

## **Déclaration environnementale relative à l'adoption du Plan Seine-Escaut Est**

La présente déclaration environnementale est rédigée par l'auteur du Plan Seine-Escaut Est en application des dispositions de l'article D.60 du Code de l'Environnement, modifié par le décret du 31/05/2001 et le décret-programme du 22/07/2010. Elle résume la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans le Plan, et dont le rapport sur les incidences environnementales et les avis émis en application des articles 57 du Code de l'Environnement et D. 29-11 (en application du décret-programme du 22/07/2010), ont été pris en considération, ainsi que les raisons du choix du Plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées.

### **CHAPITRE I. PRÉLIMINAIRES**

---

#### **I.1. Motivations du Plan**

Le Plan est relatif à la participation de la Région wallonne dans l'effort de développement du réseau européen de transport fluvial. Le projet Seine-Escaut présenté conjointement par la France, la Flandre et la Wallonie, et approuvé par l'Europe, inclura un nouvel axe navigable à grande capacité entre la région parisienne, l'estuaire de la Seine, le Nord de la France, la Belgique et les Pays-Bas. Dans ce contexte, la Région wallonne est directement concernée par l'augmentation de gabarit de la Lys Mitoyenne à Comines.

Le Plan a pour objectifs d'améliorer fortement la connexion de la Région wallonne au réseau à grand gabarit, de renforcer le maillage du réseau transeuropéen des voies navigables et augmenter les débouchés potentiels du nouveau corridor en étendant son rayon d'action à l'ensemble des bassins carriers et industriels de Wallonie.

Dans cette optique, la Région wallonne, au travers du présent Plan, prévoit d'améliorer, outre la Lys Mitoyenne dans la traversée de Comines, le Haut-Escaut et la « dorsale wallonne », composée du Canal Nimy-Blaton-Péronnes, du Canal du Centre, du Canal Charleroi-Bruxelles (versant Sambre) et de la Sambre, avec le Canal Pommerœul-Condé (débarassé des sédiments qui l'encombrent) comme point d'accès principal.

#### **I.2. Interventions du Plan**

Les interventions nécessaires prévues par le Plan, non seulement pour la liaison directe, mais également pour permettre l'extension vers la Région wallonne, sont les suivantes :

- **Sur la Lys Mitoyenne**

L'amélioration de la Lys Mitoyenne dans la traversée de Comines-Warneton, le rehaussement du pont, l'approfondissement et l'aménagement des berges ;

Le gabarit retenu est la classe Vb de la classification CEMT ; en l'occurrence, il s'agit de convois de deux barges en flèche, de maximum 185 m x 11,40 m x 3,50 m d'enfoncement, ce qui correspond à un chargement de 4.400 à 4.500 tonnes pour une hauteur libre de 5,25 m sous ponts. En Région wallonne, la Lys est actuellement accessible à des bateaux de maximum 85 m de long, 9,50 m de large et 2,50 m d'enfoncement (soit +/- 1350 tonnes), ce qui correspond à la classe IV de la classification CEMT.

- **Sur le Canal Pommerœul-Condé**

La construction d'un môle ajouré à l'aval d'Hensies, le dragage des sédiments qui encombrant le canal (environ 100.000 m<sup>3</sup>) et la rénovation des écluses d'Hensies et de Pommerœul ;

- **Sur le Haut-Escaut**

Dans la traversée de Tournai : L'adaptation du site du Pont des Trous qui constitue un goulet d'étranglement (soit par adaptation de l'arche centrale, soit par contournement du pont) et l'adaptation de la courbe à hauteur du Pont à Pont. A l'issue des travaux, cet axe de navigation sera porté de la classe CEMT IV à la classe CEMT Va.

La modernisation des barrages de Kain et de Hérinnes ;

- **Sur la « dorsale wallonne »**

Il s'agit d'un ensemble de projets, ponctuels et locaux, concourant tous au même but global, soit le relèvement de l'ensemble de ces voies de raccordement (liaison entre le bassin de l'Escaut et celui de la Meuse) au gabarit Va<sup>1</sup> de la classification CEMT. Cette liaison est actuellement au gabarit IV<sup>2</sup> de la classification CEMT.

- Sur le Canal Nimy-Blaton-Péronnes, la mise au gabarit Va (élargissements locaux du canal) ;
- Sur le Canal du Centre, la construction d'une nouvelle écluse de classe Va à Obourg ;
- Sur le Canal Charleroi-Bruxelles versant Sambre, la construction de nouvelles écluses de classe Va à Viesville, Gosselies et Marchienne-au-Pont ;
- Sur la Basse Sambre, l'abaissement du seuil de l'écluse d'Auvelais.

### **I.3. Etapes de la procédure d'adoption du Plan**

L'adoption du Plan a fait l'objet de la procédure prévue aux articles 3 à 8 de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation des incidences de certains plans ou programmes sur l'environnement, qui s'est traduite par la chronologie suivante.

Le 19 avril 2007, le Gouvernement wallon a donné son accord sur le principe « de l'intégration d'une branche Est au projet Seine Escaut », composé des aménagements suivants destinés à l'amélioration du gabarit :

- Lys mitoyenne dans la traversée de Comines
- Dorsale wallonne (canal Nimy Blaton, canal du Centre, canal Charleroi Bruxelles versant Sambre)
- Canal Pommeroeul Condé en tant que point d'accès au réseau wallon.

Le 18 décembre 2008, la Commission européenne a approuvé le cofinancement des études de tous les projets ci-dessus, et de certains travaux, dans le cadre de la programmation pluriannuelle 2007-2013 des réseaux de transports transeuropéens (RTE-T).

Le 14 mai 2009, le Gouvernement wallon a donné son accord sur le lancement de l'étude d'évaluation environnementale stratégique (EES) de la liaison fluviale Seine Escaut Est, et désigne les instances à consulter pour le contenu de l'étude.

En application des dispositions de l'article 56, alinéa 4, du Livre Ier du Code de l'Environnement, le Gouvernement a soumis le projet de contenu du rapport sur les incidences environnementales, en date du 09 août 2009, à consultation auprès du CWEDD, des communes concernées et des personnes et instances qu'il a jugé nécessaire de consulter.

---

<sup>1</sup> Classe CEMT Va : unités de maximum 110 m de long x 11,40 m de large, avec un enfoncement autorisé de 2,50 m ; compte tenu d'une hauteur libre sous ponts de 5,25 m, cela correspond à environ 2.000 tonnes de charge.

<sup>2</sup> Classe CEMT IV : unités de maximum 85 m de long x 9,50 m de large, avec un enfoncement autorisé de 2,50 m.

Les avis demandés portent sur l'ampleur et la précision des informations que le rapport sur les incidences environnementales doit contenir.

Avis demandé aux communes wallonnes (Aiseau-Presle, Antoing, Beloeil, Bernissart, Brunehaut, Celles, Chapelle-lez-Herlaimont, Charleroi, Châtelet, Comines-Warneton, Courcelles, Farciennes, Fleurus, Floreffe, Hensies, Jemeppe sur Sambre, La Louvière, Le Roeulx, Manage, Mont de l'Enclus, Mons, Namur, Pecq, Peruwelz, Pont-à-Celles, Sambreville, Seneffe, St-Ghislain, Tournai), françaises (Bousbecque, Comines, Deûlémont, Halluin, Warneton, Wervicq Sud, Condé sur Escaut, Fresnes sur Escaut, Saint Aybert, Thivencelles, Vieux-Condé, Odomez, Bruille-Saint-Amand, Hergnies, Château-l'Abbaye, Flines-les-Mortagne, Mortagne-du-Nord, Maulde) et flamandes (Menen, Wervik, Avelgem, Spiere-Helkijn), au CWEDD et aux Ports autonomes wallons (Port Autonome du Centre et de l'Ouest (PACO), Port Autonome de Charleroi (PAC), Port Autonome de Namur (PAN)).

Réponses obtenues de :

Comines (France), Charleroi, Le Roeulx, Mont de l'Enclus, Mortagne (France), Pecq, Pont à Celles, Tournai ; CWEDD, Port Autonome de Namur.

Le 15 janvier 2010 : lancement de l'Etude Environnementale Stratégique, élaboration d'un rapport sur les incidences environnementales (en abrégé RIE) du Plan, soumis à enquête publique avec le Plan même.

En application des dispositions de l'article 29, alinéa 4, du Livre Ier du Code de l'Environnement, le Gouvernement a précisé, en date du 20 janvier 2011, sur la base du rapport sur les incidences environnementales, et sur la base du projet de Plan, les communes susceptibles d'être affectées par ledit Plan, et sur le territoire des quelles une enquête publique doit en conséquence être réalisée.

Le Gouvernement wallon demande en outre que soient consultés le CWEDD, le Port autonome du Centre et de l'Ouest, le Port autonome de Charleroi, le Port autonome de Namur et le Groupement européen d'intérêts économiques Seine Escaut.

Le 04 avril 2011 : lancement de la procédure d'enquête publique.

Afin de faciliter le déroulement des enquêtes publiques, une réunion d'information à l'ensemble des communes concernées par le tracé du Plan a été organisée le 15 avril 2011. Cette réunion a visé la description de ce que prévoit le Plan et des résultats, conclusions et recommandations principales du Rapport sur les incidences environnementales (RIE) qui a été réalisé.

Du 16 mai au 15 juin 2011 : Enquête publique (45 jours) au niveau des 28 communes wallonnes arrêtées par le Gouvernement (Aiseau-Presle, Antoing, Beloeil, Bernissart, Brunehaut, Celles, Cerfontaine, Chapelle-lez-Herlaimont, Charleroi, Châtelet, Comines-Warneton, Courcelles, Farciennes, Fleurus, Froidchapelle, Hensies, La Louvière, Le Roeulx, Manage, Mons, Pecq, Peruwelz, Pont-à-Celles, Sambreville, Seneffe, St-Ghislain, Tournai, Walcourt), et demande d'avis des communes flamandes (Menen, Wervik, Avelgem, Spiere-Helkijn) et françaises (Bousbecque, Comines, Deûlémont, Halluin, Warneton, Wervicq Sud, Condé sur Escaut, Fresnes sur Escaut, Saint Aybert, Thivencelles, Vieux-Condé, Odomez, Bruille-Saint-Amand, Hergnies, Château-l'Abbaye, Flines-les-Mortagne, Mortagne-du-Nord, Maulde), des Ports autonomes wallons (PACO, PAC, PAL, PAN), des Autorités transfrontalières, de la Région Flamande, du GEIE Seine-Escaut (avis demandé lors de la task force du 13 décembre 2011) et du Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable (CWEDD).

Le 8 juin 2011, le Service public de Wallonie a procédé à l'organisation d'une réunion d'information et de questions-réponses sur le RIE sollicitée par le CWEDD, en présence notamment de la Commission consultative de l'eau, et à l'organisation d'une réunion d'information, et questions-réponses, sollicitée par la Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) de Tournai.

L'enquête publique a été organisée sur le territoire des 28 communes, conformément à la décision du Gouvernement wallon sur la liste des communes wallonnes susceptibles d'être affectées par les projets de la liaison fluviale Seine Escaut Est, sur le territoire desquelles une enquête publique doit être réalisée (voir note exhaustive accompagnant la présente déclaration environnementale).

Des retards ont toutefois été constatés dans les communes de Le Roeulx, de Charleroi et de Châtelet. Les communes de le Roeulx et de Charleroi ont organisé l'enquête publique sur leur territoire entre le 16 août et le 30 septembre, et la commune de Châtelet, entre le 01 octobre au 15 novembre 2011.

#### **I.4. Résultats de l'enquête publique et de la consultation**

L'enquête publique a donné lieu à 50 réactions écrites, auxquelles s'ajoutent deux pétitions (écrite et sur internet) de respectivement 360 et 144 signatures émanant de citoyens de la commune de Tournai (détails repris au chapitre III de la déclaration environnementale).

Les remarques et observations ont été formulées :

- par des citoyens issus des communes de Bernissart, Comines-Warneton, Hensies, Seneffe, Tournai ;
- les administrations communales de Pecq, Comines France, Spiere-Helkijn, Wervik ;
- la CCATM de Tournai ;
- le CWEDD ;
- la Région flamande.

Tous les avis reçus des particuliers, des associations, des communes et institutions wallonnes et transfrontalières ont été répertoriés et analysés dans le contexte des prescriptions du Plan auxquels ils se réfèrent.

Les réclamations et avis émis ne comportent aucune remarque impliquant une modification substantielle du Plan. Les réclamations émises dans le cadre de l'enquête publique concernent principalement les aménagements prévus par le Plan au niveau de la Lys dans la traversée de Comines, avec les considérations environnementales liées à la préservation des Bas-prés en bordure de Lys, et les aménagements prévus par le Plan au niveau de la traversée de Tournai, avec les considérations liées à la modification éventuelle du Pont des Trous. La plupart de ces remarques ou réclamations concernent des considérations (environnementales ou socio-économiques) locales, qui requièrent un examen approfondi dans le cadre des études d'incidences sur projet à venir. Elles sortent donc, pour la plupart, d'une réponse directe en lien avec le Plan stratégique. Toutefois, il doit être retenu, dans cette déclaration environnementale, que l'ensemble des études d'incidences sur projet à venir et liées à la mise en œuvre du Plan devront prendre en considération l'ensemble des remarques s'y rapportant issues de l'enquête publique.

Le critère de respect du patrimoine (naturel ou archéologique) a bien été pris en considération dans l'évaluation réalisée dans le cadre du RIE. Il s'agit de considérations environnementales sensibles dans le cadre du Plan qui feront l'objet d'une attention tout à fait spécifique dans le cadre de la mise en œuvre de celui-ci. En effet, le Plan et les études d'incidences sur projet à venir se donnent pour objectif de concilier au mieux les critères naturels, archéologiques et économiques, dans le respect de l'intégrité de ces critères. Les études d'incidences sur projet viseront à aider au choix de la meilleure solution locale qui permettra de minimiser les effets indésirables, et à la recommandation de mesures d'atténuation ou de compensation pertinentes.

En complément, il est fait renvoi au Rapport sur les incidences environnementales décrivant et évaluant l'ensemble des considérations environnementales du Plan, et à son résumé non technique, annexé à la présente déclaration environnementale.

Le Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable a émis un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet de liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut, dans la mesure où les recommandations de l'auteur du RIE et du Conseil expliquées ci-dessous sont prises en compte :

- « il appuie toutes les recommandations de l'auteur et insiste sur les recommandations du CWEDD formulées sur le RIE à proprement parler ;
- il préconise particulièrement que des recommandations sur la limitation des plantes invasives soient intégrées dans le cahier des charges des travaux du Plan.
- le RIE montrant un impact biologique important du Plan au lieu de la Lys et paradoxalement une potentialité importante en termes de compensation de développement et de renaturation de l'ancienne-Lys, le CWEDD suggère une maximisation des compensations biologiques du Plan dans la zone de l'ancienne Lys.
- en vue de s'assurer que la mise en œuvre de l'alternative 5 serait meilleure que le Plan, le CWEDD appuie la proposition de l'auteur (p.462 du RIE) d'opérer ce choix en se basant sur des arguments liés à d'autres domaines que les aspects environnementaux, tels que la faisabilité technique ou financière. »

## **CHAPITRE II : RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE)**

Conformément aux dispositions de l'article 3§2 de la Directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, il est institué un système d'évaluation des incidences sur l'environnement pour tout plan ou programme susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Ainsi, un rapport d'incidences sur l'environnement (RIE) a été élaboré au cours de l'année 2010 pour évaluer le Plan « Liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut et raccordements sur le territoire wallon », et mis à disposition avec le Plan-même lors de l'enquête publique organisée du 2 mai au 15 juin 2011.

