

- 2 **Wallonie/Flandre**
L'avenir de la Dendre
toujours incertain
- 5 **Flandre/Bruxelles**
Amélioration de la
qualité de la Senne
en aval de Bruxelles
- 7 **Bruxelles**
Vers une meilleure
intermodalité rail-eau
dans le Port de Bruxelles
- 7 **Bruxelles**
Un nouveau bassin
d'orage en construction
à Forest
- 7 **Bruxelles**
Diagnostic des égouts
bruxellois
- 8 **Wallonie**
Pauvre Dendre...
Pauvre Biodiversité!
- 9 **Pays-Bas**
L'importance d'un
pouvoir public agissant
de manière cohérente
- 10 **Pays-Bas**
Digues de mer: travailler
à la sécurité en Zélande
- 11 **France**
La liaison Seine-Escaut
- 12 **France**
Activités dans le bassin
de l'Escaut...

Escaut sans Frontières



Grenzeloze Schelde

Une édition d'Escaut sans Frontières - Grenzeloze Schelde, une collaboration internationale pour l'amélioration et la restauration de l'écosystème des rivières et canaux du bassin de l'Escaut.



► Carrière de porphyre toujours en exploitation, à Lessines, non loin de la Dendre

La Dendre coule de la Région wallonne vers la Région flamande. Prenant son origine dans le Hainaut, elle traverse le Brabant flamand et la Flandre orientale pour se jeter dans l'Escaut à Termonde.

Or, jusqu'à présent, les instances concernées, en premier lieu les Régions, stipulent plutôt séparément leur politique en matière de gestion de la rivière.

Le groupe de travail 'Dendre' de l'association Escaut sans Frontières désire œuvrer, en collaboration avec Natuurpunt et De Waterkant, pour une approche plus intégrée et transfrontalière du bassin de la Dendre, conformément aux directives de l'Union européenne, et veut favoriser l'échange d'informations, les contacts et la coopération transfrontalière entre les diverses instances.

Exploration interrégionale à la recherche d'une vision commune à long terme

Un premier pas a été franchi vers une coopération accrue entre les organisations nature et environnement, ainsi que des personnes intéressées issues des deux régions du pays, lors de la visite informelle et l'exploration de la Dendre les 20 et 21 août 2007.

Durant une excursion de deux jours à vélo et en bateau de Ath à Grammont, une centaine de représentants d'instances publiques (administrateurs et fonctionnaires), d'associations environnementales et de citoyens intéressés des Régions flamande et wallonne, ont exploré en commun et discuté de l'ensemble du cours de la Dendre.

Cette exploration marquait également le point de départ d'une série d'initiatives d'information, de rencontre et d'étude en 2007 et 2008 concernant la 'Vision à long terme pour la Dendre'.

La qualité de l'eau reste stagnante

Lorsque l'on porte un regard rétrospectif sur l'évolution de la qualité de l'eau depuis 15 à 20 ans, il apparaît qu'elle a connu en Flandre une amélioration importante. De 'cloaque à ciel ouvert', la Dendre a évolué vers un niveau de qualité 'acceptable à bon'. Cela vaut également pour la plupart des affluents de la Dendre, comme le Bellebeek.

Les dernières années, on constate cependant que la qualité de l'eau stagne, de sorte que l'objectif de 'qualité piscicole' n'est pas atteint.

Durant les 15 dernières années, Aquafin a pourtant investi 230 millions d'euros dans les infrastructures d'épuration d'eau à Grammont, Galmaarden, Zandbergen, Ninove, Alost et Liedekerke. Les entreprises ont, elles aussi, engagé beaucoup d'énergie et investi beaucoup d'argent dans leurs propres installations d'épuration d'eau.

Suite à ces aménagements, l'épuration des eaux usées domestiques dans la partie flamande du bassin de la Dendre devrait passer durant les 5 années à venir de 67% à 80%. Pour les 20% restants, la balle est dans le camp des **communes**. La connexion du réseau des égouts à des collecteurs ainsi que la poursuite de l'extension du réseau des égouts relèvent de leur compétence.



2



► STEP Bilhée (IPALLE)

En Wallonie, la situation est un peu moins brillante: la qualité biologique de la Dendre orientale est moyenne, celle de la Dendre occidentale est mauvaise et sur la Dendre canalisée, la qualité mesurée est moyenne à mauvaise (période 2000-2002).

Approche intégrée

Les autorités flamandes établiront pour la fin de l'année un **plan de gestion de bassin intégrée** afin de développer les diverses fonctions de la Dendre et de les coordonner en collaboration avec tous les acteurs concernés.

Il est frappant que le projet de ce plan accorde peu d'attention à la coordination avec la partie amont de la Dendre qui traverse la Région wallonne. La gestion de la Dendre wallonne a pourtant un impact important sur la Flandre en aval en matière de qualité de l'eau, de risques d'inondation, de développement de la nature, de navigation, ...



► La coordinatrice du bassin de la Dendre, partie flamande, Annelies Sevenant

Du côté wallon, de nouvelles tentatives se développent en vue d'une approche intégrée de la Dendre wallonne via la refonte du 'Contrat de rivière Dendre'. Mais là aussi, aucune coordination avec la Flandre n'est envisagée jusqu'à présent...

