

Exposé de Mme Marie-Dominique SIMONET

M. Doesburg donne la parole à Mme Marie-Dominique Simonet, directeur général du port autonome de Liège, le plus grand port intérieur du Benelux et le deuxième de l'Europe, après Duisburg.

Mme Simonet renvoie à l'exposé du professeur Van Breedam et plus particulièrement à la « ba-

de «blauwe banaan» waarover hij het heeft gehad, met andere woorden de Europese regio in de vorm van een afgeronde banaan in het hart van Europa en waar een distributiecentrum idealiter moet zijn gelegen om het essentiële van de Europese markt optimaal te kunnen bedienen. Dat is voor ons een unieke kans. In deze Europese zone, waar het handelsverkeer en het transport het belangrijkste en het meest intens zijn, beschikken wij in de Benelux en inzonderheid in België over het belangrijkste waterwegennet ter wereld. Dit zeer intens netwerk is uiteraard aangesloten op sommige van de grootste zeehavens ter wereld, en staat in verbinding met de Rijn, de Main, de Donau, enz. Er zijn trouwens al handelsrelaties op gang gekomen met de Baltische landen met kleine zeeschepen.

Het gaat hier om een troef die essentieel is voor onze landen en Europa. En zelfs al moeten er nog inspanningen worden gedaan, Luik neemt in de Benelux een relatief gunstige positie in, in het bijzonder dankzij de verbindingen met de havens in het noorden van Frankrijk, met Antwerpen via het Albertkanaal, of met Rotterdam via het Julianakanaal.

Dankzij deze verbindingen met een grote tonnenmaat, en met een relatief korte vaartijd - de vaartduur voor een grote tonnenmaat naar Antwerpen is momenteel 15 uur, met de mogelijkheid van duwkonvoien, enz. kunnen zware of ondeelbare ladingen gemakkelijk over het water vervoerd zonder dat het wegvervoer dient te worden ingeschakeld.

De haven van Luik biedt trouwens een efficiënte infrastructuur om de vervoermodi te combineren, met bijvoorbeeld uitrusting voor rechtstreekse overslag spoor-schip, gecombineerd vervoer en multimodaliteit, wat de efficiëntie verhoogt en de kosten drukt, ook al brengt het onderbreken van de keten steeds een meerkost mee, en vooral de gebruiker de keuze laat. Het is van belang dat dergelijke zones beschikbaar zijn langs de waterwegen. Het is immers zo dat wanneer de vracht nog eens moet worden overgeladen op de bestemming, de keuze noodzakelijkerwijs nog beperkter is.

nane bleu » dont il a parlé, c'est-à-dire la région d'Europe en forme de banane arrondie qui se situe au centre de l'Union européenne et dans laquelle un centre de distribution doit idéalement être situé pour pouvoir desservir dans les meilleures conditions l'essentiel du marché européen. Et là, nous avons une chance inouïe. Dans cette zone d'Europe où les échanges et transport sont les plus importants et les plus denses, nous disposons au Benelux et particulièrement en Belgique du réseau fluvial le plus important du monde. Ce réseau à grande densité est bien entendu connecté à certains des plus grands ports de mer du monde, il y a la liaison Rhin, Main, Danube, etc. Il y a d'ailleurs lieu de signaler que déjà actuellement des échanges ont lieu au moyen de petites unités maritimes avec les pays baltes.

Il s'agit là d'un atout essentiel pour nos pays et pour l'Europe. Et même si des efforts restent à faire, Liège est relativement gâté au sein du Benelux, compte tenu notamment des liaisons vers les ports du nord de la France, vers Anvers par le canal Albert, ou vers Rotterdam par le Julianakanaal.

Grâce à ces liaisons à grand gabarit, et au temps de navigation assez courts, le temps de navigation à grand gabarit vers Anvers étant actuellement de 15 heures, à la possibilité de recourir à des convois poussés, etc., les masses lourdes et les masses indivisibles se transportent facilement par la voie d'eau en faisant l'économie des transports routiers.

Le port de Liège offre par ailleurs des infrastructures efficaces pour combiner les modes de transport, avec par exemple des systèmes de transbordement direct rail-navire, le transport combiné et la multimodalité, ce qui permet un gain d'efficacité et une réduction des frais même si une rupture de charge entraîne toujours un surcoût, mais surtout, qui donne le choix à l'utilisateur. Il est important que des zones de ce type soient disponibles le long de la voie d'eau. En effet si une rupture de charge doit en plus se faire à destination, forcément le choix est encore plus limité.

Het eiland Monsin is de hoofdhaven van de autonome haven van Luik. Het voordeel ervan is, zoals zijn naam aangeeft, de ligging op een eiland met een maximaal contact met het water. Het is gelegen tussen de Maas, die leidt naar Rotterdam, en het Albertkanaal, dat leidt naar Antwerpen.

Het eiland Monsin beschikt trouwens over een zeer bijzondere uitrusting, namelijk een met een grote hall overdekt dok waar kleine zeeschepen kunnen aanleggen voor het lossen en laden en waar goederen kunnen worden opgeslagen zonder dat ze aan de weersomstandigheden worden blootgesteld.

Dankzij deze uitrusting die voortdurend moet worden verbeterd, de goed presterende bedrijven die sinds jaren te Luik zijn gevestigd, enz., is het goederenverkeer voortdurend blijven stijgen. In tien jaar is het volume goederen dat uitsluitend via de binnenvaart werd vervoerd met nagenoeg 80 % toegenomen. De boodschap is duidelijk : de bedrijven willen niet alleen een ontwikkeling van de binnenscheepvaart, zij kiezen er daadwerkelijk voor.

Het volume heeft sinds de oprichting van de haven van Luik in 1937 een nooit gezien resultaat bereikt: namelijk 20 tot 21 miljoen ton waardoor Luik na Duisburg komt maar Parijs, Straatsburg of andere havens of platforms voorafgaat.

In deze stijging van het verkeer dient vooral op de essentiële rol van de zeehavens te worden gewezen : 27 % van de ingevoerde goederen komt uit Antwerpen en 55 % uit Rotterdam, met soms een lichte schommeling in de cijfers. Hetzelfde geldt voor de uitgevoerde goederen : 26 % voor Antwerpen en 32 % voor Rotterdam. Dat betekent dus dat zelfs bij een relatief korte afstand, de synergie of combinatie zeehaven-binnenhaven de sterkste band is. Verscheidene sprekers hebben daar al op gewezen, waarbij de aandacht werd gevestigd op de negatieve gevolgen van de grote verkeersdrukte meer bepaald op de weg.

Men moet weten dat 70 % van het handelsverkeer in de Europese Unie gebeurt via de zeehavens, dat er in Europa een aantal havens zijn die tot de grootste ter wereld behoren (Rotterdam, Ant-

L'île Monsin constitue le port principal du port autonome de Liège. Il a, comme l'indique son nom, l'avantage d'être situé sur une île avec un maximum de contacts avec la voie d'eau. Il est situé entre la Meuse d'un côté qui conduit à Rotterdam, et le canal Albert de l'autre qui conduit à Anvers.

L'île Monsin dispose par ailleurs d'un équipement très particulier, à savoir une darse couverte d'un grand hall pouvant même accueillir de petits navires de mer pour des opérations de chargement et de déchargement et permettant le stockage des produits à l'abri des intempéries.

Grâce à ses outils qui doivent constamment être améliorés, à ses entreprises performantes qui sont installées à Liège depuis des années, etc., les trafics n'ont cessé d'augmenter constamment. En dix ans, les trafics exclusivement fluviaux ont augmenté de près de 80 %. Le message est clair : les entreprises non seulement souhaitent utiliser la voie d'eau, elles le font effectivement.

Les volumes actuelles constituent le meilleur résultat jamais réalisé depuis la création du port en 1937. Elles sont de l'ordre de 20 à 21 millions de tonnes, ce qui positionne Liège après Duisburg mais avant Paris, Strasbourg ou d'autres ports ou plateformes.

Ce qui est important de noter dans cette augmentation du trafic, c'est le rôle essentiel des ports de mer : 27 % des marchandises à l'importation proviennent d'Anvers et 55 % de Rotterdam, les chiffres fluctuant parfois légèrement. Il en est de même pour ce qui est des marchandises à l'exportation : 26 % pour Anvers et 32 % pour Rotterdam. Cela signifie donc que même si les distances sont relativement courtes, la synergie, la combinaison port de mer – port intérieur est le lien le plus fort. Plusieurs orateurs l'ont déjà signalé tout en attirant l'attention sur les effets négatifs de l'engorgement du trafic et notamment du trafic routier.

Lorsqu'on sait que 70 % des échanges de l'Union européenne se font par les ports de mer, que l'Europe compte un certain nombre de ports de mer situés parmi les plus grands du monde (Rotterdam,

werpen, Hamburg, Bremen, enz.) en dat in elk van deze havens uiterst belangrijke ontwikkelingsprojecten op stapel staan (de tweede Maasvlakte, het Deurganckdok, dat goed is voor een toename van het volume met 55 miljoen ton, vooral containers, het project Havre 2000 van de haven van Le Havre, de projecten van de haven van Hamburg). De performantie van de zeehavens zou - en het is misschien al zo ver - helemaal in het gedrang kunnen komen door het vastlopen van het verkeer. In dat verband kan slechts worden bevestigd wat door de vertegenwoordigers van de haven van Antwerpen en de heer Orgelist over de synergieën en de partnerschappen werd gezegd.

In deze optiek kunnen regio's zoals Belgisch Limburg of de Luikse regio, die zeer goed zijn gelegen en verbonden zijn met de zeehavens, waarbij Luik tevens beschikt over een HST-station, een luchthaven die wat het goederenvervoer betreft tot de eerste tien van Europa behoort en zeer goed uitgeruste en langs de waterwegen gelegen logistieke zones, een belangrijke aanvullende rol spelen ten aanzien van de zeehavens en in de economische en logistieke ontwikkeling van Europa.

De voordelen geboden door de binnenscheepvaart zijn trouwens voldoende bekend : met 5 liter brandstof vervoert men een ton goederen over 100 km over de weg, 333 km per spoor en 500 km via de binnenvaart. De weg is onontbeerlijk, maar indien men alles via de weg laat gebeuren, raakt de weg en ook al de rest verstikt. De waterwegen kunnen een oplossing bieden voor tal van economische problemen van onze landen, voor het leefmilieu en voor de maatschappij.

De heer Doesburg bedankt mevrouw Simonet voor haar uiteenzetting. Het is altijd een plezier te kunnen samenwerken met haar en met de haven van Luik. Het nieuwe Europa is ook geen bedreiging, maar wel een grote opportuniteit voor ons allen.

Anvers, Hamburg, Brème, etc.) et que ces ports ont chacun des projets extrêmement importants de développement (le *Tweede Maasvlakte*, le *Deurganckdok*, qui doit entraîner un trafic supplémentaire de 55 millions de tonnes, essentiellement en conteneurs, le projet Havre 2000 du port de Le Havre, les projet du port de Hamburg), toute la performance des ports maritimes pourrait - pour ne pas dire a tendance à - être remise en question par le problème d'engorgement. Dans cette optique on ne peut que confirmer ce qui a été dit ce matin par les représentants du port d'Anvers et par M. Orgelist à propos des synergies et partenariats.

Dans cette optique, des régions tels que le Limbourg belge ou la région de Liège, très bien situées et connectées aux ports de mer, celle de Liège disposant en outre d'une gare de trains à grande vitesse, d'un aéroport qui figure parmi les dix premiers d'Europe pour le transport de marchandises et de zones logistiques très bien équipées et situées le long de la voie d'eau, peuvent jouer un rôle complémentaire important par rapport aux ports de mer et dans le développement économique et logistique de l'Europe.

Les avantages de la voie d'eau sont par ailleurs bien connues : avec 5 litres de carburant on transporte une tonne de marchandises sur 100 km par la route, sur 333 km par le rail et sur 500 km par la voie d'eau. La route est indispensable mais si on laisse tout faire par la route elle s'étouffe, et elle étouffe tout le monde. La voie d'eau est en mesure de répondre à toute une série de problèmes pour l'économie de nos pays, pour l'écologie, pour la société.

M. Doesburg remercie Mme Simonet pour son exposé. C'est toujours un plaisir de pouvoir collaborer avec elle et avec le port de Liège. La nouvelle Europe n'est pas une menace, mais bien une grande opportunité pour nous tous.

Uiteenzetting van de heer Philippe TARDIEU

De heer Doesburg verleent het woord aan de heer Philippe Tardieu, projectmanager bij NEA. Hij zal mede namens de Nationale Havenraad spreken.

De heer Tardieu wil het hebben over de *monitoring* van het goederenvervoer in het Europa van 25 landen, en over de rol van de Benelux-Zeehavens in het geheel. De uiteenzetting is gebaseerd op een studie die de Europese Commissie liet uitvoeren en die zopas werd beëindigd.

In die studie wordt de Europese dimensie niet weergegeven door een banaan maar door een aantal «stralenbundels» die de goederenstromen van en naar de Europese Unie weergeven in functie van hun herkomst en hun bestemming. De totale goederenstroom van en naar de Europese Unie en Zwitserland bedroeg in 2000 16,6 miljard ton, of 100 kg per dag per hoofd van de bevolking. Dat zou tegen 2020 oplopen tot 144 kg per persoon en per dag. Heel die gang van zaken draagt uiteraard bij tot onze welvaart, maar heeft ook zijn gevolgen.

