

RECOMMANDATION
du Comité de Ministres de l'Union économique Benelux
concernant les recommandations de politique générale de l'esquisse de structure
globale Benelux en matière d'aménagement du territoire

M (86) 14

Le Comité de Ministres de l'Union économique Benelux,

Vu l'article 8 du Traité d'Union,

Vu la Décision du Comité de Ministres du 3 juillet 1969 instituant une Commission spéciale pour l'Aménagement du Territoire, M (69) 18,

Vu la Directive du 17 octobre 1983 du Comité de Ministres au Conseil de l'Union ainsi qu'aux commissions spéciales pour l'aménagement du territoire et pour l'environnement, M (83) 21,

Considérant les diverses Décisions de la Troisième Conférence intergouvernementale Benelux du 20 et 21 octobre 1975, M (75) 16,

Considérant l'avis du Conseil interparlementaire consultatif de Benelux approuvé le 10 juin 1985 et l'avis du Conseil consultatif économique et social approuvé le 2 octobre 1985,

Recommande :

Article 1er

1. Les recommandations de politique générale contenues dans l'esquisse de structure globale Benelux en matière d'aménagement du territoire, approuvée par le Comité de Ministres le 25 novembre 1986 seront mises en œuvre dans les politiques d'aménagement des pays du Benelux. Ces recommandations sont jointes en annexe.
2. Il sera fait rapport périodiquement sur les modalités et le degré de mise en œuvre de ces recommandations dans chaque pays du Benelux.
3. Les points de friction et les développements justifiant une concertation et/ou une adaptation de l'esquisse dans la perspective des options de l'esquisse de structure globale Benelux seront signalés périodiquement.

Article 2

La présente recommandation entre en vigueur le jour de sa signature.

FAIT à Bruxelles, le 25 novembre 1986.

Le Président du Comité de Ministres,

J. POOS

RECOMMANDATIONS
en matière d'aménagement du territoire basées sur une Esquisse de structure
globale Benelux
M (86) 14, Annexe

A. RECOMMANDATIONS GENERALES CONCERNANT LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT

Il est recommandé à chacun des pays membres :

- de créer ou de maintenir *un cadre indicatif* de référence pour une politique d'aménagement du territoire qui :
 - constitue un instrument de contrôle et d'orientation de l'impact planologique des évolutions sectorielles ;
 - tienne compte des aspects macro-planologiques du niveau Benelux tels qu'ils se manifestent dans la présente Esquisse de structure globale Benelux.
- de définir par *un schéma de structure indicatif et pluriannuel* les répercussions planologiques des politiques sectorielles des pouvoirs publics et de confronter celles-ci aux contraintes découlant d'une politique d'aménagement globale du territoire ;
- de prévoir un système adéquat d'autorisation basé sur ces contraintes étant entendu qu'une politique d'aménagement du territoire ne peut se limiter à fixer des conditions d'implantation fondées sur des plans d'affectation du sol mais de plus :
 - de reconnaître à l'aménagement du territoire un rôle d'arbitrage en vue de concilier les évolutions économiques et sociales ayant des implications planologiques avec un bon aménagement du territoire ;
 - de recourir à des instruments sectoriels adéquats en vue d'atteindre cet objectif ;
 - d'évaluer et de revoir périodiquement tant les objectifs que les instruments d'aménagement en fonction des conditions socio-économiques en mutation constante.

Il est recommandé à chacun des gouvernements nationaux :

- d'étudier la possibilité d'établir un projet de convention compte tenu de la répartition des compétences dans chaque pays membre, en vue de conférer au Comité de Ministres le pouvoir de prendre des décisions sur les points de la politique d'aménagement qui revêtent une importance cruciale au niveau du Benelux et qui sont évoqués dans la présente esquisse structurelle ;
- d'adopter l'Esquisse de structure globale Benelux comme cadre de référence en vue de l'élaboration des esquisses structurelles Benelux pour les régions frontalières.

B. RECOMMANDATIONS POUR UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE AU NIVEAU DU BENELUX

Il est recommandé :

- de circonscrire clairement les emprises spatiales nécessaires à la réalisation des politiques sectorielles de telle sorte qu'après analyse des besoins, soient connues l'évolution future souhaitable de l'occupation de l'espace et les contraintes qui en découlent ;
- de faire coïncider ce processus d'évolution avec la mise en place des politiques sectorielles afin d'agir préventivement dans le cas de situations conflictuelles et permettre ainsi si nécessaire leur réorientation éventuelle.

