

BELGISCH STAATSBLAD

MONITEUR BELGE

Publicatie overeenkomstig artikelen 472 tot 478 van de programmawet van 24 december 2002, gewijzigd door de artikelen 4 tot en met 8 van de wet houdende diverse bepalingen van 20 juli 2005.

Dit *Belgisch Staatsblad* kan geconsulteerd worden op :
www.staatsblad.be

Bestuur van het Belgisch Staatsblad, Antwerpsesteenweg 53, 1000 Brussel - Adviseur-generaal : A. Van Damme

Gratis tel. nummer : 0800-98 809

182e JAARGANG



N. 311

Publication conforme aux articles 472 à 478 de la loi-programme du 24 décembre 2002, modifiés par les articles 4 à 8 de la loi portant des dispositions diverses du 20 juillet 2005.

Le *Moniteur belge* peut être consulté à l'adresse :
www.moniteur.be

Direction du Moniteur belge, chaussée d'Anvers 53, 1000 Bruxelles - Conseiller général : A. Van Damme

Numéro tél. gratuit : 0800-98 809

182e ANNEE

WOENSDAG 3 OKTOBER 2012

MERCREDI 3 OCTOBRE 2012

INHOUD

Wetten, decreten, ordonnances en verordeningen

Gemeenschaps- en Gewestregeringen

Waals Gewest

Waalse Overheidsdienst

12 JULI 2012. — Besluit van de Waalse Regering waarbij het Plan Seine-Schelde Oost aangenomen wordt, bl. 60824.

SOMMAIRE

Lois, décrets, ordonnances et règlements

Gouvernements de Communauté et de Région

Région wallonne

Service public de Wallonie

12 JUILLET 2012. — Arrêté du Gouvernement wallon adoptant le Plan Seine-Escaut Est, p. 60720.

Gemeinschafts- und Regionalregierungen

Wallonische Region

Öffentlicher Dienst der Wallonie

12. JULI 2012 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Verabschiedung des Plans Seine-Schelde-Ost, S. 60770.

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

F. 2012 — 2981

[C – 2012/27147]

12 JUILLET 2012. — Arrêté du Gouvernement wallon adoptant le Plan Seine-Escaut Est

Le Gouvernement wallon,

Vu la Décision n° 884/2004/EU de la Commission européenne du 29 avril 2004 retenant au titre de projet prioritaire du réseau trans-européen de transport n° 30 la liaison fluviale Seine-Escaut;

Vu la Décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles, notamment l'article 6, § 1^{er}, X, 2°, modifié par la loi spéciale du 8 août 1988;

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable;

Vu le Livre I^{er} du Code de l'Environnement;

Vu l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française, le Gouvernement de la Région flamande de Belgique et le Gouvernement de la Région wallonne de Belgique relatif à la création d'une commission intergouvernementale pour la préparation de la réalisation du projet Seine-Escaut, signées à Paris le 10 mars 2009, à Jambes le 7 avril 2009 et à Willebroek le 17 avril 2009;

Attendu la réalisation programmée de la liaison Seine-Escaut, laquelle fait partie de l'axe Nord-Sud du « Réseau trans-européen de transport » (RTE-T) et a été classée parmi les trente projets retenus comme prioritaires par la Commission européenne;

Attendu que dans la continuité de ces décisions et des politiques établies pour la promotion du transport fluvial en Wallonie, le Gouvernement wallon a approuvé le 19 avril 2007 le principe « de l'intégration d'une branche Est au projet Seine-Escaut » composé des aménagements suivants destinés à l'amélioration du gabarit :

- de la Lys mitoyenne (passage au gabarit de classe Vb);
- du Haut Escaut (passage au gabarit de classe Va);
- de la dorsale wallonne : canal Nimy-Blaton, canal du Centre, canal Charleroi-Bruxelles versant Sambre (passage au gabarit de classe Va);
- du canal de Pommerœul à Condé, en tant que point d'accès au réseau wallon (réouverture au gabarit de classe Va);

Attendu que les travaux nécessaires à la réalisation de ce projet sont les suivants :

a) sur la Lys mitoyenne :

- amélioration de la Lys dans la traversée de Comines;
- rehaussement du pont à Comines;
- approfondissement et aménagement des berges;

b) sur le Haut Escaut :

- adaptation de la traversée de Tournai en ce compris le pont des Troues et le Pont à Pont;
- modernisation des barrages de Kain et Hérinnes;

c) sur le canal Pommerœul-Condé :

- construction d'un môle à l'écluse d'Hensies;
- réhabilitation de l'écluse de Pommerœul;
- dragage des sédiments;

d) sur le canal Nimy-Blaton :

- élargissement du canal et modification de certaines courbes;

e) sur le canal du Centre :

- construction d'une nouvelle écluse de classe Va à Obourg;

f) sur le canal Charleroi-Bruxelles :

- construction de nouvelles écluses à Viesville, Gosselies et Marchienne-au-Pont;

g) sur la Basse-Sambre :

- abaissement du seuil de l'écluse d'Auvelais.

L'ensemble de ces travaux est désigné sous le vocable « Plan Seine Escaut-Est », ou en abrégé « Plan »;

Attendu que l'engagement de la Région wallonne et de la France de réaliser les travaux sur les tronçons transfrontaliers de la Lys et du canal de Pommerœul à Condé a été entériné par la convention bilatérale Région wallonne/France, signée le 19 juillet 2007, portant sur l'amélioration de la Lys mitoyenne entre la France et la Wallonie et sur l'aménagement du canal de Pommerœul à Condé;

Attendu que les principes, d'une part, de demande conjointe de la France, de la Belgique et des Pays-Bas pour l'obtention d'un cofinancement européen pour la réalisation du projet Seine-Escaut, et, d'autre part, de création d'une structure de coordination internationale dénommée « Commission intergouvernementale » et de constitution d'un Groupement européen d'intérêt économique impliquant les trois pays, ont été avalisés par la déclaration ministérielle du 20 juillet 2007 signée par les Ministres concernés en France, aux Pays-Bas, en Région wallonne et en Région flamande;

Attendu que la Commission des Communautés européennes a approuvé, en date du 18 décembre 2008, dans le cadre de la programmation pluriannuelle 2007-2013 des réseaux de transports trans-européens (projet RTE-T) :

- le cofinancement des études de l'ensemble des projets du Plan, excepté la partie dragage du projet Pommerœul-Condé;

- le cofinancement des travaux relatifs à la Lys mitoyenne, le Haut Escaut, et le canal Pommerœul-Condé, excepté la partie de dragage de ce dernier;

Attendu que le Gouvernement wallon, en date du 19 décembre 2008, a approuvé la mise en place de la Commission intergouvernementale;

Attendu que le Gouvernement wallon, en date du 11 mars 2010, a approuvé les statuts du Groupement européen d'intérêt économique « Seine-Escaut »;

Attendu qu'il convient d'affirmer la participation de la Région wallonne à l'effort de développement du réseau européen de transport fluvial en établissant la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut;

Attendu que l'ampleur de la diversité des zones concernées par les travaux d'aménagement des différentes infrastructures du Plan décrites ci-dessus, est susceptible de générer des incidences sur l'environnement;

Attendu que les dispositions réglementaires du Code de l'Environnement (Livre 1^{er} - Dispositions communes et générales, partie V - Evaluation des incidences sur l'environnement - Chapitre III : système d'évaluation des incidences de projets sur l'environnement) imposent la réalisation d'un rapport sur les incidences environnementales de ce Plan;

Attendu que ce rapport a pour objet « d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration des considérations environnementales dans l'élaboration de plans et de programmes en vue de promouvoir un développement durable »;

Attendu que le Gouvernement a marqué son accord le 14 mai 2009 sur la réalisation du rapport sur les incidences environnementales du Plan Seine-Escaut Est et a chargé le Ministre des Travaux publics de cette décision;

Attendu que le SPW - Direction générale opérationnelle Voies hydrauliques et Mobilité - a été délégué pour mettre en œuvre cette décision (procédure d'appel d'offre et suivi de l'étude);

Attendu que la procédure d'appel d'offres (appel d'offre général européen) s'est déroulée au cours

du 2^e semestre de 2009 et que le marché a été notifié le 13 janvier 2010 à la société ECOREM;

Attendu que cette étude environnementale stratégique comporte les phases suivantes :

1^{re} phase (terminée) :

Elaboration par le consultant d'un rapport sur les incidences environnementales (RIE) et d'un document de présentation vulgarisée du Plan.

2^e phase (terminée) :

Organisation d'une enquête publique auprès des communes et consultations des organismes concernés (CWEDD,...), ainsi que décidé par le Gouvernement wallon en date du 20 janvier 2011.

Délai de l'enquête : quarante-cinq jours

3^e phase (terminée)

Elaboration par le consultant d'un projet de déclaration environnementale et une note des mesures de suivi retenues par le SPW.

La déclaration environnementale résume la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans le Plan. Elle se base sur le RIE et les avis émis suite à l'enquête publique et explicite les raisons du choix tel qu'adopté en définitive, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées.

