

**<sup>2</sup>Avis relatif au projet de révision du plan de secteur de Tournai-Leuze-Péruwelz en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune de Pecq (Pecq et Hérinnes) et d'une zone d'espaces verts en extension de la zone d'activité économique existante (planche 37/2N)**

Vu le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 6, 22, 26, 30, 35, 41 à 46 et 115;

Vu le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) adopté par le Gouvernement le 27 mai 1999;

Vu l'arrêté royal du 24 juillet 1981 établissant le plan de secteur de Tournai - Leuze - Péruwelz;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003 adoptant provisoirement la révision de la planche 37/2N du plan de secteur de Tournai - Leuze - Péruwelz en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle à Pecq (Pecq et Hérinnes) et d'une zone d'espaces verts en extension de la zone d'activité économique existante;

Vu les réclamations et observations émises par les particuliers lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 25 octobre 2003 au 8 décembre 2003 inclus et répertoriées comme suit :

1. M. MALBRANCKE - WIBAUT et un autre signataire

Rue de Courtrai 125

7740 Pecq

2. C. DELHAYE - VERCAMER et un autre signataire

Bas Chemin 12

7740 Pecq

3. P. THYS - M. NOTTEBAERT et un autre signataire

Bas Chemin 14

7740 Pecq

4. P. VLIEGHE et un autre signataire  
Rue de Luna 19  
7730 Estaimbourg
5. M. GILLEMAN – M. Pannecoucke et un autre signataire  
Rue de Courtrai 115  
7740 Pecq
6. E. HUBERT-MOONEN  
Rue Albert I 7  
7740 Pecq
7. M. FAVIER KERWYN et un autre signataire  
Rue du Château 9  
7740 Pecq
8. B. HUBERT  
Rue Albert I 7  
7740 Pecq
9. S. BOURGUIGNON  
Rue Albert I 9  
7740 Pecq
10. VANNESTE - LORAINÉ  
Rue de la Croix Rouge 14  
7740 Pecq
11. M-L LAVIOLETTE  
Rue de Courtrai 41  
7740 Pecq
12. M. DENIS – DELHAYE et un autre signataire  
Rue Albert I 30  
7740 Pecq
13. M. VANNESTE – LORAINÉ et un autre signataire  
Rue de la Croix Rouge 14  
7740 Pecq
14. P. DEWULF – BECKERS et un autre signataire  
Rue Maubray 13  
7740 Pecq
15. R. SMETTE et un autre signataire  
Rue de Soreille 15  
7740 Pecq
16. S. DENIS  
Rue de Tournai 42  
7740 Pecq
17. R. BOUSMAR et 45 autres signataires  
Bas Chemin 16  
7740 Pecq
18. V. FAVIER et un autre signataire  
Rue Albert Mille 19  
7740 Pecq
19. B. DOCHY  
Rue Albert Asou 21  
7500 Tournai
20. D. VANHERPE  
Grande Route 28  
7740 Warcoing
21. N. VOS  
Rue du Château 51  
7740 Pecq
22. M. PREVOST - PAINDAVOINE  
Bas Chemin 10  
7740 Pecq
23. P. VLIEGHE  
Rue de Luna 19  
7730 Estaimbourg

24. M. FAUVARQUE

Rue Albert I 29

7740 Pecq

25. G. ELINASTE

Rue du Château 27

7740 Pecq

26. Ministère de la Région wallonne Division de la Gestion de l'Espace Rural Direction de l'Espace Rural – G. BOLLEN

Avenue Gouverneur Bovesse 74

5100 Jambes

27. J-M CLOUET

Rue Provinciale 136

7760 Celles

28. P. DECROIX

Rue de Courtrai 80

7740 Pecq

29. E. COLIN

Rue des Croisiers 40b/5

7500 Tournai

30. L. DOCHY

Rue Albert I 18

7740 Pecq

31. V. SAMIJN - ANDROGE

Rue de la Croix Rouge 39

7740 Pecq

32. V. FAVIER

Rue Albert Mille 19

5100 Namur

33. Ministère de la Région Wallonne, Division du réseau Ouest, Direction des routes de Mons – R. DEBROUX

Rue du Joncquois 118

7000 Mons

34. Interenvironnement Wallonie – J. KIEVITS

Boulevard du Nord 6

5000 Namur

35. A. DEMORTIER

Rue Cache-Malainne 252A

7742 Hérimnes

Vu l'avis favorable assorti de conditions du conseil communal de la commune de Pecq en date du 29 décembre 2003;

Vu l'avis de la Division de la Prévention et des autorisations – Direction de la coordination de la prévention de la pollution – cellule sous-sol;

Vu le dossier d'enquête publique transmis le 12 janvier 2004, par M. M. Foret, Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement, à la Commission de l'Aménagement du Territoire et mis à la disposition de sa Section Aménagement normatif;

Vu les situations juridiques et existantes du secteur;

La Commission Régionale d'Aménagement du Territoire émet en date du 5 mars 2004 un avis favorable à la modification de la planche 37/2N du plan de secteur de Tournai – Leuze - Péruwelz en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle à Pecq (Pecq et Hérimnes) et d'une zone d'espaces verts en extension de la zone d'activité économique existante accompagnée de la prescription supplémentaire suivante repérée \*R 1.2. : » Seules les entreprises dont l'acheminement des matières premières ou des produits finis se font par la voie d'eau et celles qui leur sont auxiliaires peuvent être autorisées dans la zone d'activité économique industrielle repérée \*R 1.2 » sur des terrains inscrits actuellement en zone agricole au plan de secteur;

La CRAT assortit son avis des considérations suivantes :

I. Considérations générales

1. L'arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003

Un réclamant estime que dans le texte, il est prévu une zone d'espaces verts en plus de la zone d'étang. Il constate que, sur le plan, cette zone d'espaces verts ne se retrouve pas en-dehors de celle de l'étang.

La CRAT note que la carte annexée à l'arrêté inscrit le trou de Pecq en zone d'espaces verts agrandie vers le nord.

2. L'article 1<sup>er</sup> du CWATUP

Des réclamants estiment que le projet ne respecte pas l'article 1<sup>er</sup> du CWATUP en ce qu'il ne rencontre pas l'objectif de gestion parcimonieuse du sol puisqu'il sacrifie une belle zone agricole de 12 ha et anéantit l'agriculture locale et le patrimoine naturel.

La CRAT relève que l'étude d'incidences signale que le projet ne respectera pas l'article 1<sup>er</sup> du CWATUP si des mesures de protection ne sont pas prises vis-à-vis des habitations situées au sud du projet. Ces mesures de protection seront précisées dans le cadre du cahier des charges urbanistique et environnemental conformément à l'article 31 bis du CWATUP.

Par contre, le projet respecte l'article 1<sup>er</sup> en ce que l'utilisation de la voie d'eau implique une utilisation parcimonieuse du sol et favorise le transport par bateau, moins polluant.

### 3. La conformité au PEDD

Un réclamant constate que le projet n'est pas conforme à l'action du PEDD qui demande de tenir compte des zones inondables. L'environnement risque d'être bien plus perturbé encore par l'extension du zoning existant et par l'accueil de nouvelles entreprises. Les zones NATURA 2000 retenues par le Gouvernement wallon le prouvent. Il ne comprend pas comment on a pu autoriser une station de traitement de boues à proximité. Il lui semble que si la cohérence s'impose, le bon sens aussi.

La CRAT constate que ce point n'est effectivement pas rencontré. Cependant, elle relève que le projet est conforme au PEDD qui :

- prône l'utilisation de la voie d'eau et du rail pour ce type de transport. Le site de l'avant-projet répond à cette attente pour ce qui est du transport de marchandises par voie d'eau;
- propose de préserver les bonnes terres agricoles. L'avant-projet s'implante sur des terres agricoles utilisées comme prairies par les agriculteurs. La zone concernée est humide et de faible qualité.

### 4. Le SDER

Un réclamant estime que l'argument « participe au recentrage de l'urbanisation » n'est pas pertinent car il s'agit plutôt d'une déstructuration que l'on obtient au détriment de la qualité de vie locale.

La CRAT constate que le projet rencontre les principes du SDER suivants :

- Le site de Pecq se trouve à l'intérieur de l'aire de coopération transrégionale avec Lille et est proche du pôle de Tournai;
- Le canal de l'Escaut a une direction perpendiculaire aux eurocorridors Lille-Bruxelles et Lille-Liège. Le réseau de canaux permet toutefois de relier notamment Lille, Bruxelles et Liège. Le site de Pecq peut donc participer également à ces eurocorridors par la voie d'eau;
- « Le site étudié renforce la structure spatiale préconisée par le SDER. Placé dans la prolongation immédiate du tissu urbain du centre de Pecq, le site participe au recentrage de l'urbanisation. Il jouxte une zone d'habitat et une zone d'activité économique qui font partie du tissu urbanisé de Pecq. De plus, un quai de 200 m est déjà présent sur le site » (p. A-19 du Rapport final);
- Le projet est conforme à l'option VI.3. recommandant de favoriser le recours à la voie d'eau pour ce qui concerne le transport de marchandises.

