

FRESNES - Het grote publiek kon op zaterdag 30 september kennis maken met de verbeteringswerken die in de regio Nord-Pas de Calais worden uitgevoerd op de Schelde en op het kanaal naar Duinkerke. Tijdens een voorafgaand bezoek door een aantal lokale notabelen en technici werd het duidelijk dat niet alle schippers helemaal gelukkig zijn met de voor hen te beschrijven aanpak door waterwegheerders VNF.

DOOR THEO FRISON

De werken die nu in uitvoering zijn staan in het gewestplan, afgesproken tussen de regering en het gewest. Het gaat daarbij om het aanpassen van de vaarweg voor schepen van de klasse Va (1.500 - 3000 ton). Als die werken volstandig zijn zal de vaarweg volgens VNF directeur Philippe Rattier de helft van de schepen van het Rijn-Herne-Kanaal type kunnen ontvangen. Momenteel is dat maar 3 procent. Nu is de regio bovendien slechts bereikbaar voor één procent van de grote Rijnschepen. Dat moet nadien 35 procent worden.

Momenteel wordt vooral het traject tussen Douges en de Belgische grens aangepakt. Waar nodig is de vaarweg uitgebreid of de vaargeul verbreed. Er worden ook milieuvriendelijke oeverversterkingen uitgevoerd. Toonaangevend is echter het programma om alle bruggen op

VNF opent deuren werken aan de Schelde

een minimum doorvaarthoogte van 5,25 meter te brengen. Daar waar de brug niet kan worden opgehoogd door de slechte toestand van het bouwsel, wordt de nieuwe brug direct op 7 meter gebouwd. Van het voorbeeld dat België citeert, waar alle bruggen over het Albertkanaal stap voor stap op 9 meter worden gebracht, kunnen de Franse waterwegheerders slechts dromen. Maar door de huidige verbeteringswerken krijgen de vaarwegen van het net Nord-Pas de Calais volgens Rattier niettemin een voldoende aansluiting op het Europese netwerk van waterwegen.

Bruggen

Heel wat schippers zijn niet gelukkig dat de overheid de lat (en de bruggen) zo laag heeft gelegd. Ze denken daarbij aan de aanzienlijke bedragen die de uitbouw van een snelwegennetwerk al heeft gekost en nog kost. Argument van de overheid is dat een verdere verhoging ook een hogere en dus langere oprit vereist. Vooral bij spoorbruggen kan dat een serieuze meerkost betekenen. Maar het gebeurt ook waar de ligging van een brug van die aard is dat de extra bouwkosten binnen de perken zouden blijven. Toen een groep notabe-

Schippers niet gelukkig met 'spaarzame' verhoging bruggen



1. Een binnenschip passeert onder de opgehoogde brug van Neuville. De schipper aarzde niet om zijn opinie over het 'spaarzame' opvijzelen van de brug te laten horen. Foto T. Fasov

len en technici op donderdag 28 september een voorbezoek aan de werken maakte, werd hen bij het bezoeken van de werf aan de brug van Neuville duidelijk gemaakt wat sommige schippers denken. Een voorbijvarend schipper die de bezoekers opmerkte riep aan het gezelschap geleid door Philippe Rattier, regionaal directeur van VNF, zijn mening toe. "Waarom slechts een halve meter? Waarom de brug niet direct een meter hoger brengen?"

Condé-Pommeroeul

Wanneer deze werken zijn beëindigd, zal ook het kanaal Condé-Pommeroeul worden aangepakt. Groot probleem bij het heropenen van dit kanaal, dat normaal grotere schepen langs een kortere weg in de richting van Strépy-Thieu brengt, was is verwerken van het vervulde slib. Wanneer men enkel rekening houdt met de maanden

dienst van het kanaal, is het nog 'splinternieuw'. De vervuiling op Frans grondgebied werd veroorzaakt door industrieel vervuld slib dat werd aangevoerd door de Haine. Die stroomt op Waals grondgebied en werd daar jarenlang zwaar vervuld door een bedrijf uit de omgeving. De Franse overheid, die tot voor kort weinig belangstelling toonde voor het verbeteren van de grensoverschrijdende vaarwegen in de regio, vond daarin een mooi excuus. Het hette dat de Belgen zelf maar hun rotzooi moeten opkuisen. Maar de bedrijven uit de regio Nord-Pas de Calais drongen nu ook sterk aan op de heropening, vooral sedert de opening van Strépy-Thieu. Tijdens een gezamenlijke presentatie van de havens van Charleroi en Duinkerke in Charleroi werd deze kaart dan ook fors uitgespeeld. Heel wat export van ruw staal naar Wallonië gebeurt immers vanuit de haven van Duin-

kerke, momenteel de centrale productieplaats van Arcelor.

