

ESCAUT SANS FRONTIÈRES

België - Belgique
P.B.
9300 Aalst 1
3/3489

Bureau de dépôt Aalst 1
Ed. Resp. Marcel Rijdams
2bis quai de Péniches
B-1000 Bruxelles

Info 34

SOMMAIRE

- 2 Pays-Bas - Flandre
Premier pas vers la
réalisation d'un troisième
approfondissement de
l'Escaut
- 3 Pays-Bas
Activités du réseau
Mosa natura
- 4 Flandre
Les gestionnaires des voies
navigables oeuvrent pour un
développement durable des
petites voies navigables
- 5 France
La Becque du Bas Quartier
à Neuville en Ferrain
- 6 Wallonie
Le BIG JUMP
- 7 Bruxelles
- Port de Bruxelles
- Le bassin d'orage de la
place Flagey bientôt
opérationnel
- Bientôt un "Plan Pluies"
pour la Région bruxelloise?
- 8 Wallonie
Enquête publique sur la
gestion de l'eau en Wallonie
- 8 Activités dans le bassin
de l'Escaut...

4 numéros par an • numéro 34 • fév. - mars - avr. 2006

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.



► Inlaag 1887, à proximité de l'Escaut occidental et du Fort d'Ellewoutsdijk

d'un troisième approfondissement de l'Escaut

Le 8 mars 2006, Rijkswaterstaat Zeeland et Administratie Waterwegen en Zeewezen ont publié une notification sur 'l'élargissement du chenal de l'Escaut maritime inférieur et de l'Escaut occidental'. Les Pays-Bas et la Flandre donnent ainsi le signal de départ pour le rapport d'incidence sur l'environnement et la mise en œuvre des procédures indispensables au troisième approfondissement et élargissement de l'Escaut. La notification définit les options que le rapport d'incidence devra analyser et la manière dont les effets sont étudiés.

Notification

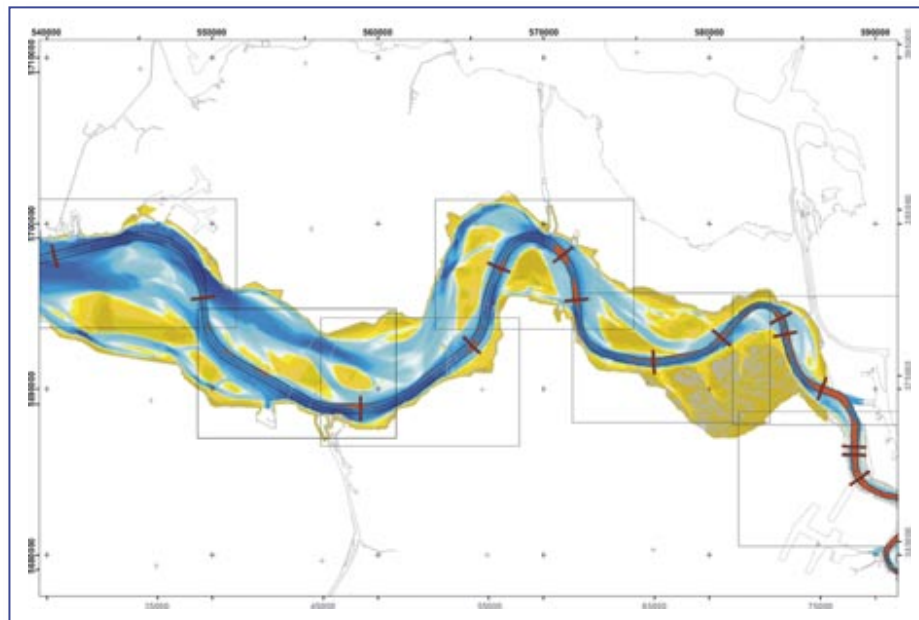
Une étude d'incidence sur l'élargissement du chenal dans l'estuaire de l'Escaut est en cours. Elle vise à identifier les principaux effets de ces travaux sur le système physique et écologique. Les résultats aideront à opérer un choix parmi les alternatives et options d'élargissement et à prendre les décisions nécessaires en Flandre et aux Pays-Bas. La notification établit ce que devra analyser l'étude d'incidence et la manière dont les chercheurs devront procéder.