4^e phase (en cours) :

Approbation de la déclaration environnementale par le Gouvernement et publication au *Moniteur belge* du Plan et de la déclaration environnementale s'y rapportant;

Attendu que cette étude a examiné 5 alternatives au Plan :

- alternative 0 : pas de réalisation du Plan;

- alternative 1 : réalisation du Plan à l'exclusion de la remise en service du canal Pommerœul-Condé. Dans cette alternative, il est dès lors envisagé d'établir la connexion de la dorsale wallonne au réseau Seine-Escaut via le tronçon Blaton-Péronnes du canal Nimy-Blaton-Péronnes, ce qui implique la mise à gabarit Va de ce tronçon et la modification des 2 écluses ou leur dédoublement par des écluses au gabarit Va;

- alternative 2 : réalisation du Plan à l'exclusion des aménagements prévus sur l'axe du Haut Escaut;

- alternative 3 : réalisation du Plan à l'exclusion des aménagements prévus sur l'axe de la Lys mitoyenne dans la traversée de Comines;

- alternative 4 : réalisation du Plan à l'exclusion des aménagements prévus sur l'axe de la dorsale wallonne (canal Pommerœul-Condé, canal Nimy-Blaton, canal du Centre, canal Charleroi-Bruxelles sur le versant Sambre, la Basse Sambre);

- alternative 5 : réalisation du Plan avec un enfoncement de 3,00 m partout, au lieu de 2,50 m;

Attendu que l'évaluation environnementale réalisée fait apparaître parmi les solutions envisagées que le Plan et l'alternative 5 obtiennent les meilleures cotations au terme de l'analyse multicritères des différentes thématiques environnementales et de la mobilité;

Attendu que ces conclusions ne sont pas invalidées au terme de la procédure d'enquête publique et de la consultation des diverses instances concernées;

Attendu que la déclaration environnementale intègre les remarques, les observations, et les réclamations recueillies lors de la procédure d'enquête publique et de consultation des instances concernées, et indique la manière dont celles-ci ont été prises en compte;

Considérant que la présente adoption du Plan s'accompagne d'une prise en compte des recommandations et des mesures de suivi contenues dans la déclaration environnementale annexée au présent arrêté;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Le Gouvernement wallon adopte le Plan Seine-Escaut Est, lequel sera réalisé avec un enfoncement allant de 2,50 m à 3,00 m, et dont les ouvrages hydrauliques seront réalisés de manière à être directement compatibles avec un enfoncement de 3,00 m.

Art. 2. Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

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

ANNEXE

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 (débarrassé 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 encombrent le canal (environ 100.000 m³) 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 Va¹ de la classification CEMT. Cette liaison est actuellement au gabarit IV² 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.

¹ 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.

² 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_publique/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 desquelles une enquête publique doit en conséquence être réalisée.

Ces communes sont les suivantes :

Aiseau-Presle, Antoing, Beloeil, Bernissart, Brunchaut, 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^{er}, 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 Département 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>		
1.	Mr De Troy Philippe (commune de Seneffe)	
1.1	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 ^{er} 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.	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.
<i>Prescriptions du Plan relatives au Tronçon n°1 : Lys Mitoyenne</i>		
2.	Mr De Troy Philippe (commune de Seneffe)	
2.1	(...) 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.	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.

3.	Mr Windels - guide nature (commune de Comines-Warneton)	
3.1	Souhaite que les Bas-Prés ne soient pas affectés par le Plan, afin de préserver sa richesse en faune et flore.	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). 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. 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.
3.2	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.	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". La déclaration environnementale affirme la nécessité d'étudier ces aspects dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet (analyse de variante).

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.	Mr MOUTON - association régionale Eco-Vie (commune de Comines-Warneton)	
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 Forêt, 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.

4.15	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.
4.16	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.
4.17	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.

5.	Mme Elizabeth SERROEN - pour le groupe Ecolo de Comines-Warneton	
5.1	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.
5.2	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.
5.3	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.
5.4	Fait observer que la carte des aléas d'inondations présente des erreurs.	Ne concerne par le Plan.
5.5	Souligne qu'il faut préserver la richesse biologique et la biodiversité abondante présente dans la zone des Bas-Prés	Cf. réponse avis 3.1.
5.6	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.
5.7	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.
5.8	Propose d'élargir le tracé existant, plutôt que de construire un nouveau bras.	Cf. réponse avis 4.9.
5.9	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.

5.10	L'alternative proposée réduirait considérablement la quantité de remblais produit.	Aspects à étudier dans le cadre de l'étude d'incidences sur projet.
5.11	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.

6.	Mme VILLERS d'Environnement et Développement Alternatif (commune de Comines-Warneton)	
6.1	Soutient la montée en puissance des transports par voie d'eau	Ne demande pas de réponse.
6.2	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.
6.3	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.
6.4	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.
6.5	Soutient les arguments présentés par l'association Éco-Vie	Ne demande pas de réponse.

<i>Prescriptions relatives au Tronçon n°2 : Haut-Escaut</i>		
7.	Mr Philippe DE TROY (commune de Seneffe)	
7.1	S'oppose à une modification significative du Pont des Trous, 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.	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. 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.
7.2	Souligne que malgré les primes européennes déboursées, les bateaux de classe I à III sont encore largement utilisés.	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.
7.3	Souligne que la construction du nouveau canal aura pour effet de détourner une partie du trafic actuel d'Anvers vers les ports Français.	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.
8.	Remarques compilées par l'Échevin de la ville de Tournai	
8.1	Estime qu'il faut avoir une réflexion plus approfondie et ne pas que se limiter au Pont des Trous.	Le RIE inclut bien une réflexion plus large, incluant tous les éléments patrimoniaux classés.

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.

9.	asbl ACT (Amis de la Citadelle de Tournai)	
	<i>Deux pétitions de plusieurs centaines de signatures ont été rédigées et s'unissent aux remarques suivantes</i>	
9.1	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.
9.2	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.
9.3	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.
9.4	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.
9.5	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 ³ /s. L'asbl n'est pas d'accord car le débit moyen de l'Escaut varierait entre 10 et 30m ³ /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.
9.6	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

9.15	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.
-------------	--	--

10.	asbl Pasquier Grenier (commune de Tournai)	
10.1	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.
10.2	En contrepartie, les 2 tours sont d'origines et doivent être préservées.	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence.
10.3	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.
10.4	Souhaite que la visibilité du monument soit améliorée.	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence.
10.5	Ne soutient pas l'hypothèse du petit contournement (raisons historiques et esthétiques).	Voir réponse à l'avis 9.7.
10.6	Quid de l'équilibre esthétique du pont après intervention?	Point d'attention à étudier dans l'étude d'incidence.
10.7	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.
10.8	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.

11.	Mr Benoit DOCHY (commune de Tournai)	
11.1	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.
11.2	Opposition à la solution de contournement --> aberration urbanistique	Voir réponse à l'avis 9.7.
11.3	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.
11.4	Proposition d'aménager les quais pour permettre un acheminement cyclo-piéton.	A intégrer éventuellement par le Maître d'ouvrage dans son projet.

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

12.3	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.
12.4	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.

13.	Gracq asbl	
13.1	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.
13.2	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.
13.3	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.

14.	CCATM de Tournai	
14.1	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.
14.2	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.
14.3	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.
14.4	Conséquence du trafic sur les modes de déplacements doux	Ces aspects seront à étudier dans le cadre de l'étude d'incidence sur projet.
14.5	Est-il envisageable de prévoir une circulation sous l'Escaut entre la rue Royale et la rue Hôpital ND?	Sans rapport avec le Plan.
14.6	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.
14.7	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.

14.8	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.
14.9	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.
14.10	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.
14.11	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.
14.12	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.
14.13	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).
14.14	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.
14.15	Ne serait-il pas préférable de déplacer la halte nautique?	Cet aspect sera à étudier dans l'étude d'incidence sur projet.
14.16	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.
14.17	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.
14.18	Comment le transport de produit dangereux sur les voies d'eau est-il légiféré?	Pas lié au Plan.

14.19	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 Ronquière, 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.
14.20	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 Pommeroëul-Condé

15.	Promosite S.A.	
15.1	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

16.	Mr De Troy Philippe (commune de Seneffe)	
16.1	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.
16.2	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.
16.3	Concernant la vétusté des écluses existantes, la construction de nouvelles écluses et l'utilisation de l'eau, les propositions suivantes ont été suggérées: Équiper 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.
16.4	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.

16.5	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 ³ /cycle, au lieu de 10.500m ³ /cycle (40%). Ou encore de 4.800m ³ /cycle à 7.400m ³ /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

16. (idem tronçon n°6)	Mr De Troy Philippe (commune de Seneffe)	
16.3 (idem tronçon n°6)	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.
16.4 (idem tronçon n°6)	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.
16.5 (idem tronçon n°6)	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 ³ /cycle, au lieu de 10.500m ³ /cycle (40%). Ou encore de 4.800m ³ /cycle à 7.400m ³ /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°8: Basse Sambre

	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 aspect, 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 – Departement 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

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_publicue/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.

N°	Recommandations issues du RIE	Suivie (O/N)	Remarque
<i>Considérations générales</i>			
0.1	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	

<i>Sol et Eaux souterraines (chapitre 9.1 du RIE)</i>			
<i>Recommandations liées aux projets locaux d'implantation et d'application du Plan</i>			
1.1	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>
1.2	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	
1.2	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	
1.3	Garantir une gestion appropriée des matières excavées durant les phases de chantier (stockages temporaires et transport)	O	
1.3.1	Identifier les terrains ne présentant pas de risque important de compactage des sols pour le stockage temporaire des matières excavées	O	
1.3.2	Garantir l'étanchéité des stockages temporaires pour éviter toute contamination des sols et des eaux souterraines.	O	<i>Si nécessaire.</i>
1.4	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 irréversibles 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 (matières utilisées, 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>

3.5	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>
3.6	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	
3.7	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	
3.8	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

4.1	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	
4.2	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>
<i>Recommandations liées aux projets locaux d'implantation et d'application du Plan</i>			
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	
Recommandations liées aux projets locaux d'implantation et d'application du Plan			
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	Limitier 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	Limitier 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	Informier 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	Limitier 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	

<i>Mobilité</i>			
2.1 P	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.
<i>Eaux de surface</i>			
3.1 P	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	
3.2 P	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.
3.3 P	Suivi des changements climatiques (essentiellement dans le cadre de la problématique des ressources en eau), des précipitations et des apports hydrologiques naturels	O	
3.4	Évolution des débits pour l'ensemble du réseau hydrographique wallon	O	

3.5	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	
3.6	Suivi de la qualité des sédiments à draguer	O	
3.7	Suivi du transport des sédiments	O	
<i>Sol et sous-sol</i>			
4.1 P	Suivi de la qualité des terres de déblais issues des nombreuses opérations de terrassement en vue d'une gestion appropriée de celles-ci	O	
4.2	Suivi de l'évolution du degré d'érosion des berges (liée également à la turbidité)	O	
<i>Eaux souterraines</i>			
5.1 P	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	
5.2 P	Suivi des changements du régime d'écoulement des eaux souterraines avant et après les travaux d'approfondissement (définition de points de mesures)	O	
5.3	Évolution de la qualité des eaux souterraines	O	Suivi déjà mis en place par le SPW qu'il est recommandé de suivre attentivement.
5.4	Évolution de l'état quantitatif des nappes et des captages	O	
<i>Cadre bâti</i>			
6.1 P	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.
6.2	Suivi du nombre de bâtiments classés mis en valeur par les mesures connexes au Plan	O	
6.3	Suivi de la longueur des voies lentes conservées et mises en valeur	O	