Gestion de l'eau

La Dendre a toujours été une rivière capricieuse. Les Celtes, qui vivaient dans la région de la Dendre du 5^e au 3^e siècle avant Jésus-Christ, donnaient à la rivière le nom de 'Tanera', ce qui signifie 'l'agitée', 'la bouillonnante'. Mais généralement, la Dendre est une rivière 'paresseuse'.

La Dendre est alimentée à 91% par les eaux de pluie. Elle est donc typiquement une **rivière à régime pluvial**, au débit très irrégulier. En cas de fortes précipitations, le débit peut augmenter jusqu'à 100 m³/s et la Dendre devient alors une rivière très rapide.

Jadis, la Dendre débordait en hiver de son lit d'été, inondant les prairies situées en contrebas. Aujourd'hui, la Dendre est réputée pour les risques d'inondation. L'eau de pluie s'infiltre moins dans le sol (suite à l'urbanisation, l'industrialisation, l'extension du réseau routier et le drainage de prairies) et coule plus densément et plus rapidement vers la Dendre. Mais les conditions climatologiques extrêmes y versent aussi leur 'goutte'.

Durant les **périodes sèches**, trop peu d'eau atteint la Dendre. Le débit se réduit à 0,4 m³/s, ce qui signifie que le courant s'arrête pratiquement. Durant ces périodes, la Dendre ressemble presque à une enfilade de petits lacs remplis d'eau stagnante, séparés par 13 écluses et barrages. Sans ces écluses et barrages, la Dendre ne serait plus navigable: ils maintiennent la rivière à un niveau suffisant pour permettre la navigation.

Ce débit parfois faible a également une grande influence sur la qualité de l'eau (les eaux usées déversées dans la rivière sont moins diluées). Des périodes prolongées de sécheresse et de chaleur pendant l'été peuvent également entraîner un manque d'oxygène dans l'eau et dès lors une mortalité de poissons.

Il est généralement admis qu'il faut dégager **plus d'espace** pour la rivière afin de limiter les dégâts en cas d'inondation. Hormis la création de zones tampon destinées à stocker provisoirement les eaux excédentaires, il faudra surtout veiller à retenir de manière systématique l'eau à tous les niveaux (marais, ruisseaux, barrages), à favoriser la pénétration de l'eau dans le sol, à ralentir l'écoulement ainsi que le maintien d'une colonne d'eau suffisamment profonde. Cette approche crée évidemment de nouvelles opportunités pour le développement de la nature.

La population piscicole dans la Dendre - Développement de la nature - Récréation et Tourisme

L'amélioration de la qualité de l'eau a conduit à un rétablissement écologique important et à un retour de la population piscicole. En 2006, on a dénombré 27 espèces de poissons dans la Dendre flamande.



Mais la bonne qualité de l'eau ne suffit pas à elle seule. Pour améliorer davantage la qualité biologique de la Dendre, il faudra, selon Natuurpunt, remplacer les berges en béton qui servent encore à de nombreux endroits à canaliser la rivière. La vallée de la Dendre présente d'ores et déjà, surtout dans la partie de Ath à Ninove, un aspect nettement verdoyant, alterné par des entités urbaines relativement petites et concentrées. En amont d'Alost, la Dendre est également bordée de régions boisées importantes, telles que les bois de Osbroek, de Gerstjens et les zones marécageuses Wellemeersen et Kapellemeersen.



L'extension des berges naturelles, des zones marécageuses et des roselières profite non seulement à la richesse de la faune et de la flore, mais également à la récréation douce (pêche à la ligne, promenade à pied et à vélo, navigation, observation de la nature) qui gagne en importance.



Suite à l'aménagement de l'excellente piste cyclable sur pratiquement toute la longueur de la Dendre, cette rivière est devenue l'un des axes principaux du réseau des voies cyclables du pays.

En Région wallonne, entre la frontière régionale et Lessines, la piste est cependant difficilement praticable sur une distance d'environ 10 km, surtout par temps de pluie, ce qui nuit considérablement au caractère transfrontalier de la piste cyclable.

Navigabilité

Les gestionnaires des voies navigables flamand, **WenZ**, et wallon, le **MET**, ont eux aussi établi leurs plans. L'augmentation du tonnage de 600 à 1.350 tonnes pour la navigation entre Alost et Termonde et la réfection de plusieurs ouvrages d'art devraient stimuler le transport de marchandises par voie fluviale en aval d'Alost. Logiquement, l'ouverture de la rivière à des navires plus grands devrait impliquer la construction de centres de transbordement. Les deux projets iront-ils de pair? Si oui, où seront situés les pôles de transbordement?

En amont d'Alost, le transport de marchandises par voie fluviale à partir de et vers la Wallonie est cependant devenu marginal. Entre Alost et Grammont, la rivière est navigable pour les navires jusqu'à 300 tonnes, en Wallonie cela ne sera possible qu'après les travaux de dragage (en 2008?).