Daarom werd het TEN-STAC project op poten gezet. Het strekt tot het ontwikkelen van een referentiekader, een sleutel, om te bepalen waar het Europese belang ligt, welke infrastructuur de Europese aandacht verdient, en welke infrastructuurprojecten financiële steun krijgen van Europa.

Er werd daarbij gewerkt met drie scenario's, waarin telkens werd uitgegaan van een grotere plaats voor de intermodaliteit en van een economische groei van 2,4 % per jaar tot 2020, wat een groei van het interne vervoer met 1,9 % per jaar inhoudt voor het Europa van de 15 maar een veel hogere groei van 3,5 % van het vervoer met de kandidaat-leden.

Wat het aandeel van de diverse vervoermodi betreft bedraagt het aandeel van het wegvervoer in het Europa van de 15 thans 46 %, van het spoor 7 %, de binnenvaart 12 %, het zeevervoer 29 % en het luchtvervoer en de andere modi 7 %.

Exposé de M. Philippe TARDIEU

M. Doesburg cède la parole à M. Philippe Tardieu, *project manager* chez NEA. Il s'exprimera également au nom du *Nationale Havenraad*.

M. Tardieu souhaite aborder la question du *monitoring* du transport de marchandises dans l'Europe des 25 et le rôle des ports maritimes du Benelux en général. Son exposé se fonde sur une étude commandée par la Commission, qui vient d'être achevée.

Dans l'étude, la dimension européenne n'est pas représentée par un croissant, mais par une série de «faisceaux», qui représentent les flux de marchandises depuis et vers l'Union européenne en fonction de leur origine et de leur destination. En 2000, le flux de marchandises total de et vers l'Union européenne et la Suisse s'est élevé à 16,6 milliards de tonnes ou 100 kg par jour et par habitant. D'ici 2020, ce chiffre devrait passer à 144 kg par jour et par habitant. Cette évolution contribue naturellement à notre prospérité, mais a aussi d'autres répercussions.

C'est pour cette raison qu'a été mis sur pied le projet TEN-STAC. Celui-ci vise à développer un cadre de référence, une clé, pour déterminer où se situe l'intérêt européen, quelle infrastructure mérite l'attention européenne et quels projets d'infrastructure doivent bénéficier d'une aide financière de l'Europe.

L'étude a développé trois scénarios, en fonction de niveaux d'intermodalité croissants et d'une croissance économique de 2,4 % par an jusqu'en 2020, ce qui implique une croissance du transport interne de 1,9 % par an pour l'Europe des 15, mais une croissance beaucoup plus élevée de 3,5 % pour les candidats à l'adhésion.

En ce qui concerne la part des divers modes de transport, la part du transport routier dans l'Europe des 15 est actuellement de 46 %, celle du transport ferroviaire de 7 %, celle de la navigation intérieure de 12 %, celle du transport maritime de 29 % et celle du transport aérien et des autres modes de transport de 7 %.

De verdeling van de goederenstromen tussen de diverse vervoermodi binnen de «oude» Europese Economische Gemeenschap zal zowat constant blijven. Binnen de (tot 1 mei) kandidaat-landen ziet men heel andere verhoudingen. Het aandeel van het spoorvervoer bedraagt er nu bijna 80 %, maar zal tegen 2020 fors dalen, tot ongeveer 50 % of zelfs 46 % in de meest externe scenario's. In de relatie tussen het Europa van de 15 en de kandidaat-landen ligt het aandeel van het spoor hoger, maar ook daar zal het dalen.

Meer welvaart, dus meer economische groei, gaat gepaard met meer vervoer. De uitbreiding van de Europese Unie leidt tot een forse groei van de economie van de kandidaat-lidstaten, bijgevolg tot meer handelsstromen en, zoals blijkt uit de cijfers, tot een forse of zelfs nog forsere groei van het wegvervoer.

De Europese Commissie heeft de effecten van de Europese integratie laten berekenen, zowel uitgaande van de hiervoor vermelde groeipercentages als van een *back-up* scenario met een jaarlijkse groeifactor van 3 tot 4 % binnen het Europa van de 15 en tot 6 % binnen de nieuwe leden. In dat scenario komt men zelfs tot toenames van het wegvervoer met een factor 5 op een aantal verkeersassen. De rol en plaats van het vervoer is zowat de vergeten dimensie van de uitbreiding van de Europese Unie.

Wat is nu de plaats van de Benelux-zeehavens en binnenhavens in deze context? De uitdaging is niet gering. Ongeveer 58 % van onze goederen wordt nu over de weg vervoerd, 12 % per spoor, 6 % langs de binnenwateren, 20 % over de zee en 4 % via de andere vervoermodi. De geschatte groei van het wegverkeer varieert sterk: van 2 tot 10 % per jaar.

De toename van de goederenstromen van en naar de Beneluxhavens schept natuurlijke nieuwe opportuniteiten voor de logistieke operatoren, maar deze stromen gaan natuurlijk niet buitenom de Benelux. De toename van de vervoersstromen gaat dus gepaard met een toename van het wegvervoer.

La répartition des flux de marchandises entre les divers modes de transport au sein de l'ancienne Communauté économique européenne demeurera *grosso modo* constante. Parmi les pays candidats (jusqu'au 1^{er} mai), la répartition est totalement différente. La part du transport ferroviaire s'y élève actuellement à près de 80 %, mais diminuera fortement à l'horizon de 2020, pour retomber à environ 50 %, voire 46 % dans les scénarios les plus extrêmes. Dans la relation entre l'Europe des 15 et les pays candidats, la part du rail est plus élevée, mais est également appelée à diminuer.

Une plus grande prospérité, donc, une croissance économique accrue, va de pair avec une augmentation du transport. L'élargissement de l'Union européenne induit une forte croissance de l'économie des États membres candidats et, par conséquent, une augmentation des flux commerciaux, ainsi que, comme le montrent les chiffres, une croissance importante (voire plus importante encore) du transport routier.

La Commission européenne a fait mesurer les effets de l'intégration européenne, en tenant compte tant des pourcentages de croissance précités que d'un scénario de réserve prévoyant un facteur de croissance annuelle de 3 à 4 % au sein de l'Europe des 15 et allant jusqu'à 6 % parmi les nouveaux membres. Dans ce scénario, on arrive même à un accroissement du transport routier par un facteur 5 sur certains axes de circulation. Le rôle et la place du transport est en quelque sorte la dimension oubliée de l'élargissement de l'Union européenne.

Quelle est à présent la place des ports maritimes et intérieurs du Benelux dans ce contexte? Le défi n'est pas mince. Environ 58 % de nos biens sont actuellement acheminés par la route, contre 12 % par le rail, 6 % par les voies navigables intérieures, 20 % par mer et 4 % par d'autres modes de transport. Les estimations de la croissance du trafic routier varient fortement: de 2 à 10 % par an.

L'augmentation des flux de marchandises depuis et vers les ports du Benelux crée, certes, de nouvelles opportunités pour les opérateurs logistiques, mais ces flux ne contournent naturellement pas le Benelux. L'augmentation des flux de transport va donc de pair avec un accroissement du transport

Als de overheid laat begaan bestaat het risico van een toename van het wegvervoer met een factor drie tegen 2030.

Zoals aangegeven in het begin van de uiteenzetting werden voor de studie drie scenario's gehanteerd in functie van het bereikte niveau van intermodaliteit. Welnu, in sommige scenario's lukt het wel de groei van het aandeel van het wegvervoer te stoppen, onder andere door het stimuleren van de binnenvaart en de *short sea shipping*, in geen enkel scenario lukt het de omvang van dit wegvervoer *in globo* terug te drukken. De toenemende congestie van de wegen heeft uiteraard een impact op de kosten, en dus ook op de concurrentiepositie van het wegvervoer. In sommige regio's zal het gemakkelijker zijn om die impact op te vangen dan in andere, wat onder meer van belang is voor de investeringen.

De rol van de Europese Commissie bestaat erin de problemen die op ons afkomen zoveel mogelijk te voorkomen en de daarvoor beschikbare middelen optimaal te besteden. Zij werkt aan een lijst van infrastructuurprojecten die volgens haar prioritair zijn voor de Europese Unie en die dan ook in belangrijke mate financieel zullen worden ondersteund. De lijst vermeldt 107 projecten op korte en middellange termijn waarvan er nochtans slechts een paar de Beneluxlanden aanbelangen voor wat het goederenvervoer betreft : de Betuwelijn, de IJzeren Rijn, de *motorways of the sea*.

Wat zijn nu de specifieke kansen en bedreigingen voor de Beneluxhavens ? Voor dit onderdeel wordt vooral uitgegaan van de Nederlandse situatie, maar de vaststellingen die werden gedaan gelden *mutatis mutandis* ook voor de Belgische situatie. Onze landen hebben vooreerst een zeer diep economisch achterland. De commerciële stromen gaan tot in de uithoeken van Europa. Een tweede interessant kenmerk is de sterke distributiefunctie. Een derde en allicht minder gekend element is dat men dikwijls voor een route kiest waarbij de goederen ver van hun eindbestemming in Europa toekomen. Men stelt bijvoorbeeld vast dat veel van de goederenstromen die via de Brennerpas transiteren afkomstig zijn van de Beneluxhavens en de Noord-Franse havens. Men moet zich dus afvragen welke van die goederenstromen in feite niets te zoeken

routier. Si les pouvoirs publics laissent faire, le risque d'une augmentation du trafic routier par un facteur 3 à l'horizon de 2030 est réel.

Comme indiqué au début de l'exposé, l'étude s'est fondée sur trois scénarios en fonction du niveau d'intermodalité atteint. Or, si dans certains scénarios, il est bel et bien possible d'enrayer la croissance de la part du transport routier, entre autres, en stimulant la navigation intérieure et le transport maritime à courte distance (*short sea shipping*), il n'est en revanche possible, dans aucun des scénarios, de réduire globalement le volume de ce transport routier. L'engorgement accru des routes a bien entendu un impact sur les coûts et, partant, sur la compétitivité du transport routier. Dans certaines régions, il sera plus aisé de faire face à cet impact que dans d'autres, ce qui est notamment important pour les investissements.

Le rôle de la Commission européenne consiste à prévenir autant que possible les problèmes qui nous guettent et à affecter de manière optimale les moyens disponibles à cet effet. Elle prépare une liste de projets d'infrastructure qui sont, selon elle, prioritaires pour l'Union européenne et qui bénéficieront dès lors d'un important soutien financier. Si cette liste mentionne 107 projets à court et à moyen terme, il n'y en a cependant que quelques uns qui intéressent les pays du Benelux en ce qui concerne le transport de marchandises : la ligne de la Betuwe, le Rhin de Fer et les autoroutes de la mer.

Quelles sont à présent les opportunités et les menaces spécifiques pour les ports du Benelux ? Pour cette partie de l'exposé, c'est surtout la situation néerlandaise qui a été prise en compte, mais les constatations faites s'appliquent aussi *mutatis mutandis* à la situation belge. Nos pays ont tout d'abord un arrière-pays économique très profond. Les flux commerciaux vont jusqu'aux confins de l'Europe. Une deuxième caractéristique intéressante est notre importante fonction de distribution. Un troisième élément – qui est certainement moins connu – est que l'on opte souvent pour une route suivant laquelle les marchandises arrivent en Europe loin de leur destination finale. On constate, par exemple, que de nombreux flux de marchandises qui transitent par le col du Brenner proviennent des ports du Benelux et des ports du Nord de la France.

hebben in de Alpen maar langs Italië Europa zouden moeten bereiken.

Een mogelijk antwoord op een deel van de problemen wordt geboden door een nieuw concept, dat van de *motorways of the sea*, de zeesnelwegen, dat wil zeggen vaste verbindingen over zee tussen Europese havens, zoals Barcelona en Genua, en hun hinterland. Hetzelfde concept kan ook door de andere Europese zeehavens, met inbegrip van de Beneluxhavens worden toegepast, zoals blijkt uit het project voor het instellen van vaste vaardiensten tussen Duinkerke en Bilbao dat in juni bij de Europese Commissie zal worden ingediend met het oog op subsidiëring. Het spreekt vanzelf dat wie eerst komt voor de subsidies een commercieel voordeel geniet ten opzichte van zijn concurrenten. De *short sea shipping* vormt dus zowel een opportuniteit als een bedreiging voor onze havens.

Ook de uitbreiding van de Europese Unie schept opportuniteiten en uitdagingen. Zoals gezegd reikt ons hinterland nu al zeer ver in de richting van Oost-Europa. De transportstromen in die richting en de *tools* ervoor zijn goed ontwikkeld, met een uitgebreid netwerk en een intensieve hinterlandfunctie. Een verfijning van de cijfers toont evenwel ook een aantal bedreigingen aan. Zo stelt men bijvoorbeeld vast dat Rotterdam wel een zeer belangrijke plaats inneemt in de vervoersstromen naar Duitsland voor die gebieden waarmee een binnenwaterverbinding bestaat, maar waar deze ontbreken hebben andere havens de distributiefunctie overgenomen van Rotterdam. Een andere vaststelling : de grote Europese havens of groepen van havens (Rotterdam, Antwerpen, de Duitse havens, Le Havre en Duinkerke) hebben elk hun «eigen» hinterland, en op dat vlak is er eerder sprake van concurrentie dan van samenwerking. Iedereen bewaakt zorgvuldig zijn bestaande hinterland.