Patrimoine naturel

7.1	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

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

Faune et Flore

9.1 P	Suivi au niveau des sites Natura2000 ou autres zones protégées dans la zone d'influence du Plan.	O	
9.1.1 P	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.
9.1.2 P	Identification et suivi de disparition d'espèces (poissons, microbiota) liée entre autres aux nouvelles emprises sur le territoire	O	
9.1.3 P	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.
9.5	Monitoring de l'efficacité des systèmes d'orientation servant à éviter que les poissons n'accèdent aux turbines des centrales hydroélectriques.	O	
9.6	Suivi des berges présentant un profil « paysager » (par exemple les berges végétalisées) sur le tracé du Plan	O	

<i>Paysage</i>			
10.1 P	Suivi pour assurer le contrôle de l'exécution du Plan et son évaluation à long terme au niveau des aspects paysagers		
10.1.1 P	Suivi du nombre de kilomètres de berges présentant un profil « paysager » (par exemple les berges végétalisées) sur le tracé du Plan.	O	
10.1.2 P	Suivi du nombre d'angle de vue présentant un intérêt paysager par leur harmonie, leur profondeur de champs,...	O	
10.2 P	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 : www.paysages-citoyens.be
<i>Bruit et Vibrations</i>			
11.1	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.

<i>Qualité de l'air</i>			
12.1	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

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

D. 2012 — 2981

[C - 2012/27147]

12. JULI 2012 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Verabschiedung des Plans Seine-Schelde-Ost

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund der Entscheidung Nr. 884/2004/EG der Europäischen Kommission vom 29. April 2004, durch die die Binnenwasserstraße Seine-Schelde als vorrangiges Vorhaben Nr. 30 des transeuropäischen Verkehrsnetzes angenommen wird;

Aufgrund des Beschlusses Nr. 661/2010/UE des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes;

Aufgrund des Sondergesetzes vom 8. August 1980 über institutionelle Reformen, insbesondere des Artikels 6, § 1, X, 2°, abgeändert durch das Sondergesetz vom 8. August 1988;

Aufgrund des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über die Durchführungsmaßnahmen der internationalen Verträge und Akten in Sachen Straßen-, Eisenbahn- oder Wassertransport;

Aufgrund des Buches I des Umweltgesetzbuches;

Aufgrund des am 10. März 2009 in Paris, am 7. April 2009 in Jambes und am 17. April 2009 in Willebroek unterzeichneten Abkommens in Form eines Briefwechsels zwischen der Regierung der Französischen Republik, der Regierung der Flämischen Region Belgiens und der Regierung der Wallonischen Region Belgiens über die Einrichtung eines Regierungsausschusses zur Vorbereitung der Durchführung des Projekts Seine-Schelde;

In der Erwägung, dass die geplante Einrichtung der Binnenwasserstraße Seine-Schelde ein Teil der Nord-Süd-Achse des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) ist und als eins der dreißig Vorhaben eingestuft wurde, die durch die Europäische Kommission als vorrangig betrachtet werden;

In der Erwägung, dass als Weiterführung dieser Beschlüsse und der festgelegten Politikmaßnahmen zur Förderung des Binnenschiffsverkehrs in der Wallonie die Wallonische Regierung am 19. April 2007 den Grundsatz "der Aufnahme eines östlichen Abschnitts in das Projekt Seine-Schelde" gebilligt hat, der in den folgenden Anpassungen zwecks des Ausbaus zu höheren Wasserstraßenklassen besteht:

- Anpassung des Grenzflusses Leie (Ausbau zur Wasserstraßenklasse Vb);
- Anpassung der oberen Schelde (Ausbau zur Wasserstraßenklasse Va);
- Anpassung der Wallonischen Ost-West-Achse: Kanal Nimy-Blaton, Kanal "du Centre", Kanal Charleroi-Brüssel auf der Seite der Sambre (Ausbau zur Wasserstraßenklasse Va);

- Anpassung des Kanals Pommerœul in Condé als einer Zufahrtsstelle zum wallonischen Netz (Wiedereröffnung in der Wasserstraßenklasse Va);

In der Erwägung, dass die zur Durchführung dieses Projekts notwendigen Arbeiten die folgenden sind:

a) auf dem Grenzfluss Leie:

- Ausbau der Leie in ihrem Durchfluss durch Comines;
- Erhöhung der Brücke in Comines;
- Vertiefung und Einrichtung der Ufer;

b) auf der oberen Schelde:

- Anpassung des Durchflusses durch Tournai einschließlich der Brücken "Pont des Trous" und "Pont à Pont";
- Modernisierung der Dämme von Kain und Hérinnes;

c) auf dem Kanal Pommerœul-Condé:

- Errichtung einer Mole an der Schleuse von Hensies;
- Wiederinstandsetzung der Schleuse von Pommerœul;
- Ausbaggerung von Sedimenten;

d) auf dem Kanal Nimy-Blaton:

- Verbreiterung des Kanals und Änderung bestimmter Kurven;

e) auf dem Kanal "du Centre":

- Errichtung einer neuen Schleuse der Klasse Va in Obourg;

f) auf dem Kanal Charleroi-Brüssel:

- Errichtung neuer Schleusen in Viesville, Gosselies und Marchienne-au-Pont;

g) auf der unteren Sambre:

- Herabsetzung der Schwellentiefe der Schleuse von Avelais.

Die Gesamtheit dieser Arbeiten wird mit dem Begriff "Plan Seine-Schelde-Ost" oder einfach "Plan" bezeichnet;

In der Erwägung, dass die Verpflichtung von der Wallonischen Region und von Frankreich, die Arbeiten auf den grenzüberschreitenden Abschnitten der Leie und des Kanals Pommerœul in Condé durchführen zu lassen, durch das am 19. Juli 2007 unterzeichnete bilaterale Abkommen zwischen der Wallonischen Region und Frankreich bezüglich des Ausbaus des Grenzflusses Leie zwischen Frankreich und der Wallonie und bezüglich der Anpassung des Kanals Pommerœul in Condé bestätigt wurde;

In der Erwägung, dass die Grundsätze eines gemeinsamen Antrags durch Frankreich, Belgien und die Niederlande auf die Gewährung einer Kofinanzierung durch die EU für die Durchführung des Projekts Seine-Schelde, einerseits, und der Einrichtung einer als "Regierungsausschuss" bezeichneten internationalen Koordinationsstruktur sowie der Gründung einer alle drei Länder umfassenden Europäischen Wirtschaftlichen Interessenvereinigung, andererseits, durch die Ministererklärung vom 20. Juli 2007 unterstützt wurden, die von den betroffenen Ministern in Frankreich, den Niederlanden, der Wallonischen Region und der Flämischen Region unterzeichnet wurde.

In der Erwägung, dass im Rahmen der mehrjährigen Programmplanung 2007-2013 der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-Projekt) die Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 18. Dezember 2008 die folgenden Grundsätze gebilligt hat:

- die Kofinanzierung der Studien für die Gesamtheit der Projekte des Plans, mit Ausnahme der Ausbaggerung im Rahmen des Projekts Pommerœul-Condé;

- die Kofinanzierung der Arbeiten, die den Grenzfluss Leie, die obere Schelde und den Kanal Pommerœul-Condé betreffen, mit Ausnahme der Ausbaggerung für letzteren Kanal;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung die Einsetzung des Regierungsausschusses am 19. Dezember 2008 gebilligt hat;

In der Erwägung, dass die Wallonische Regierung die Satzungen der Europäischen Wirtschaftlichen Interessenvereinigung "Seine-Schelde" am 11. März 2010 gebilligt hat;

In der Erwägung, dass es angebracht ist, die Teilnahme der Wallonischen Region an den Bemühungen zur Entwicklung des europäischen Binnenschiffahrtsnetzes zu bestätigen, indem eine Großschiffahrtsstraße Seine-Schelde eingerichtet wird;

In der Erwägung, dass die Größe und die Vielfalt der Gebiete, die durch die Arbeiten zur Einrichtung der verschiedenen oben angeführten Infrastrukturen des Plans betroffen sind, Auswirkungen auf die Umwelt hervorrufen könnten;

In der Erwägung, dass die verordnungsrechtlichen Bestimmungen des Umweltgesetzbuches (Buch I – Gemeinsame und allgemeine Bestimmungen, Teil V – Bewertung der Umweltverträglichkeit – Kapitel III: System zur Bewertung der Auswirkungen der Projekte auf die Umwelt) die Anfertigung eines Umweltverträglichkeitsberichts über diesen Plan vorschreiben;

In der Erwägung, dass dieser Bericht zum Zweck hat, "im Hinblick auf die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und dazu beizutragen, dass Umwelterwägungen bei der Ausarbeitung und Annahme von Plänen und Programmen einbezogen werden";

In der Erwägung, dass die Regierung am 14. Mai 2009 ihre Zustimmung bezüglich der Anfertigung des Umweltverträglichkeitsberichts über den Plan Seine-Schelde-Ost gegeben und den Minister für öffentliche Arbeiten mit diesem Beschluss beauftragt hat;

In der Erwägung, dass der Öffentliche Dienst der Wallonie ("Service public de Wallonie", SPW) – operative Generaldirektion Wasserwege und Mobilität – mit der Ausführung dieses Beschlusses (Angebotsaufruf und Folgemaßnahmen zur Studie) beauftragt wurde;

In der Erwägung, dass das Angebotsaufrufverfahren (allgemeiner europäischer Angebotsaufruf) während des zweiten Halbjahres 2009 stattgefunden hat, und dass der Auftrag am 13. Januar 2010 der Gesellschaft ECOREM vergeben wurde;

In der Erwägung, dass diese strategische Umweltverträglichkeitsprüfung die folgenden Phasen umfasst:

Phase 1 (abgeschlossen):

Anfertigung eines Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) und eines Dokuments zur allgemein verständlichen Darlegung des Plans durch den Berater.