### **II.1. Considérations environnementales dans le Plan**

Promouvoir le transport fluvial, propre, silencieux, fiable, économe, compétitif pour des marchandises de gros volume, constitue une alternative durable au mode routier et apporte une réponse concrète aux orientations définies par le protocole de Kyoto. L'ensemble du projet Seine-Escaut doit favoriser le transport fluvial de la France, de la Belgique et des Pays-Bas et ainsi favoriser le report modal.

Sur le plan du respect de l'environnement, la voie d'eau apparaît de plus en plus comme une solution concrète induisant moins de nuisances que le transport routier.

Les différentes considérations environnementales du Plan ont été énoncées et évaluées au travers du Rapport sur les incidences environnementales du Plan, réalisé par le bureau d'études Ecorem en octobre 2010. Celui-ci a notamment visé à évaluer les effets sur l'environnement liés à la mise en œuvre du Plan au travers des thématiques suivantes : Sol et eaux souterraines ; Eaux de surface ; Faune et Flore ; Paysage ; Patrimoine bâti, Archéologique et Culturel ; Transport et Mobilité ; Bruit et Vibrations ; Air et Climat ; Utilisation des ressources naturelles ; Milieu humain.

Il est donc fait renvoi au Rapport sur les incidences environnementales décrivant et évaluant l'ensemble des considérations environnementales du Plan, et à son résumé non technique.

Ces documents sont consultables sur le site web :

[http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/enquete\\_publicue/index.html](http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publicue/index.html)

## II.2. Contenu du RIE réalisé

Les objectifs du rapport sur les incidences environnementales liées à la mise en œuvre du Plan sont conformes à l'Art. D. 56 du Livre Ier du Code de l'Environnement, et aux prescriptions du cahier spécial des charges, élaboré par le Service Public de Wallonie, n°D.O.213.09.03.

Il comporte les 11 « prescriptions » minimum suivantes :

1. un résumé du contenu, une description des objectifs principaux du Plan et les liens avec d'autres plans et programmes pertinents;
2. les aspects pertinents de la situation environnementale ainsi que son évolution probable si le Plan n'est pas mis en œuvre;
3. les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées de manière notable;
4. les problèmes environnementaux liés au Plan, en particulier ceux qui concernent les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, telles que celles désignées conformément aux directives 79/409/C.E.E. et 92/43/C.E.E.;
5. les objectifs de la protection de l'environnement pertinents et la manière dont ces objectifs et les considérations environnementales ont été pris en considération au cours de l'élaboration du Plan;
6. les incidences non négligeables probables, à savoir les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires, tant positifs que négatifs, sur l'environnement, y compris sur des thèmes comme la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs;
7. les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser toute incidence négative non négligeable de la mise en œuvre du Plan sur l'environnement;
8. une déclaration résumant les raisons pour lesquelles les solutions envisagées ont été sélectionnées
9. une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée, y compris toutes difficultés rencontrées, telles que les déficiences techniques ou le manque de savoir-faire, lors de la collecte des informations requises;
10. une description des mesures de suivi envisagées conformément à l'article D.59 du livre Ier du Code du Droit de l'Environnement ;
11. un résumé non technique des informations visées ci-dessus.

## II.3. Prise en compte du RIE

L'adoption du Plan doit prendre en compte l'ensemble du RIE réalisé.

Les recommandations émises dans le RIE par rapport aux incidences à minimiser ne nécessitent pas de modifications du contenu du Plan à ce stade, mais seront prises en compte dans le cadre de la mise en œuvre de celui-ci.

La manière dont les recommandations formulées dans le RIE sont prises en compte dans le cadre de l'adoption du Plan est reprise sous forme de tableau (voir **chapitre IV**).

De plus, conformément à l'article D.59 du Livre Ier du Code de l'Environnement, l'auteur du Plan détermine les principales mesures de suivi des incidences non négligeables sur l'environnement de la mise en œuvre du Plan, afin d'identifier notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et d'être en mesure d'engager les actions correctrices qu'il juge appropriées.

Les mesures de suivi des incidences arrêtées par le Gouvernement sont présentées au chapitre V.

S'agissant d'un document de synthèse, la présente déclaration environnementale renvoie pour les détails au Rapport sur les incidences environnementales décrivant et évaluant l'ensemble des considérations environnementales du Plan, et à son résumé non technique, annexé à la présente déclaration environnementale.

## **CHAPITRE III : ENQUÊTE PUBLIQUE**

---

### **III.1. Phase de consultations**

En application des dispositions de l'article D.57, alinéa 3, du Code de l'Environnement, le projet de Plan ainsi que le rapport sur les incidences environnementales ont été soumis, pour avis, dès leur adoption par l'auteur du Plan, au CWEDD, aux communes concernées et aux personnes et instances que le Gouvernement a jugé utile de consulter Conformément à cet article, il a été considéré que les avis étaient à transmettre à l'auteur du Plan dans les 60 jours de la demande. A défaut, les avis ont été réputés favorables.

#### **III.1.1 Liste des communes concernées**

Conformément à l'article 29, alinéa 4, du Livre Ier du Code de l'Environnement, le Gouvernement a précisé, en date du 20 janvier 2011, et sur la base du rapport sur les incidences environnementales, et sur la base du projet de Plan, les communes susceptibles d'être affectées par ledit Plan, et sur le territoire des quelles une enquête publique doit en conséquence être réalisée.

Ces communes sont les suivantes :

Aiseau-Presle, Antoing, Beloeil, Bernissart, Brunehaut, Celles, Chapelle-lez-Herlaimont, Charleroi, Châtelet, Comines-Warneton, Courcelles, Farciennes, Fleurus, Floreffe, Hensies, Jemeppe sur Sambre, La Louvière, Le Roeulx, Manage, Mont de l'Enclus, Mons, Pecq, Peruwelz, Pont-à-Celles, Sambreville, Seneffe, St-Ghislain, Tournai.

#### **III.1.2 Institutions et autorités concernées**

Conformément à l'article D.57, alinéa 3, du Code de l'Environnement, le Gouvernement wallon a demandé en outre que soient consultés le CWEDD, le Port autonome du Centre et de l'Ouest, le Port autonome de Charleroi, le Port autonome de Namur et le Groupement européen d'intérêts économiques Seine Escaut.

Le CWEDD et les instances précitées, ont été consultées conformément aux dispositions qui précèdent.

#### **III.1.3 Consultations transrégionale et transfrontalière**

Conformément à l'article D.29, alinéa 11, paragraphe 1<sup>er</sup>, du Code de l'Environnement, et étant donné que le Plan est susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement d'une autre région ou d'un autre pays, les instances transfrontalières concernées ont été consultées en date du 4 avril 2011, comme suit.

a) En Flandre :

- Consultation du Gouvernement flamand (Ministre-président flamand)
- Consultation du Departement Leefmilieu, Natuur en Energie : Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid
- Consultation des communes flamandes concernées
- envoi d'une copie papier et une copie digitale (CD) du RIE
- envoi d'une lettre d'information du lancement de l'enquête publique en Wallonie.

b) En France :

- Consultation du préfet départemental concerné (Nord-Pas-de-Calais) :
- envoi d'une copie papier et une copie digitale (CD) du RIE

- envoi d'une lettre d'information du lancement de l'enquête publique en Wallonie.
- Consultation du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (Commissariat général au Développement durable) :
- envoi d'une lettre d'information du lancement de l'enquête publique en Wallonie.
- Consultation des communes françaises concernées :
- envoi d'une copie papier et une copie digitale (CD) du RIE
- envoi d'une lettre d'information du lancement de l'enquête publique en Wallonie.

## **III.2. Réactions au projet de Plan**

### **III.2.1 Résultats de l'enquête publique**

L'ensemble des communes consultées (wallonnes, flamandes et françaises) a bien communiqué le résultat des enquêtes publiques menées au sein de leur territoire et les avis éventuels récoltés.

L'enquête publique a donné lieu à un certain nombre de réactions. Ces avis émanent des communes suivantes :

#### **En Wallonie :**

- ***Bernissart (1)***  
⇒ *1 observation écrite.*
- ***Hensies (1)***  
⇒ *1 observation écrite identique à celle de Bernissart.*
- ***Comines (5)***  
⇒ *5 courriers, dont 2 confirmés par courriel.*
- ***Pecq***  
⇒ *avis de l'Administration communale même.*
- ***Seneffe (1)***  
⇒ *1 courrier.*
- ***Tournai (39)***  
⇒ *37 réactions écrites*  
⇒ *1 pétition internet de 144 signatures*  
⇒ *1 pétition écrite de 360 signatures.*

#### **En Flandre :**

- ***Spiere-Helkyn***  
⇒ *avis de l'Administration communale même.*
- ***Wervik***  
⇒ *avis de l'Administration communale même.*

#### **En France :**

- ***Comines France***  
⇒ *avis de l'Administration communale même.*
- ***Lille Métropole***

Les autres communes consultées n'ont reçu aucune objection, écrite ou orale, à l'occasion de l'enquête publique.



### III.2.2 Manière dont les avis, réclamations et observations ont été pris en considération

#### III.2.2.1 *Prise en compte des réclamations et observations dans le cadre de l'enquête publique*

N°	Demandes/avis issus de l'Enquête Publique	Réponses apportées
<i>Considérations générales</i>		
<b>1.</b>	<b>Mr De Troy Philippe (commune de Seneffe)</b>	
<b>1.1</b>	<p>D'un point de vue général, le plan admet une hauteur libre sous-pont de 5,25m. Ceci n'est pas conforme aux demandes des transporteurs, qui souhaiteraient transporter des conteneurs sur trois niveaux (hauteur libre de 7m). De même, les classes de bateaux, comme définies dans les documents comprennent un transporteur de voitures, capacité 300 voitures, avec la même hauteur que le transporteur de conteneurs à trois niveaux. En outre, à la question parlementaire du député régional Olivier Saint-Amand le 1<sup>er</sup> juin 2010, le Ministre Lutgen a répondu que toute nouvelle construction de nouveau pont, ou rénovation de pont existant, devrait se faire à la hauteur libre de 7,50m. (...) il faut donc prendre en considération les possibilités de développement futur et ne pas devoir reconstruire un pont en bon état dans 20 ans parce qu'il n'est pas assez haut.</p>	<p>5,25 m de hauteur libre est la norme pour 2 couches de conteneurs, 7 m pour 3 couches. Le dimensionnement de la voie navigable est du ressort de son gestionnaire, soit le SPW. Le réseau français est en cours d'adaptation à 5,25 m. Les décisions qui prédominent actuellement à ce sujet sont le résultat d'une concertation transrégionale et de choix actés dans des accords transrégionaux. Il y a en effet un 'effet réseau' à ne pas négliger dans ces décisions. Tant que l'ensemble des régions et pays concernés par ce réseau ne prennent pas la décision conjointe d'adapter leur ouvrage à 7 m, cela a peu de sens de le faire en Wallonie, si ce n'est lorsqu'un ouvrage doit être remplacé pour d'autres raisons (principe de précaution). Pour cette raison, le Plan prévoit d'adapter le Pont des Trous et le Pont à Pont à Tournai à la norme des 7 m, puisque les parties supérieures de ces ouvrages doivent être refaites. Les autres ouvrages concernés par le Plan respectent tous la norme des 5,25 m (le pont de Comines a été relevé à 5,25 à l'été 2010) et n'appellent donc pas de modification dans le cadre du présent Plan.</p>
<i>Prescriptions du Plan relatives au Tronçon n°1 : Lys Mitoyenne</i>		
<b>2.</b>	<b>Mr De Troy Philippe (commune de Seneffe)</b>	
<b>2.1</b>	<p>(...) celle limitation à 5,25 m sur ce canal principal, supposé accueillir des convois de classe Vb, serait une réelle limitation. (...) il semble plus judicieux d'envisager un pont mobile.</p>	<p>Le pont de Comines a été relevé à 5,25 à l'été 2010, et n'appellent donc pas de modification dans le cadre du présent Plan. Le relevage du pont a été réalisé du côté français et est le résultat de compromis. Il faut également rappeler que ce pont est un pont situé en centre-ville.</p>

<b>3.</b>	<b>Mr Windels - guide nature (commune de Comines-Warneton)</b>	
<b>3.1</b>	Souhaite que les Bas-Prés ne soient pas affectés par le Plan, afin de préserver sa richesse en faune et flore.	<p>Il est clair que l'emprise de la voie d'eau sur le territoire (et particulièrement les Bas-Prés) est un critère qui a été pris en compte dans l'évaluation du Plan. Toutefois, une bonne liaison entre le bassin de la Seine et le bassin de l'Escaut constituerait un atout économique majeur. La Lys Mitoyenne constitue un tronçon de cette future liaison fluviale. Dès lors, si ce projet n'est pas réalisé, la Lys Mitoyenne constituera un goulet d'étranglement dans le réseau fluvial du Nord-Ouest de l'Europe. Dès lors, au vu de la justification socio-économique et environnementale du Plan, il s'avère indispensable d'améliorer le segment de la Lys Mitoyenne. Toutefois, la sensibilité des Bas-Prés, l'examen d'alternatives de tracé raisonnables, et la définition de mesures adéquates, fera l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet (notamment pour garantir une emprise minimale de la voie d'eau sur les Bas-Prés).</p> <p>Une décision ne peut se faire uniquement sur base d'un critère pris isolément, mais bien sur base de l'évaluation d'un ensemble de critères.</p> <p>La présente déclaration environnementale affirme donc que la mise en œuvre du Plan s'accompagnera d'une maximisation des compensations biologiques dans la zone de l'ancienne Lys, conformément à la remarque formulée par le CWEDD dans le cadre du Plan.</p>
<b>3.2</b>	Demande le maintien des zones inondables (existantes) les plus vastes possible. Ces zones représentent des bassins d'orage naturels qu'il serait très coûteux à construire.	<p>Remarques sortant du cadre global du Plan, mais s'inscrivant dans la réflexion à mener dans le cadre de l'étude d'incidences de projet. Cette EIE a pour vocation d'étudier les différents scénarii ou variantes locales (alternatives de tracé avec une plus ou moins grande emprise au niveau des Prés de Lys). Cette remarque sera à prendre en compte dans le cadre de l'EIE relative à l'"amélioration de la Lys Mitoyenne dans la traversée de Comines".</p> <p>La déclaration environnementale affirme la nécessité d'étudier ces aspects dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet (analyse de variante).</p>

3.3	Souhaite la minimisation de la production de remblais. Demande que ces mêmes remblais ne soient pas déversés dans les Bas-Prés mais à des endroits jouxtant les Bas-Prés et n'ayant pas de préjudice sur ces milieux.	Ceci devra faire l'objet d'une réflexion dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
3.4	Propose que le lit existant de la Lys soit élargi, plutôt qu'un nouveau lit soit creusé. L'élargissement de la Lys aurait comme impact direct de sérieusement diminuer la qualité de remblais produit.	Ceci devra faire l'objet d'une réflexion dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
3.5	Désire qu'une étude approfondie soit fournie afin de prouver l'utilité d'une nouvelle route (autre qu'un chemin de halage) le long du tracé.	idem. Pour information, le chapitre Mobilité de l'étude d'incidences sur projet relative à l' « amélioration de la Lys Mitoyenne dans la traversée de Comines » étudie cette problématique.
3.6	Souhaite que les avis émis par les riverains (en matière de crues par exemple) de la Morte-Lys et de la rue et chaussée de Wervicq soient pris en compte.	Ces avis devront être pris en compte dans le cadre de l'EIE sur projet.
3.7	Propose qu'un syndicat soit nommé afin de représenter les intérêts des Cominois (agriculteurs et naturalistes principalement).	Pas de commentaire par rapport au Plan.