1. En ce qui concerne l'espace urbanisé

- d'expliciter son aménagement dans ses diverses composantes : soit la politique des *noyaux*, la politique d'aménagement urbain ou la politique de la dispersion ;
- compte tenu des circonstances de temps et lieu et de la diversité régionale, d'analyser à intervalles réguliers les options de la politique d'urbanisation dans l'optique de la structure d'aménagement souhaitée et de les mettre en rapport avec les mutations économiques et sociales telles qu'elles se manifestent dans :
 - le fonctionnement des villes et zones urbaines et des noyaux ruraux
 - l'utilisation et l'aménagement de l'espace non bâti
 - l'évolution démographique et la distribution spatiale de la population
 - l'emploi
 - les contraintes en matière d'environnement
 - les communications et les transports
 - le rôle attribué aux systèmes écologiques importants
 - l'usage d'équipements d'utilité publique, l'énergie et les matières premières ;
- de définir clairement dans le cadre de la politique d'urbanisation la relation entre les mutations socio-économiques et les dispositions planologiques.

1.a) Relation politique d'aménagement/politique du logement

Il est recommandé :

- d'intégrer dans la politique d'aménagement la politique du logement lorsqu'elle intervient en tant qu'instrument d'une politique d'urbanisation ;
- de développer des instruments destinés à promouvoir un choix de localisation des nouvelles unités d'habitations répondant à la politique d'urbanisation et freinant la suburbanisation ;

- d'octroyer des aides publiques spécifiques pour l'acquisition des terrains destinés aux logements sociaux et à la réalisation d'infrastructures et d'équipements d'utilité publique ;
- d'appliquer des mesures adéquates et différenciées selon les objectifs de la politique d'urbanisation ;
- de mener une politique sélective d'extension des zones résidentielles de manière à rencontrer les objectifs de la politique d'urbanisation ;
- de contrer la suburbanisation en densifiant l'occupation des zones urbaines ;
- de recourir dans cette même optique à la rénovation et la revalorisation urbaine et des petits centres ruraux ;
- d'améliorer la qualité des zones d'habitation urbaines en y aménageant des *espaces verts* et en écartant autant que possible le trafic de transit.

1.b) *Relation politique d'aménagement/politique industrielle*

Il est recommandé :

- en vue d'une intégration économique progressive du Benelux de coordonner les politiques industrielles nationales notamment par le biais d'une politique commune d'aménagement du territoire destinée à renforcer les structures économiques régionales dans un souci de respect de l'aménagement et de l'environnement.

1.c) *Relation politique d'aménagement/politique énergétique*

Il est recommandé :

- d'intégrer dans la politique d'aménagement du territoire une politique d'économie énergétique ;
- qu'en cas d'introduction de nouvelles techniques de production (comme l'énergie éolienne, la gazéification du charbon, les collecteurs solaires et les installations bio-énergétiques), la politique d'aménagement du territoire contribue à faciliter leur application. La politique de concentration et de dispersion dans l'espace est à cet égard une contrainte notable au niveau de l'utilisateur (concentration, concentration régionale, solution à petite échelle) ;
- de chercher à coordonner la politique en matière de normes de sécurité pour l'établissement et l'exploitation de centrales électriques, notamment eu égard aux aspects transfrontaliers ;

- de veiller à la sécurité du transport intérieur de LPG et LNG moyennant l'adaptation de normes communes de sécurité et de dispositions coordonnées, dont un règlement de la navigation sur l'Escaut occidental et une chaîne complète de radars côtiers.

2. Relation politique d'aménagement/politique des communications et des transports

Il est recommandé :

- de rechercher ou de maintenir l'intégration et la coordination des aspects relatifs à l'aménagement et aux communications et infrastructures des transports, et à cette fin :
- de donner la préférence à une approche évolutive et intégrée de la planification d'aménagement et du planning des communications et des transports au moyen d'une consultation mutuelle appropriée ;
- d'exploiter toutes les possibilités d'une politique des communications et des transports comme instrument de réalisation des structures souhaitables du point de vue aménagement du territoire ;
- de rechercher concrètement par une politique d'urbanisation à limiter des déplacements de population, d'être parcimonieux dans l'occupation de l'espace lors de la création de nouvelles infrastructures de transports publics en donnant entre autres la préférence à la rénovation des relations existantes.