Raison de l'élargissement

Pour atteindre le port d'Anvers, les gros navires de mer doivent naviguer sur l'Escaut occidental et l'Escaut maritime. Or, le chenal compte onze seuils naturels. Les bateaux à fort tirant d'eau doivent donc attendre le moment propice dans les marées pour pouvoir passer. Les temps d'attente importants réduisent l'attractivité du port d'Anvers. Ceci est peu souhaitable, car la prospérité du port est importante pour celle de tout l'estuaire de l'Escaut. La Flandre et les Pays-Bas vont donc approfondir et élargir le chenal. Les bateaux tirant 13,10 mètres pourront ensuite naviguer jusqu'au port d'Anvers indépendamment des marées.

Dragage et déversement minutieux

Pour élargir le chenal, il faut le draguer et déverser ailleurs les produits du dragage. Ces opérations doivent être menées minutieusement, car elles peuvent avoir un impact sur le sol, l'eau et la nature dans l'estuaire de l'Escaut. Or, il importe de préserver le caractère de cette zone remarquable. Après ces opérations, des travaux d'entretien devront donc maintenir la profondeur du chenal. Reste à savoir



► Le chenal compte onze seuils naturels, qui contraignent les navires à fort tirant d'eau à attendre un moment propice pour pouvoir passer. Les temps d'attente importants réduisent l'attractivité des ports de l'Escaut, c'est-à-dire d'Anvers. C'est pourquoi la Flandre et les Pays-Bas vont approfondir et élargir le chenal, pour rendre et maintenir l'Escaut plus accessible.

quels effets le dragage et les déversements auront à plus long terme. Pour déterminer la meilleure stratégie de déversement possible, il importe de surveiller les effets de ces interventions. Si les avis changent, la stratégie de déversement doit être adaptée en conséquence. L'étude d'incidence sur l'environnement analyse donc les effets des diverses options de déversement.

Schéma de développement 2010 de l'estuaire de l'Escaut

Le projet d'élargissement du chenal s'inscrit dans le cadre des projets et mesures du Schéma de développement 2010 de l'estuaire de l'Escaut du 11 mars 2005. Ce Schéma de développement regroupe des dizaines de projets qui vont rendre l'Escaut plus sûr, plus accessible et plus naturel. Les projets sont ainsi répartis entre trois programmes: 'sécurité', 'accessibilité' et 'caractère naturel'.

Les projets du programme 'sécurité' visent à améliorer la sécurité face aux inondations. Les projets du programme 'caractère naturel' ont pour but de rendre la nature plus forte, plus résistante, dans l'estuaire de l'Escaut. Mais ces projets ne sont cependant pas destinés à compenser le troisième approfondissement. Le projet d'élargissement du chenal s'inscrit dans le cadre du programme 'accessibilité'.

Pour de plus amples informations, voir www.verruimingvaargeul.be et www.verruimingvaargeul.nl

Harm Verbeek (Rijkswaterstaat Zeeland)
Chef de projet de l'élargissement du chenal pour les Pays-Bas

Se battre ensemble pour une Meuse propre et naturelle, voici l'objectif du réseau Mosa natura. Le réseau se compose d'organisations françaises, belges et hollandaises. Mosa natura vise à stimuler la collaboration internationale au niveau de la protection contre les crues, du développement de la nature, de la qualité d'eau et de l'éducation. Le réseau Mosa natura, regroupant plus de 60 organismes actifs dans le bassin de la Meuse, travaille dans un esprit de collaboration de plus en plus intensif sur les initiatives transfrontalières et les échanges d'expériences.

Du réseau émanent actuellement deux projets. Le premier concerne un atlas de la Meuse orienté sur des 'rêves' et de bons exemples relatifs à la nature et la protection contre les crues dans le bassin versant de la Meuse. Le deuxième projet, qui porte pour le moment le nom 'Meten voor een Maasgeweten', est orienté vers l'éducation. Lors de la réunion du réseau le 27 octobre 2005, les premières lignes de conduite pour étoffer le contenu de l'atlas de la Meuse ont été approuvées.