Il y a dix ans, la Dendre wallonne était aussi profonde que la Dendre flamande. Suite au cercle vicieux constitué par l'envasement, le manque d'entretien et la diminution de la navigation, la situation n'a fait que s'empirer. Finalement, la Région wallonne a opté pour le dragage de l'ensemble du cours de la rivière. Certes, le coût sera élevé, mais cette dépense est sans doute justifiée, d'autant qu'elle permettra également d'éviter à l'avenir les risques d'inondation.

Mais quel sera l'impact des travaux sur le débit de la rivière? Quelles seront les conséquences des travaux de dragage effectués en Wallonie sur l'apport d'eau (et donc le risque d'inondation) en Flandre?



Intégration de l'eau dans la ville

La présence des cours d'eau a souvent joué un rôle crucial dans la naissance et l'essor de nos villes historiques. Les voies navigables ont constitué les premiers grands axes commerciaux. Aujourd'hui, l'eau dans la ville peut représenter un véritable atout, apportant une meilleure qualité de vie au citoyen.

Alors que dans certaines villes, les cours d'eau ont été voûtés ou comblés, la présence de la Dendre a toujours été très visible dans les villes qu'elle traversait. Jamais, la rivière n'a été occultée sous la terre, de sorte que la pollution et les déversements étaient directement perçus par la population.

Durant les dernières décennies, la qualité de l'eau de la Dendre s'est sensiblement améliorée et aujourd'hui la revalorisation de 'l'eau dans la ville' et l'intégration urbanistique de la Dendre est une réalité. Habiter près de l'eau est (re)devenu un must, ce qu'exploitent habilement les promoteurs immobiliers.



En Flandre, à Grammont (rénovation des quais), Ninove (le pont 't Oeverstekken), Denderleeuw (le pont Schiptrekkers) et Termonde (le projet 'De Dender loopt' c-à-d 'La Dendre coule'), de beaux projets ont d'ores et déjà été réalisés, intégrant la bouillonnante Dendre dans l'environnement. A Alost, de grands projets se préparent.

En outre, de nombreuses villes traversées par la Dendre possèdent un riche patrimoine historique souvent situé à proximité immédiate de la Dendre et lié à la rivière. Autre atout non négligeable en vue de la (re)valorisation des alentours de la Dendre ...

Beaucoup de questions subsistent

La rencontre informelle et l'exploration des 20 et 21 août connaîtront une suite officielle lors d'une première soirée d'information et de débat qui se déroulera le **20 novembre 2007**. Pour plus d'information, consultez la page des activités.



Mieke De Leeuw



Remplacement des rangées d'arbres le long de la Dendre

Les peupliers bordant la Dendre du pont de Zandbergen à l'écluse de Pollare sont exploitables et ils seront abattus cet automne pour des raisons de sécurité de la navigation (le long des deux rives) et des usagers du chemin de halage (uniquement sur la rive droite). Sur une longueur d'environ 4 km, il y a au total 191 peupliers, dont 178 longent la rive gauche entre Zandbergen et l'écluse de Pollare. Une replantation est prévue de 108 peupliers (ancienne variété), de 54 frênes ordinaires et de 13 aulnes noirs.

Nathalie Devaere, responsable de projet Waterwegen en Zeekanaal NV, département 'Boven-schelde', cellule 'Gestion'



FLANDRE / BRUXELLES

Amélioration de la qualité de la Senne en aval de Bruxelles

Entre la frontière linguistique (Wallonie-Flandre) à Lembeek et la Région de Bruxelles Capitale, la teneur en oxygène de la Senne s'est progressivement améliorée depuis 2000 grâce aux efforts d'épuration wallons et flamands (e.a. les stations de Nivelles, Tubize et Beersel). Globalement évalué sur base de l'indice Prati pour la saturation en oxygène, la Senne, au sud de Bruxelles, appartient désormais à la classe 'moyennement pollué' contre 'pollué' auparavant. La qualité biologique aussi s'est nettement améliorée passant de 'mauvaise' à 'moyenne' sur la plupart des stations de mesure. On peut déjà rencontrer une faune plus ou moins diversifiée, avec des mollusques, sangsues, aselles, planaires, vers oligochètes et larves de diptères. Occasionnellement, on trouve également une larve de demoiselle ou d'éphéméroptère.

Mais la question qui préoccupe tout le monde aujourd'hui est celle-ci: la récente mise en service de la station d'épuration (STEP) de Bruxelles-Nord apporte-t-elle une amélioration de la qualité de l'eau à Bruxelles et en aval de la Région de Bruxelles-Capitale? Pour répondre à cette question, examinons les résultats des mesures effectuées par la Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) à trois endroits stratégiques: l'endroit où la Senne quitte Bruxelles (mais en amont du lieu de déversement de la STEP de Bruxelles-Nord¹), en aval de la STEP de Bruxelles-Nord à l'endroit où la Senne entre dans la Région flamande² et juste avant l'endroit où la Senne se jette dans la Dyle à proximité de Malines³.