3. En ce qui concerne les zones rurales

Il est recommandé :

- d'expliciter la politique d'aménagement au niveau d'une part de la complémentarité de l'urbanisation et des espaces ouverts, et d'autre part de la concurrence pour les possibilités internes d'utilisation des espaces ouverts et le fonctionnement des centres ruraux.
- d'analyser l'utilité des instruments actuels en matière d'aménagement dans le cadre de ces problèmes en zone rurale, de mettre en œuvre les instruments nécessaires au niveau supérieur comme les esquisses structurelles afin de résoudre les problèmes relevés par une approche d'aménagement du territoire.

3.a) Relation politique d'aménagement/politique agricole

Il est recommandé :

- que la politique d'aménagement à l'égard des zones rurales soutienne dans une large mesure la politique à l'égard de la superfi-

cie agricole. Ceci implique que des mesures soient prises dans le cadre de la politique d'aménagement afin de contrôler la contraction progressive de la superficie agricole en vue de la préservation des espaces ouverts en général ;

- que dans le cadre d'une politique d'aménagement globale, les emprises des différentes fonctions de la zone rurale soient harmonisées. Au sein des unités planologiques où la fonction agricole est primordiale, il convient de prévoir suffisamment de possibilités pour assurer un aménagement agricole optimal en tenant compte des contraintes posées par la politique menée en matière d'évaluation planologique. Ceci implique que les effets de la restructuration et le réaménagement de la superficie agricole en fonction des évolutions en ce domaine (accroissement de l'échelle des exploitations, modernisation des infrastructures, l'économie des eaux etc.), s'intègrent dans les options planologiques relatives à la zone rurale ;
- que les politiques en matière de travaux hydrauliques et de la distribution des eaux soient coordonnées.

3.b) *Relation politique d'aménagement/loisirs/tourisme*

Il est recommandé :

- que la politique d'aménagement constitue le cadre de référence et d'intégration en vue de concilier la fonction récréative avec les autres fonctions de la zone rurale ;
- que les besoins récréatifs d'un jour tiennent compte des conditions de déplacement et répondent aux besoins des populations des zones urbanisées.

3.c) *Relation politique d'aménagement/politique forestière*

Il est recommandé :

- d'élaborer des programmes basés sur une politique forestière nationale et en particulier sur les aspects planologiques de celle-ci. Dans ce cadre, il convient de retenir une politique planifiée du développement tant quantitatif que qualitatif de la superficie boisée. Cette politique doit constituer un élément d'une "structure verte Benelux" à réaliser ;
- vis-à-vis du problème des « pluies acides », il convient de procéder régulièrement à une étude de vitalité telle qu'elle a déjà été effectuée pour la forêt néerlandaise et belge.

3.d) *Relation politique d'aménagement/politique d'environnement*

Il est recommandé :

- que les emprises spatiales destinées à la protection du milieu

naturel fassent l'objet d'une politique spécifique explicitée dans des notes nationales et régionales ;

- que, outre un système d'autorisation dans le cadre de la politique d'aménagement assurant la conservation de la qualité des espaces ouverts soient mis en place, les instruments nécessaires à une promotion active d'une utilisation écologique des espaces ouverts destinés à d'autres fonctions primaires telles que l'agriculture et les loisirs ;
- que les mesures nécessaires soient prises pour que grâce à des évaluations simultanées et connexes les autorisations soient délivrées sur base de plans d'aménagement définitifs et de lois ou règlements en matière d'environnement ;
- que l'évaluation de l'incidence sur l'environnement fasse dans les meilleurs délais l'objet d'un règlement légal de manière à ce que les décisions sur toutes les activités importantes à effet néfaste sur l'environnement et en tout cas les décisions sur toutes les activités qui ont été reprises dans la directive CEE soient soumises à un rapport d'impact sur l'environnement ;
- que les études d'impact coïncident avec les procédures d'autorisations sur base des plans d'aménagement ;
- que les plans d'aménagement et les normes relatives à la protection de l'environnement soient mis en harmonisation ;
- que dans l'évaluation des priorités en matière de protection de l'environnement il soit tenu compte des effets transfrontaliers en matière d'environnement ;
- que les problèmes de transport, de l'entreposage et de la transformation des déchets soient abordés selon des normes d'hygiène de l'environnement et de sécurité étroitement coordonnées. Il convient de mener en outre une concertation sur un contrôle et une exécution harmonisée de ces normes.