4.	<b>Mr MOUTON - association régionale Eco-Vie (commune de Comines-Warneton)</b>	
4.1	Stipule que la construction d'un nouveau bras de rivière aurait comme impact direct de détruire (anéantir) les Bas-Prés.	Voir réponse avis 3.1.
4.2	Craintes que les remblais, composés principalement d'argile chargée en eau, rejettent une grande partie de l'eau qu'ils contiennent vers les zones urbanisées.	Aspects à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
4.3	Stipule que la zone des Bas-Prés, malgré qu'elle ne soit pas classée, représente un habitat qui se raréfie et qui présente une richesse biologique.	Aspects à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
4.4	Stipule que la construction d'une nouvelle route longeant le tracé empiéterait sur la zone humide.	Aspects à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
4.5	Demande de prendre en compte le fait que les Bas-Prés agissent comme bassin d'orage et qu'un plan PLUIE soit étudié.	Aspects à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.

4.6	Stipule que les cartes produites et représentant les aléas d'inondations ne sont pas correctes. Les inondations les plus profondes ne seraient pas en bordure de Lys.	Aspects à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
4.7	Demande si, conformément aux exigences du Ministre Foret, un relevé des zones inondables a été établi et transmis aux autorités compétentes.	Ne concerne pas le Plan.
4.8	Stipule que les roselières des zones inondables agissent sur la qualité des eaux souterraines, en les filtrant de ses polluants.	Aspects à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
4.9	Souhait que la courbure du nouveau tracé soit minimisée au niveau des Bas-Prés et que le tracé actuel soit élargi. Ceci aurait pour but de minimiser les remblais engendrés lors des travaux.	Cette réflexion fait partie intégrante des options à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences de projet relative à l'amélioration de la Lys Mitoyenne dans la traversée de Comines. Différentes alternatives de tracé (nouveau bras de la Lys avec un certain rayon de courbure vs élargissement de la Lys existante) ; le choix de la meilleure option se faisant au travers de différents critères (dont l'emprise sur le territoire). La décision ne pourra se faire sur base d'un seul critère pris isolément.
4.10	Précise qu'une modification de la topographie existante aurait pour but d'engendrer des inondations dans les maisons situées dans la rue et chaussée de Wervick. Par ailleurs, il stipule que les inondations ne seraient pas seulement dues à des crues, mais que la faible profondeur de la nappe phréatique dans la région a aussi un impact important.	Aspects à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
4.11	Stipule que le creusement de la Lys ne réduira pas les inondations	Aspects à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
4.12	Souligne qu'il faut préserver la richesse biologique et la biodiversité abondante présente sur le territoire de Comines-Warneton.	Cf. réponse avis 3.1.
4.13	Pose la question de la faisabilité de creuser sous le pont de Comines	Ces aspects seront à prendre en compte dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
4.14	Estime que le fait de construire une route à deux voies sous le pont de Comines rendrait la navigation difficile et est en contradiction avec la promotion du transport fluvial à l'échelle internationale.	La route prévue dans le projet d'« amélioration de la Lys dans la traversée de Comines » afin de dévier le trafic routier du centre de Comines passera sous un pertuis et n'empiète aucunement sur le domaine de la voie d'eau. Le projet de route n'aura donc aucun effet attendu sur la largeur de la Lys.

<b>4.15</b>	Propose de modifier le tracé entre la station d'épuration et le pont pour pourvoir au coude de navigation qui se présentera en aval du pont de Comines.	C'est ce que prévoit précisément le projet d'amélioration de la Lys dans la traversée de Comines.
<b>4.16</b>	Inquiétudes vis-à-vis de la quantité de trafic engendré par la construction des nouvelles routes.	Ces aspects seront à prendre en compte dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
<b>4.17</b>	Inquiétudes vis-à-vis des impacts importants probables sur la rue des Moulins. Stipule qu'une expropriation sera nécessaire si le Plan est d'application.	Toutes les expropriations nécessaires ont déjà été réalisées à cet endroit.

<b>5.</b>	<b>Mme Elizabeth SERROEN - pour le groupe Ecolo de Comines-Warneton</b>	
<b>5.1</b>	Souligne le besoin de concilier les aspects économiques, récréatifs et paysagers de la Vallée dans un projet concerté.	Ces aspects seront à prendre en compte dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
<b>5.2</b>	Demande si, conformément aux exigences du Ministre Forêt, un relevé des zones inondables a été établi et transmis aux autorités compétentes.	Ne concerne pas le Plan.
<b>5.3</b>	Fait observer que le creusement de la Lys ne réduira pas les inondations	Aspect à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
<b>5.4</b>	Fait observer que la carte des aléas d'inondations présente des erreurs.	Ne concerne par le Plan.
<b>5.5</b>	Souligne qu'il faut préserver la richesse biologique et la biodiversité abondante présente dans la zone des Bas-Prés	Cf. réponse avis 3.1.
<b>5.6</b>	Souligne la fonction comme zone inondable de la zone des Bas-Prés et stipule le gain économique de ne pas devoir construire un bassin d'orage si cette zone est préservée.	Aspects à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
<b>5.7</b>	Le projet présenté irait à l'encontre des souhaits communaux	Les enquêtes publiques réalisées visent à consulter, entre autres, les Administrations communales. La commune de Comines-Warneton n'a formulé aucune prise de position dans le cadre de l'enquête publique.
<b>5.8</b>	Propose d'élargir le tracé existant, plutôt que de construire un nouveau bras.	Cf. réponse avis 4.9.
<b>5.9</b>	Propose de modifier le tracé entre la station d'épuration et le pont pour pourvoir au coude de navigation qui se présentera en aval du pont de Comines. Le tracé existant serait dès lors élargi d'une trentaine de mètres afin de faciliter la navigation et minimiser les impacts sur l'environnement.	Cf. réponse avis 4.9.

<b>5.10</b>	L'alternative proposée réduirait considérablement la quantité de remblais produit.	Aspects à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
<b>5.11</b>	Souligne qu'il faut préserver la richesse biologique et la biodiversité abondante présente sur le territoire de Comines-Warneton.	Cette réalité doit être prise en compte dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet relative à l'amélioration de la Lys dans la traversée de Comines. Il s'agit donc d'un critère pris en compte, parmi d'autres, dans le choix de la meilleure solution dans le cadre de l'EIE de projet.

<b>6.</b>	<b>Mme VILLERS d'Environnement et Développement Alternatif (commune de Comines-Warneton)</b>	
<b>6.1</b>	Soutient la montée en puissance des transports par voie d'eau	Ne demande pas de réponse.
<b>6.2</b>	Souligne qu'il est important de tenir tous les partenaires concernés informés des diverses alternatives au Plan, tout en tenant compte des avantages et inconvénients des solutions possibles.	C'est bien le but premier du RIE et de la présente enquête publique.
<b>6.3</b>	Souligne la fragilité des milieux environnants du Plan	Cette réalité est à prendre en compte dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet relative à l'amélioration de la Lys dans la traversée de Comines.
<b>6.4</b>	Propose de modifier le tracé existant, plutôt que de construire un nouveau bras. Limitant ainsi les impacts sur la zone humide.	Cette réflexion fait partie intégrante des options à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences de projet relative à l'amélioration de la Lys Mitoyenne dans la traversée de Comines. Différentes alternatives de tracé (nouveau bras de la Lys avec un certain rayon de courbure vs élargissement de la Lys existante) ; le choix de la meilleure option se faisant au travers de différents critères (dont l'emprise sur le territoire). La décision ne pourra se faire sur base d'un seul critère pris isolément.
<b>6.5</b>	Soutient les arguments présentés par l'association Éco-Vie	Ne demande pas de réponse.

*Prescriptions relatives au Tronçon n°2 : Haut-Escaut*

<b>7.</b>	<b>Mr Philippe DE TROY (commune de Seneffe)</b>	
<b>7.1</b>	<p>S'oppose à une modification significative du Pont des Troux, monument classé, avec ses arcades ogivales qu'on transformerait en arcs en plein cintre. Cette transformation permet le passage de bateau nécessitant une hauteur libre de 5,25m. Néanmoins cette voie navigable devenant secondaire dans le cadre de la réalisation du Plan, ce n'est pas un problème majeur. (...) en dehors des nécessaires rénovations d'écluse, ce chantier est-il indispensable ? (...) les entreprises empruntant régulièrement ce passage ont fait construire des bateaux un peu plus étroits. Pour les autres, le canal projeté entre la Seine et Anvers serait relié à notre réseau, et donc seuls les bateaux de cette classe seraient limités.</p>	<p>La Lys et l'Escaut sont 2 itinéraires complémentaires et indispensables pour permettre d'accroître la part modale de la voie d'eau. L'itinéraire par la Lys présentera un certain nombre de limitation (alternat de navigation, etc.) qui rendent l'itinéraire via l'Escaut indispensable. Par ailleurs, le fait de disposer de 2 itinéraires permet d'augmenter la fiabilité du réseau. Enfin, la non modernisation de l'Escaut induirait un isolement du réseau wallon.</p> <p>Pour permettre une ouverture du réseau, il est donc indispensable de se conformer au standard européen, et non baser la décision sur les gabarits locaux utilisés.</p>
<b>7.2</b>	<p>Souligne que malgré les primes européennes déboursées, les bateaux de classe I à III sont encore largement utilisés.</p>	<p>Exact, mais leur part va progressivement en diminuant. L'activité des chantiers navals est concentrée sur la classe V qui va devenir progressivement la classe dominante. Il appartient donc d'adapter le réseau aux prescriptions de cette classe, ce qui n'empêche nullement de maintenir la navigation des classes inférieures. Les classes I à III resteront d'ailleurs pertinentes pour des marchés de niches. Remarque sans rapport avec le Plan.</p>
<b>7.3</b>	<p>Souligne que la construction du nouveau canal aura pour effet de détourner une partie du trafic actuel d'Anvers vers les ports Français.</p>	<p>Les ports français sont nettement moins compétitifs que les ports belges et hollandais, et cet argument n'est donc pas justifié. De plus, les perspectives de croissance des trafics portuaires sont telles que tous les ports verront vraisemblablement leur trafic augmenter.</p>

<b>8.</b>	<b>Remarques compilées par l'Échevin de la ville de Tournai</b>	
<b>8.1</b>	<p>Estime qu'il faut avoir une réflexion plus approfondie et ne pas que se limiter au Pont des Troux.</p>	<p>Le RIE inclut bien une réflexion plus large, incluant tous les éléments patrimoniaux classés.</p>

8.2	La perte de patrimoine et la qualité de vie doit être compensée par l'aménagement de passerelles piétonnes.	Point à étudier dans l'étude d'incidences de projet à venir. L'EIE visera l'évaluation des variantes locales raisonnablement envisageables, et inclura une réflexion sur les mesures d'atténuation et/ou de compensation qui seraient nécessaires de mettre en œuvre.
8.3	Précise que le Pont des Trous n'est pas une relique ancienne car il a subi des modifications importantes. Dès lors, tout ce qui se situe entre les deux tours est neuf. Précise que c'est l'image du pont qui est classée, plutôt que le pont lui même.	Critère pris en compte dans le RIE.
8.4	Opposition au point ci-dessus: Pétition signée pour protéger le Pont des Trous. La pétition comporte des signatures d'archéologues qui stipulent que le monument est classé.	Le critère de respect de l'intégrité des caractères patrimoniaux et architecturaux classés a bien été pris en considération dans l'évaluation réalisée dans le cadre du RIE. Toutefois, la solution de mise à gabarit doit intégrer l'ensemble des critères patrimoniaux, architecturaux, socio-économiques et environnementaux, critères en vertu desquels l'élargissement du Pont des Trous apparaît comme la solution la plus appropriée pour parvenir à réaliser des enjeux sociétaux, économiques et environnementaux globaux pour la collectivité.
8.5	Attention que la modification du Pont des Trous ne sera ni nécessaire, ni utile si les travaux des écluses ne sont pas réalisées.	Avec ses 11m de largeur utile, le Pont des Trous est actuellement l'élément contraignant en termes de largeur, sur le Haut-Escaut. Les écluses de Kain et Hérinnes ont quant à elles une largeur utile de 14 m, qui permet donc le passage de bateaux de classe Va (12,5 de largeur utile requise).
8.6	Stipule que les bateaux de 2.500T savent déjà passer sous le pont.	Sur le Haut-Escaut, le SPW autorise la navigation de bateaux de 110m de long, 10,5m de large et présentant un tirant d'eau de 2,6m. Des bateaux d'une capacité <u>théorique</u> de 2.500 tonnes peuvent donc en effet transiter sous le pont, mais en étant chargés à ~1.800 tonnes en pratique, vu les limitations en termes de tirant d'eau. De plus, ces dimensions autorisées sur l'Escaut, de par la configuration du Pont des Trous, ne correspondent pas aux dimensions de la classe européenne CEMT Va qui devient la classe dominante. Les bateaux de cette classe font 11,4 m de large et, tenant compte d'une tolérance pour la sécurité, exigent une largeur utile des ouvrages de 12,5 m. Sans élargissement du Pont des Trous, les bateaux de 2.500 tonnes (chargés à 1.800 tonnes maximum) qui pourront effectivement transiter à travers Tournai seront en nombre très restreint. Il



		s'agira uniquement de quelques unités aux caractéristiques hybrides, ne respectant pas les normes européennes. Le Pont des Trous constituera un goulet d'étranglement pour tous les bateaux de classe Va.
8.7	Demande quel gain économique sera attendu de la modification du Pont des Trous alors que les bateaux de 2.500T passent déjà.	Il est à noter que le passage des bateaux de 2.500 T est lié au tirant d'eau, ceux-ci ne passent qu'à 1.800 T de charge. Par ailleurs, la modification du Pont des Trous permettra la navigation de tous les bateaux de la classe Va qui exigent une largeur utile de 12,5m (Pont des Trous: 11m). Le nombre potentiel d'unité pouvant transiter par Tournai sera beaucoup plus important qu'aujourd'hui, ce qui augmentera l'attractivité du transport fluvial sur l'Escaut. Il est également renvoyé vers l' « <i>Etude des retombées socio-économiques du projet Seine-Escaut pour la Wallonie</i> » (TRITEL, 2011).
8.8	Estime que même si l'alternative de construire un petit contournement au niveau du Pont des Trous est plus onéreuse, elle serait préférable.	Point à étudier dans l'étude d'incidences de projet à venir. L'EIE visera l'évaluation des variantes locales raisonnablement envisageables. Le choix de la meilleure solution allant être éclairé par l'évaluation de différents critères inhérents aux différentes thématiques environnementales à aborder typiquement dans une EIE. La décision ne se fera pas sur le seul critère économique.
8.9	Propose de créer des liens entre les différents éléments patrimoniaux du fleuve, notamment entre le Pont des Trous et la Tour Marvis.	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence sur base d'un projet concret.
8.10	Estime que la demande liée au tourisme fluvial au niveau du Pont des Trous ne peut-être rencontrée que par un petit contournement du pont et la construction d'un port de plaisance.	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence sur base d'un projet concret.
8.11	Estime qu'il faut prendre en compte l'avis des marinières	Le gestionnaire de la voie d'eau prendra en compte tous les avis utiles.
8.12	Inquiétudes face aux nuisances engendrées par le chantier.	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence sur base d'un projet concret.
8.13	Interrogation sur l'opportunité concrète de grands travaux pour quelques tonnes de chargement en plus.	Nous renvoyons le lecteur à l' « <i>Etude des retombées économiques du projet Seine-Escaut pour la Wallonie</i> » (TRITEL, 2011) réalisée dans le cadre du Plan.
8.14	Demande de prise en compte de l'aspect écologique dans l'aménagement des berges de l'Escaut, en articulation avec le PCDN	Ceci est prévu par le Plan dans le cadre des nouveaux barrages. Des aménagements écologiques ont été prévus à Kain (talus naturels). L'articulation avec le PCDN devra quant à elle être menée dans le cadre des études d'incidences sur projet.