L'atlas de la Meuse

L'atlas de la Meuse n'est pas un atlas ordinaire avec un inventaire des terrains le long de la Meuse. C'est une collection de 'rêves' de gestionnaires qui vise à inspirer le grand public en organisant des activités comme un film, des promenades, des excursions, un site web interactif, un échange de connaissances, des plans de gestion, des nouveaux projets d'aménagement, ...

Le but de ce projet est d'une part de contribuer à la réalisation des objectifs de la législation européenne dans le domaine de la nature et de l'eau et d'autre part à renforcer l'attention pour la Meuse parmi les gestionnaires et les intéressés. Actuellement les gestionnaires sont en train de mettre leurs 'rêves' sur papier. Le 3 mai, un calendrier d'excursion sera établi pour les visites des terrains exemplaires ou 'terrains de rêves'.

Si vous désirez en savoir plus sur le projet de l'atlas de la Meuse, vous pouvez vous adresser auprès de l'asbl RIOU (martine.lejeune@riou.be) ou auprès de Stichting Reinwater (r.kuiper@reinwater.nl, tél.: +31 20-5707814).

'Meten voor een Maasgeweten' (titre de travail)

Stichting Reinwater et Instituut Voor Natuurgidsen ont d'ores et déjà pris l'initiative de mettre en route un projet éducatif transfrontalier dans le bassin de la Meuse. Au cours de ce projet, les élèves des écoles secondaires vont travailler sur un sujet d'actualité et de société relatif à l'eau selon la fructueuse méthode de travail des Ecoles pour la Durabilité. Les élèves vont prendre la peine d'approfondir le sujet avec des spécialistes afin de pouvoir donner un conseil à une société de gestion de l'eau ou à une commune.

La manière d'intégrer cette initiative avec les projets déjà existants dans le bassin mosan a été étudiée au cours de la dernière réunion du réseau. Dans un premier temps, le projet sera mené de façon expérimentale avec certaines écoles du Limbourg. Il sera ensuite possible d'étendre le concept sur un périmètre plus vaste et transfrontalier en collaboration avec diverses organisations intégrées dans le réseau.

L'asbl Escaut sans Frontières a également participé à la rencontre. Nous voulons de cette manière non seulement échanger et mettre en pratique le 'savoir faire' et l'expérience mais également suivre en concertation les développements dans les 2 bassins hydrographiques (Escaut et Meuse) ainsi que les apports des ONG environnementales auprès des instances politiques internationales.

Pour de plus amples informations sur ce projet et la suite des activités, vous pouvez prendre contact avec Stichting Reinwater (r.kuiper@reinwater.nl ou m.huurnink@reinwater.nl, tél.: +31 20-5707814 ou 805).

Suite à la parution dans la Lettre d'Information Internationale sur la Meuse, Mosa natura de décembre 2005, avec des ajouts de Reina Kuiper.



Il y a quelques années, une étude a été réalisée sur demande des gestionnaires des voies navigables, portant sur les possibilités qu'offrent les petits cours d'eau en matière de navigation fluviale. Après avoir examiné les possibilités et les conditions de développement de la navigation sur les petites voies fluviales, l'étude conclut en formulant un certain nombre de recommandations pour la politique de ces voies d'eau. Le réseau des voies navigables en Flandre s'étend sur 1000 km, dont 467 km sont constitués de petites voies fluviales. Il s'agit des voies navigables de la classe I (accessibles aux navires d'une capacité de moins de 350 tonnes) et de la classe II (capacité de moins de 600 tonnes). La classe II, qui est la plus importante, comprend la Dendre, le canal Louvain-Dyle et les canaux de Campine. La classe I comprend entre autres les voies navigables du bassin de l'Yser, le Moervaart (reliant le canal Gand-Terneuzen et la Durme), la Lys touristique et la Meuse frontalière.