L'évolution de trois paramètres a été examinée: l'oxygène dissous, l'ammonium et la demande biochimique en oxygène (DBO). L'ammonium (azote réduit) est un bon indicateur des déversements domestiques (et industriels) non épurés, tandis que la demande biochimique en oxygène est un indicateur de la teneur en matières organiques (biodégradables) d'un cours d'eau. Les résultats des mesures disponibles vont jusqu'en septembre 2007.

Le tableau ci-dessous donne la moyenne pour les trois paramètres examinés.

	346800 ¹		346500 ²		341000 ³	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007
Oxygène dissous (mg/l)	3	4	2	6	1	3
Ammonium (mgN/l)	8	6	15	6	12	6
Demande biochimique en oxygène (mgO ₂ /l)	57	11	55	18	56	24



Transport fluvial et plate-forme multimodale sont intimement liés. Bruxelles possède également sa plate-forme multimodale avec son terminal à conteneurs, située dans l'avant-port à proximité de l'incinérateur de Neder-Over-Hembeek. Actuellement, ce terminal ne permet pas encore un transbordement efficace vers le rail, l'infrastructure ferroviaire présente étant désuète. Le trafic du port qui s'effectue par voie ferrée s'élève à ... 1% à peine. La plupart des conteneurs qui y transitent (12.000 conteneurs en 2006) se voient ainsi embarqués sur des camions et se retrouvent ... sur nos routes.

Mais des améliorations sont très prochainement attendues. Fin août, des travaux de modernisation ferroviaire ont ainsi débuté dans l'avant-port. La première phase des travaux réalisés par Infrabel (gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge) concerne la modernisation de quatre aiguillages et de trois voies de chemin de fer, des traverses et du ballast. Le bétonnage du quai pour bateaux est également prévu. La fin des travaux est annoncée pour novembre 2007.

Une seconde phase débutera en mai 2008 et verra la construction d'un terminal ferroviaire, équipé d'une installation spécialisée pour le traitement des conteneurs. La durée des travaux est estimée à 3 mois.



L'article provient du site www.infrabel.be (communiqué de presse du 16/08/07), les remarques sont de la rédaction.



Toutes les conditions semblent réunies pour se réjouir d'une telle nouvelle, cependant, les lecteurs critiques se seront posés des questions quant à l'intérêt que représente une meilleure intermodalité à un tel endroit. Dans une capitale comme Bruxelles, seul le 'trafic de destination' devrait logiquement être encouragé, sans que le 'trafic de transit' ne viennent encombrer inutilement les routes ou voies de chemins de fer déjà saturées par le transport de passagers!

Sylvie Posel

D'ici 2010, la Région bruxelloise devrait voir son réseau de collecte s'enrichir d'un nouveau bassin d'orage situé sur la commune de Forest. L'ouvrage, d'une capacité de 18.000 m³, sera construit le long de la rue de la Soierie, sur le site d'Audi Forest. Les travaux ont débuté en août et leur durée est estimée à 3 ans.

Le bassin d'orage comprendra deux sous-bassins, l'un d'une capacité de 6.000 m³, l'autre de 12.000 m³. Il sera raccordé au réseau d'égout existant par deux nouveaux collecteurs d'amenées (1.000 m de longueur totale), posés par la technique du fonçage. Après de fortes pluies, le bassin d'orage sera vidangé par pompage dans le réseau existant et les eaux évacuées acheminées vers la station d'épuration de Bruxelles-Sud.

La construction de ce bassin d'orage fait suite aux conclusions d'une étude hydraulique rendue en 2000 par l'IBDE (Intercommunale Bruxelloise de Distribution d'Eau). De nombreuses intempéries et inondations dans les quartiers de la rue Saint-Denis et du boulevard de la 2^e Armée Britannique avaient à l'époque initié la réalisation de cette étude, commandée par la Direction de l'Eau de l'AED (l'Administration de l'Équipement et des Déplacements) auprès de l'IBDE.

Les dernières fortes pluies et inondations qui ont frappé Forest durant ce mois de juin sont venues rappeler l'urgence d'y mener une lutte efficace contre les inondations.



Plus d'information sur www.forest.irisnet.be et <http://evelyne.huytebroeck.be>, dossier de presse du 29/06/07

Sylvie Posel



► Bientôt un bassin d'orage à Forest comme ici, celui de Rodebeek



La Région bruxelloise compte accélérer la cadence pour connaître l'état de ses canalisations et collecteurs d'égouts. Selon une première estimation, un tiers du réseau d'égouts devrait, à terme, être réparé ou remplacé. L'inventaire sera réalisé sur 3 ou 4 ans. Un coup d'accélérateur bénéfique sachant que pour l'instant, quelque 35 km du réseau sont en moyenne diagnostiqués chaque année. Totalement insuffisant au regard des 1.500 km que compte le réseau bruxellois. Le coût de l'opération n'est pas encore connu avec précision.



Le Musée des Egouts de la Ville de Bruxelles a été rénové et inauguré fin juin 2007. Pour plus d'information, consultez www.brucity.be, rubrique 'Musées', 'Musée des égouts'. Adresse: Pavillon de l'Octroi, Porte d'Anderlecht, 1000 Bruxelles

Le parcours à vélo et en bateau de Ath à Ninove, organisé impeccablement par Escaut sans Frontières, a été très agréable. Malheureusement, il n'a pas permis de visionner sur le parcours wallon les lambeaux de nature restante par rapport à celle étalée dans les Cartes Ferraris ou dans certains dépliants touristiques.