Wat de intermodaliteit betreft is er nood aan een consistent beleid voor de grote infrastructuurplannen. De binnenvaart speelt een grote rol, het aandeel van de spoorvervoer is thans onbeduidend. Er bestaan wel een aantal grote projecten, maar men komt tot verbazende vaststellingen. De prognoses voor de Betuwelijn gaan uit van een poten-

Il faut donc se demander lesquels de ces flux de marchandises n'ont en fait rien à faire dans les Alpes, mais devraient plutôt atteindre l'Europe par l'Italie.

Un nouveau concept est susceptible d'apporter une réponse à une partie des problèmes. Il s'agit du concept des autoroutes de la mer, c'est-à-dire des liaisons régulières par mer entre des ports européens, comme Barcelone et Gênes, et leur hinterland. Le même concept peut également être appliqué par les autres ports maritimes européens, en ce compris les ports du Benelux, comme il ressort du projet visant à établir des liaisons maritimes régulières entre Dunkerque et Bilbao, qui sera soumis en juin à la Commission européenne en vue de l'obtention d'une subvention. Il va sans dire que les premiers qui obtiennent des subventions bénéficient d'un avantage commercial par rapport à leurs concurrents. Le transport maritime à courte distance constitue donc tant une opportunité qu'une menace pour nos ports.

L'élargissement de l'Union européenne génère aussi des opportunités et des menaces. Comme dit précédemment, notre hinterland s'étend déjà très loin en direction de l'Europe orientale. Les flux de transport dans cette direction et les outils utilisés à cet effet sont bien développés, avec un réseau étendu et une fonction d'hinterland intensive. Un affinement des chiffres révèle cependant aussi une série de menaces. On constate ainsi que si Rotterdam occupe une place très importante dans les flux de transport vers l'Allemagne pour les régions avec lesquelles il existe une liaison fluviale, en revanche, dans celles où il n'y en a pas, d'autres ports ont repris la fonction de distribution. Autre constatation : les grands ports ou groupes de ports européens (Rotterdam, Anvers, les ports allemands, Le Havre et Dunkerque) ont chacun leur «propre» hinterland et, à ce titre, il est plutôt question de concurrence que de collaboration. Chacun veille jalousement sur son hinterland.

En ce qui concerne l'intermodalité, une politique cohérente s'impose pour les projets d'infrastructure. La navigation intérieure joue un grand rôle, alors que la part du transport ferroviaire est actuellement insignifiante. Il existe certes une série de grands projets, mais on en arrive à des constats étonnants. C'est ainsi que les prévisions pour la ligne de la

tiële markt van 60 miljoen ton, die voor de IJzeren Rijn van 30 miljoen ton; die van de Hamburglijn van 20 miljoen ton en die van de Le Havrelijn van 10 miljoen ton, of 120 miljoen ton in het totaal. Welnu, uit de studie blijkt dat men kan rekenen op een mogelijke verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar het spoor van slechts 61 miljoen ton.

De te verdelen koek is dus maar half zo groot als de totale toename waarvan wordt uitgegaan voor de verschillende projecten. Logistieke benaderingen vanuit een nationale invalshoek houden dus geen rekening met de plannen van de anderen die ook hun deel van de koek wensen.

Wat nu de relaties met Oost-Europa betreft, en de nieuwe Europese landen, er bestaan zoals gezegd op dit ogenblik al degelijk uitgebouwde relaties met die landen, maar men moet rekening houden met het aandeel van buitenlandse firma's in de vervoersstromen tussen die landen en de Benelux. Die firma's kunnen ook overwegen distributiecentra op te richten in de nieuwe landen. Bovendien zijn de spoorwegen volledig afwezig in die relaties.

Het toekomstbeeld is evenwel niet uitsluitend negatief. Het vervoer zal weliswaar groeien, maar het milieu plukt toch de vruchten van de technologische vooruitgang, onder andere door de afname van de schadelijke stofdeeltjes in de lucht, niettegenstaande de toename van het verkeer.

Het mogelijk verdwijnen van de handelsbelemmeringen zou eveneens leiden tot een toename van het aantal vervoerde tonkilometer. Handelsbelemmeringen leiden er immers toe dat de productie dicht bij de gebruiker wordt gelokaliseerd. Tegenover de toename van het aantal tonkilometer staat bijgevolg dat de afstand waarover het vervoer plaatsvindt eveneens toeneemt, zodat het vervoer over het water of het spoor interessanter wordt.

Ten slotte bieden de nieuwe technieken en instrumenten de bedrijven uit de Benelux de mogelijkheid hun potentiële markten beter te identificeren.

Betuwe se fondent sur un marché potentiel de 60 millions de tonnes; celles pour le Rhin de Fer, sur 30 millions de tonnes; celles pour la ligne de Hambourg, sur 20 millions de tonnes et celles pour la ligne du Havre, sur 10 millions de tonnes, soit un total de 120 millions de tonnes. Or, il ressort de l'étude que l'on peut tabler sur un glissement potentiel du transport de marchandises de la route vers le rail de seulement 61 millions de tonnes.

Le gâteau à se partager ne représente donc que la moitié de l'augmentation totale prévue pour les différents projets. Les approches logistiques sous un angle national ne tiennent donc pas compte des projets des autres, qui convoitent également une part du gâteau.

En ce qui concerne à présent les relations avec l'Europe orientale et avec les nouveaux pays européens, il existe déjà, comme dit précédemment, des relations bien développées avec ces pays, mais il faut également tenir compte de la part que détiennent les sociétés étrangères dans les flux de transport entre ces pays et le Benelux. Ces sociétés peuvent également envisager de créer des centres de distribution dans les nouveaux pays. En outre, le chemin de fer est totalement absent de ces relations.

Le tableau de l'avenir n'est cependant pas exclusivement négatif. Le transport va, certes, s'accroître, mais l'environnement recueille cependant les fruits du progrès technologique, notamment grâce à la réduction des particules nocives dans l'air, nonobstant l'augmentation du trafic.

La disparition éventuelle des entraves au commerce générerait également une augmentation du nombre de tonnes-kilomètre transportées. Les entraves au commerce entraînent en effet une localisation de la production à proximité du consommateur. L'augmentation du nombre de tonnes-kilomètre va par conséquent de pair avec une augmentation de la distance sur laquelle a lieu le transport, de sorte que le transport par l'eau et par le rail devient plus intéressant.

Enfin, les nouvelles techniques et les nouveaux instruments offrent aux entreprises du Benelux la possibilité de mieux identifier leurs marchés potentiels.

Uit dit alles kunnen een aantal conclusies worden getrokken. Er is behoefte aan een duidelijke visie, met een sterke Europese dimensie. Er moet actief worden gezocht naar andere hinterland-mogelijkheden voor de Benelux. Men kan niet langer alleen van de distributiefunctie van de havens uitgaan. Onze ervaren vervoerders zijn kansrijk op lange afstand. Er liggen veel kansen ver van de traditionele markten. Er ontstaan ook veel mogelijkheden in de groeiende Oost-Europese economie. En, laatste conclusie, de Beneluxzeehavens moeten zoeken naar complementariteit en samenwerking in een groter Europa.

De heer Doesburg dankt de heer Tardieu. Hij kan zijn conclusies en meer bepaald zijn oproep voor meer samenwerking tussen de Beneluxhavens enkel bijtreden. Wat is meer grensoverschrijdend dan het internationaal vervoer ?

Uiteenzetting van de heer Pascal MOENS

De heer Doesburg verleent het woord aan de heer Pascal Moens, directeur van de «*Direction de la coordination*» van het *Ministère wallon de l'Équipement et des Transports, Direction générale des voies hydrauliques*.

De heer Moens verwijst naar de vorige uiteenzettingen waar veel sprake was van de multimodaliteit en de Europese dimensie van de goederenstromen.

Het is dan ook gerechtvaardigd dat we het zoeklicht richten op het Waalse Gewest en inzonderheid zijn waterwegen waarvan de belangrijke plaats en de essentiële rol die ze terzake spelen al herhaaldelijk werden beklemtoond, alsook op de opdracht van de *Direction générale des voies hydrauliques*.

De taak van *Direction générale des voies d'eau hydrauliques* bestaat in de inrichting en het onderhoud van de waterwegen, de inrichting van de haveninfrastructuur, de exploitatie van de waterwegen en het beheer van het domein en de controle van het regime van de stromen en rivieren.

Une série de conclusions peuvent être tirées de toutes ces constatations. Il est nécessaire d'avoir une vision claire, avec une forte dimension européenne. Il faut rechercher d'autres possibilités d'hinterland pour le Benelux. On ne peut donc plus tabler sur la seule fonction de distribution au départ des ports. Nos transporteurs expérimentés occupent une position favorable sur les longues distances. Il y a de nombreuses possibilités loin des marchés traditionnels. L'économie en pleine croissance de l'Europe orientale ouvre également de nombreuses possibilités. Et, dernière conclusion, les ports maritimes du Benelux doivent rechercher la complémentarité et la coopération dans une Europe élargie.

M. Doesburg remercie M. Tardieu. Il ne peut qu'adhérer à ses conclusions et, notamment, à son plaidoyer pour une plus grande collaboration entre les ports du Benelux. En effet, qu'y a-t-il de plus transfrontalier que le transport international ?

Exposé de M. Pascal MOENS

M. Doesburg donne la parole à M. Pascal Moens, directeur à la Direction de la coordination du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports, Direction générale des voies hydrauliques.

M. Moens renvoie aux exposés précédents où il a beaucoup été question de la multimodalité et de la dimension européenne des flux de marchandises.

Un coup d'œil ciblé sur la Région wallonne et plus spécialement ses voies hydrauliques, dont on a déjà à plusieurs reprises signalé la place importante et le rôle essentiel qu'elles jouent en la matière, ainsi que sur les missions de la direction générale des voies hydrauliques, se justifie donc.

La mission de la direction générale des voies hydrauliques comprend l'aménagement et l'entretien des voies hydrauliques, l'aménagement des infrastructures portuaires, l'exploitation des voies navigables, et la gestion du domaine et le contrôle du régime des fleuves et rivières.

Wanneer men het heeft over de inrichting en het onderhoud van de waterwegen heeft men het uiteraard over het net zelf. Het Waalse net bestaat in hoofdzaak uit de assen noord-zuid en een oost-west hoofdas die zeer onlangs werd vervolledigd.

Het bestaat voor meer dan 80 % uit waterwegen met een tonnenmaat die boven de Europese klasse IV ligt, met andere woorden van meer dan 1 350 ton, wat belangrijk is als men weet hoe dit zeer dicht netwerk in het geheel van het Europees netwerk is verstrengeld. Het is dus nauw verbonden met de havens aan de Noordzee maar ook met waterwegen naar het Europese binnenland en meer bepaald de Rijn.

In 2003 werd in het Waalse Gewest nagenoeg 43 miljoen ton goederen via de binnenscheepvaart vervoerd. Die cijfers kunnen miniem lijken in vergelijking met de cijfers van het wegvervoer, maar in feite zijn ze zeer belangrijk : het volume beantwoordt aan meer dan anderhalf miljoen vrachtwagens. De waterwegen mogen dus zeker niet worden verwaarloosd.

De over het water vervoerde tonnenmaat is elk jaar *in globo* blijven stijgen, zelfs in 2001 en 2002 toen de economische conjunctuur het minder goed deed. Er was wel een lichte terugval van de hoeveelheid die die jaren werd vervoerd, maar niet in ton-kilometer. De op het Waalse net vervoerde goederen leggen dus steeds langere afstanden af, ondanks de beperkte omvang van het net.

Het verkeer bestaat uit diverse elementen waarvan de invoer in Wallonië via de binnenscheepvaart het belangrijkste is, met 17 miljoen ton in 2003, waarvan 60 % afkomstig uit Nederland en 32 % afkomstig uit Vlaanderen. De uitvoer, waar de cijfers zeer sterk stijgen, heeft ongeveer 13,5 miljoen ton bereikt, waarvan 44,4 % naar Nederland en 41,9 % naar Vlaanderen. Dat verkeer leidt uiteraard tot het laden en lossen van goederen en hier valt het op dat het laden toeneemt en het lossen daalt, wat niet zonder belang is.

Quand on parle d'aménagement et d'entretien des voies hydrauliques on parle évidemment du réseau lui-même. Le réseau wallon est essentiellement constitué d'axes nord-sud et d'un axe principal est-ouest qui a été complété très récemment.

Il est composé pour plus de 80 % de voies d'eau à gabarit supérieur à la classe européenne IV, c'est-à-dire supérieur à 1 350 tonnes, ce qui est important lorsqu'on sait à quel point ce réseau très dense s'imbrique dans l'ensemble du réseau européen. Il s'inscrit donc en forte connexion avec les ports de la mer du Nord mais aussi avec des destinations fluviales vers l'intérieur de l'Europe et notamment avec le Rhin.

En 2003, presque 43 millions de tonnes de marchandises ont transitées par les voies d'eau en Région wallonne. Ces chiffres peuvent parfois sembler minimes par rapport aux chiffres relatifs au transport routier, mais ils sont en réalité très importants : le volume correspond à plus d'un million et demi de camions. Il ne faut donc surtout pas négliger la voie d'eau.

Le tonnage transporté par la voie d'eau a continué à augmenter globalement d'année en année, même pendant les années 2001 et 2002 à conjoncture économique difficile. Il y a bien eu un léger recul en tonnes transportées pendant ces années, mais pas en tonnes-kilomètres. Les marchandises transportées sur le réseau wallon parcourent donc des distances de plus en plus longues, malgré la taille réduite de ce réseau.