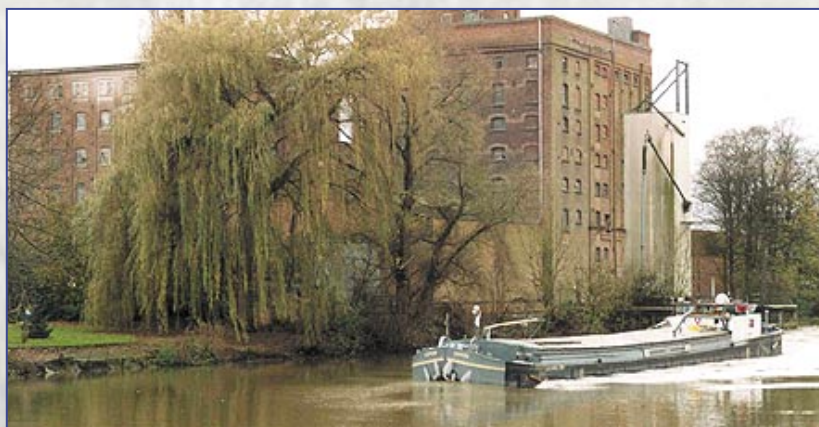
Pourquoi une politique des petites voies navigables?

Le glissement du transport routier vers la navigation intérieure constitue l'un des axes majeurs de la politique de mobilité en Flandre et en Europe. La raison est simple: la navigation fluviale est le mode de transport le plus durable. Mais une politique qui se désintéresse des petites voies d'eau néglige aussi une partie importante des possibilités d'expansion et entrave en même temps le développement de la navigation sur les grands axes du réseau intérieur. La politique en matière de transport de fret s'oriente surtout vers les voies navigables de la classe II, alors que la classe I concerne surtout la navigation de plaisance.

Transport de marchandises par voie fluviale

En faisant une estimation quantitative, l'étude révèle que les possibilités de croissance de la navigation sur les petites voies fluviales sont considérables.

La congestion du réseau routier en Flandre ouvre des perspectives pour la navigation intérieure, surtout en ce qui concerne les marchandises transportées traditionnellement par voie fluviale, comme les matériaux de construction, les produits pétroliers et les produits agricoles. De nombreuses initiatives voient le jour ces dernières années et de nouveaux marchés se créent axés sur les voies navigables: de nouveaux terminaux de conteneurs desservent les petites voies fluviales, de nouveaux types de bateaux apparaissent pour le transport de palettes et de conteneurs, des projets de transport combiné apparaissent reliant en boucle le transport fluvial sur les petites voies d'eau



à d'autres modes de transport. Un exemple de circuit combiné est le projet 'Waterslag' greffé sur les petites voies navigables (voir encadré). Une analyse coûts-bénéfices en matière de transport sur les petites voies fluviales démontre que les bénéfices du transport actuel de marchandises sont supérieurs aux coûts du maintien et de l'exploitation de ces voies d'eau.

Navigation de plaisance

Depuis la première moitié des années 1990, après l'introduction des services le dimanche, la navigation de plaisance augmente en Flandre. Les petites voies fluviales sont déjà largement utilisées par les bateaux de plaisance: yachts, navires de passagers et embarcations non motorisées. Il reste néanmoins des possibilités de développement. Les voies fluviales les plus fréquentées sont l'Yser, le canal de Plassendale à Nieupoort, la Lys touristique et le canal Bocholt-Herentals.

Projet 'Waterslag'

L'une des conclusions de l'étude est la constatation que malgré l'augmentation des possibilités du transport de fret, le nombre des bateaux fluviaux diminue progressivement. La cause réside dans la difficulté d'exploiter de manière rentable un petit bateau fluvial. Le projet 'Waterslag' veut contribuer à inverser cette tendance. Ce projet est issu d'une collaboration entre Incodelta (Pays-Bas méridionaux), les deux gestionnaires flamands des voies navigables et des partenaires privés belges et néerlandais. Dans le cadre du programme Interreg IIIb, un subside de 500.000 euros a récemment été octroyé à ce projet. Cet argent sera utilisé pour la réalisation d'une étude de marché, l'élaboration d'un concept logistique intelligent de navigation intérieure et le développement d'un système de remorquage où la barge est équipée d'un moteur d'étrave permettant de traverser les écluses de manière autonome. L'objectif est double: d'une part, mieux utiliser la capacité existante sur les petites voies d'eau et, d'autre part, développer le système de 'changement modal' combinant les modes de transport routier, ferroviaire et fluvial. La coopération entre les Pays-Bas et la Belgique peut conduire à une uniformisation du tonnage et de l'équipement des barges. L'interchangeabilité internationale est un facteur important en vue de la croissance du transport par barges. La barge à développer peut ainsi devenir le modèle européen pour les navires modernes sur les petites voies navigables.