### 5. Les besoins

Un réclamant fait référence au rapport final de la CPDT du mois de septembre 2002 qui préconise largement l'extension de la zone agricole et ce, pour la majorité des plans de secteur. A contrario, ce même rapport constate que l'espace dévolu à l'activité économique est suffisant et qu'une entente entre les opérateurs suffirait pour couvrir les besoins pour les dix prochaines années.

Des réclamants constatent que cette zone est destinée aux entreprises utilisant la voie d'eau. Outre le fait que l'Escaut ne permet pas le passage des bateaux de plus de 1356 tonnes au Pont des Troux situé à Tournai et qu'un de ces réclamants comprend le souci du PACO de développer une zone à l'aval de Tournai au vu des restrictions liées à ce pont, ils constatent cependant qu'aucune demande chiffrée n'est mentionnée alors qu'il existe déjà des ports en province de Hainaut qui sont loin d'être saturés. L'étude d'incidences ne présente pas de schéma précis et complet du potentiel en matière d'infrastructures portuaires du Hainaut-Occidental. La jeunesse du PACO ne peut occulter une réelle étude de marché qui ne semble pas avoir été faite. D'autres réclamants souhaitent qu'une étude des besoins en zone portuaire sur le bassin de l'Escaut ou dans la zone aval de Tournai soit réalisée, que le PACO fasse part de ses intentions concernant l'équipement de ce projet et du type d'activité prévu ainsi qu'une analyse des chiffres de tonnage attendus sur le site, ce qui suppose qu'il caractérise au mieux les entreprises qu'il est prêt à y admettre.

Des réclamants ne peuvent accepter l'argumentation de l'étude d'incidences qui fait état d'une spécificité des investissements dans des ports autonomes qui ne doivent pas « prioriser » les emplois. Ils ont le sentiment qu'au nom de l'engorgement des voies routières, l'on met sur l'autel, presque à n'importe quel prix, des zones le long des fleuves. Les Pecquois devront une nouvelle fois être embarqués au nom de la solidarité régionale, dans une voie de sacrifice comme pour le traitement des boues de dragage qui se fera un peu plus loin. En effet, ils ont des doutes quant à une véritable création d'emploi. A titre d'exemple, ils citent la zone d'Orcq-Marquain, occupée par de gigantesques halls de stockages dans lesquels ne travaillent qu'un ou deux magasiniers.

Ils craignent que la zone en projet ne soit occupée que par des clarkistes ou conducteurs de grues pour le chargement/déchargement ou que cette zone soit occupée par des entreprises qui se sont délocalisées au départ de la Flandre, délocalisations motivées par les aides Objectif I ou suivantes et par le refus de certaines entreprises particulièrement polluantes ou grande consommatrices d'eau ou autres énergies sur le territoire flamand.

D'autres réclamants s'opposent au projet estimant que celui de Mouscron/Dottignies présente une valeur ajoutée nettement supérieure (en terme d'emploi), alors que le projet visé par la présente modification du plan de secteur ne récoltera que les déchets dont personne ne veut.

Si la gestion d'un port entre bien dans les attributions du PACO, raison pour laquelle il est indispensable qu'il se réserve des terrains jouxtant l'Escaut pour le stockage et le transbordement des marchandises transportées entre la route et la voie d'eau, des réclamants constatent que malheureusement, les terrains sont occupés par des entreprises polluantes, implantées « sans aucune autorisation et sans enquête publique préalable », terrains qui auraient pu accueillir une infrastructure portuaire telle que prescrite dans l'arrêté.

D'autres réclamants constatent que tout le projet se base sur le quai. Or, ce quai, qui a été construit depuis plus de 20 ans, était destiné à une usine de préfabrication appelée « BATINDUS ». Cette usine, inaugurée à grand frais, était bien perçue en ce qu'elle présentait un bon investissement générant de nombreux emplois sur un site qui lui était bien adapté. Cette entreprise a fait faillite et il n'en reste plus que la « carcasse » sur le site. Ils ne peuvent accepter la conclusion hâtive et peu fondée de l'étude d'incidences. La seule justification que l'on pourrait admettre est qu'il existe un quai. Pour le reste, ce ne sont que des supputations.

La CRAT note que le territoire de référence défini par l'étude d'incidences peut être défini comme la zone de chalandise intéressée par le transport fluvial le long des voies d'eau en aval de Tournai, à l'intérieur de laquelle les opérateurs offrent des produits suffisamment homogènes.

La CRAT constate qu'effectivement, l'étude d'incidences précise « qu'il ne s'agit pas simplement de favoriser la création d'un maximum d'emplois par hectare affecté ou réaffecté en zone d'activité économique, il s'agit de prendre à l'échelon régional les mesures indispensables pour prévenir l'engorgement prévisible de l'ensemble des modes de transport en Europe occidentale d'ici 2020. La plupart des études prévoient en effet un doublement des flux de transport en 2020. Le réseau autoroutier belge qui est déjà le plus dense d'Europe sera saturé bien avant cette échéance.

Dans le cas du transport fluvial, les voies navigables sont perçues comme un mode plus performant et plus fiable que le rail. Il s'agit essentiellement de prendre des mesures pour réserver les superficies de zones d'activité économique proches des quais aux entreprises qui s'engagent à privilégier le transport fluvial. L'enjeu principal dans ce dossier prioritaire n'est donc pas de favoriser l'emploi direct immédiat, mais de favoriser une nouvelle répartition modale pour prévenir la congestion des transports et ses effets catastrophiques sur la croissance de l'ensemble de l'économie » (pp. B-5 et B-6 du Rapport final).

La CRAT relève que l'étude d'incidences a estimé les besoins en pondérant l'importance des options d'achat de terrains, l'attraction générale de la zone, la ventilation des besoins par secteur, si l'avant-projet concerne des activités bien précises (carrières exploitables sur 100 ans, cimentiers, agro-alimentaire) et l'état le plus récent de la demande réelle.

« Les données objectives recueillies sur d'autres sites du PACO (darse sud de Ghlin) montrent que des équipements adéquats ont permis d'atteindre rapidement 200 000 tonnes en 2000. Pour mémoire, le volume à Ghlin n'était que de 25 000 tonnes. Une approche chiffrée ne peut être faite simplement sur base des besoins potentiels en espace des entreprises locales. Il convient de considérer un territoire de chalandise beaucoup plus vaste, mais de prendre en compte uniquement des entreprises dont l'intérêt vis-à-vis du transport fluvial est manifeste. Dans la problématique des ports autonomes, la détermination chiffrée des besoins spatiaux n'a qu'une importance limitée parce que tout indique que ces besoins sont de toute manière très supérieurs à la superficie de terrains disponibles : en effet, pour être exploitables, ces terrains doivent non seulement être situés en bord de voies navigables mais aussi disposer d'un quai. La pénurie de ces terrains est telle que les deux localisations pressenties à ce jour dans les avants-projets représentent l'essentiel de ce qui est exploitable le long des 176 km de voies navigables gérées par le PACO » (p. B-16 du Rapport final) ». « La contribution du PACO à cette progression du transport fluvial reste très faible parce qu'il ne dispose que de 6 fois moins de surfaces concessibles en moyenne que ses homologues (Ports autonomes de Charleroi, de Liège et de Namur). Le PACO est donc dans l'obligation de rattraper très rapidement le retard considérable en équipements portuaires accumulé par rapport aux autres ports wallons, aux ports flamands et aux ports de la région lilloise.

La ZAE de 11 ha projetée à Pecq-Hérinnes présente un grand intérêt pour le PACO parce que son quai de 215 m de long sur une profondeur de 30 m pourra être utilisé :

- au transbordement de marchandises destinées aux entreprises qui se seront installées dans la zone d'activité économique projetée, viabilisée par l'IDETA et gérée par le PACO;
- par les concessionnaires qui y manutentionneront et y stockeront des produits à collecter et/ou à approvisionner dans un rayon de 25 à 30 km essentiellement vers les zones industrielles d'Espierres et de Dottignies mais aussi vers le nord de la France.