Le trafic est composé de plusieurs éléments dont l'importation en Wallonie par la voie d'eau est le plus important avec 17 millions de tonnes en 2003, dont 60 % en provenance des Pays-Bas et 32 % en provenance de la Flandre. L'exportation, domaine pour lequel les chiffres sont en très forte progression, a atteint presque 13,5 millions de tonnes, dont 44,4 % à destination des Pays-Bas et 41,9 % à destination de la Flandre. Il est important de noter que si ces trafics mènent bien évidemment à des chargements et déchargements, le nombre de chargements s'accroît et celui des déchargements diminue.

Met betrekking tot de vervoerde goederencategorieën kan worden aangestipt dat het vooral om bouwmaterialen en -mineralen (40,9 %), ertsen (13,5 %), vaste brandstoffen (9,7 %), petroleumproducten (9,1 %), landbouwproducten (7,1 %) enz. gaat. De waterwegen blijven, ondanks een toenemende diversificatie, de bevoorrechte vervoermodus voor bepaalde soorten goederen, waardoor ze voor die goederen gevoelig zijn voor de conjunctuurschommelingen. Sommige categorieën stijgen, andere dalen : plus 5,3 % voor de bouwmaterialen en -mineralen, plus 23 % voor de landbouwproducten, min 6 % voor de ertsen en min 8,6 % voor de vaste brandstoffen.

De verrichte moderniseringswerken hebben natuurlijk een weerslag op de evolutie van de stromen. Het Gewest heeft in 2002, door de lift van Strépy-Thieu in dienst te nemen de modernisering van de as oost-west afgerond. Onmiddellijk werd een sterke stijging van het aantal schepen op die sectie vastgesteld. De transportmarkt reageert dus meteen en maakt maximaal gebruik van de beschikbare infrastructuur, ondanks een moeilijke economische conjunctuur en terwijl men dacht dat de goederenstromen zich veel minder snel zouden aanpassen.

De belangrijkste partners van de *Direction générale des voies hydrauliques* zijn : de *Direction générale IV- Services technique*, de *Société de financement complémentaire SOFICO*, de *Office de promotion de la voie navigable* en de vier autonome havens. Het grondgebied van die autonome havens (Luik, Namen, Charleroi en *Centre et Ouest*) dekt het hele grondgebied van het Waals Gewest.

De autonome havens zijn belast met het beheer en de economische valorisatie niet enkel van de havens als zodanig, maar van het geheel van het betrokken «havengebied». Zij dienen de economische activiteiten te ontwikkelen, in de eerste plaats die gebonden aan de waterwegen, door de intermodaliteit in de hand te werken en door alle gronden die langs de waterwegen zijn gelegen, optimaal aan te wenden. Dat is een specifiek Waalse visie, maar zij toont duidelijk aan in welke mate de havens en de waterwegen niet afzonderlijk kunnen worden benaderd, noch op politiek niveau of in de

Au niveau des catégories de marchandises transportées on peut noter qu'il s'agit essentiellement de minéraux et de matériaux de construction (40,9 %), de minerais (13,5 %), de combustibles solides (9,7 %), produits pétroliers (9,1 %), produits agricoles (7,1 %), etc. Malgré une diversification qui s'accroît, la voie d'eau est donc toujours le mode de transport privilégié pour certains types de marchandises, ce qui la rend sensible aux fluctuations conjoncturelles pour ce type de marchandises. Certaines catégories sont en hausse, d'autres en baisse : plus de 5,3 % pour les minéraux et matériaux de construction, plus 23 % pour les produits agricoles, moins 6 % pour les minerais et moins 8,6 % pour les combustibles solides.

Les travaux de modernisation qui sont effectués ont évidemment une influence sur l'évolution des flux. La Région a achevé en 2002 la modernisation de l'axe est-ouest par la mise en service de l'ascenseur de Strépy-Thieu. On a pu constater une explosion immédiate du nombre de bateaux qui passaient par la section concernée. C'est-à-dire que le marché du transport réagit immédiatement et exploite immédiatement les infrastructures à sa disposition, malgré une conjoncture économique difficile, alors qu'on s'attendait à un réajustement beaucoup plus lent des flux des marchandises.

Les partenaires les plus importants de la *Direction générale des voies hydrauliques* sont la *Direction générale IV – Services techniques*, la *Société de financement complémentaire SOFICO*, l'*Office de promotion de la voie navigable* et les quatre Ports autonomes. Le territoire de ces Ports autonomes (Liège, Namur, Charleroi et Centre et Ouest) couvre l'ensemble de la Région wallonne.

Les Ports autonomes sont chargés de la gestion et de la valorisation économique non seulement des ports au sens strict, mais bien de l'ensemble de la « zone portuaire » constituant leur ressort. Ils doivent développer les activités économiques et prioritairement celles liées à la voie d'eau, en favorisant l'intermodalité et en utilisant de manière optimale tous les terrains situés le long de la voie d'eau. C'est une vision purement wallonne, mais elle démontre clairement à quel point les ports et les voies d'eau ne peuvent être considérés séparément, que

praktijk, noch op het niveau van de goederenstromen.

Er zijn enorm veel interacties tussen de waterwegen en de havens, zowel met betrekking tot de inrichting van de waterwegen, als inzake de bouw en het onderhoud van de infrastructuur, het bedienen van de kunstwerken, de aankoop en de inrichting van de haventerreinen, de toekenning van toelagen, het beheer van het domein, de Waalse en Europese regelgeving, de acties inzake communicatie.

Al die interacties vereisen een versterkte samenwerking, en dat is de reden waarom men sinds 2002 een permanent overleg tussen de autonome havens en de *Direction générale de voies hydrauliques* wil bewerken: signaleren van de problemen, zoeken naar gemeenschappelijke oplossingen, enz.

Wat zijn nu de huidige uitdagingen en problemen? Er zijn er natuurlijk veel, maar met betrekking tot de waterwegen moeten er meer bepaald twee worden vermeld. Er is uiteraard de bouw van een sluis klasse VIb, met andere woorden met een tonnenmaat van 9000 ton, te Ternaaien die een open deur zal zijn naar het Nederlandse net. De sluis zou tegen 2010 moeten zijn gebouwd en zal een belangrijke rol spelen in een vloeiende herverdeling van de goederenstromen van en naar Nederland.

Het beheer van de baggerproducten is een ander probleem. Iedereen die op het gebied van de waterwegen in Europa actief is, kent deze problemen van de dichtslibbing en van het slib. In het Waalse Gewest wordt het probleem kritiek en het moet dus worden aangepakt. De autoriteiten geven zich daar rekenschap van en beginnen maatregelen te nemen, maar het probleem is allesbehalve opgelost. Men staat hier voor een grote uitdaging: men dient te verhinderen dat de waterwegen worden lamgelegd door externe stoffen die zij zelf niet genereren.

Tot besluit zou ik in verband met de rol van de *Direction générale des voies hydrauliques* en van de autonome havens willen zeggen dat het hier om

ce soit au niveau politique ou dans la pratique, au niveau de flux de marchandises.

Il y a énormément d'interactions entre les voies hydrauliques et les ports, que ce soit au niveau de l'aménagement de la voie d'eau, la construction et l'entretien des infrastructures, la manœuvre des ouvrages d'art, l'achat et l'aménagement des terrains portuaires, l'attribution des subsides, la gestion domaniale, la réglementation wallonne et européenne, les actions au niveau de la communication.

Toutes ces interactions nécessitent une collaboration renforcée, raison pour laquelle on s'est attaché, depuis 2002, à la mise en place d'une concertation permanente entre les Ports autonomes et la Direction générale de voies hydrauliques: communication des difficultés rencontrées, recherche de solutions communes, etc.

Quels sont maintenant les défis et les problèmes auxquels on se trouve confronté? Ils sont évidemment nombreux mais en ce qui concerne les voies hydrauliques, il faut en mentionner deux de bien précis. Il faut évidemment mentionner la construction d'une écluse de classe VIb, c'est-à-dire au gabarit de 9000 tonnes, à Lanaye, écluse qui constituerait une porte ouverte vers le réseau néerlandais. L'écluse devrait être construite d'ici à 2010 et jouera un rôle important dans la fluidification et la redistribution des flux de marchandises venant ou à destination des Pays-Bas.

Un problème parmi d'autres est celui de la gestion des produits de dragage. Tous ceux qui ont des contacts avec la voie d'eau partout en Europe connaissent ces problèmes d'envasement et de boues. En Région wallonne le problème devient critique et il doit être pris à bras le corps. Les autorités en ont pris conscience et commencent à prendre des mesures, mais le moins qu'on puisse dire c'est que le problème est loin d'être résolu. L'enjeu est majeur: éviter que la voie d'eau ne soit paralysée par l'apport de substances extérieures qu'elle ne génère par elle-même.

En guise de conclusion, en ce qui concerne le rôle de la Direction générale des voies hydrauliques et des Ports autonomes, il s'agit là de deux parte-

twee partners gaat die nu en in de toekomst belangrijke wijzigingen in hun werkomgeving het hoofd moeten bieden. We dienen dus samen na te denken over de rol van deze en gene en over de taakverdeling met het oog op synergieën en een efficiënte samenwerking.

De heer Doesburg dankt de heer Moens voor zijn interessante uiteenzetting die goed aansluit bij de vorige uiteenzettingen.

Uiteenzetting van de heer Antanas BAURA

De heer Doesburg verleent het woord aan de heer Antanas Baura, ondervoorzitter van de commissie voor Leefmilieu en Energie van de Baltische Assemblee.

De heer Baura licht de mogelijkheden toe waarover de Baltische Staten beschikken op het vlak van het goederenvervoer en de ecologische aspecten van die activiteit. In 2003 werden in Litouwen 50 miljoen ton goederen vervoerd over de weg, 40 miljoen ton over het water en 43 miljoen ton over het spoor, wat de hoogste cijfers zijn sedert de onafhankelijkheid, en voor elk van de modi een stijging van het 12 % ten opzichte van het jaar 2002.

Het aandeel van de transitgoederen blijft stijgen, vorig jaar tot 26 %, terwijl het aandeel van de goederen voor intern gebruik daalde met 16 %.

Het grootste aandeel van de vervoerde goederen wordt gevormd door aardolie en petrochemische producten. Voor deze producten stegen de vervoerde hoeveelheden drastisch, met een toename van 25 % vorig jaar, tot meer dan 20 miljoen ton. Ook voor meststoffen en chemische producten was er een stijging met 19 %, tot 6 miljoen ton. Een derde belangrijke categorie wordt gevormd door de ferrometalen.

Enkele cijfers voor het vervoer over het water. Vorig jaar bereikte het volume geladen en geloste goederen 32 miljoen ton waarvan 25 miljoen ton uitsluitend in Klaipeda. Voor een aantal gegevens over de haven van Klaipeda wordt verwezen naar

naires qui doivent faire face et devront faire face à l'avenir à des modifications importantes de leur environnement. Il est donc important de repenser ensemble le rôle de chacun et la répartition des rôles en vue d'une synergie et d'une collaboration efficace.

M. Doesburg remercie M. Moens pour son exposé intéressant qui s'inscrivait dans le prolongement des exposés précédents.

Exposé de Monsieur Antanas BAURA

M. Doesburg donne la parole à M. Antanas Baura, vice-président de la commission de l'Environnement et de l'Energie de l'Assemblée balte.

M. Baura précise les possibilités dont dispose les États baltes dans le domaine du transport de marchandises et des aspects écologiques propres à cette activité. En 2003, plus de 50 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par la route en Lituanie, 40 millions de tonnes par la mer et 43 millions de tonnes par le rail; ce sont les chiffres les plus élevés depuis l'indépendance, avec une augmentation de 12 % par rapport à l'année 2002 pour chacun de ces modes de transport.

La part des marchandises de transit continue à croître, jusqu'à 26 % l'an passé, tandis que la part des marchandises à usage interne a baissé avec 16 %.

Le pétrole et les produits pétrochimiques constituent la part essentielle des marchandises transportées. Les quantités transportées de ces produits ont augmenté de façon considérable jusqu'à plus de 20 millions de tonnes, soit une augmentation de 25 % par rapport à l'an passé. Les engrais et les produits chimiques ont aussi connu une augmentation de 19 % pour atteindre 6 millions de tonnes. Les métaux ferreux constituent une troisième catégorie importante.

Quelques chiffres sur le transport par la mer. L'an passé, le volume de marchandises chargées et déchargées a atteint 32 millions de tonnes, dont 25 millions de tonnes concernaient exclusivement Klaipeda. Pour certaines données relatives au port de Klaipeda, il est fait référence à l'exposé de

de uiteenzetting van de heer Budrevicius : 20 km kaai, 20 000 m² magazijnen, een toegelaten diepgang van 12,5 meter, enz.

De meeste goederen die in Klaipeda worden behandeld, worden vervoerd per spoor. Er zijn drie spoorterminals. Klaipeda is eveneens via drie snelwegen verbonden met Vilnius, Minsk en Moskou. Er zijn twee containerterminals met een totale capaciteit van meer dan 200 000 containers per jaar.

De capaciteit van de haven wordt uitgebreid door de toegang te verbeteren, net zoals de spoorontsluiting en de toegangsinfrastructuur in het algemeen, enz., wat gedeeltelijk zal worden gefinancierd met Europese fondsen.