Pour plus d'informations: Willy Robijns, responsable du projet Waterwegen en Zeekanaal NV, téléphone +32 3 860 62 72, willy.robijns@wenz.be.

Auteur: Els Van Beneden
Responsable de la communication - Section coordination
Waterwegen en Zeekanaal NV - +32 499 593 077

La Becque du Bas Quartier

Cours d'eau non domanial, affluent de la Becque de Neuville, qui se jette dans la Lys à Halluin-Menin, sous l'appellation 'Gaverse Beek', et qui rejoint l'Escaut au moyen de la liaison du canal Bossuyt-Courtrai. Longueur Becque de Neuville: ~ 26 km, du bas quartier ~ 2,5 km. Bassin versant 3136 ha, population 65.000 habitants.

Le problème

Qualifié depuis 30 ans 'd'égout à ciel ouvert', ce cours d'eau servait dans le passé à recueillir les eaux pluviales de zones agricoles et de logements d'une commune rurale de 3.000 âmes. L'urbanisation massive intervenue au début des années 1960, l'édification de l'A22, la construction d'une zone industrielle ont conduit à la création d'un syndicat intercommunal (5 communes) pour assurer son entretien et palier la carence des riverains.

Cependant, la faiblesse des moyens financiers dont disposait cette structure, ne lui a pas permis de procéder aux travaux de garde de son état naturel, hormis un curage effectué de 1991 à 1993. De ce fait, l'état des berges aggravé au fil des ans, la présence de rats, les rejets d'effluents industriels, les odeurs nauséabondes, des inondations d'habitations par mise en charge de canalisations rejetant dans la becque, ont engendré une situation intolérable.

Des hommes, des idées, des actes

L'Association Vieille Motte & Rosiers (AVMR), association du quartier, décide fin 1999, d'entreprendre une action visant à éradiquer ces nuisances, à redonner au ruisseau une eau de qualité 3 (voire 2), à rendre à la flore et à la faune leur place. Car les actions, principalement individuelles des riverains, se heurtaient à l'inertie des pouvoirs administratifs. Sa stratégie: mobiliser les riverains en créant une commission, attachée dans un 1^{er} temps à avoir une parfaite connaissance des problèmes, à interpeller tous les décideurs pour un tour de table, puis à soutenir le choix de la renaturation en rejetant toute idée de couverture ou de bétonnage de berges.

Des objectifs

Depuis 7 ans, cette équipe a manifesté sans relâche sa volonté de constituer une force de propositions et d'appui pour les élus en charge de ce problème, qui l'ont reconnue comme un vrai partenaire au vu de ses actions citoyennes pour l'amélioration de la qualité de ce milieu aquatique, la mise en application de la loi sur l'eau de 1992, la reconquête du patrimoine écologique, la lutte contre les pollutions industrielles, la sensibilisation des riverains au respect de l'eau, ce bien vital!

Quelles actions?

Soutenue par une quantité croissante d'adhérents: 52 en 1999, 400 aujourd'hui, une équipe d'une dizaine de bénévoles, travaille depuis sans ménager sa peine et son temps: réunions de commissions 5 à 6 fois par an, réalisation d'enquêtes, de pétitions et sondages, veille permanente de la vie du cours d'eau, organisation de réunions et débats annuels entre élus, techniciens, presse et riverains, obtention d'un tour de table exceptionnel fin 2000 de tous les acteurs qui se renvoyaient



► Effondrement de berge en rive droite dans la Zone Ets Deveugle, contenu par des palplanches

la balle depuis 20 ans! Depuis, soutien permanent au syndicat pour obtenir la mise en œuvre des études réalisées en 2003 par des cabinets spécialisés en diagnostics hydrauliques, en aménagement et renaturation de berges, réception début 2004 du Vice Président du Conseil Général en charge de l'eau au Département, organisation en mars 2004 des 3^e Rencontres Fluviales: réception d'Escaut sans Frontières avec reconnaissance de la Becque et visite de la récente station d'épuration de Neuville (2003), ...