3.e) Relation politique d'aménagement/approvisionnement en eau

Il est recommandé :

- d'utiliser la *politique d'aménagement* comme *cadre d'évaluation, d'analyse et d'intégration* pour l'intégration planologique de l'approvisionnement en eau et des conditions de gestion quantitative et qualitative de l'eau ;
- dans le processus d'évaluation planologique, de réserver non seulement l'espace à une *politique répondant à la demande* mais de prendre aussi en considération une approche *influençant la demande*. Une telle approche peut avoir un caractère général mais

être axée également sur les éléments de l'espace, par ex. là où il y a une imbrication très étroite des fonctions.

C. RECOMMANDATIONS RELATIVES A L'ESQUISSE INDICATIVE D'UNE POLITIQUE D'AMENAGEMENT AU NIVEAU BENELUX

4. Recommandations concernant les unités planologiques

4.a) *Unité planologique "Nord"*

Il est recommandé de suivre dans l'unité planologique "Nord" une politique de développement équilibrée de la zone rurale fondée sur une pondération sérieuse entre l'agriculture, les loisirs, la conservation de la nature et l'économie (régionale). Dans le cadre de la politique d'aménagement, il convient d'appliquer surtout l'instrument de remboursement dans les parties à vocation principale agricole ou mixte en grandes unités. Dans les zones à vocation mixte en petites unités les mesures d'aménagement devraient plutôt viser un aménagement ou réaménagement multifonctionnel.

Une politique restrictive de croissance démographique se recommande à l'égard des zones à vocation essentiellement naturelle.

Il s'indique par ailleurs de préserver une assise démographique suffisante pour les services et de veiller à une répartition judicieuse des services régionaux et suprarégionaux. La politique doit être axée sur la concentration des services dans les agglomérations et dans les villes régionales principales.

4.b) *La région centrale*

Il est recommandé de mener dans la zone centrale de densité urbaine une politique énergétique visant à :

- 1) *renforcer séparément les différentes agglomérations urbaines.* Des mesures de rénovation et d'aménagement urbains s'imposent à cet égard, avec notamment l'intensification de l'utilisation de l'espace et un solde migratoire positif à l'intérieur des agglomérations. Cette intensification de l'utilisation de l'espace urbain devra être limitée par la conservation d'espaces ouverts intra-urbains et de la qualité de l'environnement urbain.
- 2) *préserver l'identité propre de chaque agglomération,* notamment en délimitant strictement ces agglomérations dans le cadre des politiques d'aménagement des pays concernés et en menant une politique active de séparation entre les agglomérations limitrophes au sein d'une même "région urbaine". Il est recommandé de ne

pas seulement mener une politique passive de protection planologique mais de s'appuyer aussi sur l'application conjointe et adéquate des instruments des politiques sectorielles.

- 3) mener une politique rigoureuse en vue de *structurer les zones urbanisées* en dehors/limitrophes des agglomérations et points de concentration urbaine. Cette "densification urbaine" avec une densité de plus de 400 habitants/km² et généralement un habitat dispersé considérablement égalise l'identité propre des agglomérations. Pour ces "zones urbanisées" s'impose une politique rigoureuse en vue de structurer, mais aussi de préserver ou de rétablir les espaces ouverts subsistants.

Il est souhaitable pour ces régions que l'on procède à court terme à la sélection d'une série de noyaux pour lesquels l'objectif pourra être d'équilibrer le solde migratoire. D'autre part, un solde migratoire positif est nécessaire pour certains noyaux afin de réaliser un solde des départs fonctionnel d'autres parties de cette zone d'expansion urbanisée (dans le même ordre de grandeur que la croissance naturelle).

Il est à recommander de reconsidérer la vocation d'habitat et la localisation de ces zones en fonction de la présente recommandation et de mener une politique sélective en ce qui concerne l'utilisation des zones dites d'extension d'habitat dans la mesure où elles sont situées *en dehors* des agglomérations et d'autres noyaux urbains. C'est ainsi que l'on pourra assurer le retour de la population dans les agglomérations.

Les espaces ouverts dans ces zones urbanisées ont une importance considérable étant donné leur vocation agricole, naturelle et récréative en petites unités planologiques. La politique d'aménagement, vu l'objectif de structuration à l'intérieur de ces zones urbanisées, devra dès lors viser une protection rigoureuse des espaces ouverts subsistants, d'une part, et encourager l'usage multiple, d'autre part (récréatif, écologique, agricole). Les diverses actions entreprises en application des politiques sectorielles doivent se développer d'une manière coordonnée dans le cadre des mesures d'aménagement spécifiques à ces zones. Concrètement, la politique d'aménagement de ces zones aura à opter pour l'instrument de réaménagement ou de l'action multifonctionnelle.