<b>9.</b>	<b>asbl ACT (Amis de la Citadelle de Tournai)</b>	
	<i>Deux pétitions de plusieurs centaines de signatures ont été rédigées et s'unissent aux remarques suivantes</i>	
<b>9.1</b>	Les travaux au niveau du Pont des Trous ne sont nécessaires que si les écluses sont elles aussi modifiées.	Propos inexact. Le Pont des Trous présente une largeur utile de 11m, alors que les écluses de Kain et Hérinnes ont une largeur utile de 14m. Le Pont des Trous est l'ouvrage le moins large du Haut-Escaut sur le territoire de la Wallonie. Il s'agit donc de l'ouvrage limitant.
<b>9.2</b>	Si le Plan prévoit des hauteurs libres sous-pont de 5,25m, pourquoi prévoir des travaux à Tournai de 7m sous-pont?	Il s'agit dans ce contexte d'anticiper l'avenir et de ne pas créer un futur goulet d'étranglement.
<b>9.3</b>	Estime que l'alternative du contournement court avec construction d'un port de plaisance aura pour effet de développer le tourisme fluvial.	Bien que le Plan ait amorcé la discussion de variantes locales, la justification socio-économique et environnementale du Plan reste un enjeu global. L'évaluation des différentes variantes locales est matière d'évaluation dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
<b>9.4</b>	Estime qu'on ne peut baser notre choix que sur le prix, surtout si l'on part sur le principe que d'autres travaux seront nécessaires dans le futur.	Voir réponse avis 8.8.
<b>9.5</b>	Estime que l'alternative du petit contournement est présentée comme étant la moins bonne pour le Plan, car elle se base sur un débit pour l'Escaut de 70 à 100m <sup>3</sup> /s. L'asbl n'est pas d'accord car le débit moyen de l'Escaut varierait entre 10 et 30m <sup>3</sup> /s et les bateaux de classes Va et Vb seraient mieux équipés pour les manœuvres difficiles.	Les conclusions de l'étude de « <i>Simulations de navigation pour la liaison Seine-Escaut Est – Traversée de Tournai</i> », réalisée par Alkyon en 2009 pour le compte du SPW, en ce qui concerne la navigabilité et la fluidité, se basent également sur des simulations à débit nul (et non seulement sur base des débits de crues). Les conclusions issues de cette étude sont donc influencées par toutes les gammes de débit.
<b>9.6</b>	Inquiétudes que le Pont des Trous soit complètement dénaturé par les travaux et que l'étude en minimise l'impact paysager.	Le critère de respect de l'intégrité des éléments patrimoniaux et architecturaux classés, et de l'impact paysager, a bien été pris en considération dans l'évaluation réalisée dans le cadre du RIE. L'impact paysager local sera à évaluer plus en détail dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet, et cela pour toutes les variantes de projet à étudier. Par ailleurs, la solution de mise à gabarit doit intégrer l'ensemble des critères patrimoniaux, architecturaux, socio-économiques et environnementaux, critères en vertu desquels l'élargissement du Pont des Trous apparaît comme la solution la plus appropriée pour parvenir à réaliser des enjeux sociétaux, économiques et environnementaux globaux pour la collectivité.

9.7	Le contournement court présente deux avantages: préserver le Pont des Trous et ouvrir la ville à la navigation de plaisance et la valorisation des quais.	Point à étudier dans l'étude d'incidences de projet à venir. L'EIE visera l'évaluation des variantes locales raisonnablement envisageables. Le choix de la meilleure solution allant être éclairé par l'évaluation de différents critères inhérents aux différentes thématiques environnementales à aborder typiquement dans une EIE.
9.8	Qu'elle est l'opportunité de porter le fleuve à un gabarit portant des bateaux 2000T ?	Nous renvoyons le lecteur aux objectifs du Plan repris notamment au niveau de l'Annexe 1.1-1 du RIE.
9.9	N'est-il pas plus judicieux d'approfondir le fleuve pour permettre le passage des bateaux à pleine charge?	Ceci a été envisagé dans le cadre du Plan, au niveau de l'alternative 5 qui prévoit la réalisation du Plan avec un enfoncement à 3m (et non à 2,5m). Nous renvoyons le lecteur au chapitre 10 du RIE pour la discussion de ces alternatives (analyse multicritères).
9.10	Il faut tenir compte du fait que les travaux prévus sont une mesure transitoire avant le passage au gabarit Vb.	Exact. Un éventuel passage à la classe Vb impliquerait la réalisation de nouvelles écluses et ne peut s'envisager qu'à long terme et si toutes les parties concernées (Région flamande, Wallonie, France) adaptent leurs tronçons respectifs. Il appartient dans l'immédiat de ne prendre aucune mesure qui compromettrait cette évolution potentielle (principe de précaution). Il doit être noté que l'étude de « <i>Simulations de navigation pour la liaison Seine-Escaut Est – Traversée de Tournai</i> », réalisée par Alkyon en 2009 pour le compte du SPW, a montré que les travaux envisagés par le Plan sont compatibles avec une évolution ultérieure (mise à gabarit Vb).
9.11	La nécessité de placer des structures de guidage détruira l'image du pont	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence sur base d'un projet concret.
9.12	Estime qu'il faut fixer des limites à la capacité d'aménagement de l'Escaut.	Du ressort des autorités compétentes.
<i>Il y a un certain nombre de remarques supplémentaires qui ont été enregistrées et qui présentent le même contenu que les réclamations précédentes. Nous invitons donc le lecteur à se référer, s'il le désire, aux avis reçus, compilés dans leur version complète, consultable au SPW – Direction des Impacts économiques et environnementaux – Boulevard du Nord, 8 - 5000 Namur.</i>		
9.13	Quel sera l'impact du Plan sur la fréquence de levage du Pont Notre-Dame	Peu, car étant donné que les bateaux seront plus grands, leur nombre ne devrait pas augmenter de manière conséquente (augmentation du tonnage). Etant donné que ce sont les cycles des écluses qui cadencent les flux, il n'est pas attendu d'augmentation sensible de la fréquence de passage.
9.14	Quantification du report routier sur la voie d'eau.	Réponse générale donnée, par contre aucun chiffre donné pour ce qui est du Haut-Escaut

<b>9.15</b>	Impact des travaux sur les quais et quid de la mobilité pendant les travaux?	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence sur base d'un projet concret.
-------------	--	--

<b>10.</b>	<b>asbl Pasquier Grenier (commune de Tournai)</b>	
<b>10.1</b>	Estime que la partie centrale du Pont des Trous a une valeur sentimentale, plus qu'archéologique, vu les travaux de réhabilitation de 1948.	Voir réponses aux avis 8.3 et 8.4.
<b>10.2</b>	En contrepartie, les 2 tours sont d'origines et doivent être préservées.	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence.
<b>10.3</b>	La modification du Pont des Trous doit s'inscrire dans un ensemble de travaux, reprenant entre autres les abords du monument et la traversée de la ville.	Voir réponse à l'avis 8.1.
<b>10.4</b>	Souhaite que la visibilité du monument soit améliorée.	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence.
<b>10.5</b>	Ne soutient pas l'hypothèse du petit contournement (raisons historiques et esthétiques).	Voir réponse à l'avis 9.7.
<b>10.6</b>	Quid de l'équilibre esthétique du pont après intervention?	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence.
<b>10.7</b>	Inquiétudes face aux pentes d'accès et encaissement des trottoirs si le pont est rehaussé	Point d'attention à examiner sur base d'un projet concret dans les études d'incidences.
<b>10.8</b>	Opportunité d'intégrer dans le projet d'ensemble des passerelles et de réaliser des aménagements des quais.	Opportunité à examiner sur base d'un projet concret dans les études d'incidences.

<b>11.</b>	<b>Mr Benoit DOCHY (commune de Tournai)</b>	
<b>11.1</b>	Stipule que le Pont des Trous peut-être modifié à l'exception des deux tours.	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence.
<b>11.2</b>	Opposition à la solution de contournement --> aberration urbanistique	Voir réponse à l'avis 9.7.
<b>11.3</b>	Opportunité d'intégrer dans le projet d'ensemble une passerelle cyclo-piétonne entre le Pont des Trous et le pont Delwart	A intégrer éventuellement par le Maître d'ouvrage dans son projet.
<b>11.4</b>	Proposition d'aménager les quais pour permettre un acheminement cyclo-piéton.	A intégrer éventuellement par le Maître d'ouvrage dans son projet.

<b>12.</b>	<b>Mr Bernard PARFAIT (commune de Tournai)</b>	
<b>12.1</b>	Estime qu'une étude de mobilité est nécessaire.	L'étude d'incidence sur projet devra examiner la mobilité.
<b>12.2</b>	Propose de réaménager le Pont des Trous en passerelle piétonne	Opportunité à examiner sur base d'un projet concret dans les études d'incidences.

<b>12.3</b>	Stipule que les travaux entre le pont de fer et le Pont des Trous doivent se faire dans le cadre d'un aménagement global des quais de la rive droite, en plus de respecter les perspectives de vues sur l'Escaut.	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence sur projet.
<b>12.4</b>	Inquiétudes liées aux travaux et à l'impact qu'ils auront sur les riverains	Point d'attention à étudier dans le cadre de l'étude d'incidence sur projet.

<b>13.</b>	<b>Gracq asbl</b>	
<b>13.1</b>	Stipule qu'il faut prendre en compte les besoins des modes de déplacements doux (piétons, cyclistes...)	L'étude d'incidence sur projet devra examiner la mobilité douce.
<b>13.2</b>	Les travaux doivent permettre de mettre en œuvre les documents urbanistiques PCM, SSC...	Ce point sera à inclure à la réflexion dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
<b>13.3</b>	Estime que des cheminements alternatifs doivent être prévus pendant la durée des travaux.	Ces aspects seront à étudier dans le cadre de l'étude d'incidence sur projet.

<b>14.</b>	<b>CCATM de Tournai</b>	
<b>14.1</b>	Quid de la voirie au niveau du quai St-Brice après élargissement? Sera-t-il possible de maintenir la circulation à double sens?	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence sur base d'un projet concret.
<b>14.2</b>	Impact du rehaussement du Pont à Pont au niveau des rampes	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence sur base d'un projet concret.
<b>14.3</b>	Justification de la réelle nécessité de remonter le tablier du Pont à Pont qui a une hauteur libre de plus de 5,25m?	Il importe d'élargir la courbe située sous le Pont à Pont et de supprimer l'obstacle pour la navigation que constitue une des piles du pont. Et puisque le tablier du pont doit être renouvelé, autant en profiter pour mettre celui-ci au standard de 7 m (actuellement : 6,76 m) car tous les ponts du Haut-Escaut ont déjà des hauteurs libres proches de 6,5 m. Il s'agit donc d'anticiper l'avenir et de ne pas créer un futur goulet d'étranglement.
<b>14.4</b>	Conséquence du trafic sur les modes de déplacements doux	Ces aspects seront à étudier dans le cadre de l'étude d'incidence sur projet.
<b>14.5</b>	Est-il envisageable de prévoir une circulation sous l'Escaut entre la rue Royale et la rue Hôpital ND?	Sans rapport avec le Plan.
<b>14.6</b>	Il faut absolument tenir compte de l'impact architectural des travaux.	Ces aspects seront à étudier dans le cadre de l'étude d'incidence sur projet.
<b>14.7</b>	L'aménagement du Pont à Pont doit permettre le passage d'une rive à l'autre.	C'est le but premier d'un pont. Si toutefois il est fait référence à la phase de travaux, ces aspects seront à étudier dans le cadre de l'étude d'incidence sur projet.

<b>14.8</b>	Demande si possibilité d'attribuer un pourcentage des coûts à une œuvre artistique?	Ces aspects seront à étudier dans le cadre de l'étude d'incidence sur projet.
<b>14.9</b>	Stipule que la priorité est de gérer le goulet situé au niveau du Pont-à-Pont entre la rue Cambron et la ruelle d'Alluin en rive droite.	Le SPW prévoit une amélioration de cette zone et ce point fait partie du Plan.
<b>14.10</b>	Estime que l'impact des travaux de contournement sur les vestiges archéologiques sera moins important que ceux sur le Pont des Trous	Ces aspects seront à étudier dans le cadre de l'étude d'incidence sur projet. Voir également la réponse à l'avis 12.7.
<b>14.11</b>	Estime que le Pont des Trous est la seconde image touristique de la ville et qu'il faut en tenir compte.	Ce critère a été pris en compte dans l'évaluation menée dans le RIE. Voir également la réponse à l'avis 8.3 et 8.4.
<b>14.12</b>	Le Plan doit tenir compte du volet tourisme comme débouché économique au niveau du développement des voies d'eau (dessus et autour).	Voir l' « <i>Etude des retombées économiques du projet Seine-Escaut pour la Wallonie</i> » (TRITEL, 2011) réalisée dans le cadre du Plan pour le compte du SPW.
<b>14.13</b>	Les quais existants résisteront-ils au phénomène de batillage important sur les flancs du fleuve?	Voir l' « <i>Etude des conceptions des berges dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est : impacts de la navigation et intégration environnementale</i> » (IMDC en collaboration avec CNR pour le SPW, 2009).
<b>14.14</b>	A-t-on pris en compte les conséquences du trafic fluvial et des masses d'eau en mouvement sur la halte nautique?	Risque de conflit d'usage entre la navigation de plaisance et le trafic fluvial économique, des mesures de navigation sont à envisager (darse de plaisance à mettre en place quelque part, par ex.). De plus des mesures compensatoires devront être définies (réglementation locale à mettre en place). Ces considérations devront être étudiées dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
<b>14.15</b>	Ne serait-il pas préférable de déplacer la halte nautique?	Cet aspect sera à étudier dans l'étude d'incidence sur projet.
<b>14.16</b>	Y a-t-il des compensations alternatives aux nuisances engendrées par les chantiers?	L'évaluation des effets possibles liés à la phase de chantier fait partie intégrante de l'analyse à mener dans le cadre de l'étude d'incidence sur projet à réaliser. Dans ce cadre, l'évaluation prévoit également la formulation de mesures d'atténuation et/ou de compensation, si pertinent.
<b>14.17</b>	Il faut tenir compte du passage difficile (pour les bateaux de classe Va) au niveau du pont des Roulages à cause d'une courbe serrée.	L'étude de « <i>Simulations de navigation pour la liaison Seine-Escaut Est – Traversée de Tournai</i> », réalisée par Alkyon en 2009 pour le compte du SPW, a montré que franchissable avec classe Va.
<b>14.18</b>	Comment le transport de produit dangereux sur les voies d'eau est-il légiféré?	Pas lié au Plan.

<b>14.19</b>	A-t-on considéré le goulet d'étranglement qu'est Ronquière (1350T)?	Ronquière ne fait pas partie du Plan. Ce n'est pas une alternative prise en compte par le Plan pour les raisons suivantes. Ronquière est situé sur le Canal Charleroi-Bruxelles. Aucune intervention n'est prévue sur ce canal qui restera donc au gabarit IV. Outre Ronquières, il faudrait modifier les écluses et la traversée de la région bruxelloise, ce qui apparaît non envisageable actuellement. On disposera cependant de 3 itinéraires au gabarit V (Lys, Escaut, Canal Albert) entre la Wallonie et les ports maritimes.
<b>14.20</b>	Stipule qu'il faut effectuer des travaux au niveau du tronçon entre Valenciennes et Gand car c'est le tronçon le plus important.	Travaux prévus par les gestionnaires respectifs.