Dès 1936, la Dendre occidentale qui serpentait dans un cadre champêtre a vu apparaître les pollutions engendrées par les teintureries de Leuze. Puis la rivière devint peu à peu un égout nauséabond à ciel ouvert. Vers 1970, elle fut rectifiée et les terrains environnants remembrés! Dans les années 90, elle fut voûtée dans la ville d'Ath coupant définitivement son maillage écologique. De cette nature, jadis si exubérante, que reste-t-il? Citons, la micro-réserve naturelle de Villers Saint Amand (1972, la première du Hainaut occidental) ceinturée normalement par une zone verte au plan de secteur, mais grignotée peu à peu par les cultures et les haies et saules têtards éradiqués jusqu'aux derniers. Reste le Domaine boisé de Moulbaix avec ses étangs et quelques lambeaux de zones humides bien mal en point qu'il faudrait protéger en urgence, comme les habitats naturels de l'Institut Technique de la Communauté française ...



► Drainage de la RN des Bas près de la Dendre



► Carrière calcaire de Maffle, joutant la Dendre orientale

La Dendre orientale est restée plus naturelle, même si la pollution la frappe régulièrement. Le long de son cours, se retrouvent une série d'habitats naturels malheureusement laissés à l'abandon par des associations qui en ont pourtant normalement la gestion comme réserves naturelles. Parmi les quelques autres sites restants, pointons les carrières calcaires de Maffle dont une partie fut jadis réserve naturelle. CHOC Nature a proposé de relancer un projet dans un contexte touristique RAVEL¹ et voies navigables. Les biotopes naturels de l'Ancienne Abbaye de Cambron Casteau classés par la CRMSF² ont subi de profonds changements. A l'avenir, Parc Paradisio et CHOC Nature ont décidé de collaborer pour une complémentarité de la faune et de la flore exotiques avec l'indigène.

Et la Dendre canalisée? Pollutions sur pollutions! Et le patrimoine naturel? La réserve naturelle des Bas près de la Dendre est une partie de ce qu'il reste d'une importante zone humide. Le Marais de Papignies a été bien malmené par des drainages et par l'Autoroute A8. Pourtant, CHOC Nature avait obtenu des Autorités de larges compensations, malheureusement sabordées par des intégristes de la nature.

Et le RAVEL bétonné qui reprend l'ancien chemin de halage? C'est une facilité qui s'est faite au détriment de la flore et de la faune. En outre, les fauchages des berges de la Dendre, éliminent d'autres espèces ce d'autant que ces travaux ne sont pas supervisés scientifiquement.

En consultant le site Internet www.chocnature.be, on pourra consulter en détail les dossiers mentionnés dans cet article et bien d'autres. Si on veut réellement inverser le processus de la dégradation de la biodiversité dans le bassin de la Dendre, il faudra passer d'urgence de la théorie à une pratique ... salvatrice. Qui vient soutenir CHOC Nature ou prendre un dossier en charge?

Guy Boosten, Président de CHOC Nature
CHOC Nature asbl - Tél. & Fax: 068 28 49 16 - Email: chocnature@hotmail.com

¹ RAVEL: Réseau Autonome de Voies Lentes, instauré en octobre 1995. Son but est de réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, là où la situation le permet.

² Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles de la Région wallonne

On se plaint régulièrement aux Pays-Bas de ce que le processus participatif concernant les grands projets est trop illimité. Il existe des exemples de grands projets qui restent à l'arrêt à cause de manquements plutôt mineurs dans le processus de décision. Certains experts conseillent à cet égard aux autorités d'impliquer les acteurs de société à un stade plus précoce dans l'élaboration des projets afin d'améliorer ceux-ci et d'en étendre la portée. Le risque de déboires juridiques en serait amoindri, considèrent-ils.

Pour l'estuaire de l'Escaut, c'est dans ce sens qu'on a procédé ces dernières années. Le présent bulletin d'information s'en est fait l'écho à maintes reprises. Après la publication en 2001 de la 'vision à long terme' pour l'estuaire, les développements souhaités ont été concrétisés entre 2003 et 2005 en matière de Sécurité, d'Accessibilité et de Nature. Ces plans sont décrits dans le 'Projet de développement 2010' qui est la résultante des connaissances scientifiques actuelles et des objectifs administratifs et sociaux.

En vue de l'élaboration du 'Projet de développement 2010', les autorités flamandes et néerlandaises n'ont pas lésiné sur les moyens. Elles ont investi dans un 'Bureau du projet' équipé de manière conséquente, dans un large forum de coordination, ainsi que dans la recherche scientifique des impacts sur l'économie, l'écologie et la sécurité. Bref, le 'Projet de développement 2010' ne peut être qualifié d'idée folle ou de fantaisie administrative. Aussi, les gouvernements se sont-ils rangés entièrement derrière ce projet qu'ils ont formellement coulé dans un traité. Mais un tel traité n'est valable que si les assemblées l'approuvent à leur tour.