Nog kort enkele opmerkingen over de bescherming van het leefmilieu. Overeenkomstig de wet moeten alle potentiële voor het milieu schadelijke bronnen worden geïdentificeerd. Er worden een aantal projecten uitgewerkt waaronder een programma voor een snelle interventie bij ongevallen met gevaar voor het milieu, er is steeds een terminal *stand by* om op te treden in geval van olievervuiling, enz., er werd een heel stelsel van maatregelen en vereisten uitgewerkt ter vrijwaring van het milieu en de bevoegde administraties kijken nauwlettend toe op de naleving ervan. Litouwen ondertekende trouwens de internationale milieuverdragen. Er zijn duidelijke regels inzake het laden en lossen van de goederen, de inspectie van de schepen, enz. Jaarlijks worden meer dan 400 van de 7 400 behandelde schepen geïnspecteerd.

Nu de Baltische Staten op 1 mei toetreden tot de Europese Unie kan men enkel hopen dat de blauwe banaan waarvan eerder sprake was weldra tot die landen zal reiken en dat zij dezelfde groei zullen kennen als de groei die de landen van het Europa van 15 Staten over de loop der jaren hebben verwezenlijkt.

De heer Doesburg merkt op dat sinds de implosie van de voormalige Sovjetunie en vooral de laatste jaren de Oost-Europese landen een zeer sterke evolutie hebben gekend. De Benelux kan zich enkel verheugen dat de Baltische Staten eerstdaags toetreden tot de Europese Unie.

M. Budrevicius : 20 km de quais, 20.000 m² de magasins, un tirant d'eau autorisé de 12,5 mètres, etc.

La plupart des marchandises qui sont traitées à Klaipeda sont transportées par le rail. On dénombre trois terminaux ferroviaires. Klaipeda est également reliée par trois voies express à Vilnius, Minsk et Moscou. Il y a trois terminaux pour conteneurs d'une capacité totale de 200 000 de conteneurs par an.

La capacité du port a été étendue en améliorant son accès, de même que l'accès ferroviaire et l'infrastructure d'accès en général, etc., ce qui bénéficiera d'un financement partiel des fonds européens.

Encore quelques brèves observations sur la protection de l'environnement. Conformément à la loi, toutes les sources potentiellement nuisibles pour l'environnement sont identifiées. Plusieurs projets sont élaborés, incluant notamment un programme d'intervention rapide en cas d'accidents représentant un danger pour l'environnement, il y a toujours un terminal de permanence pour intervenir en cas de pollution pétrolière, etc. Un système entier de mesures et de conditions a été mis au point en vue de sauvegarder l'environnement et les administrations compétentes veillent attentivement à leur respect. La Lituanie a d'ailleurs signé les traités internationaux en matière d'environnement. Il existe des règles précises sur le chargement et le déchargement des marchandises, l'inspection des navires, etc. Chaque année, plus de 400 navires sur les 7 400 navires traités sont inspectés.

Etant donné que les États baltes adhèrent à l'Union européenne au 1^{er} mai, on ne peut qu'espérer que la «banane bleue», dont il a été question précédemment, atteindra bientôt ces pays et qu'ils connaîtront une croissance identique à celle réalisée par les pays de l'Europe des 15 au fil des années.

M. Doesburg fait observer que depuis l'implosion de l'ancienne Union soviétique et surtout ces dernières années, les pays de l'Europe de l'Est ont connu une très forte évolution. Le Benelux ne peut que se réjouir de l'adhésion imminente des États baltes à l'Union européenne.

4. Veranderende rollen en functies van diverse havenactoren

Uiteenzetting van de heer Toon COLPAERT

De heer Doesburg verleent het woord aan de heer Toon Colpaert, Vlaams Gewestelijk Havencommissaris en als zodanig verbonden aan de administratie Waterwegen en Zeewezen van het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

De heer Colpaert stelt vast dat hij sommige onderdelen van de tekst die hij had voorbereid kan weglaten omdat de vorige sprekers al ingingen op een aantal problemen, evoluties en uitdagingen waarmee het havenlandschap in het algemeen geconfronteerd wordt.

De uitdagingen zijn inderdaad immens, en de vraag rijst dan in welke mate de diverse actoren voorbereid zijn om op die uitdagingen in te gaan, dan wel of zij op bepaalde ogenblikken de trein zullen missen.

Wie zijn die actoren? Het zijn vooreerst het beleid met het Vlaams Parlement, de Vlaamse regering en administraties, de Europese en federale beleidsinstanties, naast de havenbeheerders, de «havenbesturen» (van Antwerpen, Brugge, Gent, Oostende, ...) en de havengebruikers (havenondernemingen, industriële ondernemingen en dienstverleners). Maar het gaat ook om de overleg- en adviesorganen met inbegrip van de organen die bijdragen tot het creëren van het maatschappelijk draagvlak, en om de toezichts- en controleorganen die ook moeten toezien op het totstandkomen van een *level playing field*. Men vindt deze grote groepen overal terug, maar de organisatie van het geheel en van de onderlinge verbanden en samenwerkingsvormen kan variëren.

Wat zijn nu de grote veranderingen die het havenlandschap overheersen op dit ogenblik? Er zijn er vier wezenlijke: de evolutie van middelgroot of groot naar zeer groot (schaalvergroting), de evolutie van de havens van poorten van tot schakels in de logistieke ketens (ketenintegratie), de evolutie van «beton» naar «beton en *brains*» (met infrastructuur alleen komt men er niet meer, de uiteenzetting van

4. Changements des rôles et des fonctions des différents acteurs portuaires

Exposé de M. Toon COLPAERT

M. Doesburg donne la parole à M. Toon Colpaert, commissaire portuaire de la Région flamande et attaché en cette qualité à l'administration *Waterwegen en Zeewezen* du département Environnement et Infrastructure du ministère de la Communauté flamande.

M. Colpaert constate qu'il peut éliminer certaines parties du texte qu'il avait préparé, les orateurs précédents ayant déjà abordé certains problèmes, évolutions et défis auxquels les ports sont confrontés en général.

En effet, les défis sont immenses et on est en droit de se demander dans quelle mesure les différents acteurs sont prêts à relever ces défis ou s'ils vont rater certaines opportunités.

Qui sont ces acteurs? Il s'agit en premier lieu du Parlement flamand, du Gouvernement flamand et des administrations flamandes, des instances politiques européennes et fédérales, outre les gestionnaires portuaires, les «régies portuaires» (d'Anvers, de Bruges, de Gand, d'Ostende, ...) et les usagers des ports (les entreprises portuaires, les entreprises industrielles et les prestataires de services). Il s'agit également des organes de concertation et de consultation, à l'inclusion des organes qui contribuent à créer une base sociale, et des organes de contrôle et de surveillance qui doivent aussi veiller à la réalisation d'un *level playing field*. Ces grands groupes se retrouvent partout, mais l'organisation de l'ensemble et des relations et des formes de coopération mutuelles peut varier.

Quels sont les importants changements qui dominent le paysage portuaire actuellement? Il y en a quatre principaux: l'évolution du moyen ou du grand vers le très grand (changement d'échelle), l'évolution des ports de portes en maillons de chaînes logistiques (intégration dans la chaîne), l'évolution de «béton» vers «béton et *brains*» (l'infrastructure seule ne suffit plus, l'exposé de M. Tardieu

de heer Tardieu liet daar geen twijfel over bestaan, er is dus nood aan creativiteit en innovatie) en een verschuiving van haventrots naar het NIMBY-syndroom (men focust op de lasten maar kent de lasten niet meer, men wil wel de voordelen maar weigert de nadelen).

Op een ogenblik waarop door de schaalvergroting de budgettaire behoeften stijgen, waarop de sector kapitaalintensiever wordt, nood heeft aan meer samenwerking en sterk moet innoveren, is het maatschappelijk draagvlak bij de bevolking maar ook bij de politici aan het verzwakken.

De budgettaire behoeften groeien exponentieel. Men denke maar aan de grote infrastructuurwerken die nodig zijn om de toegang tot en de capaciteit van de havens te verbeteren : de verdieping van de Westerschelde, de tweede Maasvlakte, het Deurganckdok, de nieuwe sluis van Terneuzen, de kaaien in kleinere havens zoals Oostende. De werken die nodig zijn om de enorme hoeveelheid goederen te verwerken die langs de havens transiteren vergen enorme budgetten waarvan het niet zeker is dat zij beschikbaar zullen zijn : er is dus behoefte aan meer selectiviteit, op andere punten zal een overcapaciteit worden geschapen, enz., maar wie zal de moed hebben die keuzes te maken, en wie kan dat betalen ? Ofwel moet men andere instrumenten uitwerken voor de financiering zoals publiek-private samenwerking, maar is dat haalbaar voor haveninfrastructuur ? En zoniet, wie durft het aan de echte kosten te verhalen op de gebruikers in een sterk concurrentiële markt ? Men heeft de neiging dit probleem soms wat licht op te nemen, maar er moet ongetwijfeld ernstig worden nagedacht.

Een tweede punt dat een specifieke vermelding verdient zonder in herhaling te vervallen met de vorige sprekers is dat het op het vlak van de concurrentie niet alleen gaat om de hoeveelheid goederen op zich maar ook om de kwaliteit van het beheer van de informatiestromen waarmee de goederenstromen gepaard gaan. De competitiviteit van de Vlaamse en Nederlandse havens maar ook van de haven van Luik zal zeer sterk afhangen van de kwaliteit van de informatie en de informatiestromen die men ter beschikking kan stellen. Op dat vlak lopen trouwens zeer interessante experimen-

a été fort clair en la matière, il faut donc faire preuve de créativité et d'innovation) et un glissement de la fierté vers le syndrome NIMBY (on se focalise sur les charges sans connaître les plaisirs, on veut bien les avantages, mais on refuse les désavantages).

Au moment où l'extension entraîne une augmentation des besoins budgétaires, où le secteur se caractérise par une plus forte intensité en capitaux, où le besoin de coopération et d'innovation se fait fortement sentir, la base sociale s'affaiblit tant auprès de la population que des hommes politiques.

Les besoins budgétaires croissent de manière exponentielle. Il suffit de songer aux grands travaux d'infrastructure nécessaires pour améliorer l'accès aux ports et leur capacité : l'approfondissement de l'Escaut occidental, la deuxième Maasvlakte, le Deurganckdock, la nouvelle écluse de Terneuzen, les quais dans les ports de moindre importance, comme Ostende. Les travaux nécessaires pour traiter l'énorme quantité de marchandises qui transitent par les ports exigent des budgets considérables, dont il n'est pas certain qu'ils seront disponibles : il est donc nécessaire de prévoir une plus grande sélectivité, à d'autres endroits, il y aura une surcapacité, etc. Mais qui aura le courage de faire ces choix, qui pourra les payer ? Ou bien, il faut développer d'autres instruments de financement, comme une coopération publique et privée, mais est-ce réalisable pour les infrastructures portuaires ? Sinon, qui osera faire assumer les coûts réels par les usagers et ce dans un marché très concurrentiel ? On a tendance à prendre ce problème parfois un peu à la légère, mais il ne fait aucun doute qu'il faut y réfléchir sérieusement.

Un deuxième point qui mérite d'être signalé, sans répéter ce que les orateurs précédents ont dit, est qu'en matière de concurrence, il ne s'agit pas seulement de la quantité de marchandises, mais aussi de la qualité de la gestion des flux d'informations allant de pair avec le flux de marchandises. La compétitivité des ports flamands et néerlandais, mais aussi du port de Liège, dépendra dans une large mesure de la qualité de l'information et des flux d'informations dont on peut disposer. Dans ce domaine, des expériences fort intéressantes sont actuellement en cours aux Pays-Bas, avec un système intégré

ten in Nederland, met een geïntegreerd systeem van informatiestromen dat ook openstaat voor de douane, de BTW-administratie, de accijnzen, de veterinaire en sanitaire keuring, de uitbaters van terminals, de spoorwegmaatschappijen, enz. Op dat vlak, dat cruciaal is voor de concurrentiepositie in de nabije toekomst, gaat Nederland voluit. Vlaanderen zet inmiddels enkele schuchtere stapjes vertrekkend van het Antwerps systeem, maar de andere havens nemen een wat afwachtende houding aan.

Hoe kijkt een categorie van belanghebbenden die vandaag wat op de achtergrond is gebleven, namelijk de categorie van de havengebruikers, nu tegen de problemen en uitdagingen aan ?

Uit een recent onderzoek van McKinsey is gebleken dat de gebruikers van de Vlaamse havens redelijk tevreden zijn, maar toch een aantal problemen zien. Daarbij blijkt evenwel dat zij niet in de eerste plaats wakker liggen van schaalvergroting, innovatie of maatschappelijk draagvlak maar wel van de trage afhandeling, de administratieve rompslomp van en de onduidelijkheid over vergunningsprocedures inzake milieu en veiligheid, de loonkost, de fiscale en financiële regelingen door de overheid (subsidies, havenkosten), de prijs van de technisch-nautische diensten, de douane en accijnzen. Inzake de hinterlandverbindingen maken zij zich vooral zorgen over de prijs van het spoor en in mindere mate over de capaciteit van de binnenvaart.

De gebruikers van de havens zijn wel tevreden tot zeer tevreden over de productiviteit, de kwalificatie en opleiding, de beschikbaarheid en de flexibiliteit van het personeel, de infrastructuur (lengte kaaimuren, diepgang), de kwaliteit, beschikbaarheid en prijs van de terminaldiensten, de kwaliteit en beschikbaarheid van de technisch-nautische diensten, de dienstverlening van de havenbesturen, de beschikbaarheid van logistieke spelers en klanten in de haven zelf, de capaciteit en de prijs van de wegverbindingen naar het hinterland en, in mindere mate, van de binnenvaartverbindingen.