Cette extension permettra de porter le tonnage actuel de 120 000 T/an à 400.000 T/an réparti, pour moitié dans les entreprises installées dans la zone d'activité et pour moitié par acheminement routier. La création de cette zone d'activité permettra de drainer un trafic en provenance, d'une part du nord de la France (Wattrelos) et d'autre part, de la région flamande frontalière (Avelgem) » (p. B-22 et B-23 du Rapport final).

Un réclamant constate que l'étude d'incidences mentionne 4 entreprises intéressées par ce site. Il souhaite connaître l'identité de celles-ci afin de pouvoir mesurer les impacts réels de ces délocalisations.

Un autre réclamant estime qu'un quota d'emploi au m<sup>2</sup> acheté pourrait être imposé dans le contrat d'achat des terrains et une amende annuelle pourrait être imposée pour non respect de cette norme décrétée.

La CRAT prend acte de ces remarques.

## 6. La planification

Un réclamant fait l'historique du dossier : il rappelle que le premier projet de 1989 prévoyait une zone de PME et de service étant donné qu'elle se situe dans une zone d'intérêt paysager, en bordure d'une zone verte et à proximité des habitations. En séance du 5/5/1992, la CRAT a admis le principe de la modification partielle du plan de secteur pour la zone de PME et de services sur la rive gauche de l'Escaut mais se limitait à 400 mètres des habitations de Pecq. La CRAT avait justifié cette limitation à 400 mètres des habitations, tout d'abord par la présence des habitations, par la présence du Trou de Pecq mais surtout par le fait que la zone située entre le Trou de Pecq et les habitations est régulièrement inondée.

La DGATLP a également émis dans un rapport du 5/2/2002 un avis réservé suite à la demande du PACO.

Un réclamant remet en doute le point C.1. relatif aux critères de localisation, car l'étude d'incidences dit que ceux-ci seront définis par l'objectif à atteindre. On pourrait douter de l'objectivité de l'étude si, de facto, l'objectif est d'établir une zone à cet endroit. S'il en reste plus qu'à justifier ce choix, on pourrait en rester là à moindre frais.

La CRAT regrette également le manque de critiques de l'étude d'incidences vis-à-vis des critères de localisation définis par l'arrêté.

Des réclamants se prononcent contre le type d'activité fluviale fixé par arrêté à cet endroit estimant qu'il est trop proche des habitations et que l'étude d'incidences reconnaît également que les maisons de la rue du Bas-chemin subissent de plein fouet les « désagréments importants » d'une telle proximité. En effet, qui dit port fluvial, dit également chargement-déchargement mais aussi stockage. Or, Pecq a déjà le triste privilège d'avoir vu ériger des cuves à graisse, dont personne ne sait ce qu'elles contiennent réellement et de subir les poussières venant de la centrale électrique de Ruien, dont les rejets se propagent dans l'air dès qu'il y a du vent.

Le CRAT se prononce pour le maintien de la prescription supplémentaire relative à l'implantation d'entreprises utilisant la voie d'eau pour l'acheminement des matières premières ou des produits finis et celles qui leur sont auxiliaires estimant qu'il s'agit d'une gestion parcimonieuse du sol que de réserver ces espaces privilégiés à ce type d'activité.

## 7. Les alternatives de localisation

Des réclamants demandent s'il n'existe pas, dans l'entité, d'autres endroits pouvant accueillir ces industries tout en respectant l'environnement ?

D'autres réclamants émettent des propositions d'alternatives de localisation :

- la zone jouxtant Dottignies peut compenser cette option en accueillant des entreprises plus polluantes. Il vaudrait mieux remplir convenablement ce zoning avant d'en créer un autre.
- Comme le projet n'est pas relié au rail, ils estiment que le « critère » quai n'est pas suffisant pour choisir la localisation d'un site. Celui associant la voie d'eau au rail est bien moins polluant. Si les trois moyens de transport peuvent être associés, il serait logique de privilégier cette option. Avant de directement « se jeter sur le seul endroit après Tournai », ils demandent d'étudier des sites les mieux appropriés, notamment celui de Tournai.

- La zone de chalandise considérée dans cette étude est de 176 km. On ignore les ports existants, dont un à moins de 5 km situé à Avelgem.
- la zone dévolue au traitement des boues de dragage à Hérinnes est proposée mais aussi en lieu et place des bassins de décantation de la sucrerie de Warcoing, et enfin, à côté des installations et du siège d'IPALLE à Froyennes, plus près des accès d'autoroute.
- le site de Kain a été rejeté alors que l'étude d'incidences l'estimait préférable pour « éviter les impacts biologiques et paysagers liés au site de Pecq ». Or, elle pose moins de problème vis-à-vis de l'accessibilité par transport en commun car la gare est en continuité du zoning projeté. Il suffirait d'imaginer une navette entre le zoning et la gare pour optimiser cet atout.
- le site voisin de Batindus et en direction de Warcoing, compte encore de nombreux hectares inoccupés.

Des réclamants informent qu'une étude du CREAT a fait apparaître récemment qu'il existe actuellement en Wallonie plus de 12 000 ha de sites d'activité désaffectés. Or, il ressort qu'une partie de ces sites n'est pas polluée au point de ne pas être réutilisable à court terme. Ils citent le site d'une ancienne usine « PENNEL ET PHILIPPO » de 7 ha à Warcoing et la présence de trois bâtiments industriels abandonnés sur le site de Batindus le long de l'Escaut.

La CRAT prend acte de ces propositions et relève que l'étude d'incidences a proposé une alternative de localisation à Kain : « elle consiste en une ZAD accolée à une ZAEI existante. La ZAD longe la rive de l'Escaut dans sa partie nord jusqu'à l'autoroute. Les ZAEI existantes logent l'Escaut vers le sud jusqu'au périphérique de Tournai (pont Delwart). Elle se situe à la hauteur de l'écluse de Kain » (p. C-8 du Rapport final). Cette variante s'inscrit dans la structure spatiale du SDER puisqu'elle est située au nord de l'agglomération de Tournai, donc en aval du Pont des Trous. Elle est également « située en bordure de l'A8 mais son accessibilité routière n'est pas évidente actuellement. L'accès au site doit se faire par des zones fortement urbanisées et par des voiries déjà saturées. Une voie ferrée désaffectée se trouve à environ 250 m de la variante. Il semble possible de la prolonger jusqu'à la variante » (p. C-9 du Rapport final) et d'assurer une trimodalité eau/rail/route. Cependant, la variante présente comme désavantage « que les possibilités techniques de mouvement des bateaux, au droit du quai sont réduites par la présence de l'écluse et le site est difficilement accessible par la route » (p. C-13 du Rapport final).

#### 8. Les alternatives de délimitation

Des réclamants proposent de reculer et diminuer la zone projetée et la limiter à la partie se situant après la route d'accès vers la grand route et où sont situées les entreprises REHEUL et Warcoing Industrie ainsi que l'usine PROVITAL. Une bande de 50 m de profondeur serait acceptée pour y mettre des entreprises de services. Cette proposition rencontrerait le souhait de voir le « Trou de Pecq » sauvegardé. Elle rencontrerait aussi le souhait des agriculteurs de ne pas voir leurs terres expropriées et mettre à mal leur exploitation.

Un réclamant constate que le projet a pour effet d'enclaver une petite languette de la zone d'habitat entre la zone à créer et la zone de la tannerie. Les habitations du nord de Pecq seront privées de tout dégagement vers l'Escaut et Hérinnes et seront bien proches d'activités qui sont bruyantes par nature. Des réclamants proposent de limiter le sud de la zone à la limite nord de l'ancienne tannerie Salembier vers l'Escaut, ceci tant pour préserver le village que pour permettre une viabilité de la zone d'habitat du village et aussi une ouverture sur le paysage de la vallée de l'Escaut. De même, une zone d'aménagement côté Warcoing doit permettre à ce village d'avoir vue sur la vallée de l'Escaut.

Un réclamant propose de prendre l'entièreté de la zone agricole jusqu'à la route nationale et l'arrêter en contre partie avant la zone d'habitat sise au niveau de la rue du Bas-chemin, cette dernière partie ne jouxtant pas l'Escaut et une zone tampon devant de toute manière être prévue.

La CRAT prend acte de ces alternatives de délimitation.

#### 9. L'agriculture

Un réclamant rappelle que l'agriculteur n'est pas un simple fournisseur d'aliments, mais est reconnu comme étant le meilleur garant d'un paysage, à la fois fonctionnel et naturel. L'agriculture, pour respecter l'environnement a de plus en plus besoin de bonnes terres agricoles, il n'est donc pas question de lui en soustraire. Des entreprises de l'agro-alimentaire de notre région éprouvent, de plus en plus de difficultés de trouver dans leur région des hectares disponibles et doivent, parfois pour développer leur production, faire plus de cent kilomètres pour s'approvisionner. Cette distance rend ces cultures beaucoup moins rentables et l'industriel pourrait être amené à délocaliser son entreprise.