*Prescriptions relatives au Tronçon n°3 : Canal Pommeroel-Condé*

<b>15.</b>	<b>Promosite S.A.</b>	
<b>15.1</b>	Le site industriel "les Sartis" situé à Hensies (Division 1, section A, parcelles 133A2, 133D2, 133T, 133Y et 133z) a émis le souhait/besoin d'avoir un quai de chargement le long des berges en face du site en question, de plus il souhaiterait qu'une bretelle d'autoroute (E19) soit construite pour rendre l'accès au site plus facile.	Sans rapport avec le Plan. Demande à traiter par l'autorité compétente, soit le SPW et le PACO (celui-ci ne prévoit pas de projet de cette nature actuellement).

*Prescriptions relatives au Tronçons n°4 et 5: Canal Nimy-Blaton-Péronne*

	Pas de remarque.	
--	------------------	--

Prescriptions relatives au Tronçon n°6: Canal du Centre

<b>16.</b>	<b>Mr De Troy Philippe (commune de Seneffe)</b>	
<b>16.1</b>	Il suggère que le pont situé entre Familleureux et Manage soit adapté à la hauteur libre minimum stipulé par le Ministre Lutgen, soit 7m.	Ce pont-rail a une hauteur libre de 5,25 m qui respecte le dimensionnement choisi par le Plan. Cet ouvrage ne constitue donc pas un goulet d'étranglement. Remarque sans rapport avec le Plan donc. Pour information, s'agissant d'un pont-rail sur une ligne ferroviaire importante (axe Bruxelles La Louvière), son relèvement serait très onéreux et difficile à exécuter puisqu'il impliquerait de modifier de façon importante le profil en long du chemin de fer tout en y maintenant les circulations. Un tel projet ne pourrait prendre du sens que si toutes les sections amont et aval du réseau passaient à la norme des 7 m de hauteur libre, ce qui n'est pas prévu. Rappelons en particulier que le réseau français est seulement en cours d'adaptation à la norme des 5,25 m.
<b>16.2</b>	Proposition de l'enlèvement du pont ferroviaire au niveau des anciens sites Demanet-Cassart et BMC. L'enlèvement devrait pouvoir être réversible et sous-condition de reconstruire le pont à une hauteur libre de 7m (de préférence), dans le cas d'une demande par un nouvel utilisateur.	Ce pont-rail a une hauteur libre de 5,39m qui est donc supérieure à la norme des 5,25m adoptée pour le Plan. Il ne constitue dès lors pas un goulet d'étranglement. Remarque sans rapport avec le Plan donc. Si la ligne ferroviaire n'a plus de perspective d'avenir, il appartient au gestionnaire de réseau (Infrabel) de prendre ses dispositions et d'éventuellement démanteler cet ouvrage.
<b>16.3</b>	Concernant la vétusté des écluses existantes, la construction de nouvelles écluses et l'utilisation de l'eau, les propositions suivantes ont été suggérées: Equiper les nouvelles écluses de portes intermédiaires, ayant pour effet de réduire de moitié ou plus la consommation en eau.	Cette question a fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de l' « <i>Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est</i> » commanditée par le SPW et réalisée par la société IMDC en septembre 2008. De plus, les études d'incidence sur projet à venir auront pour objet de réétudier ces aspects.
<b>16.4</b>	Envisager le fonctionnement conjoint des deux écluses en cycles pendant lesquels l'eau est d'abord transférée d'une écluse vers l'autre puis, après mise en équilibre, prélèvement en amont pour l'écluse montante et rejet en aval pour l'écluse descendante. Ceci aurait pour effet d'avoir une consommation d'eau totale pour un cycle qui serait égale à la moyenne des consommations des deux écluses, plutôt que la somme de celles-ci (si elles devaient travailler de façon indépendantes)	Cette question a fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de l' « <i>Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est</i> » commanditée par le SPW et réalisée par la société IMDC en septembre 2008. De plus, les études d'incidence sur projet à venir auront pour objet de réétudier ces aspects.



<b>16.5</b>	Proposition qu'à défaut d'utiliser une des écluses comme bassin d'épargne pour l'autre (avec mise en équilibre des niveaux des deux écluses, suivie de prélèvements en amont et/ou rejet en aval pour l'écluse en service uniquement), ce qui aurait pour effet de ramener la consommation de la nouvelle écluse à +/- 7.500m <sup>3</sup> /cycle, au lieu de 10.500m <sup>3</sup> /cycle (40%). Ou encore de 4.800m <sup>3</sup> /cycle à 7.400m <sup>3</sup> /cycle dans le cas où l'ancienne écluse serait en service.	Cette question a fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de l' « <i>Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est</i> » commanditée par le SPW et réalisée par la société IMDC en septembre 2008. De plus, les études d'incidence sur projet à venir auront pour objet de réétudier ces aspects.
-------------	---	--

*Prescriptions relatives au Tronçon n°7: Canal Charleroi-Bruxelles versant Sambre*

<b>16. (idem tronçon n°6)</b>	<b>Mr De Troy Philippe (commune de Seneffe)</b>	
<b>16.3 (idem tronçon n°6)</b>	Concernant la vétusté des écluses existantes, la construction de nouvelles écluses et l'utilisation de l'eau, les propositions suivantes ont été suggérées: Equiper les nouvelles écluses de portes intermédiaires, ayant pour effet de réduire de moitié ou plus la consommation en eau.	Cette question a fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de l' « <i>Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est</i> » commanditée par le SPW et réalisée par la société IMDC en septembre 2008. De plus, les études d'incidence sur projet à venir auront pour objet de réétudier ces aspects.
<b>16.4 (idem tronçon n°6)</b>	Envisager le fonctionnement conjoint des deux écluses en cycles pendant lesquels l'eau est d'abord transférée d'une écluse vers l'autre puis, après mise en équilibre, prélèvement en amont pour l'écluse montante et rejet en aval pour l'écluse descendante. Ceci aurait pour effet d'avoir une consommation d'eau totale pour un cycle qui serait égale à la moyenne des consommations des deux écluses, plutôt que la somme de celles-ci (si elles devaient travailler de façon indépendantes)	Cette question a fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de l' « <i>Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est</i> » commanditée par le SPW et réalisée par la société IMDC en septembre 2008. De plus, les études d'incidence sur projet à venir auront pour objet de réétudier ces aspects.
<b>16.5 (idem tronçon n°6)</b>	Proposition qu'à défaut d'utiliser une des écluses comme bassin d'épargne pour l'autre (avec mise en équilibre des niveaux des deux écluses, suivie de prélèvements en amont et/ou rejet en aval pour l'écluse en service uniquement), ce qui aurait pour effet de ramener la consommation de la nouvelle écluse à +/- 7.500m <sup>3</sup> /cycle, au lieu de 10.500m <sup>3</sup> /cycle (40%). Ou encore de 4.800m <sup>3</sup> /cycle à 7.400m <sup>3</sup> /cycle dans le cas où l'ancienne écluse serait en service.	Cette question a fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de l' « <i>Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est</i> » commanditée par le SPW et réalisée par la société IMDC en septembre 2008. De plus, les études d'incidence sur projet à venir auront pour objet de réétudier ces aspects.

	Pas de remarque formulée pour ce tronçon.	
--	---	--

### III.2.2.2 Prise en compte des avis des instances consultées

#### **Prise en compte de l'avis du CWEDD (24 juin 2011)**

##### **a) Concernant l'Etude Environnementale Stratégique (EES) :**

Le CWEDD estime que l'EES est de bonne qualité et répond au contenu minimum prescrit par l'article D.56 du Livre 1er du Code de l'environnement.

Le CWEDD relève cependant :

1. L'absence d'analyse de la problématique des espèces exotiques invasives aquatiques et terrestres qui constitue un important manquement considérant d'une part la vulnérabilité de ce type de chantier aux espèces exotiques invasives terrestres et d'autre part l'impact majeur de l'accroissement de l'interconnexion des fleuves sur l'augmentation des migrations des espèces exotiques invasives aquatiques. Les décisions ultérieures devront tenir compte de ce manquement.

⇒ Ces considérations seront particulièrement liées aux phases de chantier et seront dès lors étudiées lors des études de projet à venir, et des recommandations seront bien intégrées dans les cahiers des charges relatifs aux travaux à réaliser pour mettre en œuvre le Plan.

⇒ Par ailleurs, il doit être noté que le Plan n'induit pas une augmentation des interconnexions des fleuves (elles existent déjà), de plus il existe déjà des mesures pour contrôler ces aspects au niveau des contrats de rivière.

2. L'absence d'analyse des impacts du Plan sur la fragmentation du territoire wallon qui pourrait être réduite par la diminution des infrastructures routières.

⇒ Il faut bien garder à l'esprit que nous sommes dans un contexte d'augmentation générale des déplacements de personnes et de marchandises. Le Plan ne permettra pas de réduire le nombre de véhicules sur les routes par rapport à la situation actuelle. Il permettra de limiter l'intensité de l'augmentation de trafic routier et d'accroître la part modale de la voie d'eau. Il faut bien distinguer les trafics et les parts modales. Un accroissement de la part modale de la voie d'eau ne signifie pas que le trafic routier va baisser, car l'ensemble des trafics augmentent. Mais si le Plan n'existait pas les augmentations du trafic routier seraient encore plus importantes. Il semble donc irréaliste d'envisager la suppression de certaines routes, d'autant que les usages du réseau routier sont très différents des usages des réseaux fluviaux et ferroviaire. Le réseau routier est parcouru en majorité par des flux à courte distance (60% des tonnes transportées sous les 100 km), avec une part de transit faible (9% des tonnes transportées sur la route d'après le Bureau fédéral du Plan), et avec des quantités de marchandises par véhicule modérée (7 t / camion en moyenne en Belgique). Le transport par voie navigable concerne essentiellement des flux massifiés et à plus grande distance (import / export).

3. Le chapitre 4 concernant les incidences non négligeables sur l'environnement ne tient pas compte du développement économique de certaines filières qui pourraient être stimulées par la voie d'eau (carrières, plateformes multimodales, ...).

⇒ Les effets filières ont été considérés globalement, dans le cadre d'études spécifiques, menées par ailleurs, dans lesquelles les flux ont été estimés aux horizons 2020 et 2050. Les simulations ont été effectuées par le consultant STRATEC, dans le cadre d'études socio-économiques liées à la liaison fluviale Seine Nord Europe en territoire français, dont en particulier, celle relative à l'évolution des retombées socio-économiques de la liaison fluviale Seine Escaut Est. La valeur ajoutée nette dégagée sur la partie wallonne du projet considère non seulement l'ensemble des filières, mais également les coûts de construction et de maintenance des ouvrages situés sur le tracé du canal Seine Nord Europe en territoire français.

4. Les calculs d'utilisation des ressources naturelles se basent uniquement sur les consommations énergétiques des véhicules (routiers, ferroviaires et fluviaux). Il estime que ces estimations doivent également tenir compte de la construction et de l'entretien des infrastructures et des véhicules. Il a été signalé au CWEDD que les auteurs ont tenté d'y répondre mais les informations nécessaires n'étaient pas disponibles.

⇒ La prise en compte de ces aspects, bien que pertinents, n'a pas été possible dans le cadre et les délais de l'étude environnementale stratégique par manque d'informations disponibles.

5. L'étude n'expose pas les investissements déjà réalisés au niveau de certaines infrastructures wallonnes pour une mise aux normes de la classe V et qui constitueraient une perte financière en cas de non-réalisation de la mise à gabarit de classe V de tout le réseau wallon.

⇒ Chiffrage impossible à réaliser étant donné que ces interventions se sont étalées sur plus de 40 ans. De plus, le surcoût d'une écluse de classe Va par rapport à une écluse de classe IV est difficile à faire a posteriori. En effet, dans un chantier une partie importante des coûts est fixe, et une autre partie est variable. L'importance des parts fixes et variables dépend des caractéristiques locales du site, de l'organisation de l'entrepreneur, etc. Une écluse deux fois plus grande qu'une autre ne coûte pas le double, car il y a cette part de coût fixe.

6. Il existe d'autres alternatives au Plan que celles exposées dans l'étude. Celle-ci n'argumente pas l'abandon de ces alternatives.

⇒ L'auteur de Plan et l'auteur de l'étude estiment avoir examiné toutes les alternatives raisonnablement envisageables et répondant aux objectifs du Plan.

7. Par ailleurs, le CWEDD déplore que l'étude socio-économique ne soit pas disponible de manière simultanée à l'EES. En effet, la connaissance de l'étude socio-économique aurait pu notamment apporter un éclairage sur l'impact du Plan sur le développement potentiel du trafic fluvial wallon, comme par exemple le taux d'exploitation et les charges financières de gestion.

⇒ L'auteur de Plan note la remarque du CWEDD, mais rappelle toutefois l'absence d'obligation légale à ce sujet.

## **b) Concernant la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut :**

Le CWEDD remet un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet de liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut, dans la mesure où les recommandations de l'auteur expliquées ci-dessous sont prises en compte :

1. Le CWEDD appuie toutes les recommandations de l'auteur et insiste sur les points relevés au point a).

⇒ Les mesures de suivi des incidences, de même que les recommandations formulées par le RIE et arrêtées par le Gouvernement sont reprises en Annexes 2 et 3. Nous invitons également le lecteur à se référer aux réponses du point a).

2. Le CWEDD préconise particulièrement que des recommandations sur la limitation des plantes invasives soient intégrées dans le cahier des charges des travaux du Plan.

⇒ Ces considérations seront particulièrement étudiées lors des études de projet à venir, et des recommandations en la matière seront bien intégrées dans les cahiers des charges relatifs aux travaux à réaliser pour mettre en œuvre le Plan.

3. L'EES montrant un impact biologique important du Plan au lieu de la Lys et paradoxalement une potentialité importante en termes de compensation de développement et de renaturation de l'ancienne-Lys, le CWEDD suggère une maximisation des compensations biologiques du Plan dans la zone de l'ancienne Lys.

⇒ L'Auteur du Plan note bien cette requête du CWEDD. Ces considérations relèvent davantage du projet 'local' d'amélioration de la Lys Mitoyenne dans la traversée de Comines. Ce projet d'amélioration de la Lys, élaboré par la Direction des Voies Hydrauliques de Tournai (SPW), intègre bien actuellement des aménagements de compensation biologique et de renaturation de l'ancienne-Lys. Ces considérations seront également évaluées lors de l'étude d'incidences de projet relative à l'amélioration de la Lys dans la traversée de Comines, et les options de maximisation des compensations biologiques dans cette zone seront évaluées, et des recommandations seront formulées dans ce sens si cela s'avère pertinent.

4. En vue de s'assurer que la mise en œuvre de l'alternative 5 serait meilleure que le Plan, le CWEDD appuie la proposition de l'auteur (p.462) d'opérer ce choix en se basant sur des arguments liés à d'autres domaines que les aspects environnementaux, tels que la faisabilité technique ou financière.

⇒ L'Auteur du Plan base son choix de la meilleure solution (Plan ou alternatives au Plan) sur les recommandations du RIE d'une part, mais aussi sur base de l'étude socio-économique du Plan clôturée après la finalisation du RIE.

#### **Prise en compte des remarques de la CCATM de Tournai (sur base de la réunion d'information sollicitée le 8 juin 2011)**

- Avis compilés dans le tableau qui précède.

⇒ Nous invitons le lecteur à se référer aux réponses répertoriées dans le tableau qui précède (§ III.2.2.1).