De havengebruikers zijn dus eerder bezorgd of gedeeltelijk ontevreden over alles wat te maken heeft met hun kosten en al wat op dit ogenblik ge-

de flux d'informations accessibles aux douanes, à l'administration de la TVA, aux accises, au contrôle vétérinaire et sanitaire, aux exploitants de terminaux, aux compagnies ferroviaires, etc. Les Pays-Bas vont de l'avant dans ce domaine, ce qui est crucial pour la position concurrentielle dans un proche avenir. Dans l'intervalle, la Flandre a fait quelques pas timides basés sur le système anversois, mais les autres ports adoptent une attitude plus attentiste.

Comment réagit la catégorie de personnes intéressées dont il n'a pas encore été beaucoup de question, à savoir la catégorie des usagers des ports, face aux problèmes et aux défis ?

Il ressort d'une récente étude de McKinsey que les usagers des ports de Flandre sont relativement satisfaits, mais perçoivent tout de même quelques problèmes. Il semble toutefois que ce ne sont pas le changement d'échelle, l'innovation ou la base sociale qui les inquiètent vraiment, mais surtout la lenteur du traitement, les formalités administratives et l'imprécision des procédures d'autorisation en matière d'environnement et de sécurité, le coût salarial, les règlements fiscaux et financiers des autorités publiques (subsidies, frais portuaires), le prix des services techniques et nautiques, les douanes et aux accises. En matière de liaisons avec l'hinterland, ils sont surtout préoccupés par le prix du rail et, dans une moindre mesure, par la capacité de la navigation fluviale.

Par contre, les usagers des ports sont satisfaits voire très satisfaits de la productivité, de la qualification et de la formation, de la disponibilité et de la flexibilité du personnel, de l'infrastructure (longueur des quais, tirant d'eau), de la qualité, de la disponibilité et du prix des services des terminaux, de la qualité et de la disponibilité des services techniques et nautiques, des services prestés par les administrations portuaires, de la disponibilité des acteurs logistiques et des clients dans le port même, de la capacité et du prix des liaisons routières vers l'hinterland et, dans une moindre mesure, des liaisons par la voie d'eau.

Les entreprises portuaires sont donc préoccupées ou partiellement insatisfaites de tout ce qui concerne les frais à payer et de tout ce qui a actuellement

volgen heeft voor hun competitiviteit, maar denken weinig toekomstgericht. Allicht zullen sommige zaken binnen een vijftal jaren zijn geëvolueerd, en zullen de verbindingen met het hinterland allicht een voorwerp van zorg of ontevredenheid zijn geworden.

Er zijn nog een paar opmerkelijke resultaten. De havengebruikers zijn begaan met het imago van de Vlaamse havens maar drie vierden ervan vinden dat het uitdragen van dat imago in de eerste plaats een opdracht van de overheid. Twee op drie vinden eveneens dat de overheid een belangrijke rol moet spelen bij het onderzoek naar de concurrentiële positie van de Vlaamse havens en het aantrekken van internationale distributiecentra.

Twee derden van de havengebruikers ervaren hun huidige locatie als een competitief voordeel en ruim de helft denkt zelfs aan uitbreiden. Ruim 60 % van de havengebruikers is tevreden of gedeeltelijk tevreden met het door de havenautoriteiten gevoerd beleid, en 64 % ziet voor zichzelf een voordeel als de Vlaamse havens op niet-commercieel vlak intensiever zouden samenwerken. Dit percentage daalt wel tot 40 % wanneer het gaat om samenwerking op commercieel vlak. Het blikveld is dus toch iets ruimer dan het loutere kostenaspect, maar voor een aantal zaken kijkt men in de eerste plaats naar de overheid.

Enkele besluiten. De kosten staan onder zware druk. Het is manifest onjuist dat de havens enkel zouden concurreren op het vlak van de kwaliteit en dat de kosten niet zouden meetellen. Men stelt vast dat de laatste jaren gekenmerkt worden door een belangrijke kosten- en tarievenstag, en de strijd is niet afgelopen. De kosten blijven onder druk. Maar er zijn grenzen. Hoe meer de haventarieven en de marges van de havenautoriteiten onder druk komen, hoe minder mogelijkheden zij hebben om te investeren in broodnodige innovatie en nieuwe infrastructuur. Er is anderzijds een gigantische toenemende vraag naar havenbudgetten in ruime zin. Men zal dus ofwel zeer selectief te werk moeten gaan, ofwel alternatieve financieringsbronnen aanboren, ofwel de kosten doorrekenen aan de gebruikers.

des conséquences sur leur compétitivité, mais leur stratégie est peu orientée vers l'avenir. Il est un fait que certains points auront évolué dans cinq ans et les liaisons avec l'hinterland seront certainement un sujet de préoccupation ou d'insatisfaction.

Citons encore quelques résultats remarquables. Les usagers des ports sont préoccupés de l'image de marque des ports de Flandre, mais les trois quarts estiment que la promotion de cette image revient en première instance aux pouvoirs publics. Deux usagers sur trois estiment que les pouvoirs publics doivent jouer un rôle important dans l'étude de la position concurrentielle des ports de Flandre et dans les efforts pour attirer de centres de distribution internationaux.

Deux tiers des usagers des ports ressentent leur localisation actuelle comme un avantage compétitif et plus de la moitié envisage même une extension. Près de 60 % des usagers des ports sont satisfaits ou partiellement satisfaits de la politique menée par les autorités portuaires et 64 % d'entre eux qu'une coopération plus intense entre les ports de Flandre sur le plan non commercial serait bénéfique. Toutefois, ce pourcentage baisse à 40 % lorsqu'il s'agit de coopération commerciale. Le champ de vision est donc tout de même un peu plus étendu que le seul aspect des coûts, mais pour certains éléments, on se tourne en premier lieu vers les pouvoirs publics.

Quelques conclusions. Les coûts subissent une forte pression. Il est manifestement inexact que les ports se feraient uniquement la concurrence sur la qualité et que les coûts n'entreraient pas en ligne de compte. On constate que les dernières années ont été caractérisées par une importante offensive en matière de coûts et de tarifs, et la lutte n'est pas encore terminée. Les coûts continuent à subir une pression, mais il y a des limites. Plus la pression est forte sur les tarifs portuaires et les marges des autorités portuaires, plus leurs possibilités d'investir dans une innovation indispensable et une nouvelle infrastructure s'amenuisent. Par ailleurs, on observe une croissance considérable de la demande de budgets portuaires au sens large du terme. Il faudra donc soit faire preuve de sélectivité, soit opter pour d'autres sources de financement, soit imputer les frais aux usagers.

Het is dus noodzakelijk te werken aan het financieel en maatschappelijk draagvlak van de havens. Het eerste heeft onder meer te maken met de budgettaire beleidsruimte voor de centrale overheid, andere bronnen zoals publiek-publieke of publiek-private samenwerking, Europese maatregelen om de infrastructuurkosten of een deel ervan door te rekenen aan de gebruikers, de (correcte inschatting van de) terugverdieneffecten.

Het maatschappelijk draagvlak heeft te maken met het besef van de maatschappelijke meerwaarde van de havens en de goederenstromen, de inspanningen voor de leefbaarheid in en om de havens, een billijk evenwicht tussen natuur en milieu, de havens als bron van werkgelegenheid.

Samenwerking tussen de havens kan allicht een deel van de oplossing bieden maar de ervaringen op dat vlak uit het verleden zijn weinig bemoedigend. Men zal geleidelijk moeten te werk gaan, niet verplichten maar wel ondersteunen, en beginnen met zachte vormen van samenwerking.

De heer Doesburg dankt de heer Colpaert voor deze zeer interessante uiteenzetting.

5. Rapportage over de havenstudiedag van de Baltische Assemblee, juni 2003, Klaipeda, Litouwen, door de heer Domininkas Velicka

De heer Doesburg verleent het woord aan de heer Domininkas Velicka, lid van de commissie voor Economie, Communicatie en Informatica van de Baltische Assemblee.

De heer Velicka geeft aan dat de Baltische Assemblee steeds veel belang heeft gehecht aan de maritieme zaken. Dat komt duidelijk tot uiting in de werkzaamheden van de verschillende commissies van de Assemblee. De commissie voor het Leefmilieu is bijvoorbeeld erg bezorgd over de restanten van vroegere industriële sites aan of in de nabijheid van de oevers van de Baltische Zee, die soms echte milieubommen zijn. De commissie voor Economische aangelegenheden streeft ernaar de talrijke kleine havens langs de Baltische Zee in te schakelen in een systeem van kustvaart, pleziervaart en toerisme van Klaipeda tot de Finse ha-

Il est donc nécessaire d'améliorer la capacité financière et sociale des ports. Le volet financier concerne notamment l'espace de stratégie budgétaire pour les autorités centrales, d'autres sources comme la coopération publique-publique ou publique-privée, les mesures européennes en vue d'imputer les coûts d'infrastructure en tout ou en partie aux usagers, (une estimation correcte des) les effets de récupération.

La base sociale est la conception de la plus-value sociale des ports et des flux de marchandises, les efforts en vue de la viabilité dans et autour des ports, un équilibre équitable entre la nature et l'environnement, les ports en tant que source d'emploi.

La coopération entre les ports peut déjà proposer une partie de la solution, mais les expériences acquises par le passé dans ce domaine sont peu encourageantes. Il faudra procéder progressivement, ne pas imposer, mais soutenir, et commencer par des formes 'douces' de coopération.

M. Doesburg remercie M. Colpaert pour cet exposé très intéressant.

5. Rapport sur la journée d'études de l'Assemblée balte en juin 2003 à Klaipeda, Lituanie, par M. Domininkas Velicka

M. Doesburg donne la parole à M. Domininkas Velicka, membre de la commission de l'Economie, des Communications et de l'Informatique de l'Assemblée balte.

M. Velicka souligne que l'Assemblée balte accorde toujours une grande importance aux matières maritimes. Cela ressort très clairement des activités des différentes commissions de l'Assemblée. Par exemple, la commission de l'Environnement se préoccupe particulièrement des restes des anciens sites industriels le long ou à proximité des rives de la mer Baltique, qui sont parfois de véritables bombes pour l'environnement. La commission des Affaires économiques tente d'insérer les nombreux petits ports le long de la Mer baltique dans un système de navigation côtière, de navigation de plaisance et de tourisme s'étendant de Klaipeda aux ports de

vens, zonder de talrijke andere havens en havenstadjes en hun culturele schatten te vergeten.

Onder andere op initiatief van de Baltische Assemblée geeft de overheid financiële steun voor de heropbouw van sommige van die havens.

Er moet evenwel ook worden stilgestaan bij ons voornaamste probleem. Er was vandaag veel sprake over samenwerking tussen havens, synergieën, enz. Dat is allemaal zeer belangrijk maar men moet wel eerst overeenkomen.

Een delegatie van Litouwse havengebruikers, havenarbeiders, enz., heeft de laatste drie jaar tweeënveertig maal vergaderd met Russische collega's in een poging een oplossing te vinden voor een aantal marktversturende problemen met politieke raakpunten, die maken dat de Russische goederen niet langs Klaipeda transiteren. Op dit ogenblik komt bijvoorbeeld 5 % van de trafiek in Klaipeda uit Rusland, ondanks de vele troeven van de haven. Al die vergaderingen die goed zijn voor duizenden uren voorbereiding en vergadering en die een uitgave van 1,5 miljoen Lit vertegenwoordigen, hebben geen enkel resultaat opgeleverd.

Als parlamentslid is men niet het beste geplaatst om over zuiver technische problemen te spreken, maar de parlementsleden moeten wel de politieke argumenten aandragen om te proberen de Russische collega's en burens te overtuigen.

Het spreekt vanzelf dat men de zaak niet mag loslaten. De verantwoordelijken en havenbestuurders van Klaipeda besteden misschien nog niet veel aandacht aan de politieke problemen en zijn op dit ogenblik meer begaan met concrete zaken zoals snelle verbindingen, enz., maar binnen nauwelijks twee weken, met de toetreding van onze landen tot de Europese Unie, zullen er allicht andere hefbomen ter beschikking staan om vooruitgang te boeken in dit dossier.

Finlande, sans oublier les nombreux ports et les petites villes portuaires et leurs trésors culturels.

A l'initiative de l'Assemblée balte notamment, les pouvoirs publics accordent une aide financière pour la reconstruction de certains de ces ports.

Il faut toutefois parler de notre problème principal. Il a beaucoup été question aujourd'hui de coopération entre les ports, de synergies, etc. Tout cela est fort important, mais il faut d'abord qu'on s'entende.

Au cours des trois dernières années, une délégation d'usagers, d'ouvriers portuaires lituaniens, etc. se sont réunis à quarante-deux reprises avec des collègues russes pour tenter de trouver une solution à plusieurs problèmes avec des connotations politiques qui perturbent le marché, et qui ont pour effet que les marchandises russes ne transitent pas par Klaipeda. Actuellement, 5 % du trafic à Klaipeda vient de Russie, malgré les nombreux atouts du port. Toutes ces réunions qui représentent des milliers d'heures de préparation et de réunion et un coût de 1,5 millions de Lit n'ont fourni aucun résultat.