Or ceci ne semble pas aller de soi aux Pays-Bas. Le traité contient entre autres des accords portant sur le développement de la nature le long de l'Escaut occidental qui se heurtent à beaucoup de résistance en Zélande. La deuxième chambre a rallié le mouvement de protestation et plaide dans sa majorité en faveur d'une adaptation du traité. Ce faisant, elle se distancie en réalité du projet de développement qui avait été élaboré avec beaucoup de précaution. Il est étonnant de constater que certaines fractions gouvernementales se retournent contre la politique de leur propre gouvernement. Exemple frappant de dualisme plutôt que d'action cohérente de la part des autorités.

Et le gouvernement ? En tout état de cause, il ne soutient pas avec fermeté la totalité du traité. A chaque fois, il laisse, en accord avec l'administration provinciale de Zélande, la spéculation se développer à propos d'éventuelles alternatives aux projets de développement convenus. A chaque fois, il s'avère par la suite qu'il n'existe pas de réelles alternatives. Suite à

cette attitude hésitante, le projet de développement de la nature en Zélande est devenu un dossier séparé, au lieu de s'inscrire dans un plan intégral. Tant la base que le contenu du projet ont dû céder la place au profit d'image politique. Par leur manque de détermination, les autorités ont créé une situation dans laquelle les arguments de fond ne sont plus déterminants mais bien le prestige politique. En outre, les personnes directement concernées sont ballottées trop longtemps entre l'angoisse et l'espoir.

Si le parlement néerlandais ne ratifie pas le traité concernant le 'Projet de développement 2010', on aboutira à une situation embarrassante. Le gouvernement pourrait tenir compte des critiques des opposants au projet et demander à la Flandre une adaptation du traité. Mais la chance que la Flandre accepte est nulle, parce qu'elle a l'impression que les Pays-Bas cherchent sciemment à retarder le projet. Le gouvernement néerlandais pourrait également s'accommoder du refus du parlement et respecter ses accords avec la Flandre sans ce soutien et sans traité. Dans ce cas, le parlement pourrait théoriquement faire tomber le gouvernement, mais ce scénario semble peu probable. Une troisième option pour le gouvernement serait de picorer des éléments dans le projet de développement. Ceci lui permettrait en pratique de rencontrer les critiques de la deuxième chambre et de vider les plans de développement de la nature de leur contenu ou de les renvoyer aux calendes grecques.

Il est évident que tant en cas d'adaptation du traité qu'en cas de morcellement des plans, le mouvement environnemental (néerlandais) fera usage de son pouvoir d'opposition afin d'imposer la réalisation des plans de développement de la nature en contestant l'élargissement du chenal vers Anvers. Cela suscitera alors de nouveau des critiques selon lesquelles le processus de participation est trop peu soumis à des limites aux Pays-Bas...

*Vincent Klap, Zeeuwse Milieufederatie
(fédération environnementale zélandaise)
Coordinateur Groupe de travail Estuaire de l'Escaut
et Concertation Delta - www.zmf.nl*



Digues et barrages anti-tempête protègent les Pays-Bas et ses habitants contre l'action de la mer. Le pays, dont l'altitude moyenne est très basse, est particulièrement vulnérable aux inondations. La résistance des digues est parfois mise à mal par les assauts de la mer. La sécurité offerte par une digue dépend de sa hauteur, de sa largeur, ainsi que de son revêtement de pierres. Le bureau d'étude Zeeweringen ('Digues de mer') est chargé d'équiper les 300 kilomètres de barrages que compte la province de Zélande d'un revêtement de pierres plus adéquat et plus solide.

Après les inondations catastrophiques de 1953, toutes les digues de Zélande ont été rehaussées et consolidées. Elles sont recouvertes en majeure partie de moellons ou de blocs en béton. Les inspections réalisées durant les années 90 ont révélé que le revêtement de pierres était à maints endroits insuffisant pour résister à une tempête extrêmement violente, c'est-à-dire une tempête dont la probabilité d'occurrence est d'une fois tous les 4.000 ans. A titre de comparaison: le raz-de-marée de 1953 a été répertorié dans la catégorie des tempêtes survenant en moyenne tous les 250 ans.

Renforcer les revêtements de pierres

Depuis 1997, le bureau d'étude Zeeweringen est responsable du renforcement des digues. Cet organisme est une coopération entre la Rijkswaterstaat, la waterschap Zeeuwse Eilanden et la waterschap Zeeuws-Vlaanderen. Les travaux doivent être terminés pour 2015. Le bureau d'étude Zeeweringen remplace les anciens revêtements de pierres par de nouveaux blocs de pierre plus lourds ou ajoute une couche de pierrailles recouverte de bitume. Les blocs en béton existants sont réutilisés si possible, en les retournant et les replaçant sur le côté. Plus de 900 millions d'euros ont été prévus pour le renforcement du revêtement de pierres des digues zélandaises.