#### **Prise en compte de l'avis de l'Administration communale de Comines France (22 juin 2011)**

- L'accessibilité aux personnes handicapées étant obligatoire, elle doit être prise en compte dans l'évaluation du projet.

⇒ Point d'attention pour les études d'incidences de projet à venir.

- Favorable à l'alternative 3 - réalisation du Plan, à l'exclusion des aménagements prévus sur la Lys Mitoyenne à Comines.

⇒ Nous renvoyons le lecteur aux conclusions issues de l'analyse multicritères réalisée dans le cadre du RIE, au chapitre 10 du RIE (à partir de la page 454).

- Favorable à l'alternative 5 - réalisation du Plan avec le tracé prévu au gabarit Va, mais avec un enfoncement de 3m partout.

⇒ Nous renvoyons le lecteur aux conclusions issues de l'analyse multicritères réalisée dans le cadre du RIE, au chapitre 10 du RIE (à partir de la page 454).

- Estime qu'il faudra prendre en compte dans le projet "l'Étude stratégique d'aménagement du Val de Lys" réalisée en 2008 par le LMCU et qui propose un schéma d'aménagement sur l'ensemble du territoire transfrontalier.

⇒ Point d'attention pour l'étude d'incidences de projet.

- L'étude ne prend pas ou peu compte de l'impact du projet sur Comines France.

⇒ Point d'attention pour l'étude d'incidences de projet.

- Estime que le projet de recalibrage de la Lys en aval du pont de Comines devra clairement proposer plusieurs nouveaux tracés limitant l'emprise sur les Bas-Prés et évitant par ce biais la création d'un long îlot sur la Lys et d'un nouveau bras de la Lys côté France.

⇒ Point d'attention pour l'étude d'incidences de projet.

- Estime que plusieurs alternatives au rehaussement du pont de Comines devront être étudiées, telles que: pont levis, pont basculant, pont tournant... Ceci afin de préserver le patrimoine architectural, urbain et paysager de part et d'autre de la Lys.

⇒ Le pont de Comines a été relevé à 5,25 à l'été 2010, et ne nécessite donc pas de modification dans le cadre du présent Plan. Ces réflexions ont néanmoins été menées dans le cadre du projet Seine-Escaut.

S'il est fait mention d'un second relèvement du pont de Comines à 7m, ceci ne fait pas partie du Plan.

- Estime que les ouvrages tels que les futurs quais réalisés en dur (issus du redressement de la Lys) doivent être habillés d'un parement dissimulant le béton brut et/ou palplanches par un habillage de type brique/gabion.

⇒ Point d'attention pour l'étude d'incidences de projet.

Par ailleurs, une étude d'amélioration des berges en Wallonie, commanditée par le SPW, et réalisée par la société IMDC, a été menée en amont du RIE pour étudier les opportunités en ce sens.

- Souhaite que les espaces de transition entre les quais minéraux et les berges de la Lys soient traités de manière qualitative et soignée.

⇒ Point d'attention pour l'étude d'incidences de projet.

- Estime qu'un profil rectangulaire de la Lys redressée (prenant moins de place) est préférable à un profil triangulaire.

⇒ La détermination des profils de berge dépend de différents paramètres locaux (stabilité du terrain, emprises disponibles, conditions de navigation, aspects écologiques et paysagers, etc.). Ce choix doit être examiné localement dans les études d'incidences des projets.

Signalons cependant que le SPW a fait réaliser une étude générale spécifique au Plan et que cette étude a défini des orientations générales pour les profils des berges.

#### **Prise en compte de l'avis de l'Administration communale de Pecq (18 juillet 2011)**

- La commune marque son accord sur le projet et plus particulièrement en ce qui concerne la modernisation du barrage d'Hérinnes sis sur le territoire de la commune de Pecq.

⇒ Pas de commentaire.

#### **Prise en compte de l'avis du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement de la République française – Commissariat général au développement durable (30 mai 2011)**

- Conformément au droit français applicable aux plans et programmes étrangers susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement en France, le dossier a été transmis aux préfets des régions concernées par le Plan ; à savoir: le Nord-Pas-de-Calais, la Champagne-Ardenne, la Picardie et la Lorraine. Il est en effet de leur compétence d'apprécier l'opportunité d'organiser une consultation publique sur le plan ou programme étranger qui leur a été notifié (article R.122-23 du Code de l'environnement).

Dans le cas où celles-ci mettraient en œuvre une enquête publique, le délai de 2 mois (du 27 avril 2011 au 27 juin 2011) laissé par les autorités wallonnes pour permettre aux autorités françaises de procéder à la consultation est trop court au regard de la législation française.

(...) les autorités françaises considèrent qu'un délai supplémentaire de 4 mois, incluant le mois d'août, jusqu'au 27 octobre 2011, est plus approprié et donc « raisonnable » au sens de l'article 7 de la directive 2001/42/CE relative à l'évaluation de certains plans et programmes sur l'environnement.

⇒ Les autorités wallonnes ont pris cette demande en considération, et laissé le temps nécessaire demandé par les autorités françaises pour procéder, si besoin est, à des enquêtes publiques sur le territoire français.

⇒ Aucun avis sur le Plan n'a été reçu des instances françaises avant la date de clôture de la période de consultation.

**Prise en compte de l'avis de la Région flamande : Vlaamse overheid – Département Leefmilieu, Natuur en Energie – Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid (11 avril 2011)**

1. Le DIENST MILIEUEFFECTRAPPORTAGEBEHEER (faisant partie d'une division du Département « Leefmilieu, Natuur en Energie ») a examiné les documents transmis, avec l'accent sur l'analyse des effets transfrontaliers possibles au niveau de la Flandre.

Une synthèse des effets transfrontaliers est reprise au chapitre 8.11 du RIE.

A partir des conclusions de ce chapitre, le service Mer estime que les principaux effets transfrontaliers possibles (pour la Flandre) se situent essentiellement au niveau de la discipline paysage (y compris la perception visuelle). Concernant la mobilité, cet enjeu transfrontalier est directement lié à la conception même du Plan.

Ils n'ont pas de remarques spécifiques sur ces conclusions.

2. En matière de mobilité, le rapport se réfère à la communication qu'il y a eu avec Waterwegen en Zeekanaal durant l'élaboration du RIE. Le Service Mer suppose donc, qu'au vu de la nature du Plan et du caractère transfrontalier de celui-ci, cette instance sera consultée prioritairement dans la suite du processus de mise en œuvre du Plan.

⇒ L'Auteur du Plan garantit la pérennité d'une bonne communication et d'une consultation des instances transfrontalières, et particulièrement de Waterwegen en Zeekanaal pour la Flandre, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan et de la réalisation des études d'incidences de projet à venir, et pouvant avoir un caractère transfrontalier (il faut également rappeler l'existence d'organismes, comme le GEIE, qui garantissent une coopération de décision sur ces matières).

3. Ils aimeraient pouvoir être informés de toute évaluation des incidences à l'échelle de projet qui seraient attendues et qui pourraient comporter des effets transfrontaliers avec la Flandre.

⇒ Nous invitons le lecteur à se référer à la réponse de la question 2 qui précède.

**Prise en compte de l'avis de la Ville de Wervik – Décision du collège des bourgmestres et échevins (5 août 2011)**

- Ils n'ont aucune objection envers le projet d'amélioration de la Lys dans la traversée de Comines (y inclus le rehaussement du pont, l'adaptation des berges) pour autant que les travaux ne nuisent pas à la Ville de Wervik. La proposition devra également tenir compte des travaux d'adaptations prévus sur le territoire de Wervik, et une coordination avec la Région flamande sera nécessaire.

⇒ L'étude d'incidences sur projet relatif à l'amélioration de la Lys dans la traversée de Comines inclut une évaluation, et une minimalisation, des effets transfrontaliers.

⇒ L'Auteur du Plan garantit la pérennité d'une bonne communication et d'une consultation des instances transfrontalières, et particulièrement de Waterwegen en Zeekanaal pour la Flandre, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan et de la réalisation des études d'incidences de projet à venir, et pouvant avoir un caractère transfrontalier.

**Prise en compte de l'avis de la Commune de Spiere-Helkijn (24 juin 2011)**

1. Dans le cadre du renouvellement du barrage d'Hérinnes, la commune de Spiere-Helkijn informe le SPW de ses projets de rénovation de l'ancienne piscine (Oude Zwembad) (située en rive gauche), et de ses alentours, en cours pour le moment. Le but de leur projet est de renforcer le caractère touristique de ce site (attrait culturel et archéologique). Pour ce faire, la commune a acheté les terrains, entrepris des travaux de conservation, et prévoit, dans l'année à venir, des travaux de replantation de la zone. Ces travaux s'intègrent plus largement dans le cadre du plan paysage Spierebeken. De plus, au-delà du plan paysage, un RUP

(Ruimtelijk Uitvoeringsplan) est en cours d'élaboration et vise à renforcer le respect de ces aspects paysagers également.

Le nouveau barrage vise à s'implanter à proximité directe de cette zone. Ceci aurait pour conséquence :

- de diminuer la valeur d'utilisation et esthétique du site de la piscine. Du fait que la piscine est juste à côté du chemin de halage, et que les berges de l'Escaut sont à proximité directe, il n'y a plus d'espace pour les aménagements paysagers, les clôtures, ... Les efforts de la commune seraient donc annihilés par le barrage.
- (...) La commune soulève des questions sur la faisabilité de cette solution. Les berges seront très certainement des berges en revêtement dur (pas de pente douce des berges vers l'eau), ce qui va à l'encontre des aménagements prévus sur le site de l'ancienne piscine.

2. En dehors du barrage, la commune mentionne également qu'il avait été fait mention d'un nouveau complexe d'écluses à cet endroit (à long terme). Or, il n'est plus fait mention de ces futurs aménagements prévus dans le cadre du Plan. Est-ce que le complexe d'écluses existant va être conservé ? Un nouveau complexe va-t-il devoir s'implanter en rive droite ? le barrage existant va-t-il être transformé en écluse ? le choix donc d'établir le nouveau barrage en rive gauche ou droite aura une conséquence sur l'implantation future de l'écluse.

Ils soulignent qu'en tous cas, un nouveau complexe d'écluse en rive gauche n'est pas du tout compatible avec ce qu'ils prévoient au niveau du site de l'ancienne piscine.

Ils estiment donc que sans une vue complète de l'ensemble des travaux prévus à cet endroit à court et long terme, il leur est difficile de rendre un avis sur le barrage. Donc pour cette raison, ils s'opposent actuellement à ce projet.

⇒ En ce qui concerne le site d'Hérinnes, il faut noter que le RIE a été établi sur base d'une première solution envisagée par le Service public de Wallonie dans le cadre d'une étude d'avant-projet ; cette solution envisageait de réaliser le nouveau barrage en rive droite de l'Escaut suivant le tracé d'un ancien bras du fleuve.

Cependant, cette solution présentait l'inconvénient de grever fortement la possibilité de construire ultérieurement une nouvelle écluse destinée à remplacer l'écluse actuelle, bientôt centenaire.

Le Service public de Wallonie a dès lors étudié la possibilité de réaliser le nouveau barrage en rive gauche de l'écluse actuelle, de façon à laisser libre la rive droite pour une implantation optimale d'une écluse future. Cette variante empiète sur la Région flamande et la Commune de Spiere-Helkijn a dès lors été contactée de façon informelle en février 2011 pour présenter le projet. A cette occasion, le Service public de Wallonie a, de son côté, été informé du projet de mise en valeur du site de l'ancienne piscine à ciel ouvert, situé à proximité immédiate du nouveau chenal de barrage envisagé.

Les remarques du 24 juin 2011 de Spiere-Helkijn se rapportent donc à la nouvelle implantation du barrage, en rive gauche des ouvrages actuellement existants.

⇒ Une réunion de concertation entre l'auteur de Plan et la commune d'Espierre a été organisée, depuis la réception de cet avis, le 7 septembre 2011. De nouvelles variantes locales ont dès lors été étudiées par le SPW. Celles-ci prennent en compte les avis de la commune, notamment en matière de globalisation des aspects paysagers et de l'écartement souhaité du tracé du Plan par rapport à la piscine.

⇒ Ces aspects devront néanmoins être étudiés dans l'étude d'incidences sur projet. La présente déclaration environnementale marque également l'importance de contacter le Service archéologique de Gand dans le cadre de l'étude d'incidences à venir.

### **III.3. Motivation des choix opérés**

Tous les avis reçus des particuliers, des associations, des communes et institutions wallonnes et transfrontalières ont été répertoriés et analysés dans le contexte des prescriptions du Plan auxquels ils se réfèrent.

Les réclamations et avis émis ne comportent aucune remarque impliquant une modification substantielle du Plan. Les réclamations émises dans le cadre de l'enquête publique concernent principalement les aménagements prévus par le Plan au niveau de la Lys dans la traversée de Comines, avec les considérations environnementales liées à la préservation des Bas-prés en bordure de Lys, et les aménagements prévus par le Plan au niveau de la traversée de Tournai, avec les considérations liées à la modification éventuelle du Pont des Trous. La plupart de ces remarques ou réclamations concernent des considérations (environnementales ou socio-économiques) locales, qui requièrent un examen approfondi dans le cadre des études d'incidences sur projet à venir. Elles sortent donc, pour la plupart, d'une réponse directe en lien avec le Plan stratégique. Toutefois, il doit être retenu, dans cette déclaration environnementale, que l'ensemble des études d'incidences sur projet à venir et liées à la mise en œuvre du Plan devront prendre en considération l'ensemble des remarques s'y rapportant issues de l'enquête publique.

Le critère de respect du patrimoine (naturel ou archéologique) a bien été pris en considération dans l'évaluation réalisée dans le cadre du RIE. Il s'agit de considérations environnementales sensibles dans le cadre du Plan qui feront l'objet d'une attention tout à fait spécifique dans le cadre de la mise en œuvre de celui-ci. En effet, le Plan et les études d'incidence sur projet à venir se donnent pour objectif de concilier au mieux les critères naturels, archéologiques et économiques, dans le respect de l'intégrité de ces critères. Les études d'incidences sur projet viseront à aider au choix de la meilleure solution locale qui permettra de minimiser les effets indésirables, et à la recommandation de mesures d'atténuation ou de compensation pertinentes.

En complément, il est fait renvoi au Rapport sur les incidences environnementales décrivant et évaluant l'ensemble des considérations environnementales du Plan, et à son résumé non technique.

Ces documents sont consultables sur le site web :

[http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/enquete\\_publique/index.html](http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publique/index.html)

Le Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable a émis un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet de liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut, dans la mesure où les recommandations de l'auteur du RIE et du Conseil expliquées ci-dessous sont prises en compte :

- « il appuie toutes les recommandations de l'auteur et insiste sur les recommandations du CWEDD formulées sur le RIE à proprement parler ;
- il préconise particulièrement que des recommandations sur la limitation des plantes invasives soient intégrées dans le cahier des charges des travaux du Plan.
- le RIE montrant un impact biologique important du Plan au lieu de la Lys et paradoxalement une potentialité importante en termes de compensation de développement et de renaturation de l'ancienne-Lys, le CWEDD suggère une maximisation des compensations biologiques du Plan dans la zone de l'ancienne Lys.
- en vue de s'assurer que la mise en œuvre de l'alternative 5 serait meilleure que le Plan, le CWEDD appuie la proposition de l'auteur (p.462 du RIE) d'opérer ce choix en se basant sur des arguments liés à d'autres domaines que les aspects environnementaux, tels que la faisabilité technique ou financière. »



Les résultats et conclusions du Rapport sur les incidences environnementales, consolidées par les conclusions de l' « Etude des retombées socio-économiques du projet Seine-Escaut pour la Wallonie » (TRITEL, 2011 – document disponible à l'adresse suivante :

[http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/export/sites/met.dg2/fr/infos/SeineEscaut/enquete\\_publicque/pdf/Rapport\\_final\\_SEE\\_110714.pdf](http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/export/sites/met.dg2/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publicque/pdf/Rapport_final_SEE_110714.pdf) )

qui conclut que la réalisation du Plan est justifiée d'un point de vue économique, de même que les réclamations et avis transmis dans le cadre des procédures d'adoption du Plan et particulièrement de l'enquête publique, conduisent à choisir, comme meilleure option, le Plan, comme décrit dans la présente déclaration environnementale et dans le document de présentation vulgarisée du Plan, du RIE. Le Gouvernement wallon s'engage par la présente déclaration environnementale à réaliser des aménagements qui garantissent le passage futur à un enfoncement à 3 m.