Des solutions

Septembre 2005 fait naître de réels espoirs: lors de la réunion annuelle, nos élus multiplient les bonnes nouvelles: on a enfin trouvé un maître d'œuvre, les financements sont bouclés, les travaux démarreront en mars 2006. Hélas, 3 fois hélas: au cours d'une conférence en Mairie d'Halluin fin novembre 2005, organisée par EDA en partenariat avec l'AVMR & Naïade, nous apprenons que l'importance des travaux requiert une enquête publique! Janvier 2006: l'AVMR presse le maire de Neuville de solliciter une procédure de démarrage en urgence des travaux sur les parties de berges présentant un réel danger. Cette démarche est appuyée par une pétition signée par 65 riverains. Le conseil municipal vote cette demande et mandate l'architecte de commencer sa mission de suite. Celui-ci demande le concours de l'AVMR fin février pour une identification sur le terrain des parties dangereuses. L'AVMR lui fournit un rapport exhaustif de ces points le 3 mars, appuyé d'un plan et d'un historique des événements depuis 1999.

Conclusion

Devant l'égout à ciel ouvert devenu intolérable, un groupe d'hommes motivés, de milieux et de sensibilités différentes ont pris un engagement en novembre 2000: 'Ensemble essayons de sauver le Becque'. Cinq ans ont passé au terme desquels nous pensons être arrivés à l'aube du démarrage de cet important et coûteux chantier - 1,5 M d'€. Moralité: quand un groupe de citoyens décidés et des responsables convaincus veulent bien unir leurs efforts, la solution est proche.

Guy Marais,
président de l'Association Vieille Motte & Rosiers



Interview de Roberto Epple, fondateur du projet, par F. Soete (IEW)

Frédéric Soete: D'où vient votre passion pour l'eau?

Roberto Epple: Je suis tombé dedans quand j'étais petit, sans blague! Mon père n'avait aucune idée de l'écologie mais il m'a appris à nager dans la rivière Limmat, au centre-ville de Zurich. Aujourd'hui encore, on continue à s'y baigner. Depuis, je suis devenu un baigneur invétéré. J'aimais nager au bord du lac de Constance. C'est un endroit magique, rempli d'oiseaux de toutes sortes. A 18 ans, je me suis mis à la recherche des sources du Rhin. Ça a été un choc. Le vrai Rhin n'existe plus. C'est là que je me suis posé la question 'Un fleuve, qu'est-ce que c'est?'

FS: Et vous avez trouvé la réponse?

RE: Je cherche encore. J'en ai remonté des fleuves et des rivières, à pied et en canoë! J'ai commencé à comprendre comment ils étaient avant que l'être humain les transforme.

FS: Souhaitez-vous redonner aux fleuves leur cours original?

RE (rire): C'est une utopie. D'abord parce que le tracé d'un cours d'eau sauvage bouge énormément. Ensuite, je me verrais mal demander la destruction du centre-ville de Zurich pour laisser divaguer à nouveau la Limmat. Mon souhait le plus profond, c'est qu'on reconnaisse aux rivières le droit d'avoir leur propre vie, qu'on arrête de les utiliser comme des poubelles.

FS: Vous semblez pessimiste.

RE: J'ai pourtant plusieurs bonnes raisons de me réjouir. Les cours d'eau vont mieux, même si certains reviennent de très loin. L'Elbe est l'exemple le plus spectaculaire. C'était un des cours d'eau les plus pollués d'Europe au moment de la chute du mur de Berlin et maintenant le saumon remonte en amont de Dresde. L'Elbe a retrouvé une santé étonnante en une quinzaine d'années. Cela a beaucoup impressionné les spécialistes et attiré des dizaines de milliers de baigneurs.

Frédéric Soete (Inter-Environnement Wallonie)

Plus d'informations sur www.bigjump.org

BIG JUMP: sautez avec nous!**Quoi?**

Saut collectif et militant dans une eau vive.

Quand?

16 juillet 2006 à 14h.

Pourquoi?

Pour demander des eaux propres et vivantes. Nos grands-parents ont appris à nager dans les rivières. Nos enfants doivent pouvoir en faire autant.

Qui?

Club sportif, troupe de scouts, association environnementale, groupe d'amis ou toute autre forme de groupement qui veut se mouiller pour l'avenir de l'eau.

Où?