Les parlementaires ne sont pas les mieux placés pour discuter des problèmes techniques, mais ils doivent avancer les arguments politiques pour convaincre leurs collègues et voisins russes.

Il va de soi que l'on ne peut pas laisser aller les choses. Les responsables et les gestionnaires du port de Klaipeda ne sont peut-être pas encore suffisamment attentifs aux problèmes politiques et sont actuellement plus préoccupés par des sujets concrets, comme des liaisons rapides, etc., mais dans deux semaines à peine, avec l'adhésion de nos pays à l'Union européenne, on disposera sans doute d'autres leviers pour réaliser des progrès dans ce dossier.

SLOTWOORD

De heer Doesburg stelt vast dat het programma is afgewerkt. Hij herinnert eraan dat alle sprekers en deelnemers worden uitgenodigd op een receptie. Alvorens de werkzaamheden af te sluiten verleent hij op diens verzoek het woord aan de heer Igors Solovjovs, voorzitter van de commissie voor Economische Aangelegenheden, Communicatie en Informatica van de Baltische Assemblée.

De heer Solovjovs wenst de Beneluxraad van harte te danken voor de hartelijke ontvangst van de delegatie van de Baltische Assemblée en geluk te wensen met de zeer interessante werkzaamheden.

Hij wijst erop dat zijn belangstelling voor de havens al teruggaat tot de tijd waarin hij nog geen parlamentslid was. Havens zijn het kloppend hart van het land en de verkeersassen de aders van de economie. Zij zijn essentieel voor de welvaart, het welzijn, de ontwikkeling, het culturele niveau van het land en van Europa.

Men moet dan ook oplossingen bieden voor de problemen die rijzen.

*
* *

WERKZAAMHEDEN VAN ZATERDAG 24 APRIL 2004

I. WERKBEZOEK AAN DE HAVEN VAN LUIK

De heer Happart, voorzitter van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad, verwelkomt de aanwezigen. Hij bedankt het bestuur van de *Port autonome de Liège* voor de ontvangst van de delegaties van de Beneluxraad en de Baltische Assemblée. Hij verleent het woord aan de heer Philippe Prijs, commercieel medewerker van het havenbestuur.

De heer Prijs geeft aan dat de *Port autonome de Liège* een vrij uitgestrekt gebied beheert, dat zich uitstrekt langs de Maas van de grens met de provincie Namen tot de grens met Nederland, met an-

CONCLUSION

M. Doesburg constate que le programme est épuisé. Il rappelle que tous les membres et les participants sont invités à une réception. Avant de clôturer les travaux, il donne la parole – à sa demande – à M. Igor Solovjovs, président de la commission des Affaires économiques, des Communications et de l'Informatique de l'Assemblée balte.

M. Solovjovs tient à remercier sincèrement le Conseil Benelux pour l'accueil chaleureux de la délégation de l'Assemblée balte et à le féliciter pour les travaux fort intéressants.

Il souligne que son intérêt pour les ports remonte déjà à l'époque où il n'était pas encore parlementaire. Les ports sont le cœur battant du pays et les axes de communication sont les artères de l'économie. Ils sont essentiels pour la prospérité, le bien-être, le développement, le niveau culturel du pays et de l'Europe.

Il faut donc trouver des solutions aux les problèmes qui surgissent.

*
* *

ACTIVITES DU SAMEDI 24 AVRIL 2004

I. VISITE DE TRAVAIL AU PORT DE LIEGE

M. Happart, président du Conseil interparlementaire consultatif de Benelux, accueille les membres présents. Il remercie la direction du Port autonome de Liège pour l'accueil des délégations du Conseil Benelux et de l'Assemblée balte. Il donne la parole à M. Philippe Prijs, collaborateur commercial de l'administration portuaire.

M. Prijs fait observer que le « Port autonome de Liège » gère une zone fort étendue, qui s'étend le long de la Meuse depuis la frontière avec la province de Namur jusqu'à la frontière avec les Pays-

dere woorden, van Hoi tot Visé, dus over een afstand van 60 tot 70 km. Het werkingsgebied van de *Port autonome de Liège* doorkruist alzo de volledige provincie Luik.

In dat gebied beheert de *Port autonome* de kaaien, de dokken en de andere installaties van de verschillende havens. Het gaat achtereenvolgens, van west naar oost, om de havens van Statte, Tihange, Ampsin, Ombret, Hermalle-sous-Huy, Engis-Ehein, Semeries, Flémalle, Ivoz-Ramet, Seraing (hellend vlak), Jemeppe, Ougrée (staalindustrie), Sclessin (pétroleum), Renory (containers), le port des Ardennes, le port des Yachts, le port des Croisiers-Cheravoie, le port Marcachous, de haven van Coronmeuse, le port d'Eclatement, Monsin (gelegen tussen de Maas en het Albertkanaal), de petroleumhaven van Wandre, en de havens van Herstal (huishoudelijk afval, grotendeels vervoerd per schip), Argenteau (nog in aanleg), Wezet en Ternaaien.

De grote troeven van de haven en de regio zijn de aanwezigheid en grote verwevenheid van de diverse vervoersmodi en de goede verbindingen. Luik heeft zoals gisteren reeds werd gezegd goede verbindingen over het water langs de Maas en het Albertkanaal, zonder de bouw van de vierde sluis in Ternaaien in de nabije toekomst te vergeten. Luik is een knooppunt van autosnelwegen in alle richtingen (Brussel, Antwerpen en Rotterdam, Maastricht, Aken en Keulen, Luxemburg, Namen en Parijs) en een knooppunt van spoorwegen, met inbegrip van de hoge snelheidstrein. Bovendien men mag zeker de luchthaven van Bierset niet vergeten, de tiende grootste luchthaven van Europa voor het vrachtvervoer.

De Maas is bevaarbaar voor duwvaartkonvoien van 9 000 ton met vier duwbakken, al beperkt men dat meestal tot twee omwille van de vernauwingen in het Albertkanaal. Luik is ook bereikbaar voor kleine zeeschepen.

Een van de nieuwste uitrustingen van de haven is het overdekt dok (*la darse couverte*) op het Ile Monsin, uitgebaat door de nv SOMEF (*Société d'opérations maritimes et fluviales*).

Bas, en d'autres termes, de Huy à Visé, c'est-à-dire, sur une distance de 60 à 70 km. Le terrain d'action du Port autonome de Liège traverse pour ainsi dire toute la province de Liège.

Dans cette zone, le Port autonome assure la gestion des quais, des docks et des autres installations des différents ports. Il s'agit successivement, d'ouest en est, des ports de Statte, Tihange, Ampsin, Ombret, Hermalle-sous-Huy, Engis-Ehein, Semeries, Flémalle, Ivoz-Ramet, Seraing (plan incliné), Jemeppe, Ougrée (sidérurgie), Sclessin (pétrole), Renory (conteneurs), le port des Ardennes, le port des Yachts, le port des Croisiers-Cheravoie, le port Marcachous, le port de Coronmeuse, le port d'Eclatement, Monsin (situé entre la Meuse et le canal Albert), le port pétrolier de Wandre, les ports de Herstal (déchets ménagers, essentiellement transportés par bateau), Argenteau (encore en aménagement), Visé et Lanaye.

Les grands atouts du port et de la région sont la présence et l'importante interconnexion des différents modes de transport et les bonnes liaisons. Comme il été souligné hier, Liège dispose de bonnes liaisons maritimes le long de la Meuse et du canal Albert, sans oublier la construction de la quatrième écluse à Lanaye dans un proche avenir. Liège est un carrefour d'autoroutes dans toutes les directions (Bruxelles, Anvers et Rotterdam, Maastricht, Aix et Cologne, Luxembourg, Namur et Paris) et un carrefour ferroviaire, à l'inclusion du train à grande vitesse. De plus, il ne faut pas oublier l'aéroport de Bierset, le dixième aéroport d'Europe pour le transport du fret.

La Meuse est navigable pour les convois de propulsion de 9 000 tonnes avec quatre barges, bien qu'on les limite généralement à deux en raison des rétrécissements sur le canal Albert. Liège est aussi accessible pour les petits bateaux de mer.

Un des équipements les plus récents du port est la darse couverte sur l'Ile Monsin, exploitée par la s.a. SOMEF (*Société d'opérations maritimes et fluviales*).

Na deze inleidende uiteenzetting maakt de delegatie een rondrit per bus langs de *Port d'éclatement* en door het Ile Monsin. Zij krijgt daarbij toelichting over de industrieën die aldaar gevestigd zijn.

De delegatie bezoekt vervolgens het overdekt insteekdok, waar zij een toelichting krijgt van de heer Philippe Bertrand, voorzitter van de NV SOMEF, die deze infrastructuur uitbaat. SOMEF is het vervoersfiliaal van Acelor, en verwezenlijkt een zakencijfer van 30 miljoen euro per jaar.

De heer Bertrand wijst erop dat in het dok 220 meter kademuur beschikbaar is. De hal is 110 meter lang en 26 meter breed. Zij kan worden afgesloten met een sluisdeur om de golfslag tegen te gaan en met een rolluik. De vloeroppervlakte bedraagt in totaal 15 100 m² waarvan 10 000 m² voor opslag.

Het overdekte dok biedt ook een zeer goed concreet voorbeeld van intermodaliteit : er kan rechtstreeks worden verladen van schip naar schip of van schip naar trein of vrachtwagen of omgekeerd. Er zijn immers naast de twee kades ook drie treinsporen aanwezig.

De hal wordt vooral gebruikt voor het behandelen (lossen, laden en opslaan) van producten van de metaalnijverheid, maar er worden ook andere zaken zoals hout, bulkproducten, palletgoederen, enz. behandeld.

Het voordeel is dat men beschermd is tegen de weersomstandigheden en dat men dus kan werken zonder clausules zoals « *weather permitting* ».

De heer Bertrand wil van de gelegenheid gebruik maken om de politici op te roepen zich te omringen met ervaren medewerkers en gesprekspartners om een coherente visie op de toekomstige ontwikkeling van de havens en het havengebeuren in het algemeen uit te werken. Wat hier werd gerealiseerd kan ook elders en op grote schaal gebeuren.

De heer Bertrand wijst er nog op dat SOMEF meer is dan een vervoerder. SOMEF vervult diverse taken : vervoer, scheepsagentuur (vertegenwoordiging van rederijen), goederenbehandeling in

Après cet exposé introductif, la délégation fait une visite en bus le long du « Port d'éclatement » et sur l'Ile Monsin. Elle reçoit des explications sur les industries qui y sont établies.

La délégation visite ensuite la darse couverte, où elle entend un exposé de M. Philippe Bertrand, président de la SA SOMEF, qui exploite cette infrastructure. SOMEF est la filiale de transport d'Arcelor et elle réalise un chiffre d'affaires de 30 millions d'euros par an.

M. Bertrand fait observer que le dock dispose d'une longueur de quai de 220 mètres. Le hall a une longueur de 110 mètres et une largeur de 26 mètres. Il peut être fermé à l'aide d'une porte-écluse pour éviter les coups de vagues et d'un volet. La superficie au sol s'élève au total à 15 100 m², dont 10 000 m² sont réservés au stockage.

La darse couverte est aussi un exemple fort concret d'intermodalité : on peut transborder directement d'un bateau dans un autre ou d'un bateau sur un train ou un poids lourd ou inversement. En effet, outre les deux quais, il y a aussi trois voies ferroviaires.

Le hall sert surtout pour le traitement (chargement, déchargement et stockage) de produits de l'industrie métallique, mais on y traite aussi d'autres produits, comme le bois, les produits en vrac, les marchandises sur palettes, etc.

L'avantage est la protection contre les circonstances atmosphériques et il est donc possible de travailler sans clauses, comme « *weather permitting* ».

M. Bertrand veut profiter de l'occasion pour inviter les hommes politiques à s'entourer de collaborateurs et d'interlocuteurs expérimentés, afin d'élaborer une vision cohérente sur le développement futur des ports et des activités portuaires en général. Ce qui a été réalisé ici peut aussi se faire ailleurs et sur une grande échelle.

M. Bertrand fait encore observer que la SOMEF est plus qu'une société de transport. Elle remplit diverses tâches : transport, agence maritime (représentation des sociétés d'armateurs), traitement

de haven, met inbegrip van kaai- en bulkgoederen, industriële diensten zoals verpakking en behandeling van de stocks *in situ* op de vestiging van de cliënt, enz. SOMEF staat dus in voor geïntegreerde logistieke diensten.

II. WERKBEZOEK AAN DE LUCHTHAVEN VAN LUIK (BIERSET)

De heer Happart dankt de luchthaven van Luik en in het bijzonder de heer Luc Partoune, directeur-generaal, voor de ontvangst van de delegaties van de Beneluxraad en de Baltische Assemblée.

De heer Partoune herinnert eraan dat het vliegveld van Bierset deels een militair vliegveld is (vroeger een NATO-vliegveld) en deels een burger-vliegveld, en als zodanig vooral een vliegveld voor vrachtvervoer.

Het kapitaal van het burgervliegveld is voor 50 % in handen van de plaatselijke overheden, voor 25 % van het Waals Gewest en voor 25 % van de *Aéroport de Paris*.

Luik ligt centraal in wat de «gouden driehoek» kan worden genoemd, dat is de driehoek Amsterdam-Parijs-Frankfurt. In die regio gaat 66 % van de Europese luchtvracht om.