Phase 2 (abgeschlossen):

Organisierung einer öffentlichen Untersuchung und Zurateziehung der betroffenen Einrichtungen (CWEDD usw.), so wie es von der Wallonischen Regierung am 20. Januar 2011 beschlossen wurde.

Untersuchungsfrist: funfundvierzig Tage

Phase 3 (abgeschlossen):

Anfertigung eines Entwurfs der Umwelterklärung und einer Mitteilung betreffend die durch den SPW in Betracht gezogenen Folgemaßnahmen durch den Berater.

In der Umwelterklärung wird zusammengefasst, auf welche Weise die umweltbezogenen Erwägungen in den Plan einbezogen worden sind. Sie stützt sich auf den UVB und auf die nach der öffentlichen Untersuchung abgegebenen Gutachten, und erläutert die Gründe für die endgültige Entscheidung unter Berücksichtigung der anderen untersuchten vernünftigen Lösungen.

Phase 4 (im Gange):

Genehmigung der Umwelterklärung durch die Regierung und Veröffentlichung des Plans und der dazugehörigen Umwelterklärung im *Belgischen Staatsblatt*;

In der Erwägung, dass diese Umweltverträglichkeitsprüfung 5 Alternativen zu dem Plan untersucht hat:

- 0. Alternative: Der Plan wird nicht durchgeführt;

- 1. Alternative: Durchführung des Plans unter Ausschluss der Wiederinbetriebsetzung des Kanals Pommerœul-Condé. In dieser Alternative kommt es demnach in Betracht, die Wallonische Ost-West-Achse zum Wasserstraßennetz Seine-Schelde durch den Abschnitt Bleton-Péronnes des Kanals Nimy-Bleton-Péronnes zu verbinden, was den Ausbau dieses Abschnitts zur Wasserstraßenklasse Va und die Veränderung zweier Schleusen oder ihre Verdoppelung durch Schleusen der Klasse Va voraussetzt;

- 2. Alternative: Durchführung des Plans unter Ausschluss der auf der Achse der oberen Schelde vorgesehenen Anpassungen;

- 3. Alternative: Durchführung des Plans unter Ausschluss der auf der Achse des Grenzflusses Leie in seinem Durchfluss durch Comines vorgesehenen Anpassungen;

- 4. Alternative: Durchführung des Plans unter Ausschluss der auf der Achse der Wallonischen Ost-West-Achse (Kanal Pommerœul-Condé, Kanal Nimy-Bleton, Kanal "du Centre", Kanal Charleroi-Brüssel auf der Seite der Sambre, untere Sambre) vorgesehenen Anpassungen;

- 5. Alternative: Durchführung des Plans mit einem überall auf 3 m statt 2,50 m festgelegten Tiefgang;

In der Erwägung, dass in der abgeschlossenen Umweltverträglichkeitsprüfung zutage gebracht wird, dass unter den berücksichtigten Lösungen der Plan und die 5. Alternative nach einer Mehrkriterien-Analyse der verschiedenen Anliegen bezüglich der Umwelt und der Mobilität als die besten bewertet wurden.

In der Erwägung, dass diese Schlussfolgerungen nach dem öffentlichen Untersuchungsverfahren und nach Befragung der verschiedenen zuständigen Behörden nicht für ungültig erklärt werden;

In der Erwägung, dass die während des Verfahrens der öffentlichen Untersuchung und der Befragung der zuständigen Behörden eingeholten Bemerkungen, Beobachtungen und Beschwerden in der Umwelterklärung einbezogen sind, sowie eine Erläuterung dessen, wie sie berücksichtigt worden sind;

In der Erwägung, dass die vorliegende Annahme des Plans mit einer Mitberechnung der Empfehlungen und Folgemaßnahmen einhergeht, die die dem vorliegenden Erlass beigefügte Umwelterklärung beinhaltet;

Nach Beratung,

Beschließt:

Artikel 1 - Die Wallonische Regierung nimmt den Plan Seine-Schelde-Ost an, der mit einem Tiefgang von 2,50 m bis 3,00 m durchzuführen ist, und deren Wasserbauwerke derart zu errichten sind, dass sie unmittelbar mit einem Tiefgang von 3,00 m vereinbar sein werden.

Art. 2 - Der Minister für öffentliche Arbeiten wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 12. Juli 2012

Der Minister-Präsident
R. DEMOTTE

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, ländliche Angelegenheiten, Natur, Forstwesen und Erbe
C. DI ANTONIO

ANLAGE

Umwelterklärung über die Annahme des Plans Seine-Schelde-Ost

Die vorliegende Umwelterklärung ist von dem Autor des Plans Seine-Schelde-Ost in Anwendung von Artikel D.60 des Umweltgesetzbuches, abgeändert durch das Dekret vom 31. Mai 2005 und durch das Programmdekret vom 22. Juli 2010, verfasst worden. Darin wird zusammengefasst, auf welche Weise die umweltbezogenen Erwägungen in den Plan eingegliedert worden sind und die in Anwendung von Artikel 57 des Umweltgesetzbuches und von Artikel D.29-11 (in Anwendung des Programmdekrets vom 22. Juli 2010) abgegebenen Gutachten berücksichtigt worden sind, sowie die Gründe für die Entscheidung zugunsten des Plans, so wie er unter Berücksichtigung der anderen untersuchten vernünftigen Lösungen angenommen wurde.

KAPITEL I: EINLEITENDE DARSTELLUNG**I.1. Begründungen des Plans**

Der Plan hängt mit der Teilnahme der Wallonischen Region an den Bemühungen zur Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrtsnetzes zusammen. Das gemeinsam von Frankreich, Flandern und der Wallonie vorgelegte und von der EU gebilligte Projekt wird eine neue Binnenwasserstraße mit hohem Beförderungspotential zwischen dem Pariser Raum, dem Mündungsgebiet der Seine, Nordfrankreich, Belgien und den Niederlanden einbeziehen. In diesem Zusammenhang ist die Wallonische Region unmittelbar durch den Ausbau des Grenzflusses Leie in Comines zu einer höheren Wasserstraßenklasse betroffen.

Der Plan hat eine wesentliche Verbesserung der Verbindung der Wallonischen Region zum großangelegten Binnenwasserstraßennetz zum Zweck, sowie die Entwicklung des Verbunds des transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes und den Zuwachs der potenziellen Absatzmärkte des neuen Verkehrskorridors, indem dessen Aktionsradius auf alle Abbau- und Industriereviere der Wallonie erweitert wird.

In dieser Hinsicht hat die Wallonische Region vor, durch den vorliegenden Plan den Grenzfluss Leie in seinem Durchfluss durch Comines, die obere Schelde und die "Wallonische Ost-West-Achse", welche aus dem Kanal Nimy-Blaton-Péronnes, dem Kanal "du Centre", dem Kanal Charleroi-Brüssel (auf der Seite der Sambre) und der Sambre besteht, mit dem (von allen belastenden Sedimenten befreiten) Kanal Pommeroeul-Condé als Hauptzufahrt auszubauen.

I.2 Maßnahmen des Plans

Die durch den Plan vorgesehenen erforderlichen Maßnahmen nicht nur zu einer unmittelbaren Verbindung, sondern auch zur Ermöglichung einer Erweiterung nach der Wallonischen Region, sind folgende:

- **Auf dem Grenzfluss Leie**

Der Ausbau des Grenzflusses Leie in seinem Durchfluss durch Comines-Warneton, die Erhöhung der Brücke, die Vertiefung und die Einrichtung der Ufer;

Die berücksichtigte Wasserstraßenklasse der CEMT-Klassifizierung ist Vb. Dabei handelt es sich nämlich um Schubverbände von zwei voreinander geschobenen Leichtern, deren Abmessungen höchstens 185 m x 11,40 m x 3,50 m Tiefgang betragen, was einer Ladung von 4.400 bis 4.500 Tonnen und einer Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m entspricht. In der Wallonischen Region ist die Leie zur Zeit 85 m langen, 9,50 m breiten Booten mit einem

Tiefgang von 2,50 m (d.h. $\pm$ 1350 Tonnen) zugänglich, was der Klasse IV der CEMT-Klassifizierung entspricht.

- **Auf dem Kanal Pommerœul-Condé**

Die Errichtung einer durchbrochenen Mole abwärts von Hensies, die Ausbaggerung der den Kanal belastenden Sedimente (ca. 100.000 m³) und die Renovierung der Schleusen von Hensies und Pommerœul;

- **Auf der oberen Schelde:**

Im Durchfluss durch Tournai: Die Anpassung des Gebiets der Brücke "Pont des Trouis" (entweder durch die Anpassung des mittleren Brückenbogens oder durch das Herumfahren um die Brücke) welches einen Engpass ausmacht, und die Anpassung der Kurve in Höhe der Brücke "Pont à Pont". Am Abschluss der Arbeiten wird diese Binnenwasserstraße von der CEMT-Klasse IV zur CEMT-Klasse Va übergehen.

Die Modernisierung der Dämme von Kain und Hérinnes;

- **Auf der "Wallonischen Ost-West-Achse"**

Es handelt sich um eine Reihe von Einzelprojekten vor Ort, die alle zum Erreichen desselben Globalziels beitragen, nämlich des Ausbaus der gesamten Anschlussstraßen (Verbindung des Schelde- mit dem Maasbecken) zur Wasserstraßenklasse Va¹ der CEMT-Klassifizierung. Diese Verbindung gehört zur Zeit zur Wasserstraßenklasse IV² der CEMT-Klassifizierung.

- Auf dem Kanal Nimy-Blaton-Péronnes: Der Ausbau zur Wasserstraßenklasse Va (stellenweise Verbreiterung des Kanals);
- Auf dem Kanal "du Centre": Die Errichtung einer neuen Schleuse der Klasse Va in Obourg;
- Auf dem Kanal Charleroi-Brüssel (auf der Seite der Sambre): Die Errichtung neuer Schleusen der Klasse Va in Viesville, Gosselies und Marchienne-au-Pont;
- Auf der unteren Sambre: Herabsetzung der Schwellentiefe der Schleuse von Avelais.