Dans le cours d'eau 'près de chez vous', dans un site de baignade officiel ou non...

Comment?

Pour participer, c'est vous qui créez l'événement, vous organisez un BIG JUMP et sautez à l'eau en même temps que des milliers de jumpers dans toute la Belgique. Faisons la fête à l'eau!

Rôle d'IEW?

Inter-Environnement assure une coordination légère: réunion d'information, distribution de T-shirts, participation 'limitée' aux frais, relais des activités vers la presse et sur le site www.bigjump.be

2005?

Gros succès du BIG JUMP en Wallonie (www.bigjump.be) et en Europe (www.bigjump.org)

Contact?

Inter-Environnement Wallonie,
s.dufour@iewonline.be, tél.: + 32 81 25 52 80





Le trafic portuaire bruxellois a connu une baisse de 3% en 2005 passant de 7,715 millions de tonnes en 2004 à 7,487 tonnes. Ce recul trouve en partie son origine dans la fin de deux trafics ponctuels à l'exportation (graviers et terres d'excavation), ainsi qu'un ralentissement des importations de produits pétroliers. Le trafic par conteneurs a augmenté de 19.000 tonnes en 2004 à 110.000 tonnes en 2005, marquant un nouveau départ pour le terminal (géré par la CFNR, Compagnie française de navigation rhénane). Afin d'intensifier le trafic dans le Port de Bruxelles et de stimuler l'utilisation du terminal à conteneurs, Brigitte Grouwels, secrétaire d'état à la Région de Bruxelles-Capitale en charge du port, a obtenu un budget de 150.000 €. Elle propose de faire bénéficier chaque conteneur transporté d'une prime d'environ 17 € ce qui rendra ce type de transport encore plus attractif et compétitif. Et en finalité encouragera l'utilisation de la voie d'eau. Reste encore à concrétiser puis à notifier cette proposition à l'Union européenne pour accord préalable.

Plus d'informations sur www.portdebruxelles.be

Le bassin d'orage de la place Flagey bientôt opérationnel

La fin de tous les travaux de génie civil est annoncée pour le 30 juin prochain. Le bassin d'orage - d'une capacité de 33.000 m³ - sera alors opérationnel. Un soulagement pour les riverains qui côtoient ce chantier depuis maintenant 4 ans. La surface devra alors encore être aménagée. La STIB - qui procédera à la pose des rails de tram - Belgacom ou encore l'IBrA se succéderont alors pour réaliser les aménagements nécessaires. La finalisation de la place même est prévue pour 2008. A noter que la construction d'un autre bassin d'orage à Forest devrait débuter en janvier 2007. Ce bassin d'orage qui sera situé à proximité de l'usine Volkswagen disposera d'une capacité de 18.000 m³. La durée du chantier est estimée à 3 ans.

Plus d'informations sur www.forest.irisnet.be, revues de presse des 25 et 30 janvier 2006 et dans *ESF-Info* 26 et 30



Chantier Flagey: bassin d'orage en construction

Bientôt un 'Plan Pluies' pour la Région bruxelloise?

Les spectaculaires inondations de l'été 2005 en région bruxelloise ont permis de remettre au premier plan le problème de l'imperméabilisation des sols croissante en milieu urbain. Il est nécessaire de développer une stratégie de lutte cohérente contre les inondations, non seulement axée sur la construction de bassins d'orage - solution lourde sur le plan budgétaire et insuffisante pour éviter toutes les crues - mais également sur la mise en œuvre de multiples solutions alternatives. Trois études, qui devraient aboutir à un plan régional de lutte contre les inondations, ont été lancées cette année par Evelyne Huytebroeck, Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de l'Environnement, de l'Energie et de la Politique de l'Eau:

- la première étude concernera une évaluation du degré d'imperméabilité des sols de la région et son évolution dans le temps;
- la deuxième s'attachera à établir un inventaire des mesures alternatives disponibles aux bassins d'orage (p.e. verdurisation, installations de citernes d'eau de pluie, utilisation des étangs comme réceptacles des eaux de pluie, ...);
- la troisième consistera à réaliser des simulations d'écoulements des eaux et ce, afin de déterminer les dispositifs les plus pertinents à promouvoir.