MM. VLIEGHE signale qu'il a absolument besoin de toutes ses surfaces de terrains pour respecter les normes de la directive « nitrate » qui vient d'entrer en vigueur le 29 novembre 2003. Cela a pour conséquence qu'il devra réduire son cheptel à moins de trouver des superficies d'épandage et cela, dans une région déjà déficitaire en terrains disponibles à cet usage.

M. et Mme GILLEMANN-PANNECOUCKE signalent qu'ils perdront plus de 65 % de ces prairies attenantes à leurs bâtiments d'exploitation, celles-ci étant indispensables pour le maintien de son cheptel. L'exploitant s'est spécialisé dans la production laitière et il lui est impossible de réensemencer des prairies du même côté de la route « Tournai-Courtaai », car cela est irréalisable pour une simple question de sécurité. La DGA signale que cette ferme possède un ensemble bâti fonctionnel pour cette spéculation. Cet exploitant ne possède pas d'alternative et une délocalisation de l'exploitation n'est pas réalisable.

La CRAT regrette que l'aspect agricole soit à peine évoqué. Dans l'étud d'incidences qui constate l'arrêt probable « de la production laitière de l'exploitation située au n°115 de la rue de Courtrai, suite à la disparition de l'accès à la salle de traite pour les vaches laitières. La spéculation laitière apporte un revenu non négligeable à l'exploitant. Sans ce revenu, la viabilité de l'exploitation peut être affectée sérieusement... De même, l'immobilisation des parcelles de cultures restantes n'affecte en rien les exploitations concernées, vu les petites superficies concernées et le caractère « entreprise agricole » d'une des exploitations » (p. D-120 du Rapport final).

La CRAT insiste pour que les autorités compétentes négocient pour cet exploitant un système de compensation (échange de terres) de manière à lui permettre de poursuivre ses activités basées sur une spéculation laitière.

#### 10. L'accessibilité

Un réclamant signale que contrairement à ce que dit l'étude d'incidences, l'axe majeur Tournai-Kortrijk n'est pas la N50 mais bien la nouvelle autoroute qui a d'ailleurs été construite pour limiter l'usage de cette nationale très dangereuse. Un autre réclamant constate que le raccord à la plate-forme multimodale à Mouscron, ne peut être qu'une source de nuisances considérables, et est en contradiction avec l'objectif du projet.

La CRAT prend acte de ces remarques.

Des réclamants signalent qu'il n'existe pas d'accès adéquat au site. En effet, le passage au centre de Pecq est déjà beaucoup trop difficile. Renforcer ce problème avec le charroi lourd du port autonome serait une « catastrophe urbanistique ». Même l'aménagement d'un rond-point ne suffira pas pour réguler la circulation existante à laquelle il faudra ajouter les flux de camions dus aux zonings de Pecq et de Dottignies. L'accès vers Dottignies semble meilleur mais ne suffit pas comme argument pour une telle implantation. En effet, à ce charroi de jour viendra s'ajouter celui de nuit constitué par des « clubbers » de la discothèque toute proche. Or, le réseau routier n'est pas adapté : les visiteurs de la discothèque sont obligés de prendre les quais de halage pour y arriver. Un sens unique a été imposé par cette dernière. Agrandir ce zoning va engendrer une insécurité telle que les voisins et les investisseurs en risquent de faire les frais.

Des réclamants craignent que le projet ne génère des flux routiers encore plus importants vu qu'il faudra transporter les marchandises des péniches vers les entreprises par route, ce qui créera de la sorte une insécurité pour les cyclistes empruntant ces mêmes voiries. Or, ces activités doivent permettre le maintien d'une liaison pour les modes doux du côté gauche de la rive et ce, pour une meilleure mobilité. En effet, l'usage de l'autre rive pour les liaisons intra-village étant beaucoup plus longues et pénalisantes. Ces réclamants font référence au tableau de comparaison des variantes (point D.5.10. du Rapport final) qui indique clairement « un risque d'augmentation significative du trafic de poids lourds dans le centre de Pecq, une augmentation des risques d'accidents sur la RN50, un renforcement des problèmes de circulation au centre de Pecq ». Ils remettent en doute ce projet estimant que la commune est déjà saturée et relèvent qu'il y a déjà de nombreux accidents, souvent graves, voire mortels. En effet, les risques de chute dans le fleuve sont réels.

La CRAT prend note que selon l'étude d'incidences, la Route N50 ou rue de Courtrai présente dans la traversée de Pecq, une densité de trafic et une vitesse telles qu'elles sont des facteurs d'inconfort et d'insécurité, ce fait ayant également été constaté par les services compétents de la commune et les riverains. « Les accidents graves sur cette route sont nombreux. La densité moyenne journalière du trafic, recensée par le MET, dépasse les 12.000 véhicules par jour ouvrable, avec une contribution de 10 % des poids-lourds. La commune revendique l'implantation de quatre sens giratoires sur sa traversée, dont un au niveau de l'accès à la zone portuaire (route du zoning) (p. D-59 du Rapport final).

L'étude d'incidences mentionne également la présence de la discothèque située près du pont de l'Escaut et disposant d'un parking en gravier de plus de 500 places. Un panneau à l'issue de ce parking est destiné à renvoyer ce trafic vers la rue du zoning pour éviter le passage par le centre de Pecq. L'accès au site, pour tous les véhicules, se fait donc principalement via la Route N50 et la rue du zoning, les accès à partir de la rive droite de l'Escaut via le pont ne pouvant être acceptés que pour les voitures particulières et les camionnettes » (p. D-60 du Rapport final).

L'étude d'incidences reconnaît que « les problèmes de circulation constatés au centre de Pecq vont s'accroître en raison de l'augmentation du trafic de et vers le zoning. En effet, le trafic induit de et vers le sud passera principalement par le centre de Pecq sur la N50 » (p. D-117 du Rapport final).

Quant au problème des cheminements lents, la CRAT relève que selon l'étude d'incidences « les incidences sont à relever sur la rive gauche de l'Escaut, dont le chemin de halage a déjà été interrompu et transformé en route, qui est cependant fréquentée par des promeneurs, cyclistes et piétons. L'activité portuaire peut accentuer l'effet de coupure bien qu'un cheminement routier reste disponible » (p. D-119 du Rapport final).

Un réclamant pense que l'aptitude de la chaussée de Courtrai à porter le trafic induit par le développement de l'activité portuaire dépend du tonnage qui sera traité dans la zone. Or la question du tonnage dans la zone n'est pas traité. Ce tonnage peut être très fluctuant selon le type d'activités admises sur le site.

Un réclamant propose d'étudier un accès direct à l'autoroute d'autant plus que le pont de l'autoroute est prévu pour un accès renforcé, qu'il soit au-dessus ou en-dessous du pont. Un autre demande la réalisation d'un rond-point entre une voirie d'accès direct au site à créer et la route nationale.

Des réclamants souhaitent qu'un plan de circulation soit établi et réalisé avant l'implantation des entreprises. Il faudra veiller à ce que le charroi ne passe pas par l'intérieur des villages.

La CRAT prend acte de ces remarques.

#### 11. La mise en œuvre

##### 1° Pédologie-Géologie

Un réclamant signale que comme le site se trouve sur l'ancien lit de l'Escaut, la qualité du sol y est particulièrement mauvaise et de faible portance, ce qui nécessitera des surcoûts importants pour assurer des fondations stables. Il serait donc préférable d'y implanter des installations légères à faible descente de charge.

La CRAT relève que, selon l'étude d'incidences, « en raison de la présence de tourbe dans les dépôts de la nappe alluviale, les bâtiments existants, le long de l'Escaut, de part et d'autre de la ZAE seraient vulnérables en cas de travaux impliquant le rabattement de la nappe aquifère pour autant qu'ils soient construits sur fondations directes : au nord, les bâtiments récents du MET et le quartier des bâtiments anciens situé à proximité du pont sur l'Escaut » (p. D-47 du Rapport final). « Avec la présence également de sables mouvants dans les 10 premiers mètres, il sera recommandé de prévoir des fondations de bâtiments adaptées à ces contraintes locales » (p. D-48 du Rapport final).

##### 2° L'impact sur les eaux

Un réclamant signale que cette zone est reconnue comme inondable, ce qui est en totale contradiction avec la circulaire du 9/01/2003 du Gouvernement wallon. Les risques sont donc importants pour les investisseurs mais aussi pour les risques de pollution du sol et du fleuve, par simple percolation ou flottaison de la pollution. La commune ne peut accepter le projet sur le site alors qu'elle sait pertinemment bien qu'il sera inondé, à moins qu'elle ne souscrive à une police d'assurance pour couvrir ce genre de risque connu.