► Le placement de nouveaux blocs en béton

Environnement

L'environnement joue un rôle important pour le planning des travaux. Les travaux de terrassement sur les digues sont interrompus entre octobre et avril, les risques de tempêtes étant alors trop importants. Les mois restants, consacrés à l'exécution des travaux, sont également des périodes importantes pour la nature et les loisirs. Les digues ne sont en effet pas uniquement des ouvrages de protection contre la mer. Ce sont également de petites zones naturelles. La faune et la flore, ainsi que les vacanciers et les riverains qui peuvent être incommodés par les fermetures de route et par le bruit des travaux, sont pris en compte lors de ces travaux. La circulation des poids lourds peut également représenter un danger pour la sécurité routière. Cela nécessite une attention particulière et un planning minutieux des trajets à suivre par les poids lourds. S'y ajoutent les aspects paysagers, historiques et culturels. Concilier les nombreux intérêts - souvent contradictoires - est un véritable défi. Le bureau d'étude accorde dès lors la plus grande importance aux contacts intensifs et à la communication avec les personnes concernées et avec les riverains.

Les recherches

Le choix du meilleur revêtement de pierres nécessite des recherches. Le mouvement des vagues est reproduit dans des grands bassins d'eau afin de tester les revêtements des digues. Certaines digues comportent des tronçons revêtus de divers types de revêtement afin de les tester. Ces recherches visent à développer des techniques novatrices en vue d'améliorer les digues et de les rendre plus sûres et plus respectueuses de l'environnement.

L'avenir

Durant la dernière décennie, 120 kilomètres de digues ont été renforcés. D'ici 2015, le programme prévoit encore l'aménagement de 180 kilomètres. Il faudra donc progresser avec énergie. Mais après la réalisation du projet, les digues de Zélande seront de véritables prouesses techniques, offrant non seulement la sécurité pour les cinquante années à venir, mais également un cadre idéal pour l'homme, la faune et la flore.

Anneke McGovern
Secrétaire du bureau d'étude Zeeweringen
www.zeeweringen.nl

La liaison fluviale internationale entre le bassin de la Seine et le bassin de l'Escaut a été intégrée dans le réseau transeuropéen (RTE) de transport de marchandises (approuvé par le Parlement Européen et le Conseil en 1996, remanié en 2004).

La liaison Seine-Escaut constitue un atout précieux pour atteindre les objectifs européens ambitieux du protocole de Kyoto décidés récemment. L'association EDA attendait cet évènement depuis près de trente ans! La décision de construire une alternative fluviale de cette envergure pour le transport de marchandises est enfin devenue réalité.

Anita Villers, présidente de l'association EDA (Environnement et Développement Alternatif) a la parole:

Nos craintes

Des faits 'acquis' que nous contestons:

- l'accroissement considéré comme inéluctable du transport de marchandises en Europe: certes, le canal a vocation à alléger la route, à devenir le lien privilégié pour desservir les ports de Dunkerque, Rouen. Il ne doit en aucun cas provoquer une recrudescence de transports 'inutiles'. Les approvisionnements de proximité doivent rester prioritaires.
- l'augmentation des besoins en eau des populations avoisinantes est considérée comme inéluctable, alors qu'économiser l'usage de l'eau doit être une priorité.
- dans un autre domaine: la gouvernance de l'ouvrage est dite 'à structurer', ce qui nous paraît très insuffisant. En particulier, si le mode de financement retenu est un contrat de partenariat public privé, il faut dès maintenant prévoir les dispositions garantissant que les modalités d'utilisation du canal seront décidées dans le sens de l'intérêt général et contrôlées démocratiquement. Notre crainte est renforcée par le fait que la répartition des financements entre les différents partenaires n'est pas précisée.



Au sein du projet de liaison Seine-Escaut, deux sections prioritaires ont été définies: Compiègne-Cambrai (nouveau canal d'une capacité de 20 millions de tonnes creusé dans le Nord de la France entre Compiègne sur l'Oise et Cambrai sur l'Escaut) et Deûlémont-Gand (amélioration en terme de navigabilité en France-Flandre).

Nos regrets

La part de marché envisagée passe de 3% à seulement 8% en 2020 et 12% en 2050: l'objectif de transfert modal n'est pas ambitieux, il est même décevant pour un investissement de cette importance.

Nous n'avons pas trouvé, en tout cas dans les parties de l'énorme dossier que nous avons consultées:

- D'indications sur les procédés d'étanchéité du canal lui-même.
- Quels moyens de transports pour l'activité du chantier?
- Les plateformes multimodales: la part du ferroviaire reste faible.
- Les travaux liés à la connexion du canal avec le réseau européen ne bénéficient pas des mêmes soucis environnementaux que pour le canal lui-même (la Lys, rivière considérée comme voie 'artificielle' ne bénéficiera pas d'aménagement 'écologique' de ses berges: ce seront des enrochements sur toute la hauteur et des palplanches).

- Le transport routier est évoqué sous forme de présence autoroutière proche, pollution, bruit mais pas en terme de rééquilibrage durable entre les modes de transport (redevance poids lourds face au péage du transport fluvial? projet de l'A 24 'prioritaire' et donc risque de détournement des marchandises du fluvial vers la route d'autant que l'autorisation de charges de 44 tonnes est envisagée pour permettre le transport routier des containers maritimes)

Ces remarques ont été consignées dans le registre 'Enquête publique' en mars 2007.