I.3. Einzelne Schritte des Verfahrens zur Annahme des Plans

Die Annahme des Plans ist Gegenstand des in den Artikeln 3 bis 8 der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme vorgesehenen Verfahrens gewesen, das nach der folgenden Chronologie verlief:

Am 19. April 2007 hat die Wallonische Regierung ihre Zustimmung zum Grundsatz "der Aufnahme eines östlichen Abschnitts in das Projekt Seine-Schelde" gegeben, der in den folgenden Anpassungen zwecks des Ausbaus zu höheren Wasserstraßenklassen besteht:

- Grenzfluss Leie in seinem Durchfluss durch Comines
- Wallonische Ost-West-Achse (Kanal Nimy Blaton, Kanal "du Centre", Kanal Charleroi-Brüssel auf der Seite der Sambre)
- Kanal Pommerœul-Condé als Zufahrtsstelle zum wallonischen Netz.

¹ CEMT-Klasse Va: höchstens 110 m lange, 11,40 m breite Schiffe mit einem zugelassenen Tiefgang von 2,50 m; in Hinsicht auf eine Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m entspricht das ungefähr 2.000 Tonnen Ladung.

² CEMT-Klasse IV: höchstens 85 m lange, 9,50 m breite Schiffe mit einem zugelassenen Tiefgang von 2,50 m.

Am 18. Dezember 2008 hat die Europäische Kommission im Rahmen der mehrjährigen Programmplanung 2008-2013 der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) die Kofinanzierung bestimmter Arbeiten und aller Studien für die oben erwähnten Projekte gebilligt.

Am 14. Mai 2009 hat die Wallonische Regierung ihre Zustimmung zur Aufnahme der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung (SUV) der Binnenwasserstraße Seine-Schelde-Ost gegeben, und die über den Inhalt dieser Studie zu befragenden Behörden bezeichnet. In Anwendung der Bestimmungen von Artikel 56, Absatz 4 des Buches I des Umweltgesetzbuches hat die Regierung am 9. August 2009 den Entwurf zum Inhalt des Umweltverträglichkeitsberichts bei dem CWEDD, den betroffenen Gemeinden und denjenigen Personen und Einrichtungen, deren Zurateziehung sie für notwendig hielt, der Beratung unterbreitet. Die erforderlichen Begutachtungen beziehen sich auf den Umfang und die Genauigkeit der Auskünfte, die im Umweltverträglichkeitsbericht angegeben werden müssen. Die wallonischen Gemeinden (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), die französischen Gemeinden (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), die flämischen Gemeinden (Menen, Wervik, Avelgem, Spiere-Helkijn), der CWEDD und die wallonischen autonomen Häfen (autonomer Hafen Centre-Ouest ("Port Autonome du Centre et de l'Ouest", PACO), autonomer Hafen von Charleroi ("Port Autonome de Charleroi", PAC), autonomer Hafen von Namur ("Port Autonome de Namur", PAN)) wurden um Begutachtung gebeten.

Die folgenden Parteien haben darauf geantwortet:

Comines (Frankreich), Charleroi, Le Roeulx, Mont de l'Enclus, Mortagne (Frankreich), Pecq, Pont à Celles, Tournai; CWEDD, autonomer Hafen von Namur.

Am 15. Januar 2010: Aufnahme der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung, Verfassung eines Umweltverträglichkeitsberichts (abgekürzt UVB) über den Plan, der zusammen mit dem Plan selbst einer öffentlichen Untersuchung unterworfen wurde.

In Anwendung der Bestimmungen von Artikel 29, Absatz 4 des Buches I des Umweltgesetzbuches hat die Regierung am 20. Januar 2011 auf der Grundlage des Umweltverträglichkeitsberichts und des Planentwurfs diejenigen Gemeinden bestimmt, die durch den besagten Plan betroffen werden können und auf deren Gebiet somit eine öffentliche Untersuchung durchzuführen ist.

Außerdem verlangt die Wallonische Regierung, dass der CWEDD, der autonome Hafen Centre-Ouest, der autonome Hafen von Charleroi, der autonome Hafen von Namur und die Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung Seine-Schelde zu Rate gezogen werden.

Am 4. April 2011: Einleitung des öffentlichen Untersuchungsverfahrens.

Um den Ablauf der öffentlichen Untersuchungen zu erleichtern wurde eine Informationsversammlung für alle durch die Trasse des Plans betroffenen Gemeinden am 15. April 2011 veranstaltet. Gegenstand dieser Versammlung war die Schilderung dessen, was der Plan vorsieht, sowie der Ergebnisse, Schlussfolgerungen und Hauptempfehlungen des vorher verfassten Umweltverträglichkeitsberichts (UVB).

Vom 16. Mai bis zum 15. Juni 2011: Die öffentliche Untersuchung (45 Tage) wurde auf der Ebene der durch die Regierung festgelegten 28 wallonischen Gemeinden (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) durchgeführt, und die flämischen (Menen, Wervik, Avelgem, Spiere-Helkijn) und französischen (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) Gemeinden, die wallonischen autonomen Häfen (PACO, PAC, PAL, PAN), die grenzüberschreitenden Behörden, die Flämische Region, die Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung Seine-Schelde (während der Task Force vom 13. Dezember 2011) und der Wallonische Umweltrat für eine nachhaltige Entwicklung ("Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable", CWEDD) wurden um Begutachtung gebeten.

Am 8. Juni 2011 hat der öffentliche Dienst der Wallonie eine durch den CWEDD beantragte Informationsversammlung / Frage- und Antwortrunde betreffend den UVB in Anwesenheit u. a. des Beratungsausschusses für Wasser und eine durch den kommunalen Beratungsausschuss für Raumordnung und Mobilität ("Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité", CCATM) von Tournai beantragte Informationsversammlung / Frage- und Antwortrunde veranstaltet.

Die öffentliche Untersuchung fand auf dem Gebiet der 28 Gemeinden statt, in Übereinstimmung mit dem Beschluss der Wallonischen Regierung über die Liste der Wallonischen Gemeinden, die durch die Projekte der Binnenwasserstraße Seine-Schelde-Ost betroffen werden können und auf deren Gebiet eine öffentliche Untersuchung durchzuführen ist (siehe die der vorliegenden Umwelterklärung beigelegte ausführliche Dokumentation). Es wurden jedoch Verspätungen in den Gemeinden Le Roeulx, Charleroi und Châtelet festgestellt. Die Gemeinden Le Roeulx und Charleroi haben die öffentliche Untersuchung vom 16. August bis zum 30. September auf ihrem Gebiet veranstaltet, und die Gemeinde Châtelet vom 1. Oktober bis zum 15. November 2011.

I.4 Ergebnisse der öffentlichen Untersuchung und der Befragung

Bei der öffentlichen Untersuchung haben 50 Personen schriftlich reagiert, zu denen zwei Petitionen (eine schriftliche und eine auf dem Internet) noch hinzuzufügen sind, die 360 bzw. 144 Unterschriften umfassen und von Bürgern der Gemeinde Tournai gestartet wurden (Einzelheiten dazu werden im Kapitel III der Umwelterklärung angegeben).

Die Bemerkungen und Beobachtungen wurden von den folgenden Personen und Einrichtungen geäußert:

- Bürgern aus den Gemeinden Bernissart, Comines-Warneton, Hensies, Seneffe, Tournai;
- den Gemeindeverwaltungen von Pecq, Comines in Frankreich, Spiere-Helkijn, Wervik;
- dem CCATM von Tournai;
- dem CWEDD;
- der Flämischen Region.

Alle von Privatpersonen, Vereinen, wallonischen und grenzüberschreitenden Gemeinden und Einrichtungen mitgeteilten Meinungen und abgegebenen Gutachten sind in dem Zusammenhang der Vorschriften des Plans, auf die sie verweisen, erfasst und analysiert worden.

Unter den geäußerten Beschwerden und Meinungen gibt es keine Bemerkung, deren Berücksichtigung eine grundlegende Änderung des Plans zur Folge hätte. Die im Rahmen der öffentlichen Untersuchung geäußerten Beschwerden betreffen hauptsächlich die Anpassungen in Höhe der Leie in ihrem Durchfluss durch Comines, die durch den Plan vorgesehen sind, unter Berücksichtigung der mit der Erhaltung der "Bas-prés" am Rande der Leie verbundenen Umwelterwägungen, und die Anpassungen in Höhe des Durchflusses durch Tournai, die durch den Plan vorgesehen sind, unter Berücksichtigung der mit der etwaigen Veränderung der "Pont des Trous" verbundenen Erwägungen. Größtenteils betreffen diese Bemerkungen oder Beschwerden lokale (umweltbezogene oder sozioökonomische) Erwägungsgründe, die

einer gründlichen Untersuchung im Rahmen der bevorstehenden Umweltverträglichkeitsprüfungen von Projekten bedürfen. Meistens gehen sie also aus einer unmittelbaren Antwort auf den strategischen Plan hervor. Dennoch ist in der vorliegenden Umwelterklärung daran zu erinnern, dass alle bevorstehenden Umweltverträglichkeitsprüfungen von Projekten, die sich auf die Durchführung des Plans beziehen, alle mit Letzterem zusammenhängenden, aus der öffentlichen Untersuchung hervorgehenden Bemerkungen werden berücksichtigen müssen.

Das Kriterium der Erhaltung des (natürlichen oder archäologischen) Erbguts ist in der Prüfung, die im Rahmen des UVB durchgeführt wurde, entsprechend berücksichtigt worden. Es handelt sich um heikle Umwelterwägungen, die mit dem Plan zusammenhängen, und denen im Rahmen seiner Durchführung eine ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden wird. Der Plan und die bevorstehenden Umweltverträglichkeitsprüfungen von Projekten setzen sich nämlich zum Ziel, die umweltbezogenen, archäologischen und wirtschaftlichen Kriterien unter Beachtung ihrer Integrität am besten zu vereinbaren. Die Umweltverträglichkeitsprüfungen von Projekten werden zum Zweck haben, zur Auswahl der bestmöglichen Lösung auf lokaler Ebene, die eine Geringhaltung der unerwünschten Auswirkungen ermöglichen soll, und zum Empfehlen von relevanten Milderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen, beizutragen.