La CRAT constate que l'étude d'incidences confirme que les sols risquent d'être inondés pendant une grande partie de l'année. En ce qui concerne la vulnérabilité du sous-sol, « une grande partie de la zone étudiée comporte des sols argileux. Ce type de sol freine fortement la dispersion d'une pollution de surface. Les limons quaternaires situés sous les dépôts alluvionnaires, sont directement exposés aux risques de contamination et/ou de pollutions accidentelles... Dans ce cas-ci, les limons sont en liaison directe avec la nappe alluviale et toute pollution accidentelle se retrouvera rapidement dans les eaux de l'Escaut (p. D-37 du rapport final).

« En profondeur, une pollution accidentelle serait rapidement arrêtée par la barrière étanche que constitue l'argile yprésienne (située à 11 m de profondeur), présente dans toute la région (p. D-29 du Rapport final).

Un réclamant estime qu'il n'est pas normal que les eaux usées industrielles soient versées dans la station d'épuration du Pas à Wasmes, ce n'est pas à la population de payer pour les industriels qui viennent s'installer à Pecq. Il estime qu'une station spécifique devrait être aménagée sur le site, station conçue pour le type de rejets spécifiques aux industries en place et qui traiterait également l'ensemble des rejets industriels, notamment du secteur agro-alimentaire actuellement implanté.

La CRAT prend note que l'étude d'incidences signale effectivement que comme le site se situe dans la zone d'épuration collective, il serait tributaire de la station d'épuration du Pas de Wasmes d'une capacité nominale de 13 000 EH ou de celle du Pont Bleu d'une capacité nominale de 16 000 EH. Selon IPALLE, la station du Pas de Wasmes pourrait accepter quelques milliers d'EH supplémentaires en provenance de la zone d'activité économique. L'étude d'incidences signale également plus loin que « les eaux collectées par le collecteur de la ZAE pourront être acheminées vers une station d'épuration, éventuellement implantée dans la ZAE dans le cadre de l'aménagement de celle-ci. Le cas échéant, certaines entreprises mettant en œuvre des procédés de fabrication générant des rejets importants, pré-traiteront une partie de leurs eaux usées (décanteur-débourbeur, séparateur d'hydrocarbures...), voire disposeront d'une station d'épuration individuelle » (p. D-79 du Rapport final).

Afin d'éviter des problèmes d'incompatibilité des eaux usées ayant leurs caractéristiques physico-chimique variables, l'étude d'incidences propose diverses solutions :

- implantation d'un réseau séparatif au niveau de la ZAE séparant d'une part les eaux domestiques usées des autres types d'eaux (pluviales, industrielles);
- envisager le traitement simultané d'eaux usées domestiques localement (station individuelle) ou dans une station d'épuration des eaux urbaines résiduaires;
- rejet des eaux pluviales non polluées vers les eaux de surface les plus proches, en veillant à ce qu'elles puissent recevoir les débits concernés;
- réutilisation éventuelle des eaux traitées » (p. D-80 du Rapport final).

Un réclamant signale que, contrairement aux dires de l'étude d'incidences, un captage vient d'être réalisé sur le site. Il se situe à l'entrée de Warcoing à côté d'un magnifique réservoir. Un second a été réalisé dans les installations de Provitall au moment de sa création. Le risque est donc bien réel d'une pollution de la nappe. Par conséquent, il est strictement interdit d'y implanter quoi que ce soit. Il serait peut-être bon d'envisager un périmètre de protection comme cela a été fait pour Kain.

La CRAT constate qu'en effet, l'étude d'incidences ne mentionne pas la présence de ces puits et se limite à signaler la présence de captages d'eau dans la nappe du calcaire carbonifère située au droit de la ZAE vers 45 m de profondeur ». Etant donné que des terrains de couverture épais de 45 m et renfermant 2 niveaux imperméables protègent cette nappe des risques de pollution, il est difficile de prévoir les contours possibles des zones de prévention éloignée sans étude approfondie » (p. D-27 du Rapport final).

L'étude d'incidences signale également « que certaines industries pourraient souhaiter avoir leur propre forage d'alimentation en eau. Elles devront alors suivre la procédure d'introduction d'une demande d'autorisation auprès de la Région wallonne avant de réaliser le forage. ...il est fort probable que la Région wallonne encourage plutôt les industries à s'alimenter en eau à partir de la Transhennuyère » (p. D-104 du Rapport final).

Un réclamant rappelle les événements des puits karstiques qui ont provoqué le déversement de l'Escaut dans la zone de captage Pecq/Tournai/Roubaix.

La CRAT relève dans l'étude d'incidences que « depuis les années 50, la nappe du calcaire carbonifère a connu une exploitation intensive conduisant à une surexploitation qui a atteint son sommet vers les années 1975 et à une baisse importante du niveau hydrostatique responsable de nombreux « effondrements karstiques ou puits naturels » ...qui entraînent parfois une mise en contact directe et brutale des eaux de surface (polluées) et des eaux souterraines (propres), induisant alors une pollution de la nappe des calcaires carbonifères (p. D-24 du Rapport final).

Un réclamant relève que l'étude d'incidences juge la qualité des eaux de l'Escaut « faiblement toxiques ». Or, il vient d'être déclaré à grand fracas de presse que l'Escaut est le fleuve le plus pollué d'Europe et qu'il était temps que les pays concernés par l'Escaut se penchent sur sa destinée.

La CRAT note que, pour la qualité physico-chimique, la Région wallonne dispose d'une station de mesures sur l'Escaut à Pottes, à environ 6 km en aval du projet qui donne les indices de pollution organique, de qualité physico-chimique et d'eutrophisation. Elle signale que

- « l'Escaut est de qualité physico-chimique moyenne par rapport aux normes de qualité de base;
- la qualité biologique de l'Escaut est très mauvaise et montre une pollution très forte;
- les mesures du réseau écotoxicité à Bléharies et à Pottes en amont et en aval de la zone concernée montrent des écotoxicités faibles » (p. D-23 du Rapport final).

### 3° L'impact sur la qualité de l'air et le climat

Un réclamant signale que les habitants de Pecq subissent des odeurs nauséabondes de putréfaction de jus de betteraves lorsque le vent souffle du nord.

La CRAT prend acte de cette considération et constate que l'étude d'incidences n'a pas mentionné ce point.

Un réclamant est interpellé par le fait qu'aucune mesure n'a pu être prise vu qu'aucune station n'existe pour mesurer les fumées noires, le SO<sub>2</sub>, le NO, le NO<sub>2</sub> et l'O<sub>3</sub>, les métaux lourds, les poussières sédimentables, les composés organiques. Il demande dès lors, comment on peut dire qu'il n'y aura pas d'incidences.

En ce qui concerne la qualité de l'air, la CRAT constate que l'étude d'incidences signale « qu'il n'existe pas de station de mesure pour les particules en suspension et les fumées noires dans la région proche de Pecq » et prend comme référence celle de Tournai. « Les valeurs qui y sont observées pour les fumées noires sont bien inférieures aux normes. La zone de Pecq concernée, située dans une région à caractère essentiellement agricole et rurale, peut se caractériser par une situation nettement meilleure » (p. D-15 du Rapport final).

En ce qui concerne le réseau téléométrique (SO<sub>2</sub>, NO, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>), « la station la plus proche de la zone étudiée est celle située avenue du Grand Large, au nord-ouest de la ville de Mons. Elle peut être considérée, en raison de son environnement, comme relativement représentative de la zone étudiée » (p. D-15 du Rapport final). De manière générale, les teneurs sont inférieures aux valeurs seuils.

Par contre, la CRAT constate qu'il n'existe aucune station de mesures des métaux lourds, des poussières sédimentables, des composés organiques volatils, des dioxines et furanes, de monoxyde de carbone et de fluorures et chlorures.

En ce qui concerne l'impact du projet sur la qualité de l'air et le climat, la CRAT constate que l'étude d'incidences n'a pas approfondi ce point car elle ne connaît pas la nature des activités qui se développeront sur le site.

Un réclamant demande comment on peut estimer valablement une modification du micro-climat quand on ne connaît même pas le type d'industries qui va venir s'installer sur les lieux.



La CRAT note que l'étude d'incidences s'est limitée à des concepts généraux de turbulences, d'ombre portée et de pertes d'ensoleillement créées autour des bâtiments. Sur base de ces données générales, l'étude d'incidences estime que « les constructions devront être de taille réduite afin de minimiser les impacts (circulation des vents, éventuellement l'exposition au soleil, selon la proximité des bâtiments et leurs proportions) sur la zone d'habitat de Faubourg Saint-Antoine et de Saint-Joseph jouxtant la ZAE au sud-sud-est ainsi que la zone agricole entourant la ZAE à l'ouest entre la route N50 et la ZAE » (p. D-96 du Rapport final).