- 4) une politique stricte d'espace ouvert pour la partie "zones rurales sous pression d'urbanisation" avec une application appropriée et cohérente des instruments de la politique sectorielle.

On recherche à équilibrer les départs et établissements pour l'ensemble de ces zones rurales. Les établissements devront surtout s'effectuer à l'intérieur ou dans le prolongement de noyaux délimités ou à délimiter qui sont sous pression d'urbanisation en zone rurale.

C'est pourquoi la catégorie politique d'espace ouvert a été ajoutée à l'esquisse indicative de la structure d'aménagement pour l'ensemble de la zone rurale sous pression d'urbanisation.

Cette action à l'intérieur de la zone rurale sous pression d'urbanisation requiert en tout cas une politique restrictive de réalisation des zones d'habitat et d'extension d'habitat et un accroissement, ou du moins une consolidation de la densité de l'habitat au sein des noyaux de cette zone rurale.

4.c) *L'unité planologique "Sud"*

Il est recommandé de mener dans l'unité planologique "Sud" une politique axée spécifiquement sur la rénovation rurale avec un emploi de dimension plutôt réduite et une pondération qualitative entre l'agriculture, les loisirs et la conservation de la nature. La politique d'aménagement doit viser à enrayer le solde migratoire négatif et à consolider les noyaux en vue de sauvegarder les services.

Il faut s'efforcer de préserver l'identité propre des deux agglomérations par une politique active de zones de séparation. En ce qui concerne les zones de séparation, il est recommandé de ne pas seulement mener une politique passive de protection planologique mais de s'appuyer aussi sur l'application conjointe et adéquate des instruments des politiques sectorielles.

D. RECOMMANDATIONS CONCERNANT LE RESEAU DES COMMUNICATIONS COMME ÉLÉMENT SPÉCIFIQUE POUR UNE POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT DANS UNE PERSPECTIVE BENELUX

1. Routes

Dans ce contexte, il est recommandé d'entreprendre la *construction des liaisons routières suivantes* au niveau du Benelux :

- *La route "Zoomweg" et la mise en place du passage nord-ouest de l'Escaut près d'Anvers.* Cette liaison décongestionnera la liaison encombrée actuelle par l'E19 et abrège la distance entre les pôles portuaires Benelux. Cette route favorisera en outre la mise en valeur du Brabant occidental et de la Zélande.

- *La liaison Nord-Sud à l'est par l'E 25.* Cette liaison valorisera l'est de la Belgique et le Luxembourg et aura pour effet d'abrégé et de décongestionner la liaison nord-sud actuelle par l'E19.
- *L'autoroute Bruxelles-Luxembourg (E411).* Cette liaison forme une alternative plus courte et plus sûre à la route express actuelle.
- *L'autoroute Verviers-Prüm et le prolongement Nord-Sud au Luxembourg.* Cette route est de grande importance pour la valorisation du nord du Luxembourg et de l'est de la Belgique et améliore la liaison entre l'agglomération liégeoise et le bassin de la Sarre.
- *La route A 69 et la liaison Nord-Sud dans le Limbourg belge (Eindhoven-Houthalen).* Cette route forme une liaison importante entre les agglomérations urbaines de Helmond, Eindhoven et Hasselt.

2. Chemins de fer

Vu les avantages qu'offrent les transports ferroviaires sur le plan des nuisances à l'environnement, de la consommation d'énergie, de l'emprise spatiale et du désenclavement, il est recommandé d'étudier les possibilités ou de réaliser la *modernisation et l'adaptation* de quelques voies frontalières

- *La ligne du nord Liège-Gouvy-Luxembourg.* Cette liaison joue un rôle important dans la mise en valeur du Nord-Luxembourg et soulage la ligne via Arlon. L'amélioration de cette liaison fait partie de la convention U.E.B.L.
- *La liaison Neerpelt-Weert.* Cette ligne raccourcit géographiquement la liaison ferroviaire entre le bassin portuaire anversois et le hinterland européen. Il est essentiel d'électrifier la section Neerpelt-Weert pour valoriser éventuellement cette ligne. Quant au transport ferroviaire international de marchandises, la modernisation dépend de la demande de transport prévisible et de la capacité ferroviaire existante.
- *La liaison Hasselt-Maastricht.* L'exploitation éventuelle de cette ligne pour le transport de voyageurs, comme élément de la liaison Anvers-Visé)-Aachen-Cologne, sort le Limbourg de l'isolement et améliore la relation Anvers-Liège.
- *Liège-Maastricht.* La section Visé-Maastricht, déjà en voie de modernisation, verra s'améliorer ses possibilités d'utilisation après l'achèvement des travaux d'électrification de la section Maastricht-Visé.