Termijn

Intussen heeft de Waalse minister van openbare werken Daerden zich kortdurend met het probleem beziggehouden. Er werd onderzoek gestart in verband met de verwerking en zuivering van het baggerslib, dat in de oude industriestreek van Wallonië wel vaker door een historische vervuiling is belast. Hij drong ook bij de Franse overheid aan om een oplossing te bereiken. Nu wordt eindelijk een termijn vastgelegd voor deze werken, die ook voor de economie van de regio van belang zijn. De werken kunnen einde 2007 starten en zouden einde 2011 klaar zijn. Dan is de regio klaar om de verwachte toevloed van schepen uit het Seine-bekken, in transit naar België, te verwerken. In 2007 moeten anderszits ook baggerwerken starten op het kanaal naar Calais.

Daarmee kan de capaciteit van de schepen daar verhogen, vooral dan voor de steengroeven uit de regio.

Werken

De belangrijkste opdracht is het verhogen van de bruggen. Daarbij wordt de brug eerst helemaal losgemaakt van de bevestiging aan de oever. Ook worden alle leidingen die over de brug lopen onderbroken. Die werden bij de brug van Neuville voorlopig in een koker geborgen, die naast de brug werd afgezonken. Dan werden aan de funderingen nieuwe betonnen steunen voor de brug gegoten. Eens voldoende verhard, werden daarop vijzels geplaatst, die telkens tot een bepaalde hoogte werden opgespannen. Wanneer de vijzels hun maximum hoogte hadden bereikt, werden ze een voor een vervangen door vijzels die op een hoger niveau weer werden aangespannen. Daarvoor werden ook nieuwe betonnen steunblokken stap voor stap op een hoger niveau gebracht. Wanneer het brugdek 50 centimeter hoger lag konden de verbindingen met de opritten op een hoger niveau worden hersteld. Tijdens geheel de operatie moest er over gewaakt worden dat het brugdek steeds waterpas bleef. Voor de bezoekers werden onderaan de brug panelen aangebracht die de operatie nauwgezet omschreven.

Oeververbetering

De bezoekers konden ook de werken bezoeken aan de oeververdediging stroomopwaarts van de sluis van Fresnes. Die sluis is de laatste voor de Belgische grens, net voor de splitsing met het kanaal Condé-Pommeroeul. Stroomopwaarts van de sluis worden over een totale afstand van 13 kilometer houten palen ingeheld, waaraan houten panelen worden bevestigd die tot net boven de waterspiegel uitkomen. Zo wordt het impact van de golf-

slag op de dijken, veroorzaakt door de vele motorschepen die dagelijks van het kanaal gebruik maken, gebroken. Die houten panelen gaan niet tot op de bodem, zodat overspoelend water gemakkelijk kan weglipen. Dat maakt het ook mogelijk voor de vissen om deze zone als paai- grond te gebruiken. Deze werken, waarbij de kanaaldiepte ook op peil wordt gehouden, worden uitgevoerd door de firma Ghent Dredging.

Op sommige plaatsen moet de vaarweg ook breder worden gemaakt. Tijdens vorige werken op het traject van 30 kilometer tussen Valenciennes en Mortagne (grens) is al van de gelegenheid gebruik gemaakt om de eigenlijke dijken al op de nieuwe lijn te brengen. Zo werd al officieel een aanzet gegeven aan de verbetering op dat laatste stuk naar de grens. Daar bleef nog 1 miljoen kubieke meter aarde te verplaatsen, alsmede 600.000 kuub sedimenten die mogelijk verwijld zijn. Er werden drie stortplaatsen in de sector aangelegd om het slib te bergen.

Kanaal van Roubais

Het bedrijf dat al heel wat baggerwerken uitvoerde op de Schelde en de Delle, gebruikte hoofdzakelijk pontons met een grijpkraan. Voor de verbeteringswerken aan het kanaal van Roubais, dat aangepast werd voor de pleziervaart richting België, moest het bedrijf speciaal kleinere pontons aanschaffen. Dat kanaal werd tot na de Tweede Wereldoorlog gebruikt voor de bevoorrading van de industrie in de driehoek Rijsel-Roubais-Tourcoing, maar viel daarna in onbruik.

Nu wordt de omgeving van het kanaal verfraaid, en midden een groene omgeving werden ook nieuwe woonwijken gebouwd met zicht op het kanaal. Volgens directeur Philippe Rattier ligt het daarbij in de bedoeling de bevolking weer dicht bij het water te brengen.

Aan de sluis van Fresnes werd voor de bezoekers een tent geplaatst, waar ze een uitgebreide tentoonstelling konden bezoeken over het geheel van de geplande en al gedeeltelijk uitgevoerde werken.



2. Ghent Dredging aan het werk bij het verbeteren van de oeverbescherming stroomopwaarts van de sluis van Fresnes. Foto T. Fasov