#### 4° Les nuisances sonores

Des réclamants signalent que l'ambiance sonore est déjà sensiblement altérée par des turbines que Provital utilise, par la sucrerie au moment des campagnes, mais aussi chaque Week-End par les visiteurs de la discothèque mais aussi Rulo qui active la nuit des moteurs bruyants. Comme le transport de conteneurs est prévu aussi par bateau et que l'Escaut est navigable aussi les WE, les entreprises travailleront également le Week-End. Ils demandent par conséquent que le Collège ne laisse pas s'implanter une entreprise travaillant non-stop, impliquant un charroi important et faisant du bruit.

La CRAT prend note que, selon l'étude d'incidences, le point de mesure situé au bord du chemin de halage, à une trentaine de mètres de la route est influencé par le bruit de fond de la circulation venant du côté de la route N50 qui longe le site à une distance de 400 à 500 m en surplomb par rapport au site ( $\pm$  800 m du point de mesure). Le point de mesure situé au sud du site montre qu'il est directement influencé par la circulation routière.

#### 5° L'impact biologique

Des réclamants relèvent au point D.4.4. du résumé non technique que le projet risque de détruire la faune et la flore du « Trou de Pecq » et risque d'inflencer un site « Natura 2000 » situé juste en face du projet. C'est donc en pleine connaissance de cause que le décideur sacrifiera ou pas ces sites remarquables.

Concernant le Trou de Pecq, des réclamants estiment que ce n'est pas en l'encerclant écologiquement par l'inscription d'une zone d'espaces verts que l'on arrivera à protéger ce trou et son éco-système. L'aménagement de ce trou, tel que proposé, est un subterfuge car on ne garantira pas le parfait équilibre de cette façon. Il faut être cohérent, le trou de Pecq n'a plus de raison d'être si une zone industrielle vient l'encercler. Autant le supprimer et le reconstituer ailleurs. Cette inscription semble d'autant plus aberrante qu'au point D.4.2., l'étude d'incidences signale que le trou de Pecq risque d'être condamné avec les travaux de mise en œuvre pour raison de « turbidité ». Pourquoi donc essayer de la sauvegarder ?

D'autres réclamants signalent que le site couvre également la coupure « Les Albronnnes » qui vient d'être réaménagée et est accessible aux personnes à mobilité réduite. Elle rencontre un franc succès auprès des pêcheurs, des oiseaux migrateurs et des promeneurs car le site constitue un des points d'attrait agréables de cette commune, non seulement pour les habitants de l'entité, mais également pour un grand nombre de cyclotouristes, venant non seulement de l'entité mais également de toutes les communes avoisinantes, voire de Flandre pour profiter des berges de l'Escaut et de leur intérêt paysager.

D'autres réclamants relèvent enfin un impact important pour la coupure Hazard et pour la « zone humide de Léaucourt », situées aux portes de ce projet, qui fait l'objet de soins particuliers auprès des associations de défense de la nature.

La CRAT relève que, selon l'étude d'incidences, le projet « est fréquenté par le lièvre, la perdrix, la bergeronnette grise, des oiseaux d'eau (poule d'eau, foulque, canard, laridé...) et des espèces plus ou moins ubiquistes et attirées par les éléments ligneux (tourterelle turque près du village, mésanges, pinsons, ramiers, étourneaux...) » (p. D-39 du Rapport final). L'étude d'incidences relève également toute une série d'éléments sensibles ou remarquables sur le site ou ses abords, tels que des prairies humides et mares fraîchement remblayées, un talus avec haie fragmentaire et éléments de roselières, un complexe de prairie, avec mares temporaires et alignement de saules autour du Trou de Pecq, les berges de l'Escaut.

Sur la rive opposée de l'Escaut, la noue des Albronnnes (dite aussi noue de Pecq), créée par une rectification de l'Escaut en 1960, est reconnue de grand intérêt biologique. Elle est la plus septentrionale des sept noues de l'Escaut de la Région wallonne, dont le besoin de protection a été plusieurs fois souligné.

L'étude d'incidences ajoute « qu'un accord au niveau communal répartit les fonctions des grandes noues présentes sur la commune : la coupure de Léaucourt reçoit un statut de protection tandis que la noue de Pecq est dévolue à la pêche et aux activités récréatives associées. En cours d'études, le bureau d'études a été informé que des aménagements destinés aux pêcheurs des berges de la noue de Pecq sont en cours de réalisation, dans le cadre du Phasing-out de l'objectif 4. Par ailleurs, la présence de la bouvière y est confirmée et la gestion de l'activité de pêche en tiendrait compte » (pp. D-70 et D-71 du Rapport final).

La CRAT constate qu'en ce qui concerne les noues voisines du Hazard et de Léaucourt, placées en site NATURA 2000, l'étude d'incidences met en évidence que leur capacité d'accueil pour l'avifaune « pourrait être altérée par deux mécanismes :

- l'amputation d'une part des espaces de gagnage de l'avifaune et de repos;
- l'altération du Trou de Pecq, dans la mesure où celui-ci participe à l'effet de masse par lequel l'avifaune d'une zone humide se trouve également enrichie par son insertion dans un complexe plus grand de zones humides » (p. D-108 du Rapport final).

Un réclamant estime que le bétonnage complet des berges sur toute la surface proposée n'est pas souhaitable. Un autre réclamant demande qu'une investigation biologique complémentaire des lieux soit réalisée.

La CRAT note que, selon l'étude d'incidences, « les aménagements les plus probables consistent en des ducs d'Albe. Il s'agit de structures sur pilotis (plusieurs pieux enfoncés dans le lit et reliés entre eux) permettant l'amarrage des bateaux ainsi qu'éventuellement la fixation de la tête de chargement d'un système par conduite ou par bande transporteuse... Les ducs d'Albe laissent les berges pratiquement intactes, génèrent peu d'impact et peuvent même avoir certains effets positifs sur un fleuve canalisé (support, effet d'abri par rapport à la navigation). Par contre, les quais, lorsqu'ils remplacent la longueur équivalente de berges naturelles ou végétalisées, génèrent des impacts divers par artificialisation du milieu naturel et par son aspect visuel » (p. D-72 du Rapport final). « Selon les services de la navigation, l'installation de ducs d'Albe aurait en outre l'avantage d'offrir, en période de crue, des possibilités d'amarrage aux péniches bloquées par ces crues, les refuges faisant défaut sur ce parcours de l'Escaut » (p. D-110 du Rapport final).

## 6° L'altération visuelle

Des riverains de la rue Bas Chemin et de la rue de Courtrai signalent que le projet leur camouflera la vue qu'ils ont actuellement de chez eux vers l'Escaut, Hérisson, le Mont Saint-Aubert et la campagne pittoresque. Des riverains se sont installés à cet endroit pour l'environnement exceptionnel des lieux. Ils relèvent que l'étude d'incidences a signalé des impacts importants.

D'autres réclaments signalent que l'impact paysager sera également important pour les rues Albert Hier et de la Clergerie.

La CRAT relève que, selon l'étude d'incidences, un paysage de qualité au sein de la vallée très large de l'Escaut canalisé s'étend en contrebas du village de Pecq, le long de l'Escaut et de la rive gauche. « L'aire paysagère est importante et couvre uniquement le fond de vallée depuis le pont de Pecq jusqu'au pont de Warcoing en rive gauche et dans la direction du sud vers le nord. D'est en ouest, l'aire paysagère débute en front bâti d'Hérisson jusqu'à la route N50 de Pecq à Courtrai. Le paysage est valorisé par la présence de rideaux d'arbres et de petits bosquets harmonieusement répartis au sein de cet espace. L'ensemble de la plaine alluviale de Pecq est repris en ZIP par ADESA. En rive droite, une vue panoramique de 180° s'ouvre sur une plaine alluviale couverte de terres de cultures, de prairies proches du front bâti d'Hérisson et d'un unique bosquet de peupliers.

Il y a lieu de souligner deux endroits particulièrement attractifs tant au point de vue du paysage que de l'environnement. Ce sont :

- en rive gauche, la zone d'espaces verts occupée par un étang;
- en rive droite, un rideau de peupliers se dressant entre l'Escaut et la noue, ainsi que des bouquets d'arbustes ceinturant l'étendue d'eau » (p.D-56 du Rapport final).

## 7° Le type d'activités admis sur le site

Un réclament demande quel type d'entreprises viendront s'installer sur le site (bâtiments industriels, bureaux, parking).