Bovendien vormt Luik een belangrijk knooppunt van autosnelwegen in alle richtingen, wat wil zeggen dat alle belangrijke steden binnen de driehoek maar ook een aantal verder gelegen steden zoals Rijsel, Straatsburg of Dortmund op een paar uur te bereiken zijn over de weg (van anderhalf tot minder dan vijf uur, dus nog dezelfde dag of nacht).

De belangrijkste luchthavengebruiker is de firma TNT die sedert zes jaar actief is in Luik. TNT koos voor Luik omwille van zijn centrale ligging en omwille van de mogelijkheid van nachtvluchten. Het legt vanuit heel Europa vaste luchtverbindingen in met Luik, waar het zijn Europees sorteercentrum bouwde.

TNT levert in principe elk pakket dat via haar wordt verzonden binnen de 24 uur bij de bestem-

des marchandises dans le port, à l'inclusion des marchandises de quai et en vrac, services industriels comme le conditionnement et le traitement des stocks sur le site du client, etc. La SOMEF assure donc des services logistiques intégrés.

II. VISITE DE TRAVAIL A L'AEROPORT DE LIEGE (BIERSET)

M. Happart remercie l'aéroport de Liège et en particulier M. Luc Partoune, directeur général, pour l'accueil des délégations du Conseil Benelux et de l'Assemblée balte.

M. Partoune rappelle que l'aéroport de Bierset est en partie un aéroport militaire (précédemment, un aéroport de l'OTAN) et en partie un aéroport civil et en tant que tel, avant tout un aéroport spécialisé dans le transport de fret.

Le capital de l'aéroport civil est pour 50 % entre les mains des autorités locales, pour 25 % de la Région wallonne et pour 25 % de l'aéroport de Paris.

Liège occupe une position centrale dans ce que l'on appelle le « triangle d'or », c'est-à-dire, le triangle Amsterdam-Paris-Francfort. Cette région traite 66 % du fret aérien de toute l'Europe.

De plus, Liège est un important carrefour d'auto-routes dans toutes les directions, ce qui signifie que toutes les villes importantes du triangle, mais aussi quelques villes plus éloignées, comme Lille, Strasbourg ou Dortmund, sont accessibles en quelques heures par la route (d'une heure et demie à moins de cinq heures, donc le même jour ou la même nuit).

L'utilisateur le plus important de l'aéroport est TNT, actif depuis six ans à Liège. TNT a opté pour Liège en raison de sa situation centrale et de la possibilité d'effectuer des vols de nuit. Elle établit depuis l'Europe entière des liaisons aériennes permanentes avec Liège, où elle a construit son centre de tri européen.

TNT livre en principe chaque paquet qui transite par elle à destination dans les 24 heures. Les avi-

meling af. De vliegtuigen komen in Luik aan tussen 12 uur 's avonds en 1 uur 's nachts, en verlaten Luik opnieuw met hun retourvracht vóór het ochtendkrieken. Op dit ogenblik zijn er dagelijkse verbindingen met 65 steden. De eigen TNT-vloot bestaat uit ongeveer 35 vliegtuigen. TNT chartert ook een aantal vliegtuigen van het Engelse Atlantic Airlines.

Een tweede niche waarin de luchthaven van Luik sterk staat is die van de verse producten. Een belangrijke operator op dat vlak is het Israëliëse Cargo Airlines (CAL) dat bloemen, groenten en fruit aanvoert. De producten die in de loop van de avond aankomen op de luchthaven liggen 's morgens op de markten en in de winkels in België en in de ons omringende landen.

Als men het in Luik heeft over producten voor de plaatselijke markt denkt men trouwens niet zozeer aan Wallonië, maar aan Nederland, Frankrijk en Duitsland.

Andere spelers in de markt van de verse producten zijn Icelandair Cargo (visproducten) en Polar Air Cargo, dat in samenwerking met Atlas Air ongeveer 20 maal per week Bierset aanvliegt met Boeing 747, onder andere vanuit New York en het verre Azië. De Israëliëse vliegtuigen laden op hun terugvlucht allerlei toerusting en outillage.

Er zijn nog een aantal andere maatschappijen bedrijvig op de luchthaven, zoals China Southern, met twee rotaties per week, enz.

Luik klimt op die manier op naar de achtste plaats van de Europese vrachtluchthavens.

Er lopen een aantal uitbreidingsprojecten, waarvan het belangrijkste de uitbreiding is van de luchthaven naar het noordoosten en het noorden, op de terreinen van het militair vliegveld, dat zal worden verplaatst, naast de verlenging van de belangrijkste start- en landingsbaan (in uitvoering).

ons arrivent à Liège entre minuit et 1 heure du matin et quittent à nouveau Liège avec leur fret de retour avant les premières heures du matin. Actuellement, on dénombre des liaisons quotidiennes avec 65 villes. La flotte de TNT est composée de 35 avions environ. TNT affrète aussi quelques avions de la compagnie anglaise Atlantic Airlines.

Un deuxième créneau dans lequel l'aéroport de Liège se défend très bien est celui des produits frais. Un important opérateur dans ce domaine est la compagnie israélienne Cargo Airlines (CAL) qui achemine des fleurs, des légumes et des fruits. Les produits qui arrivent dans la soirée à l'aéroport se trouvent déjà le lendemain matin sur les marchés et dans les commerces de Belgique et des pays avoisinants.

Lorsqu'il est question à l'aéroport de produits destinés au marché local, on ne songe d'ailleurs pas vraiment à la Wallonie, mais aux Pays-Bas, à la France et à l'Allemagne.

D'autres acteurs dans le marché des produits frais sont Icelandair Cargo (produits de poissons) et Polar Air Cargo, qui atterrit environ 20 fois par semaine à Bierset en collaboration avec Atlas Air avec des Boeing 747, notamment en provenance de New York et de la lointaine Asie. Sur le vol retour, les avions israéliens embarquent des équipements divers et de l'outillage.

D'autres compagnies sont aussi actives sur l'aéroport, comme China Southern, avec deux rotations par semaine, etc.

Cela permet à Liège de monter à la huitième place des aéroports européens pour le fret.

Plusieurs projets d'extension sont engagés, dont le plus important est l'extension de l'aéroport vers le nord-est et le nord, sur les terrains de l'aéroport militaire, qui sera déplacé, outre le prolongement de la plus importante piste de décollage et d'atterrissage (en exécution).

Er moet ook worden gewezen op de reeds ver gevorderde bouw van een nieuwe passagiers-terminal, die vooral nodig is om het toenemend aantal chartervluchten naar het Middellandse Zeebekken op te vangen.

De tewerkstelling op de site zelf bedraagt 2 000 personen, en nog eens 2 000 in de regio.

Er moet ook gewezen worden op de nieuwe cargo- en logistieke zone die wordt ontwikkeld, met onmiddellijke verbinding met het autowegen- en spoorwegennet. Men onderzoekt ook de mogelijkheid van rechtstreekse HST-cargo verbindingen, in de eerste plaats met de luchthaven van Parijs : op afstanden tot 500 km zou de hogesnelheidstrein iets goedkoper uitvallen dan het vliegtuig en zou de trein dus misschien het vliegtuig kunnen vervangen.

Het spreekt vanzelf dat de activiteiten van de luchthaven hinder meebrengen voor de omwonenden, en dan vooral geluidshinder. De luchthavenautoriteiten hebben bijgevolg in samenwerking met de overheden alle mogelijke maatregelen getroffen om die hinder te beperken.

Dat gaat van het isoleren van woningen in een – onlangs nog uitgebreide – grote perimeter, tot het opkopen van de huizen in de zones met de meeste hinder om ze af te breken (tot nog toe al een 800-tal woningen).

De heer Happart vraagt of men een toename van het vliegverkeer met de Baltische Staten kan verwachten of nastreven ?

De heer Partoune antwoordt dat de luchthaven altijd geïnteresseerd is in nieuwe verbindingen, zowel met reguliere als met *low-cost*-maatschappijen. Bovendien heeft men, wat die landen betreft, te maken met kleine structuren, is er een zeer goede bereikbaarheid, enz., wat ongetwijfeld troeven zijn.

Wat betreft de controle op de vrachten die via Luik in de Europese Unie toekomen preciseert de heer Partoune nog dat er twee mogelijkheden zijn. Ofwel worden die goederen voor zover zij niet voor de Belgische markt bestemd, zijn beschouwd als transitgoederen, en dan gebeurt de controle in het

Il convient aussi de souligner la construction déjà fort avancée d'un nouveau terminal pour passagers, surtout nécessaire pour répondre au nombre croissant de vols charters vers le bassin méditerranéen.

L'emploi sur le site s'élève à 2 000 personnes, plus encore 2 000 personnes dans la région.

Il faut aussi signaler la nouvelle zone cargo et logistique qui est développée, comprenant une liaison immédiate avec le réseau autoroutier et ferroviaire. On examine aussi la possibilité de liaisons cargo directes par TGV, et en premier lieu avec l'aéroport de Paris : à des distances allant jusqu'à 500 km, le train à grande vitesse pourrait être légèrement plus avantageux que l'avion et le train pourrait peut-être remplacer l'avion.

Il va de soi que les activités de l'aéroport sont une source de nuisances pour les habitants de la région, surtout des nuisances sonores. Par conséquent, les autorités aéroportuaires ont pris des mesures, en collaboration avec les autorités, pour limiter ces nuisances.

Cela va de l'isolation des habitations dans un vaste périmètre – qui vient récemment d'être étendu – au rachat des maisons dans les zones qui subissent les plus fortes nuisances en vue de les démolir (jusqu'à présent, cela concerne environ 800 habitations).

M. Happart demande si l'on peut espérer ou viser une augmentation du trafic aérien avec les États baltes.

M. Partoune répond que l'aéroport est toujours intéressé par de nouvelles liaisons, aussi bien avec des compagnies régulières qu'avec des compagnies *low cost*. De plus, ces pays se caractérisent par de petites structures, l'accessibilité est excellente, etc., ce qui représente incontestablement des atouts.

En ce qui concerne le contrôle du fret qui arrive dans l'Union européenne via Liège, M. Partoune précise encore qu'il y a deux possibilités. Soit, ces marchandises, pour autant qu'elles ne sont pas destinées au marché belge, sont considérées comme des marchandises de transit et dans ce cas,

land van eindbestemming. Ofwel worden de goederen hier ingeklaard en zijn zij daardoor vrij aanwezig op het Europese grondgebied.

De meeste bedrijven die gebruik maken van de luchthaven van Luik verkiezen die laatste mogelijkheid omdat de controle er snel, efficiënt en rond de klok werkt.

Na deze uiteenzetting bezoekt de delegatie per bus de luchthaveninstallaties, waarbij de aandacht eveneens gevestigd wordt op de brandweerdiensten en de dringende hulpverlening, het nieuwe gebouw voor veterinaire keuring (het eerste dergelijk centrum in Wallonië) dat onder andere voor paarden (bijvoorbeeld voor Polen), struisvogels, vee, enz., wordt gebruikt, de decompressiekamer waarmee de vluchtcondities kunnen worden nagebootst om explosieven op te sporen, het materiaal voor het sneeuwvrij houden van de pistes, enz.

In het weekend vliegt TNT niet. Dan staan de meeste vliegtuigen van TNT op de luchthaven van Luik geparkeerd. De nodige infrastructuur is ook aanwezig voor het courante onderhoud van de vliegtuigen.

TNT gebruikt nu meer en meer vliegtuigen van het type Boeing 737 Quick-Change, die binnen het uur kunnen worden omgebouwd tot passagiersvliegtuig. Op die manier kan de rendabiliteit van de vliegtuigen, die nu bijna uitsluitend 's nachts vliegen, worden verhoogd.

De heer Happart dankt de heer Partoune voor zijn interessante toelichting en zijn deskundige uitleg tijdens de rondrit op het luchthaventerrein.

De Rapporteurs,

H. ORMEL
M. DETIÈGE

De Voorzitters,

T. DOESBURG
J. EIGEMAN
N. LOES

*
* *

le contrôle est effectué dans le pays de destination finale. Soit, les marchandises sont dédouanées ici et elles peuvent circuler librement sur le territoire européen.

La plupart des entreprises qui passent par l'aéroport de Liège optent pour cette dernière possibilité parce que le contrôle y est rapide et efficace et fonctionne 24 heures sur 24.

A la suite de cet exposé, la délégation visite les installations aéroportuaires en bus, l'attention étant également mise sur les services incendie et les secours d'urgence, sur le nouveau bâtiment de contrôle vétérinaire (le premier centre en Wallonie) qui est notamment utilisé pour les chevaux (par exemple, de Pologne), les autruches, le bétail, etc., sur la chambre de décompression qui imite les conditions de vol pour détecter des explosifs, sur le matériel servant au dégagement de la neige des pistes, etc.

TNT ne vole pas les week-ends. La plupart des avions de TNT sont alors parkés sur l'aéroport de Liège, qui dispose aussi de l'infrastructure nécessaire pour procéder à l'entretien courant des avions.

TNT utilise de plus en plus d'avions du type Boeing 737 Quick-Change, qui peuvent être convertis en une heure en avions de passagers. Cela permet d'augmenter la rentabilité de ces avions, qui à l'heure actuelle ne volent presque exclusivement que la nuit.

M. Happart remercie M. Partoune de son exposé intéressant et de son explication détaillée au cours de la visite des terrains de l'aéroport.

Les rapporteurs,

H. ORMEL
M. DETIÈGE

Les présidents,

T. DOESBURG
J. EIGEMAN
N. LOES

*
* *