Zusätzlich dazu wird auf den Umweltverträglichkeitsbericht, der die gesamten Umwelterwägungen des Plans darlegt und bewertet, und auf seine der vorliegenden Umwelterklärung als Anlage beigefügte nicht technische Zusammenfassung, verwiesen. Der Wallonische Umweltrat für eine nachhaltige Entwicklung ("Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable", CWEDD) hat ein günstiges Gutachten über die Umweltrelevanz des Projekts einer Großschiffahrtsstraße Seine-Schelde abgegeben, soweit die unten angeführten Empfehlungen des UVB-Verfassers und des CWEDD berücksichtigt werden:

- "Er unterstützt alle Empfehlungen des Verfassers und unterstreicht die Empfehlungen des CWEDD über den UVB im eigentlichen Sinne;
- vor allem befürwortet er eine Aufnahme von Empfehlungen über die Beschränkung des Phänomens der invasiven Pflanzen in das Lastenheft betreffend die mit dem Plan zusammenhängenden Arbeiten.
- Da der UVB auf die beträchtlichen biologischen Auswirkungen des Plans auf die Leie hinweist, sowie auf eine paradoxe hohe Fähigkeit zum Entwicklungsausgleich und zur Renaturierung der ehemaligen Leie, schlägt der CWEDD eine Maximierung der biologischen Ausgleichsmaßnahmen des Plans im Gebiet der ehemaligen Leie vor.
- Um sicherzustellen, dass die Durchführung von Alternative 5 angemessener ist als der Plan, unterstützt der CWEDD den Vorschlag des Verfassers (S. 462 des UVB), diese Wahl auf der Grundlage von Argumenten zu treffen, die zu anderen Bereichen als den umweltbezogenen Aspekten gehören, etwa zu denen der technischen oder der finanziellen Durchführbarkeit."

KAPITEL II: UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHT (UVB)

In Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 3, §2 der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme wird für jeden Plan oder jedes Programm, der/das bedeutsame Auswirkungen auf die Umwelt haben könnte, ein System zur Bewertung der Auswirkungen auf die Umwelt eingerichtet.

Somit wurde ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zur Bewertung des Plans "Großschiffahrtsstraße Seine-Schelde und Anschlüsse auf dem Gebiet der Wallonischen

Region" im Jahr 2010 verfasst, und während der öffentlichen Untersuchung, die vom 2. Mai bis zum 15. Juni stattfand, zusammen mit dem Plan selbst zur Verfügung gestellt.

II.1. Umwelterwägungen im Plan

Die Förderung eines sauberen, geräuschfreien, zuverlässigen, sparsamen, für sperrige Waren wettbewerbsfähigen Binnenschiffsverkehrs bildet eine nachhaltige Alternative zur Beförderung im Straßenverkehr und bietet eine konkrete Antwort auf die durch das Kyoto-Protokoll festgelegten Leitlinien. Das gesamte Projekt Seine-Schelde soll den Binnenschiffsverkehr Frankreichs, Belgiens und der Niederlande fördern, und somit auch die Verkehrsverlagerung.

Hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit erscheint die Wasserstraße immer mehr als eine konkrete Lösung, die weniger Belästigungen als der Straßentransport hervorruft.

Die verschiedenen Umwelterwägungen des Plans wurden im Umweltverträglichkeitsbericht über den Plan angeführt und bewertet, der durch das Studienbüro "Ecorem" im Oktober 2010 fertiggestellt wurde. Ziel dieses Berichts war vor allem, die mit der Durchführung des Plans verbundenen Auswirkungen auf die Umwelt anhand der folgenden Themengebiete zu bewerten: Boden und Untergrundgewässer, Oberflächengewässer, Fauna und Flora, Bebautes Erbe, Archäologisches Erbe, Kulturerbe, Transportwesen und Mobilität, Lärm und Schwingungen, Luft und Klima, Nutzung der Naturschätze, Menschliches Umfeld.

Daher wird auf den Umweltverträglichkeitsbericht, der die gesamten Umwelterwägungen des Plans darlegt und bewertet, und auf seine nicht technische Zusammenfassung, verwiesen.

Diese Dokumente können auf der folgenden Webseite eingesehen werden:

http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publique/index.html

II.2. Inhalt des fertiggestellten UVB

Die mit der Durchführung des Plans zusammenhängenden Zielsetzungen des Umweltverträglichkeitsberichts genügen Artikel D.56 des Buches I des Umweltgesetzbuches sowie den Vorschriften des vom Öffentlichen Dienst der Wallonie erstellten Sonderlastenheftes Nr. D.O.213.09.03.

Dieses umfasst die folgenden 11 "Mindestvorschriften":

1. eine Zusammenfassung des Inhalts, eine Beschreibung der Hauptziele des Planes sowie dessen Verbindungen mit anderen relevanten Plänen und Programmen;
2. die relevanten Aspekte der Umweltlage sowie deren voraussichtliche Entwicklung im Falle einer Nichtdurchführung des Plans;
3. die umweltbezogenen Merkmale der Gebiete, die beachtlich betroffen werden könnten;
4. die mit dem Plan verbundenen umweltbezogenen Probleme, und insbesondere die Probleme bezüglich der Gebiete, die eine besondere Bedeutung für die Umwelt aufweisen, wie z.B. die gemäß den Richtlinien 79/409/EWG und 92/43/EWG bestimmten Gebiete;
5. die relevanten Ziele in Sachen Umweltschutz und die Art und Weise, wie diese Ziele und die Umwelterwägungen während der Ausarbeitung des Plans in Betracht gezogen wurden;
6. die voraussichtlichen, bedeutsamen Ein- und Auswirkungen, nämlich die sekundären, kumulativen, synergetischen, kurz-, mittel- und langfristigen, ständigen und vorübergehenden, sowohl positiven als auch negativen Auswirkungen auf die Umwelt, einschließlich solcher Themengebiete wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die menschliche Gesundheit, die Fauna, die Flora, der Boden, das Wasser, die Luft, das Klima, die materiellen Güter, das Kulturerbe einschließlich des architektonischen und archäologischen Erbguts, die Landschaft und die Wechselwirkung zwischen den genannten Faktoren;

7. die in Betracht gezogenen Maßnahmen, um jegliche beachtliche negative Auswirkung der Durchführung des Plans auf die Umwelt zu vermeiden und zu verringern und soweit irgend möglich auszugleichen;
8. eine Erklärung, in der zusammengefasst wird, aus welchen Gründen die in Betracht gezogenen Lösungen ausgewählt wurden;
9. eine Beschreibung dessen, auf welche Weise die Bewertung vorgenommen wurde, einschließlich jeder bei der Sammlung der erforderlichen Informationen angetroffenen Schwierigkeit, etwa der technischen Schwächen oder des fehlenden Fachwissens;
10. eine Beschreibung der gemäß Artikel D.59 des Buches I des Umweltgesetzbuches in Betracht gezogenen Folgemaßnahmen;
11. eine nicht-technische Zusammenfassung der oben erwähnten Informationen.

II. 3. Berücksichtigung des UVB

Bei Annahme des Plans muss der fertiggestellte UVB in seiner Gesamtheit Berücksichtigung finden.

Die innerhalb des UVB vorgebrachten Empfehlungen bezüglich der gering zu haltenden Auswirkungen bedürfen im jetzigen Stadium keiner Änderung des Planinhalts, werden aber im Rahmen der Durchführung des Plans berücksichtigt werden.

Die Art und Weise, auf welche die im UVB geäußerten Empfehlungen im Rahmen der Annahme des Plans in Betracht gezogen werden, wird in der Form einer Tabelle dargelegt (siehe **Kapitel IV**).

Ferner bestimmt der Verfasser des Plans in Übereinstimmung mit Artikel D.59 des Buches I des Umweltgesetzbuches die Hauptmaßnahmen zur Überwachung der beachtlichen Auswirkungen der Durchführung des Plans auf die Umwelt, um insbesondere die unvorhergesehenen negativen Auswirkungen frühzeitig identifizieren zu können, und um in der Lage zu sein, Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, die er für angemessen hält.

Die durch die Regierung verabschiedeten Maßnahmen zur Überwachung der Auswirkungen werden im Kapitel V angeführt.

Da die vorliegende Umwelterklärung grundsätzlich einen zusammenfassenden Charakter hat, wird für die Details auf den Umweltverträglichkeitsbericht, der die gesamten Umwelterwägungen des Plans darlegt und bewertet, und auf seine der vorliegenden Umwelterklärung als Anlage beigefügte nicht technische Zusammenfassung, verwiesen.

KAPITEL III: ÖFFENTLICHE UNTERSUCHUNG

III.1. Befragungsphase

In Anwendung der Bestimmungen von Artikel D.57, Absatz 3 des Umweltgesetzbuches wurden der Planentwurf und der Umweltverträglichkeitsbericht unmittelbar nach ihrer Annahme durch den Verfasser des Plans dem CWEDD, den betroffenen Gemeinden und denjenigen Personen und Einrichtungen, deren Zurateziehung die Regierung für notwendig hielt, der Begutachtung unterbreitet. In Übereinstimmung mit diesem Artikel wurde beschlossen, dass die Gutachten dem Verfasser des Plans binnen 60 Tagen nach dem Antrag zu übermitteln waren. Mangels dessen gelten die Gutachten als günstig.

III.1.1 Liste der betroffenen Gemeinden

In Übereinstimmung mit Artikel 29, Absatz 4 des Buches I des Umweltgesetzbuches hat die Regierung am 20. Januar 2011 auf der Grundlage des Umweltverträglichkeitsberichts und des Planentwurfs diejenigen Gemeinden bestimmt, die durch den besagten Plan betroffen werden können und auf deren Gebiet somit eine öffentliche Untersuchung durchzuführen ist.

Diese Gemeinden sind:

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 Betroffene Einrichtungen und Behörden

In Übereinstimmung mit Artikel D.57, Absatz 3 des Umweltgesetzbuches verlangte außerdem die Wallonische Regierung, dass der CWEDD, der autonome Hafen Centre-Ouest, der autonome Hafen von Charleroi, der autonome Hafen von Namur und die Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung Seine-Schelde zu Rate gezogen werden. Der CWEDD und die vorerwähnten Einrichtungen wurden gemäß den vorangehenden Bestimmungen zu Rate gezogen.