Des réclaments s'opposent à l'accueil d'entreprises « SEVESO » ou à haut risque, des entreprises de transformation de produits, avec des cheminées d'évacuation de fumées ou des liquides évacués via l'Escaut déjà pollué, qui se verraient refuser l'accès à un site ailleurs pour des raisons de nuisance ou de pollution. Pecq ne peut pas devenir le dépotoir du Hainaut occidental même au prix de l'emploi promis.

Un réclament propose d'y accueillir des entreprises de recherche, tournées vers le monde agricole ou des bureaux qui jouiraient d'une cadre magnifique. Il propose également de renforcer le petit port touristique en y investissant des quais et des infrastructures permettant d'accueillir des bateaux de plaisances de plus en plus nombreux. Des emplois pourraient être créés dans le tourisme et les services. Il propose enfin d'y créer un lotissement à cet endroit qui profiterait d'un lieu idyllique près des différents centres des villages.

La CRAT relève que, selon l'étude d'incidences, « sur l'axe de voies navigables gérées par la PACO (176 km), le tonnage réalisé est principalement généré par les carriers et les cimentiers. Néanmoins, de nombreux autres secteurs d'activité s'installent progressivement, tels que la chimie, la sidérurgie, l'alimentaire, les engrais, les transports exceptionnels et les produits pétroliers qui s'approvisionnent et/ou expédient leurs produits finis via les quais actuels » (p. B-9 du Rapport final).

Des réclaments craignent que le projet n'engendre des problèmes liés au stockage (rats, incendie...) ou au stationnement, de vibration et dégradations de tous ordres aux constructions existantes, de réduction d'ensoleillement et de suppression de toute vue sur l'arrière des constructions actuelles. Ils exigent un contrôle strict et régulier de tout ce qui pourra y être stocké, même à courte durée, de façon à ce qu'aucune pollution ne soit encore ajoutée aux nombreuses nuisances déjà endurées aujourd'hui.

En ce qui concerne le stockage de matières premières non dangereuses, la CRAT constate que selon l'étude d'incidences, celui-ci ne peut générer des poussières, des « égouttures » et écoulements vers les eaux de surface et les eaux souterraines via l'infiltration dans le sol, l'obstruction de conduites d'évacuation des eaux et un impact visuel pour ce qui concerne surtout les stockages en vrac et en grand. En ce qui concerne le stockage de matières premières dangereuses, les perturbations potentielles relevées par l'étude d'incidences sont la pollution de l'air, des eaux, du sol et du sous-sol, les risques d'incendie, d'explosion et de propagation d'un nuage dangereux voire toxique vers l'environnement et les risques liés à la manipulation de matières dangereuses.

Comme le souligne des réclaments, la CRAT estime que cette problématique doit être étudiée dans le cadre du cahier des charges urbanistiques et environnement tel que prescrit par l'article 31bis du CWATUP qui fixerait en outre la hauteur constructible, la nature des constructions, des parkings et des aménagements des abords, la sécurité incendie pour le stockage des palettes, les mesures de prévention au niveau des poussières, du bruit, des émanations d'odeurs, des rejets polluants, le plan de circulation.

Des réclaments suggèrent également qu'un cautionnement bancaire puisse être exigé afin de garantir le maintien des activités au-delà des délais de réduction d'impôts octroyées aux nouvelles entreprises, la remise en état du site et dont l'entreprise polluante aurait disparu ainsi que des exigences en matière d'installation du siège social dans la commune et en matière de garantie d'emploi.

## 8° La zone tampon

Un réclament demande d'installer une zone tampon aménagée de plantations (plusieurs rangées d'arbres de taille différente et de nature différente) entre les habitations de la rue de Bas Chemin et la rue de la Croix Rouge d'une part, et ce projet d'autre part. Un autre réclament demande des précisions quant à la nature de cette zone tampon et des modalités d'entretien.

Un réclament estime que chaque entreprise elle-même doit être ceinturée de verdure aménagée au maximum dans le respect de l'écologie et des riverains.

La CRAT prend acte de ces considérations qui ressortissent plutôt au cahier urbanistique et environnemental tel que prescrit par l'article 31bis du CWATUP.

## 9° L'instauration d'un comité d'accompagnement

Des réclaments souhaitent que soit mis sur pied un comité d'accompagnement, composé d'une majorité de riverains permettant d'évaluer annuellement le respect des règles édictées et des améliorations possibles ainsi que leur suivi. Ils se demandent si ce comité n'est pas l'organe le plus approprié pour la sélection d'un investisseur, le choix d'une implantation et le prix de vente des terrains de manière à garantir la neutralité des choix et éviter toute dérive.

La CRAT se prononce pour le principe de la création d'un comité d'accompagnement tout en rappelant qu'il s'agit d'un lieu de concertation plutôt que de décision.

## 12. L'information préalable à l'enquête publique

Plusieurs riverains regrettent qu'ils n'ont pas du tout été avertis de ce projet avant l'enquête publique, notamment lorsqu'ils sont venus à la commune pour une demande de permis de bâtir.

Un réclamant estime que la concertation sera particulièrement réduite puisque la réunion est prévue de 18 h 30 m à 20 heures.

Un réclamant regrette qu'aucune concertation n'ait pas eu lieu avec les agriculteurs concernés pour tenter de trouver des solutions alternatives. Il estime inadmissible que ceux-ci apprennent « leur mise à mort » par voie d'enquête alors que pour ces gens, leur terre est leur seul bien.

## 13. La dévaluation foncière

Des réclamants craignent une dévalorisation de leur maison suite à l'implantation d'une zone industrielle à proximité.

Des réclamants constatent la présence de terrains bâtissables la rue de la Croix Rouge qui perdront de la valeur et seront non bâtissable

La CRAT prend acte des ces considérations qui ne ressortissent pas de la présente enquête publique.

## 14. L'article 46, § 1<sup>er</sup>, 3° du CWATUP

Plusieurs réclamants constatent que cet article n'est pas respecté car les compensations proposées n'apporteront pas de solutions aux riverains qui seront les premiers concernés.

Un réclamant estime peu sérieuse la proposition de compensation proposée par l'étude d'incidences qui consiste à faire déplacer sous contrôle la Bouvière présente actuellement dans le trou de Pecq dans la noue de Pecq. Cette compensation est d'autant plus ridicule qu'il est précisé qu'une pêche excessive pourrait mettre en péril ce joyau naturel. Cela veut-il dire qu'il sera interdit de pêcher dans la noue ? D'autres endroits pourraient être plus appropriés pour faire des compensations

La CRAT note que l'arrêté du Gouvernement du 18 septembre 2003 ne s'accompagne d'aucun projet de réaffectation de sites d'activité désaffectés ni de l'adoption de mesures favorables à la protection de l'environnement.

En effet, pour la CRAT, la réalisation d'un périmètre ou d'un dispositif d'isolement ne peut être considéré comme une mesure favorable à la protection de l'environnement puisqu'il s'agit d'une imposition de l'article 30 du CWATUP.

## 15. Autres considérations

De nombreux réclamants relèvent la politique incohérente menée par la commune et les politiciens en général qui devraient gérer leur territoire en bon père de famille au lieu de faire rentrer à tout prix de l'argent dans les caisses communales. Ils estiment qu'il est difficile d'avoir une vision globale sur tous ces projets et qu'un débat serein ainsi qu'une consultation populaire devrait être organisé, comme le prévoit la législation communale.

D'autres réclamants estiment que les autorités communales auraient dû d'abord se positionner politiquement vis-à-vis de l'implantation à Pecq d'un port autonome. Ils n'ont pas eu connaissance d'un tel débat de fond alors que cette décision aura un impact important sur l'avenir de la commune.

Un réclamant estime impensable que l'on implante l'industrie à proximité immédiate de l'habitat alors que le Ministre FORET écrit dans sa brochure qu'il faut des entreprises pour promouvoir l'emploi, mais pas au prix d'une dégradation irréversible de notre patrimoine, du cadre de vie et de la qualité de la vie.

Un réclamant regrette la médiocrité des rapports qui ont été réalisés et se demande par qui et comment ces enquêtes ont été réalisées vu le nombre de bêtises et d'erreurs dans ces dossiers.

Un réclamant demande que la ville de Tournai fasse part des ses intentions concernant le site décrit en alternative et la réalisation d'un pont sur l'Escaut puisque celui-ci pourrait avoir une fonction autre que la seule desserte de la ZADI.

## 16. La qualité de l'étude

L'étude d'incidences a été réalisée par le bureau ATELIER 50, dûment agréé pour ce type d'études.