Anita Villers, association EDA
anita.villers@free.fr - www.eda-lille.org



Pour plus d'information sur la liaison 'Seine-Escaut', consultez les articles parus dans Escaut sans Frontières-Info 34 et 36 ou surfez sur www.seineschelde.be.

Débat sur la Dendre

Dans la continuité des deux journées vélo-bateau organisées le long et autour de la Dendre en août dernier, le groupe de travail 'Dendre' d'Escaut sans Frontières a le plaisir de vous inviter le mardi 20 novembre en soirée. En collaboration avec De Waterkant* et Natuurpunt, il organise à cette date à Grammont une soirée d'information et de débat sur le thème 'Vision à long terme pour la Dendre' (de 19h à 22h).

A l'ordre du jour figurent les diverses observations et suggestions émises lors de la tournée de consultation sur le plan de gestion du bassin de la Dendre ainsi que les perspectives du planning, portées par le secrétariat du bassin Dendre (Flandre). Des intervenants des gestionnaires des voies navigables de Wallonie et de Flandre (MET et W&Z, département Bovenschelde) et des services compétents pour la gestion de la nature (Agentschap Natuur en Bos) approfondiront certains problèmes en matière de navigabilité, évacuation des eaux, développement des loisirs, développement de la nature le long des rives de la Dendre, ...

Les organisateurs souhaitent réunir les personnes intéressées des deux côtés de la frontière linguistique afin de chercher des réponses à ces questions. Les différentes fonctions de la Dendre - évacuation des eaux usées, transport, récréation et nature, ... - ne peuvent qu'en tirer profit.



Pour plus d'information et pour vous inscrire, consultez le site www.escautsansfrontieres.org, groupe de travail Dendre

* De Waterkant est un nouveau centre 'nature et environnement' pour l'éducation et la formation autour de l'eau, des cours d'eau, de la nature humide et de la gestion intégrée de l'eau dans le bassin de la Dendre. Le centre est situé à Alost et offre des activités éducatives aux alentours de la Dendre depuis le mois de septembre 2007. Pour plus d'information sur le centre et ses activités, consultez le site www.dewaterkant.org (uniquement en NL).

Croisières éducatives en Région wallonne 'L'Environnement au fil de l'Eau'



Du 9 au 30 avril 2008, l'asbl Cours d'Eau, partenaire d'Escaut sans Frontières, organise ses croisières éducatives annuelles sur la Basse-Sambre, le canal du Centre et le canal Charleroi-Bruxelles. Un décor passionnant, des animateurs passionnés et un bateau spécialement équipé pour l'occasion sont mis à la disposition des écoles des régions visitées durant ces croisières.

Ces croisières, qui sont soutenues par la DGRNE et la province du Brabant wallon, sont également ouvertes aux associations et peuvent aisément être combinées à d'autres activités en rapport avec l'eau et les cours d'eau.

Pour toute information complémentaire, n'hésitez pas à contacter Cours d'Eau, tél. +32 2 206 12 04, par mail à info@coursdeau.be et sur le site www.coursdeau.be

La réunion plénière de la Commission Internationale de l'Escaut (CIE) se tiendra à Bruxelles le mercredi 12 décembre 2007. L'état des lieux de la mise en oeuvre de la Directive cadre sur l'Eau dans le district hydrographique transfrontalier de l'Escaut y sera discuté. Les associations environnementales seront également représentées. Escaut sans Frontières prendra part à la rencontre et vous tiendra informés des discussions dans sa prochaine publication.

Le groupe de projet 'cartographie' de Scaldit, un projet au sein de la CIE, a développé un site internet proposant on-line des cartes du district de l'Escaut disponibles pour chacun à partir d'un simple clic sur le lien: http://carto1.wallonie.be/webgis_escaut_public/viewer.htm.

Pour plus d'information, consultez www.isc-cie.com et www.scaldit.org.

www.escautsansfrontieres.org

Rédaction et traduction

Dolores Baita
Christine Braet
Sylvie Posel
Vanessa Van Liedekerke
Mieke De Leeuw
David Kuborn

Mise en page

Angélique Corthals
Els Vanhaeght

Imprimerie

Druk in de Weer
'Escaut sans Frontières Info'
est imprimé sur du papier
recyclé avec une encre
à base végétale.

Secrétariat

a.s.b.l. Escaut sans Frontières -
Grenzeleze Schelde v.z.w.
2bis, quai des Péniches
B-1000 Bruxelles
Tél.: +32 2 201 08 08
Fax: +32 2 203 07 09
email: info@gs-esf.be
Le secrétariat est ouvert: lundi - vendredi: 9.30h - 17.30h

Abonnement 4 numéros/an: 7,50 euros
(10 euros pour la France et les Pays-Bas,
25 euros pour les administrations et
organismes publics) sur le compte numéro
001-2899215-58 (Fortis, Belgique)
ou 15965/00800/08103189131/15
(caisse d'Epargne de Flandre, France)