III.1.3 Regions- und grenzüberschreitende Befragungen

In Übereinstimmung mit Artikel D.29, Absatz 11, §1 des Umweltgesetzbuches und da der Plan beachtliche Auswirkungen auf die Umwelt einer anderen Region oder eines anderen Landes haben könnte, wurden die betroffenen grenzüberschreitenden Einrichtungen am 4. April 2011 folgenderweise befragt:

a) In Flandern:

- Befragung der Flämischen Regierung (Flämischer Minister-Präsident)
- Befragung des "Departement Leefmilieu, Natuur en Energie: Afdeling Milieu, Natuur- en Energiebeleid"
- Befragung der betroffenen flämischen Gemeinden:
 - Versand eines Papiausdrucks und einer elektronischen Kopie (CD) des UVB
 - Versand eines Benachrichtigungsschreibens über die Einleitung des öffentlichen Untersuchungsverfahrens in der Wallonie.

b) In Frankreich:

- Befragung des Präfekten des betroffenen Departements (Nord-Pas-de-Calais):
 - Versand eines Papiausdrucks und einer elektronischen Kopie (CD) des UVB
 - Versand eines Benachrichtigungsschreibens über die Einleitung des öffentlichen Untersuchungsverfahrens in der Wallonie.
- Befragung des Ministeriums für Ökologie, Energie, nachhaltige Entwicklung und Meeresfragen (französische Kommission für nachhaltige Entwicklung):
 - Versand eines Benachrichtigungsschreibens über die Einleitung des öffentlichen Untersuchungsverfahrens in der Wallonie.
- Befragung der betroffenen französischen Gemeinden:
 - Versand eines Papiausdrucks und einer elektronischen Kopie (CD) des UVB
 - Versand eines Benachrichtigungsschreibens über die Einleitung des öffentlichen Untersuchungsverfahrens in der Wallonie.

III.2. Reaktionen auf den Planentwurf

III.2.1 Ergebnisse der öffentlichen Untersuchung

Alle befragten (wallonischen, flämischen und französischen) Gemeinden haben das Ergebnis der auf ihrem Gebiet durchgeführten öffentlichen Untersuchungen und die etwaigen eingeholten Meinungen und abgegebenen Gutachten mitgeteilt.

Bei der öffentlichen Untersuchung ist eine gewisse Anzahl Reaktionen zum Ausdruck gekommen. Diese Meinungen wurden in den folgenden Gemeinden geäußert:

In der Wallonie:

- **Bernissart (1)**
⇒ 1 schriftliche Bemerkung.
- **Hensies (1)**
⇒ 1 schriftliche Bemerkung, die gleiche als die aus Bernissart.
- **Comines (5)**
⇒ 5 Schreiben, von denen 2 per E-Mail bestätigt wurden.
- **Pecq**
⇒ Gutachten der Gemeindeverwaltung selbst.
- **Seneffe (1)**
⇒ 1 Schreiben.
- **Tournai (39)**
⇒ 37 schriftliche Reaktionen.
⇒ 1 Webpetition, die 144 Unterschriften umfasst
⇒ 1 schriftliche Petition, die 360 Unterschriften umfasst.

In Flandern:

- **Spiere-Helkyn**
⇒ Gutachten der Gemeindeverwaltung selbst.
- **Wervik**
⇒ Gutachten der Gemeindeverwaltung selbst.

In Frankreich:

- **Comines in Frankreich**
⇒ Gutachten der Gemeindeverwaltung selbst.
- **Ballungsgebiet Lille**

In den sonstigen befragten Gemeinden sind anlässlich der öffentlichen Untersuchung keine Einwendungen erhoben worden, sei es schriftlich oder mündlich.

III.2.2 Art und Weise, auf die die Meinungen, Beschwerden und Beobachtungen berücksichtigt wurden

III.2.2.1 Berücksichtigung der Beschwerden und Beobachtungen im Rahmen der öffentlichen Untersuchung

Nr.	Aus der öffentlichen Untersuchung hervorgehenden Anfragen/Meinungen	Erwiderungen
<i>Allgemeine Erwägungsgründe</i>		
1.	Herr De Troy Philippe (Gemeinde Seneffe)	
1.1	Allgemein betrachtet lässt der Plan eine Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m zu. Dies entspricht den Wünschen der Transportunternehmer nicht, die die Behälter lieber aufeinander in drei Schichten befördern möchten (Durchfahrtshöhe von 7 m). Im selben Zusammenhang	Eine Durchfahrtshöhe von 5,25 m ist für 2 Containerschichten die Norm, und 7 m für 3 Schichten. Die Dimensionierung der Binnenwasserstraße fällt in die Zuständigkeit ihres Verwalters, d.h. des öffentlichen Dienstes der Wallonie. Das französische Netz wird gerade auf 5,25 m angepasst. Die derzeit überwiegenden Beschlüsse in diesem Zusammenhang sind das Ergebnis von

	gibt es einen Fahrzeugfrachter mit einem Fassungsvermögen von 300 Fahrzeugen und derselben Höhe als der Containerschiff mit drei Schichten unter den Schiffsklassen, so wie sie in den Unterlagen definiert werden. Außerdem antwortete der Minister Lutgen am 1. Juni 2010 auf die durch den regionalen Abgeordneten Olivier Saint-Amand gestellte parlamentarische Frage, dass bei jeglichem Neubau einer Brücke oder jeglicher Renovierung einer bestehenden Brücke die Durchfahrtshöhe 7,50 m betragen muss. (...) mitzuberücksichtigen sind also die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten, anstatt eine Brücke in gutem Zustand binnen 20 Jahren wegen ihrer unzureichenden Höhe neu aufbauen zu müssen.	einer regionsüberschreitenden Konzertierung und von Entscheidungen, die in regionsüberschreitenden Abkommen urkundlich belegt wurden. Es gibt in der Tat einen nicht zu vernachlässigenden 'Netzwerkeffekt' im Rahmen dieser Beschlüsse. Solange alle durch dieses Netz betroffenen Regionen und Länder nicht gemeinsam beschließen, ihre Bauwerke auf 7 m anzupassen, ist eine solche Anpassung in der Wallonie wenig sinnvoll, außer wenn ein Bauwerk aus anderen Gründen (Vorsorgeprinzip) ersetzt werden muss. Demzufolge sieht der Plan die Anpassung der Brücken "Pont des Troux" und "Pont à Pont" in Tournai auf die normgemäßen 7 m vor, weil der obere Teil dieser Bauwerke neu aufgebaut werden muss. Alle sonstigen, durch den Plan betroffenen Bauwerke halten die Norm der 5,25 m ein (die Brücke von Comines wurde im Sommer 2010 auf 5,25 m erhöht) und bedürfen daher keiner Veränderung im Rahmen des vorliegenden Plans.
<i>Vorschriften des Plans bezüglich des Abschnitts Nr. 1: Grenzfluss Leie</i>		
2.	Herr De Troy Philippe (Gemeinde Seneffe)	
2.1	(...) die Begrenzung auf 5,25 m wäre für diesen Hauptkanal, der für Verbände der Klasse Vb bestimmt ist, eine regelrechte Beschränkung. (...) es scheint vernünftiger, eine bewegliche Brücke in Betracht zu ziehen.	Die Brücke von Comines wurde im Sommer 2010 auf 5,25 m erhöht und bedarf daher keiner Veränderung im Rahmen des vorliegenden Plans. Die Erhöhung der Brücke wurde auf der französischen Seite durchgeführt und ging aus Kompromissen hervor. Es ist ebenfalls daran zu erinnern, dass diese Brücke im Stadtzentrum liegt.
3.	Herr Windels – Naturführer (Gemeinde Comines-Warneton)	
3.1	Wünscht sich, dass die "Bas-Prés" nicht durch den Plan belastet werden, um die Vielfalt ihrer Fauna und Flora zu schützen.	Es steht fest, dass das Kriterium der Landentnahme der Wasserstraße auf dem nächstliegenden Gebiet (insbesondere auf den "Bas-Prés") im Laufe der Bewertung des Plans berücksichtigt worden ist. Jedoch würde eine Verbindung des Seine- mit dem Scheldebecken ein hochwertiges Wirtschaftsgut darstellen. Der Grenzfluss Leie bildet einen Abschnitt dieser künftigen Binnenwasserstraße. Somit wird der Grenzfluss Leie, falls dieses Projekt nicht verwirklicht wird, im Binnenwassernetz Nordwesteuropas einen Engpass darstellen. Demzufolge erweist sich der Ausbau des Abschnitts des Grenzflusses Leie angesichts der sozialwirtschaftlichen Begründung des Plans als unerlässlich. Allerdings soll der Empfindlichkeit der "Bas-Prés", der Untersuchung von vernünftigen

		Trassenalternativen und der Festlegung geeigneter Maßnahmen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden (vor allem um zu gewährleisten, dass die Landentnahme der Wasserstraße auf den "Bas-Prés" so gering wie möglich bleibt). Es kann keine Entscheidung allein auf der Grundlage eines einzeln betrachteten Kriteriums getroffen werden, sondern wohl auf der Grundlage der Bewertung einer Reihe von Kriterien. Die vorliegende Umwelterklärung behauptet also, dass in Einklang mit der Bemerkung, die im Rahmen des Plans durch den CWEDD geäußert wurde, die Durchführung des Plans mit einer Maximierung der biologischen Ausgleichsmaßnahmen im Gebiet der ehemaligen Leie einhergehen wird.
3.2	Bittet um die Erhaltung von so breiten (bestehenden) überschwemmbar Gebieten wie möglich. Diese Gebiete dienen als natürliche Regenauffangbecken, deren Errichtung sehr aufwendig wäre.	Diese Bemerkungen gehören nicht zum allgemeinen Rahmen des Plans, wohl aber zu den im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung des Projekts anzustellenden Überlegungen. Diese UVP zielt darauf, die verschiedenen Szenarien oder örtlichen Varianten (Trassenalternativen mit mehr oder weniger großer Landentnahme auf den "Prés de Lys") zu untersuchen. Diese Bemerkung soll im Rahmen der UVP über den "Ausbau des Grenzflusses Leie in seinem Durchfluss durch Comines" berücksichtigt werden. Die Umwelterklärung betont die Notwendigkeit einer Untersuchung dieser Aspekte im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung (Variantenanalyse).
3.3	Wünscht sich, dass die Erzeugung von Aufschüttungen auf ein Minimum gehalten werde. Bittet darum, dass die besagten Aufschüttungen nicht in den "Bas-Prés" abgeladen werden, sondern an Orten, die an die "Bas-Prés" angrenzen, und wo diesen Lebensräumen kein Schaden zugefügt werden kann.	Dies soll Gegenstand von Überlegungen im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung sein.
3.4	Schlägt vor, dass das bestehende Flussbett der Leie verbreitert werde, anstatt ein neues Flussbett zu graben. Eine unmittelbare Auswirkung der Verbreiterung der Leie wäre die erhebliche Qualitätsminderung der erzeugten Aufschüttungen.	Dies soll Gegenstand von Überlegungen im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung sein.
3.5	Möchte, dass eine gründliche	Dito. Zur Information befasst sich das Kapitel