La CRAT estime que l'étude est de qualité satisfaisante. Elle relaye cependant les erreurs et lacunes suivantes relevées par les réclamants :

- Des réclamants regrettent que l'étude d'incidences n'ait pas été rédigée pour Monsieur tout le monde car celui-ci a des difficultés à comprendre certains objectifs du SDER comme par exemple, « intégrer la dimension supranationale dans le développement spatial de la Wallonie » sans aucune explication;
- Un réclamant estime qu'il est regrettable de ne pas citer les textes légaux mais seulement des références (ex. article 46, § 1<sup>er</sup>, 3°). L'immense majorité du public ne dispose pas de ces textes.
- Des commentaires sont émis sur les points suivants du Rapport final :
  - Point A.1.3.5. : le texte parle de carrières à proximité. Quelles sont-elles ?  
le texte dit seul quai en amont de Tournai au lieu de en aval
  - Point A.1.3.8. minimise les incidences. Quelles mesures seront prises en vue de la conservation de la nature ?
  - Point A.2.1.2. : Le Canal de l'Escaut permet de relier la zone à Lille (par où ?) alors que le projet en cours vise à réserver le Canal de l'Espierres à la navigation fluviale, tout autre usage économique actuel (1350 tonnes) nécessitant des travaux gigantesques....
  - Point C5 : pour la variante de Tournai, les auteurs ne citent pas la possibilité d'un pont routier attenant à celui de l'autoroute sur l'Escaut, alors que ce pont est envisagé dans le plan de mobilité de Tournai, avec le bénéfice de la proximité immédiate de l'autoroute d'un côté et de la voie ferrée (ancienne ligne de Renaix)
  - Point D.0.2 : La variante E6-V03 propose une zone d'espaces verts le long du fleuve alors que cette zone est occupée par des cuves remplies de graisse.
  - Point D.4.5.2. : la nuisance liée au parking de véhicules est minimisée alors qu'elle présente plus qu'ailleurs un danger constant pour l'Escaut vu sa proximité.
  - Point D.5. Les aspects altération de l'ambiance sonore, de l'ambiance olfactive ne sont pas étudiés alors qu'au niveau des conclusions de ce point, le texte précise « l'augmentation des nuisances sonores et olfactives pourraient avoir un impact important, étant donné la proximité d'habitations dans toutes les variantes » (p. D-114 du Rapport final).
  - Point D.5.2.1. : La CRAT relève cependant une incohérence au niveau de l'étude d'incidences qui précise à la p. 99 du Rapport final que « la proximité de l'Escaut permet d'envisager aisément un réseau séparatif dont la partie pluviale rejoindrait directement le fleuve » (p. D-99 du Rapport final) alors qu'à la page D-80, elle précise que le réseau séparera les eaux domestiques des autres types d'eaux (pluviales, industrielles).

- Point D.5.8.5. écrire que la route fluviale deviendra moins attractive est un euphémisme. C'est oublier la fréquentation de tourisme et de détente de proximité par les promeneurs et les cyclistes
- Point D.5.9. Des réclamants constatent que l'étude étudie brièvement l'aspect agricole : elle ne fait pas mention de l'impact réel du retrait de surfaces sur l'activité agricole, du calcul du taux de liaison au sol, de la recherche de contrats d'épandage. L'exploitation de MM. VLIEGHE n'a pas été relevée de manière exhaustive mais, en plus, les effets induits par les emprises ne sont pas décrits. La réforme de la PAC conditionnant les aides aux agriculteurs au respect de la « conditionnalité » n'est même pas mentionnée.

La CRAT constate que l'analyse comparative entre le projet et la variante est inégale pour cet aspect.

Des réclamants estiment que les synthèses sont partiales car elles éliminent systématiquement les éléments contre et renforcent les éléments « pour ». Elles évacuent toutes les autres variantes sans autre forme de procès.

Un réclamant regrette que les plans ne mentionnent pas la route fluviale entre Pecq et Warcoing (sauf pour le cas d'une variante). Or cette route coupe en deux la zone de la partie la plus contestable de son extension.

La CRAT constate également que la zone de prévention éloignée couvre l'ensemble du site sur la carte alors que le texte précise qu'elle couvre seulement une partie du site.

Concernant le problème d'inondation récurrente sur le site, la CRAT regrette que l'étude d'incidences ait à peine énoncé cette problématique. L'étude d'incidences aurait pu étudier de manière plus précise les niveaux de la nappe et émettre des recommandations pour mettre en œuvre le projet.

Un réclamant relève que le plan des transports en commun est erroné; il oublie notamment les passages par les rues de la Clergerie et de la Croix Rouge.

Un réclamant relève un problème de division cadastrale dans le projet concerné (Divisions de Hérinnes et de Pecq incorrectes).

Il manque un photomontage pour visualiser la présence des constructions de la zone.

En ce qui concerne le résumé non technique :

Un réclamant relève de nombreuses imprécisions dans sa rédaction, notamment vis-à-vis du respect des objectifs de l'avant-projet

- point C.1.1.3. :

- « utilise un quai existant et des terrains non urbanisés et est la seule zone dans ce cas en aval de Tournai ». L'étude ne présente pas une analyse fouillée pour motiver ce fait. En outre, qu'entend-t-on par « terrains non urbanisés » puisqu'il existe un issu urbain à Pecq et à Warcoing, Warcoing étant encore plus près de la zone que Pecq.

- « bénéficie d'un bon accès », alors qu'il y a de nombreux accidents graves notamment à cause de la présence d'une discothèque à proximité.

- « empiète sur un périmètre d'intérêt paysager », est-ce bien un atout ?

- « n'est soumis à aucune contrainte physique majeure répertoriée » alors que la région est truffée de puits karstiques et que le site est inondable.

- Au point C.1.2., le bureau sélectionne arbitrairement 5 critères très simplistes et non pertinents :

- « éviter les périmètres sensibles » alors que NATURA 2000 et ADESA ont retenu des sites remarquables particulièrement le long du fleuve.

- « préférer l'extension », alors que le zoning existant n'est pas saturé.

- Au point C.2. : un réclamant regrette le manque de recherche d'alternatives au point C.2

- point D.3.1.6. : un réclamant estime non pertinent la remarque qui précise que l'occupation actuelle en prairie et en champs pourrait être la source de contamination du sol. Que dire alors d'une occupation industrielle ?

- Point D.4.10. cette rubrique est balayée d'un revers de la main. Il semble que les coûts pour Pecq vont être prohibitifs.

## II. Considérations particulières

### 1. M. MALBRANCKE – WIBAUT et un autre signataire

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.

### 2. C. DELHAYE - VERCAMER et un autre signataire

Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.

### 3. P. THYS – M. NOTTEBAERT et un autre signataire

Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.

### 4. P. VLIEGHE et un autre signataire

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.

Il est répondu à la réclamation n°5 dans la réclamation n°4 :

### 5. M. GILLEMANN – M. Pannecoucke et un autre signataire

### 6. E. HUBERT-MOONEN

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.

Il est répondu aux réclamations n°7 à 11 dans la réclamation n°6 :

### 7. M. FAVIER KERWYN et un autre signataire

### 8. B. HUBERT

### 9. S. BOURGUIGNON

### 10. VANNESTE - LORAINÉ

### 11. M-L LAVIOLETTE

### 12. M. DENIS – DELHAYE et un autre signataire

- Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.
13. M. VANNESTE – LORAINÉ et un autre signataire
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.
14. P. DEWULF – BECKERS et un autre signataire
- Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.
15. R. SMETTE et un autre signataire
- Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.
16. S. DENIS
- Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.
17. R. BOUSMAR et 45 autres signataires
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.
18. V. FAVIER et un autre signataire
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.
19. B. DOCHY
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il y est fait référence dans les considérations générales.
20. D. VANHERPE
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.
21. N. VOS
- Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.
22. M. PREVOST - PAINDAVOINE
- Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.
23. P. VLIÉGHE
- Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.
24. M. FAUVARQUE
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il y est fait référence dans les considérations générales.
25. G. ELINASTE
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.
26. Ministère de la Région wallonne Division de la Gestion de l'Espace Rural Direction de l'Espace Rural – G. BOLLEN
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il y est fait référence dans les considérations générales.
27. J-M CLOUET
- Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.
28. P. DECROIX
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il y est fait référence dans les considérations générales.
29. E. COLIN
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il y est fait référence dans les considérations générales.
30. L. DOCHY
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.
31. V. SAMIJN - ANDROGE
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.
32. V. FAVIER
- Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.
33. Ministère de la Région Wallonne Division du réseau Ouest Direction des routes de Mons – R. DEBROUX
- Il est pris acte de l'absence de remarques.
34. Interenvironnement Wallonie – J. KIEVITS
- Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.
35. A. DEMORTIER
- Il est pris acte des remarques et des observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.