3. Navigation intérieure

Il est recommandé de rechercher une *solution dans le cadre du Benelux* aux *problèmes* suivants :

- *Achèvement de la modernisation du canal Albert.* Le canal Albert constitue une artère vitale pour le bassin liégeois. L'adaptation de la traversée

d'Anvers de manière à y permettre la navigation moderne par convois couplés et/ou poussés accroîtra les possibilités d'utilisation de cette voie navigable.

- *Amélioration du canal à travers Zuid-Beveland.* Bien que la liaison Escaut-Rhin soit une voie moderne parallèle, l'adaptation du canal à travers Zuid-Beveland à la navigation par convois poussés aura pour effet d'améliorer la liaison avec l'arrière-pays des ports dans le bassin de l'Escaut occidental.
- *Capacité de l'écluse à Lanaye.* La construction d'une nouvelle grande écluse à Lanaye résout le problème des délais d'attente, ce qui améliorera la navigation entre les bassins liégeois et rhénan.
- *Canaux du Brabant et du Limbourg central.* La modernisation de ce réseau de canaux revêt une grande importance pour une meilleure mise en valeur de la région centrale et résout le problème des retards sérieux à hauteur des nombreux et très anciens ouvrages d'art. L'élargissement du réseau à la norme européenne (1.350 tonnes) améliorera les possibilités d'utilisation par des unités plus grandes.
- *Modernisation du canal du Centre, du Haut-Escaut et de la Lys.* Il y a lieu de moderniser ces liaisons navigables avec le nord de la France du point de vue de l'accessibilité au bateau européen. La modernisation de ces voies navigables aura pour effet d'améliorer la mise en valeur des zones industrielles de Charleroi et du Centre.
- *Canal de Caberg.* En attendant une décision définitive sur la construction de ce canal, qui abrège la liaison entre le canal Albert et le Limbourg méridional, il y a lieu de maintenir l'espace réservé au tracé du canal.

4. Canalisation

Il est recommandé de *fixer officiellement dans les plans d'aménagement les points de franchissement de la frontière.*

5. Aéroports

Il est recommandé de soumettre à une concertation commune les conséquences transfrontalières d'une nouvelle piste est-ouest à construire éventuellement sur l'aéroport Zuid-Limburg.

6. Ports maritimes

- *Concernant l'infrastructure portuaire anversoise.* La zone verte tampon au nord de la zone portuaire sur la rive droite de l'Escaut doit être consolidée comme zone écran. Par conséquent, la rive gauche de l'Escaut entre principalement en considération en vue d'une extension éventuelle de l'infrastructure portuaire parallèlement à la rénovation de l'infrastructure sur la rive droite. La préservation de l'espace nécessaire à la construc-

tion du canal de Baalhoek est primordiale pour l'épanouissement de la rive gauche.

- *Concernant l'accessibilité de la zone du canal à Gand.* Etant donné que celle-ci pourra être limitée à l'avenir par la capacité du canal et de l'actuel complexe d'écluses à Terneuzen, il convient de préserver l'espace nécessaire à la réalisation d'une nouvelle écluse maritime. Eu égard aux nombreux points d'interférence et de friction dans le domaine des communications, de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de la gestion et de l'administration de la zone du canal, il est recommandé d'étudier la possibilité d'un organe de concertation belgo-néerlandais.
- *Concernant les prévisions portuaires.* En vue d'uniformiser les prévisions des trafics portuaires et des emprises spatiales qui en découlent, il est recommandé de se servir du cadre de référence convenu dans le cadre du Benelux pour l'établissement et l'ajustement des prévisions des trafics.

7. Coordination de l'exécution de projets d'infrastructure transfrontaliers

En vue de poursuivre l'amélioration de l'infrastructure des transports dans les régions frontalières, il convient de coordonner en étroite consultation la réalisation des projets d'infrastructure.

8. Renforcement de la politique européenne commune d'infrastructure

En vue de renforcer la politique d'infrastructure européenne, les trois pays doivent rechercher une position commune. A cet égard, on peut songer à réagir en temps voulu aux répercussions du projet de tunnel sous la Manche et des liaisons européennes rapides par voie ferrée. Il est recommandé aux pays du Benelux d'évaluer lesquels de ces projets peuvent présenter de l'importance pour les pays du Benelux.