Le choix du Plan s'accompagne d'une prise en compte de l'ensemble du RIE, des avis et réclamations émises dans le cadre de l'enquête publique et de la consultation des instances. La manière dont ces avis et remarques ou recommandations sont pris en compte dans le cadre de l'adoption du Plan est présentée sous forme de tableau Chapitre IV.

Par ailleurs, en application des dispositions de l'article D.59 du Livre Ier du Code de l'Environnement, l'auteur du Plan a arrêté les principales mesures de suivi des incidences non négligeables sur l'environnement de la mise en œuvre du Plan, afin d'identifier notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et d'être en mesure d'engager les actions correctrices qu'il juge appropriées. Celles-ci sont reprises sous forme de tableau au Chapitre V.

#### **CHAPITRE IV. NOTE REPRENANT LES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE)**

---

Cette note vise à reprendre les recommandations du RIE et à préciser la manière dont elles ont été prises en compte par le Service Public de Wallonie (art. D.59 alinéa 2 du livre Ier du Code du Droit de l'Environnement) dans le cadre de l'adoption du Plan « Liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut et raccordements sur le territoire wallon ».

Les recommandations formulées dans le cadre du RIE dans le cadre des procédures d'adoption du Plan sont reprises dans le tableau ci-dessous.

Ces recommandations portent soit sur des considérations générales de mise en œuvre du Plan, soit sur les phases de chantier nécessaires à la mise en œuvre du Plan, et donc par conséquent, sur les études d'incidences sur projet à venir ultérieurement.

<b>N°</b>	<b>Recommandations issues du RIE</b>	<b>Suivie (O/N)</b>	<b>Remarque</b>
<i>Considérations générales</i>			
<b>0.1</b>	Il est important lors des études d'incidences à l'échelle des projets de tenir compte des différents plans et programmes communaux ou supra-communaux existants.	O	

**Sol et Eaux souterraines (chapitre 9.1 du RIE)****Recommandations liées aux projets locaux d'implantation et d'application du Plan**

<b>1.1</b>	Procéder à l'investigation des sols allant faire l'objet d'excavation : réalisation de forages et d'analyses selon les prescriptions réglementaires en vigueur dans le cadre du Décret Sol pour pouvoir définir le degré de contamination de ces terres et ainsi garantir une gestion appropriée de ces déblais.	O	<i>Déjà réalisé en partie.</i>
<b>1.2</b>	Porter une attention particulière durant la phase de chantier sur les effets entraînés par le rabattement important de la nappe, notamment par la pose de batardeaux pour effectuer les travaux, particulièrement pour la nappe des Calcaires carbonifères du Tournaisis fortement surexploitée et ayant entraîné la formation de puits karstiques.	O	
<b>1.2</b>	Évaluer les incidences potentielles sur les nappes souterraines en fonction de l'hydrogéologie locale. Il faudra notamment considérer les aménagements techniques prévus par le pouvoir public pouvant constituer un barrage à l'écoulement naturel des nappes et les risques de rabattement lors des phases de chantier. Si cela s'avère pertinent, une étude de modélisation des écoulements visant la caractérisation spatio-temporelle des échanges nappes/rivières (ou canaux) pendant les phases de chantier devra être réalisée.	O	
<b>1.3</b>	Garantir une gestion appropriée des matières excavées durant les phases de chantier (stockages temporaires et transport)	O	
<b>1.3.1</b>	Identifier les terrains ne présentant pas de risque important de compactage des sols pour le stockage temporaire des matières excavées	O	
<b>1.3.2</b>	Garantir l'étanchéité des stockages temporaires pour éviter toute contamination des sols et des eaux souterraines.	O	<i>Si nécessaire.</i>
<b>1.4</b>	Procéder aux opérations de travaux selon des pratiques respectueuses de l'intégrité des sols pour ne pas endommager la structure des sols des sites adjacents (pneus des machines lourdes bien gonflés, itinéraires des machines de chantier et camions définis, etc.).	O	<i>En fonction des possibilités techniques.</i>

1.5	Adopter, durant les phases de chantier et l'établissement des nouvelles infrastructures (ouvrages d'art, berges, ...), des techniques qui satisfassent aux règles de sécurité en matière de stabilité (notamment en fonction de la proximité des habitations ou bâtiments éventuels).	O	
-----	---	---	--

***Eaux de surface (chapitre 9.2 du RIE)***

***Recommandations liées au Plan dans son contexte global***

2.1	Il faudra assurer les apports hydrologiques aux voies d'eaux, sans pour autant provoquer des effets irrémédiables sur d'autres systèmes.	O	
2.2	Il est recommandé d'étudier de manière détaillée comment limiter les pertes du système, au niveau local.	O	<i>Pris en compte lors des travaux et des entretiens.</i>
2.3	Il est recommandé de poursuivre les efforts du pouvoir public dans la sensibilisation et la responsabilisation des acteurs (principalement industriels) pour une utilisation responsable des ressources et le respect des normes sévères de qualité des rejets dans le système.	O	
2.4	Il est recommandé de suivre les prescriptions formulées dans l'Etude des ressources en eau de la société IMDC pour mettre en place des mesures compensatoires pour résorber les déficits attendus : notamment la réalisation d'études complémentaires pour évaluer le potentiel du Ry d'Yves dans le cas d'année de restitution, étant donné qu'il est attendu que les années de déficit soient plus sévères dans le futur.	O	
2.5	Envisager des apports hydrologiques venant du bassin de la Meuse, ou venant du sous-bassin du Viroin, par exemple, où les débits et quantité d'eau sont plus importants, dans le cas où le suivi global des consommations en eau du système indique que l'évolution va malheureusement vers un scénario pessimiste comme décrit par IMDC dans son étude sur les ressources en eau.	O	

2.6	Il est recommandé de réaliser un suivi global de la consommation en ressources en eau afin de statuer si l'évolution de la situation actuelle sera neutre ou bien si nous nous rapprochons malheureusement du scénario pessimiste décrit par la société IMDC. Dans ce dernier cas, il sera alors recommandé d'étudier plus en détails les incidences possibles au niveau des réservoirs de l'Eau d'heure (notamment en termes de variations des niveaux d'eau) pour s'assurer de l'absence d'effets indésirables ou afin de définir au mieux les mesures d'atténuation à mettre en œuvre.	O	<i>Cf. aussi mesures de suivi des incidences arrêtées par le Gouvernement.</i>
2.7	Au niveau de la Lys et de l'Escaut, il est recommandé de procéder à des études détaillées (étude de ressources en eau, ...) pour déterminer avec précisions les effets potentiels attendus liés à l'augmentation des besoins en ressources en eau (en tenant compte notamment des changements climatiques attendus).	O	
2.8	Dans le cadre de l'aménagement des centrales hydroélectriques au niveau des sites des barrages de Kain et d'Hérinnes, il est recommandé, lors du choix technologique et de la conception de la centrale, de procéder à des études hydrologiques détaillées (notamment pour garantir les conditions optimales requises pour le fonctionnement des centrales souhaitées et pour étudier les effets possibles liés au fonctionnement de la centrale sur les niveaux d'eau et les débits notamment).	O	
2.9	Il est recommandé de procéder à une étude détaillée pour spécifier la dynamique de transit des matières en suspension présentes dans les voies d'eau, pour éviter les dépôts (fluage), les colmatages ou verrouillage de zones annexes, notamment par une méthode de traçage des sédiments par exemple.	O	<i>Le SPW dispose déjà de réseaux de mesure de la qualité des sédiments. Un réseau de mesure de la quantité des apports et des transits est en cours d'élaboration.</i>

2.10	Solutionner les apports importants de sédiments provenant principalement de sources externes (rejets d'eaux usées ou de cours d'eau naturels transportant une quantité importante de matières en suspension (problématique de la Haine), ...), via : la création de bassin de décantation en amont des déversoirs, afin de limiter l'apport des sédiments charriés par les cours d'eau naturels.	O	<i>Doit être évalué au cas par cas, en fonction des conditions hydrologiques et techniques locales; Des études approfondies ont ainsi déjà démontré qu'une telle solution était impossible à mettre en œuvre au débouché de la Haine dans le canal Pommeroeul Condé à Hensies. Des solutions sont également recherchées par la réduction de la production de sédiments dans les bassins versants et l'amélioration de la qualité de ceux-ci.</i>
------	--	---	--

***Recommandations liées aux projets locaux d'implantation et d'application du Plan***

2.11	Avoir recours à des pratiques de dragage et de terrassement respectueuses de l'environnement (notamment des mesures qui évitent la mise en suspension des particules fines autant que possible, cf. p 433 et 434 du RIE).	O	
------	---	---	--

***Faune et Flore (chapitre 9.3 du RIE)***

***Recommandations liées au Plan dans son contexte global***

3.1	Compte tenu de la présence de l'anguille dans le bassin de l'Escaut, des passes à poissons doivent y être aménagées. Les passes devront être adaptées (matériaux utilisés, dimension des passes, désenvasement régulier, vitesse du courant...) aux espèces présentes dans les voies d'eau, et plus particulièrement aux anguilles.	O	<i>Prévu à Kain et Herinnes.</i>
3.2	Il est recommandé d'étudier la possibilité de prévoir des sites de sortie de la faune, plus particulièrement au niveau des environs de Harchies et Pommerœul (où se rejoignent les tronçons 3, 4 et 5); les environs de Baudour (tronçon 5).	O	<i>Prévu dans les travaux de rectification des berges.</i>
3.3	Il est recommandé de tenir compte d'un agencement écologique éventuel de certains éléments tels que les berges, recoins, etc.	O	

***Recommandations liées aux projets locaux d'implantation et d'application du Plan***

3.4	Après l'installation, un monitoring est nécessaire pour pouvoir évaluer l'efficacité des passes à poissons.	O	<i>Cf. aussi les mesures de suivi des incidences arrêtées par le Gouvernement dans le cadre du Plan.</i>
-----	---	---	--

<b>3.5</b>	La perte de zones biologiquement très précieuses peut souvent être limitée en choisissant le côté (de la voie d'eau) le plus adapté pour effectuer des travaux.	O	<i>Sera envisagé en concertation avec les autres contraintes techniques</i>
<b>3.6</b>	Il faut éviter et compenser des pertes significatives d'écotopes à hauteur de Zones de Protection Spéciales (ZPS, telles que : la Vallée de la Lys, la Vallée de l'Escaut, le Bassin de l'Escaut en amont de Tournai, Vallée de la Haine en aval de Mons	O	
<b>3.7</b>	La perturbation de la tranquillité par le bruit doit être évitée autant que possible dans les environs de richesses naturelles importantes. Si une telle perturbation de la tranquillité est inévitable, celle-ci doit être évitée autant que possible pendant la saison de couve (de mars à août). Prévoir les grands travaux en dehors de cette période.	O	
<b>3.8</b>	En cas d'élaboration de projets concrets d'adaptation des goulets d'étranglement de la migration des poissons et pour la jonction des méandres et bassins latéraux, il faut tenir compte de la qualité de l'eau de ces méandres et cours d'eau latéraux. Dans certains cas, il vaut par conséquent mieux attendre une meilleure qualité de l'eau avant d'autoriser la migration/ le rétablissement de la jonction.	O	

### ***Paysage (chapitre 9.4 du RIE)***

#### ***Recommandations liées au Plan dans son contexte global***

<b>4.1</b>	Les mesures énumérées pour la thématique du paysage devront être reprises et approfondies lors de la réalisation des études d'incidences environnementales sur les projets.	O	
<b>4.2</b>	Afin de donner ou de conserver un caractère naturel aux berges du cours d'eau, il est recommandé d'utiliser autant que possible des techniques du génie végétal, tout en respectant les contraintes hydromécaniques imposées par la navigation (type de navigation, fréquence du trafic, franchissement d'ouvrages d'art, quais de déchargement,...).	O	

4.3	Prévoir une mise en lumière des écluses permettant à la fois une sécurisation des usagers et une mise en valeur du cours d'eau et des infrastructures.	O	<i>L'éclairage nécessaire à la sécurité de l'exploitation et de la circulation est prévu d'office. Dans la mesure des possibilités techniques et financières, il sera veillé à assurer une plus value esthétique via le dispositif choisi.</i>
4.4	Réfléchir à la mise en place d'une chromatique cohérente et s'intégrant dans le paysage local pour les infrastructures (portes, postes de commandes,...) des différents sites éclusiers afin d'assurer une certaine continuité dans les séquences paysagères de la voies d'eau.	O	<i>A évaluer en fonction des contraintes techniques locales.</i>
4.5	Réfléchir au choix de la localisation des diverses infrastructures de l'écluse (barrage, poste de commande, maison éclusière,...).	O	
4.6	Privilégier l'effet de découverte des écluses dans la lecture du paysage.	O	<i>A évaluer en fonction des contraintes techniques.</i>
4.7	Lors des réaménagements ponctuels du cours d'eau: important de conserver au maximum les alignements d'arbres existants.	O	<i>A évaluer en fonction des contraintes techniques.</i>
<b>Recommandations liées aux projets locaux d'implantation et d'application du Plan</b>			
4.8	Mise en place de mobilier urbain cohérent à proximité des écluses.	O	
4.9	Mise en valeur de l'écluse par une végétalisation de ses abords.	O	
4.10	Des précautions devront être prises pour le choix de la localisation et l'aménagement des terrains de dépôt.	O	
4.11	Éviter le choix de zones ayant une grande valeur paysagère (périmètre d'intérêt paysager, angle de vue remarquable, paysage de qualité non couvert par un périmètre reconnu,...).	O	<i>A évaluer en fonction des contraintes techniques</i>
4.12	Veiller à adapter les pentes des remblais aux caractéristiques du relief local.	O	<i>A évaluer en fonction des contraintes techniques</i>
4.13	Effectuer des plantations sur les remblais en choisissant une végétation indigène et adaptée au paysage local.	O	

**Patrimoine bâti, Archéologique et Culturel (chapitre 9.5 du RIE)**

**Recommandations liées au Plan dans son contexte global**

5.1	Conserver le paysage ouvert entre les cours d'eau et les chemins de halage.	O	
-----	---	---	--

5.2	Tant pour l'éclairage que pour le revêtement du sol ou encore le mobilier, il faudra veiller à uniformiser au mieux ceux-ci pour assurer une continuité entre les différentes séquences.	O	
<b>Recommandations liées aux projets locaux d'implantation et d'application du Plan</b>			
5.3	Concernant projet local de traversée de Tournai : Solution de substitution n°1 : veiller à conserver la forme des arches, élément caractéristique de la forme générale et historique du monument. Solution de substitution n°1 : Une solution architecturale devra être trouvée pour conserver au mieux une homogénéité dans les dimensions des arches.	O	<i>A évaluer dans le cadre l'EIE</i>
5.4	Pour les autres solutions de substitutions liées aux travaux du Pont des Trous il faudra faire attention aux vestiges archéologiques	O	
5.5	Pont des Trous à Tournai - L'impact visuel des différentes solutions alternatives ou de substitution devrait être comparé à l'aide de photomontage depuis différents points de vue repris dans le périmètre de perception.	O	
5.6	Lors des chantiers, assurer la continuité du chemin de halage RAVEL	O	<i>Prévu dans les projets. A évaluer pour les phases de chantier. Au minimum des itinéraires de déviation seront mis en place.</i>