Les conclusions de la première étude sont attendues pour août 2006. Affaire à suivre!

Plus que 3 mois pour faire entendre vos préoccupations et avis!

Trois mois se sont déjà écoulés depuis le lancement de la première enquête publique sur la gestion de l'eau en Wallonie début de cette année et le public ne semble pas vouloir s'impliquer. C'est pourtant essentiel qu'il le fasse pour donner au politique un signal comme quoi l'eau est un enjeu important pour le citoyen. Escaut sans Frontières participe à la diffusion de cette enquête. N'hésitez pas à nous contacter.

Cette consultation est née de l'application de la 'Directive cadre Eau' (2000/60/CE) qui prévoit que les Etats encouragent la participation active des acteurs, des utilisateurs de l'eau et des citoyens à l'élaboration des plans de gestion des districts hydrographiques au travers de l'organisation d'enquêtes publiques (article 14 de la DCE).

Cette première enquête qui se clôturera le 30 juin prochain porte:

- d'une part sur le calendrier prévisionnel et le programme de travail relatif à l'élaboration des plans de gestion
- d'autre part, sur la synthèse provisoire des questions importantes en matière de gestion des eaux identifiées par district hydrographique (pollutions diverses, fonctions écologiques et sociales des cours d'eau, gestion et protection des eaux souterraines, ...).

Une seconde enquête publique s'étendra de juillet 2007 à janvier 2008 avant la rédaction finale du premier plan de gestion.

Où trouver l'information? Tous les documents (guide explicatif, questionnaire,...) sont disponibles sur le site de la Région wallonne <http://eau.wallonie.be>. Des versions 'papier' peuvent également être consultées auprès des structures-relais (notamment les communes, les CRIE, les Contrats de Rivières, certaines associations environnementales affiliées à Inter-Environnement Wallonie dont Escaut Sans Frontières dans ses locaux au quai des Péniches 2bis à 1000 Bruxelles).



Activités dans le bassin de l'Escaut ... avec Escaut sans Frontières naturellement!

Croisière scientifique sur le Lys le 16 juin 2006

Le 16 juin 2006, Escaut sans Frontières organise en collaboration avec De Milieuboot, une croisière scientifique sur la Lys entre Deinze et Quesnoy-sur-Deûle sur le thème 'Restauration de la Lys'. Une journée d'échange, de concertation et de discussion pour avoir une meilleure vision d'ensemble de la situation actuelle et du futur d'une rivière qui provient de France, traverse la Wallonie et ensuite la Flandre.



Des intervenants des 3 régions concernées donneront des informations sur le projet 'Seine-Nord Europe'. Le développement de la nature, la qualité de l'eau et l'épuration constituent également des sujets de premier ordre.

Public cible: les administrations, les politiques, les associations environnementales, la presse et toute personne intéressée.

Le Cahier du Canal

O!Canal, une collaboration entre Escaut sans Frontières, la commune d'Espierres-Helchin, la Maison de Léaucourt et C.A.N.A.L., vient de finaliser sa publication! Le Cahier du Canal conte le canal de Roubaix-Espierres, incluant également dans le sud, la zone de confluence de la Marque et de la Deûle, et dans le nord, le Haut-Escaut. Cette publication veut montrer au public que ce corridor bleu est susceptible de constituer le socle pour la renaissance de cette région. Ce cahier fut officiellement présenté à la presse le 23 avril dernier.



Pour plus d'informations, vous pouvez vous adresser au secrétariat de Escaut sans Frontières, tél.: +32 2 201 08 08. Vous avez la possibilité d'y commander un ou plusieurs exemplaires au prix de 1 €/exemplaire (+ frais de port).

Le projet O!Canal - y inclut ce Cahier du Canal - a reçu le soutien du Fonds Européen Interreg III, de l'Agence de l'Eau Artois-Picardie, de la Région Wallonne et de la Région Flamande.

www.escautsansfrontieres.be

Rédaction et traduction

Dolores Baita, Christine Braet, Sylvie Posel, Vanessa Van Liedekerke, Mieke De Leeuw, Lieven Van den Bogaerd, Martine Wauters, Elisabeth Taupinart

Mise en page

Els Vanhaeght
Angélique Corthals

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 - Grenzeloze 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/lan: 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)