### **Mobilité (chapitre 9.6 du RIE)**

#### **Recommandations liées au Plan dans son contexte global**

6.1	Il est indiqué d'étudier les possibilités d'accroître le tirant d'eau admissible et de dégager un optimum technico-économique.	O	<i>Le Plan, tel que prévu, ne ferme pas la porte à cet accroissement dans le futur et en cas de nécessité.</i>
6.2	Il sera souhaitable d'aménager à l'avenir des bassins de virement et des quais adaptés aux caractéristiques de la classe Va.	O	
6.3	Il faudra aménager des zones d'attentes en amont et en aval de l'alternat de Tournai afin de répondre à la demande d'augmentation de capacité de la voie d'eau	O	
6.4	Envisager un regroupement par sens des grands bateaux est antagoniste avec une optimisation de l'usage des écluses, où l'on cherche plutôt à obtenir une alternance de bateaux à la montée et à la descente.	O	<i>Sera évalué au fil de la croissance du trafic. Des mesures de gestion du trafic via RIS/AIS pourront être envisagées en fonction des besoins.</i>



6.5	Afin de permettre une navigation optimale de bateaux de classe Va, Il sera nécessaire d'aménager des zones de croisement à intervalle régulier sur la Basse-Sambre	O	<i>En cours d'étude.</i>
-----	--	---	--------------------------

***Bruit et Vibration (chapitre 9.7 du RIE)***

***Recommandations liées aux projets locaux d'implantation et d'application du Plan***

7.1	Limiter le nombre de mouvements nocturnes de camions en stockant des matériaux sur le site dans une zone qui est accessible durant la période de jour.	*	
7.2	Définir des itinéraires de chantier en dehors des zones d'habitations	*	<i>A évaluer en fonction des contraintes techniques locales.</i>
7.3	Limiter l'utilisation d'avertisseurs sonores (klaxons) surtout durant la période de nuit	*	
7.4	Mettre à disposition des riverains une ligne d'information au minimum durant les phases critiques du chantier à savoir les phases nécessitant des travaux de nuit.	*	
7.5	Un suivi des plaintes devrait être mis en place afin de pouvoir gérer au mieux l'impact du chantier durant les périodes nocturnes	*	
7.6	Informers le public sur les phases nocturnes et bruyantes du chantier. Cette information devrait être effectuée au moins 15 jours avant le début de toute phase bruyante prévisible.	*	
7.7	Imposer l'arrêt du moteur lors d'un stationnement prolongé	*	
7.8	Éviter l'emballement des moteurs lors du démarrage et respecter les limitations de vitesse locale	*	
7.9	Limiter au maximum les travaux nocturnes	*	
7.10	Favorisation de la mise en place des pieux de fondation par forage ;	*	<i>A évaluer en fonction des contraintes techniques locales. Il ne peut être préjugé de la solution technique utilisée, si le choix existe, la solution la moins bruyante sera privilégiée.</i>
7.11	Respecter les horaires d'ouverture et de fermeture de chantier.	*	
7.12	Utiliser des engins conformes à la réglementation relative aux émissions de bruit	*	
7.13	Choisir des emplacements appropriés pour l'installation des engins destinés à être utilisés le plus souvent.	*	

7.14	Lors des excavations, il s'agit de contrôler les vibrations générées par les engins de battage et de forage.	*	
7.15	Afin d'assurer la faisabilité des chantiers sans risque pour l'environnement, un contrôle permanent des risques vibratoires est recommandé	*	
7.16	Avant le début des travaux : établissement d'un état initial des bâtiments situés à moins de 100 mètres (distance de garde) des limites du chantier	*	<i>Ceci est obligatoire dans tous les chantiers, importants ou non.</i>
7.17	Réalisation d'essais de sollicitations avant la mise en œuvre complète des compacteurs.	*	
7.18	Établissement d'un seuil maximum de vibration acceptable pour l'environnement avec dispositif d'alarme (visuelle et acoustique) en cas de dépassement de cette valeur.	*	<i>Dans la mesure du possible.</i>

### ***Qualité de l'air (chapitre 9.8 du RIE)***

#### ***Recommandations liées aux projets locaux d'implantation et d'application du Plan***

8.1	Rationaliser au mieux le nombre de mouvements nécessaires sur le chantier	*	
8.2	Définir des itinéraires de chantier efficace quitte à les faire varier selon les différentes étapes de mise en œuvre	*	
8.3	Utiliser des engins conformes à la réglementation relative aux émissions de CO2 et de polluants atmosphériques	*	
8.4	Mettre à disposition des riverains une ligne d'information durant les phases critiques du chantier pouvant provoquer une émission accrue de gaz et de poussières	*	

### ***Énergies brutes (chapitre 9.8 du RIE)***

#### ***Recommandations liées aux projets locaux d'implantation et d'application du Plan***

9.1	Rationaliser au mieux le nombre de mouvements nécessaires sur le chantier	*	
9.2	Définir des itinéraires de chantier efficace quitte à les faire varier selon les différentes étapes de mise en œuvre	*	
9.3	Imposer l'arrêt du moteur lors d'un stationnement prolongé	*	
9.4	Éviter l'emballement des moteurs lors du démarrage	*	
9.5	Utiliser des engins conformes à la réglementation relative aux émissions de CO2 et de polluants atmosphériques	*	

9.6	Choisir des emplacements appropriés pour l'installation des engins destinés à être utilisés le plus souvent	*	
9.7	Mettre à disposition des riverains une ligne d'information durant les phases critiques du chantier pouvant provoquer une émission accrue de gaz et de poussières.	*	

### **Milieu Humain (chapitre 9.10 du RIE)**

	Pas de recommandations spécifiques formulées dans le RIE.		
--	---	--	--

\* sans objet par rapport au Plan. Ces recommandations ne sont pas en rapport avec la nature même du Plan, mais bien à des considérations générales liées à l'exécution de tout chantier.

### **CHAPITRE V. NOTE REPRENANT LES MESURES DE SUIVI DU RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE)**

Cette note vise à reprendre les mesures de suivi du RIE et à préciser la manière dont elles ont été prises en compte par le Service Public de Wallonie (art. D.59 alinéa 2 du livre Ier du Code du Droit de l'Environnement) dans le cadre de l'adoption du Plan « Liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut et raccordements sur le territoire wallon ».

Les mesures de suivi qui doivent accompagner la mise en œuvre du Plan, et retenues par le Service Public de Wallonie dans le cadre des procédures d'adoption du Plan sont reprises dans le tableau ci-dessous.

N°	Mesure de suivi proposée dans le RIE ou sur avis du CWEDD	Suivie (O/N)	Remarque
<i>Considérations générales</i>			
1.1	Il est recommandé d'amorcer le programme de suivi avant la mise en œuvre du Plan et de le poursuivre durant la phase d'exploitation de celui-ci en se référant à l'état initial de l'environnement. Pour ce faire, il peut être fait usage des mécanismes et réseaux de surveillance et des sources de données et d'information existants.	O	
1.2	Il est recommandé de constituer une cellule d'experts et de dirigeants au sein du pouvoir public qui aura pour but de suivre l'évolution des paramètres et indicateurs définis dans le programme de suivi, spécifiquement dans le cadre du Plan. Celle-ci devra se réunir tous les 6 mois afin de faire état de l'évolution des différents indicateurs, de signaler les effets négatifs imprévus et d'amorcer les mesures correctives éventuelles si nécessaire pour limiter les impacts négatifs éventuels liés à l'application du Plan.	O	

*Mobilité*

<b>2.1 P</b>	Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan, il est conseillé d'effectuer le suivi des données et statistiques de trafic	O	Des statistiques de navigation très précises sont d'ores et déjà collectées chaque année et diffusée sur le site des voies hydrauliques wallonnes. C'est plutôt en termes de projection de trafic que les efforts devraient porter. Dans le cadre du projet global Seine-Seine Escaut et du programme des nouvelles écluses de la Meuse, différentes projections de trafic ont été réalisées. Les résultats de celles-ci peuvent varier, en termes d'hypothèse, d'aire d'étude, de degré de précision et de résultats. Il serait souhaitable de définir un cadre de référence pour les projections de trafic et de maintenir celui-ci à jour, par exemple en réalisant des mises à jour tous les 5 ans. Une telle « veille » permettrait d'approcher avec plus de finesse les évolutions des trafics et d'anticiper celles-ci.
------------------	--	---	--

*Eaux de surface*

<b>3.1 P</b>	Suivi de l'évolution des consommations en eau du système, afin de déterminer si l'évolution sera neutre ou si malheureusement nous allons vers un scénario pessimiste	O	
<b>3.2 P</b>	Suivi de l'évolution des niveaux d'eau, notamment au niveau des réservoirs de l'Eau d'Heure	O	Zones susceptibles d'être impactées de manière notable par les apports hydrologiques nécessaires au fonctionnement du système des voies navigables.
<b>3.3 P</b>	Suivi des changements climatiques (essentiellement dans le cadre de la problématique des ressources en eau), des précipitations et des apports hydrologiques naturels	O	
<b>3.4</b>	Évolution des débits pour l'ensemble du réseau hydrographique wallon	O	

<b>3.5</b>	Évolution de la qualité des eaux de surface du système sous étude en vue de garantir les objectifs définis par la DCE pour 2015 (notamment la turbidité, mais aussi des polluants en suspension lors des opérations de dragage)	O	
<b>3.6</b>	Suivi de la qualité des sédiments à draguer	O	
<b>3.7</b>	Suivi du transport des sédiments	O	
<i>Sol et sous-sol</i>			
<b>4.1</b> <b>P</b>	Suivi de la qualité des terres de déblais issues des nombreuses opérations de terrassement en vue d'une gestion appropriée de celles-ci	O	
<b>4.2</b>	Suivi de l'évolution du degré d'érosion des berges (liée également à la turbidité)	O	
<i>Eaux souterraines</i>			
<b>5.1</b> <b>P</b>	Suivi de l'évolution des niveaux des nappes en communication avec les canaux concernés par le système sous étude (définition de nouveaux points de mesures)	O	
<b>5.2</b> <b>P</b>	Suivi des changements du régime d'écoulement des eaux souterraines avant et après les travaux d'approfondissement (définition de points de mesures)	O	
<b>5.3</b>	Évolution de la qualité des eaux souterraines	O	Suivi déjà mis en place par le SPW qu'il est recommandé de suivre attentivement.
<b>5.4</b>	Évolution de l'état quantitatif des nappes et des captages	O	
<i>Cadre bâti</i>			
<b>6.1</b> <b>P</b>	Suivi des éléments patrimoniaux concernés par la mise en œuvre du Plan, à l'aide des indicateurs énumérés dans le RIE.	O	Les indicateurs utilisés peuvent être retenus et évalués d'année en année.
<b>6.2</b>	Suivi du nombre de bâtiments classés mis en valeur par les mesures connexes au Plan	O	
<b>6.3</b>	Suivi de la longueur des voies lentes conservées et mises en valeur	O	

*Patrimoine naturel*

<b>7.1</b>	Le nombre de bateaux de plaisance fréquentant les voies d'eau reprises dans le Plan, témoignant l'intérêt touristique et patrimonial de l'itinéraire	O	
------------	--	---	--

*Patrimoine archéologique*

<b>8.1</b>	L'application des recommandations établies par les cartes du zonage archéologique de la Région wallonne.	O	
------------	--	---	--

*Faune et Flore*

<b>9.1 P</b>	Suivi au niveau des sites Natura2000 ou autres zones protégées dans la zone d'influence du Plan.	O	
<b>9.1.1 P</b>	Identification de perte ou modification d'habitats, afin de surveiller la réponse de la végétation	O	particulièrement au niveau des sites où l'analyse des eaux souterraines indique des possibles changements de niveaux d'eau, et où des interventions sont prévues par la mise en œuvre du Plan.
<b>9.1.2 P</b>	Identification et suivi de disparition d'espèces (poissons, microbiota) liée entre autres aux nouvelles emprises sur le territoire	O	
<b>9.1.3 P</b>	Après l'installation des passes à poissons, un monitoring est nécessaire pour pouvoir évaluer l'efficacité de ces dernières. Ce sont en premier lieu des observations sur place (in situ) qui sont importantes pour l'évaluation de l'efficacité des passes à poissons.	O	Les résultats d'une telle surveillance peuvent être utilisés pour optimiser l'installation.
<b>9.5</b>	Monitoring de l'efficacité des systèmes d'orientation servant à éviter que les poissons n'accèdent aux turbines des centrales hydroélectriques.	O	
<b>9.6</b>	Suivi des berges présentant un profil « paysager » (par exemple les berges végétalisées) sur le tracé du Plan	O	

<i>Paysage</i>			
<b>10.1</b> <b>P</b>	Suivi pour assurer le contrôle de l'exécution du Plan et son évaluation à long terme au niveau des aspects paysagers		
<b>10.1.1</b> <b>P</b>	Suivi du nombre de kilomètres de berges présentant un profil « paysager » (par exemple les berges végétalisées) sur le tracé du Plan.	O	
<b>10.1.2</b> <b>P</b>	Suivi du nombre d'angle de vue présentant un intérêt paysager par leur harmonie, leur profondeur de champs,...	O	
<b>10.2</b> <b>P</b>	Mise en place d'un observatoire du paysage pour les différents tronçons concernés par le Plan (Cf. p.468 du RIE).	O	consiste à faire « adopter » des paysages par les citoyens qui s'engagent à les photographier au minimum quatre fois par an. Ce répertoire de photographie permettrait de voir l'évolution des paysages suite à la mise en œuvre du Plan au fil des ans et au fil des saisons. Ceci permettrait d'adapter les (ré)aménagements futurs (plantations, nouvelles infrastructures éventuelles,...) et de compenser les manquements du Plan qui auraient été identifiés en terme de paysage. La gestion de ces observatoires pourrait soit être intégrée dans les actions des Contrats de rivière ou de Parc naturel, soit être réalisées directement par l'Administration wallonne. Pour plus d'informations sur la mise en place d'un tel projet : <a href="http://www.paysages-citoyens.be">www.paysages-citoyens.be</a>
<i>Bruit et Vibrations</i>			
<b>11.1</b>	Une analyse précise de la phase de mise en œuvre du Plan pourrait mettre en évidence la nécessité d'un suivi nécessaire au niveau des chantiers. A cette fin, des points précis devraient être déterminés suite à une analyse des zones de chantiers projetés. Ces points feront l'objet de mesures avant le début des travaux, au cours de la phase de chantier et après cette dernière.	O	Si des études plus locales font apparaître le besoin d'un suivi dans d'autres zones, le même processus de mesures avant-pendant-après devrait être mené.

*Qualité de l'air*

<b>12.1</b>	Même remarque que ci-dessus.	O	Cette surveillance sera supervisée par une cellule spécifique ou un organisme existant et disposant des techniques de mesures adéquates, tel l'ISSEP.
-------------	------------------------------	---	---

P = mesures de suivi principales

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 12 juillet 2012 adoptant le Plan Seine-Escaut Est.

Namur, le 12 juillet 2012.

Le Ministre-Président,  
R. DEMOTTE

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et  
du Patrimoine,  
C. DI ANTONIO