	Untersuchung durchgeführt werde, um die Zweckmäßigkeit einer neuen Straße (die kein Treidelpfad sein soll) entlang der Trasse zu belegen.	"Mobilität" der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung über den "Ausbau des Grenzflusses Leie in seinem Durchfluss durch Comines" mit dieser Problematik.
3.6	Wünscht sich, dass die von den Anwohnern der "Morte-Lys", der "rue de Wervicq" und der "chaussée de Wervicq" geäußerten Meinungen (z.B. was das Hochwasser angeht) Berücksichtigung finden.	Diese Meinungen sollen im Rahmen der Projekt-UVP berücksichtigt werden.
3.7	Schlägt die Gründung eines Verbands vor, um die Interessen der Einwohner von Comines (hauptsächlich Landwirte und Naturalisten) zu vertreten.	Kein Kommentar hinsichtlich des Plans.

4.	Herr Mouton – "association régionale Eco-Vie" (Gemeinde Comines-Warneton)	
4.1	Behauptet, dass das Graben eines neuen Flussarmes die Zerstörung (Vernichtung) der "Bas-Prés" zur unmittelbaren Folge hätte.	Siehe Antwort auf die Meinung 3.1.
4.2	Befürchtet, dass die Aufschüttungen, welche hauptsächlich aus mit Wasser gesättigtem Lehm bestehen, einen Großteil ihres Wassers in die verstädterbaren Gebiete ableiten.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
4.3	Erwähnt, dass das Gebiet der "Bas-Prés" einen seltener werdenden Lebensraum darstellt, der eine große biologische Vielfalt aufweist, auch wenn es dabei nicht um ein ausgewiesenes Gebiet geht.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
4.4	Behauptet, dass der Bau einer neuen Straße entlang der Trasse auf das Feuchtgebiet übergreifen würde.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
4.5	Bittet um die Berücksichtigung der Tatsache, dass die "Bas-Prés" als Regenauffangbecken dienen, und darum, dass ein Plan „P.L.U.I.E.S.“ in Erwägung gezogen werde.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
4.6	Behauptet, dass die angefertigten Karten zur Darstellung der Überschwemmungsgefahren fehlerhaft seien. Die tiefsten Überschwemmungen fänden nicht am Rande der Leie statt.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
4.7	Fragt, ob ein Verzeichnis der überschwemmbar Gebiete gemäß den Anforderungen des Ministers Foret erstellt und den zuständigen Behörden übermittelt worden ist.	Ohne Zusammenhang mit dem Plan.

4.8	Erwähnt, dass sich das Röhricht in den überschwemmbar Gebiete auf die Grundwasserqualität auswirkt, indem es die Schadstoffe filtert.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
4.9	Wünscht sich, dass die Kurve der neuen Trasse in Höhe der "Bas-Prés" verringert werde, und dass die gegenwärtige Trasse erweitert werde. Zweck dessen wäre die Geringhaltung der Erzeugung von Aufschüttungen während der Arbeiten.	Diese Überlegung ist ein fester Bestandteil der Möglichkeiten, die im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung über den Ausbau des Grenzflusses Leie in seinem Durchfluss durch Comines in Betracht zu ziehen sind. Darunter sind verschiedene Trassenalternativen (neuer Flussarm der Leie mit einem bestimmten Abrundungsradius vs. Verbreiterung der bestehenden Leie), wobei die bestmögliche Variante anhand verschiedener Kriterien (unter denen die Landentnahme) ausgewählt werden wird. Diese Entscheidung wird nicht allein auf der Grundlage eines einzelnen betrachteten Kriteriums getroffen werden können.
4.10	Weist darauf hin, dass eine Veränderung der bestehenden Ortsbeschaffenheit Überschwemmungen in den rue de Wervick und chaussée de Wervick gelegenen Wohnhäusern verursachen könnte. Erwähnt übrigens, dass die Überschwemmungen nicht nur auf Hochwasser zurückzuführen sind, sondern dass auch die geringe Tiefe des Grundwasservorkommens in dieser Gegend bedeutende Auswirkungen hat.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
4.11	Behauptet, dass das Bohren der Leie die Überschwemmungsgefahr nicht verringern werde.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
4.12	Unterstreicht, dass der biologische Reichtum und die reiche Biodiversität des Gebiets von Comines-Warneton zu schützen sind.	Siehe Antwort auf die Meinung 3.1.
4.13	Stellt die Frage, ob es machbar sei, unter der Brücke von Comines zu bohren.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt werden.
4.14	Ist der Ansicht, dass der Bau einer zweispurigen Straße unter der Brücke von Comines die Schifffahrt erschweren würde und dass er im Widerspruch zur internationalen Förderung des Binnenschiffsverkehrs steht.	Die im Projekt des "Ausbau[s] der Leie in ihrem Durchfluss durch Comines" vorgesehene Straße zur Umleitung des Straßenverkehrs aus dem Zentrum von Comines wird in einer Durchlassöffnung verlaufen und keinesfalls auf die Wasserstraße übergreifen. Der Straßenentwurf wird also keine unerwarteten Auswirkungen auf die Breite der Leie haben.

4.15	Schlägt vor, die Trasse zwischen der Kläranlage und der Brücke zu ändern, um sich des bogenförmigen Abschnitts anzunehmen, der flussaufwärts der Brücke von Comines auftreten wird.	Genau dies wird im Projekt zum Ausbau der Leie in ihrem Durchfluss durch Comines geplant.
4.16	Ist über die Verkehrsdichte besorgt, die der Bau der neuen Straßen mit sich bringen wird.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt werden.
4.17	Ist über die wahrscheinlichen erheblichen Auswirkungen auf die rue des Moulins besorgt. Behauptet, dass eine Enteignung erforderlich sein wird, wenn der Plan Anwendung findet.	Es wurden schon alle erforderlichen Enteignungen an diesem Ort vorgenommen.

5.	Frau Elizabeth SERROEN – Vertreterin der ECOLO-Gruppe von Comines-Warneton	
5.1	Unterstreicht die Notwendigkeit einer Vereinbarung der wirtschaftlichen, freizeitbezogenen und landschaftlichen Aspekte des Tals in einem Gemeinschaftsprojekt.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt werden.
5.2	Fragt, ob ein Verzeichnis der überschwemmbar Gebiete gemäß den Anforderungen des Ministers Foret erstellt und den zuständigen Behörden übermittelt worden ist.	Ohne Zusammenhang mit dem Plan.
5.3	Macht darauf aufmerksam, dass das Bohren der Leie die Überschwemmungsgefahr nicht verringern wird.	Dieser Aspekt soll im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
5.4	Macht darauf aufmerksam, dass die Karte der Überschwemmungsgefahren Fehler aufweist.	Ohne Zusammenhang mit dem Plan.
5.5	Betont, dass der biologische Reichtum und die reiche Biodiversität des Gebiets der "Bas-Prés" zu schützen sind.	Siehe Antwort auf die Meinung 3.1.
5.6	Betont, dass das Gebiet der "Bas-Prés" als überschwemmbares Gebiet dient, und erwähnt den finanziellen Vorteil, dass kein Regenauffangbecken eingerichtet werden muss, wenn dieses Gebiet geschützt wird.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
5.7	Das vorgelegte Projekt würde den gemeindlichen Wünschen zuwiderlaufen.	Die abgeschlossenen öffentlichen Untersuchungen hatten u.a. zum Ziel, die Gemeindeverwaltungen zu befragen. Die Gemeinde Comines-Warneton hat im Rahmen der öffentlichen Untersuchung keine Stellungnahme zum Ausdruck gebracht.
5.8	Schlägt vor, die bestehende Trasse zu erweitern, anstatt einen neuen Flussarm zu bohren.	Siehe Antwort auf die Meinung 4.9.

5.9	Schlägt vor, die Trasse zwischen der Kläranlage und der Brücke zu ändern, um sich des bogenförmigen Abschnitts anzunehmen, der flussaufwärts der Brücke von Comines auftreten wird. Somit würde die bestehende Trasse um etwa dreißig Meter erweitert werden, um die Schifffahrt zu erleichtern und die Auswirkungen auf die Umwelt gering zu halten.	Siehe Antwort auf die Meinung 4.9.
5.10	Mit der vorgeschlagenen Alternative würden die Mengen der erzeugten Aufschüttungen beträchtlich sinken.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
5.11	Unterstreicht, dass der biologische Reichtum und die reiche Biodiversität des Gebiets von Comines-Warneton zu schützen sind.	Dieser Sachverhalt ist im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung über den Ausbau der Leie in ihrem Durchfluss durch Comines zu berücksichtigen. Es handelt sich um ein Kriterium unter mehreren, das bei der Auswahl der bestmöglichen Lösung im Rahmen der Projekt-UVB berücksichtigt wird.

6.	Frau VILLERS, aus "Environnement et Développement Alternatif" (Gemeinde Comines-Warneton).	
6.1	Unterstützt die zunehmende Bedeutung des Wasserstraßenverkehrs.	Bedarf keiner Antwort.
6.2	Unterstreicht die Wichtigkeit dessen, alle betroffenen Teilhaber über die verschiedenen Alternativen zu dem Plan zu informieren, und daneben auch alle Vorteile und Nachteile der möglichen Lösungen zu berücksichtigen.	Das ist tatsächlich das Hauptziel des UVB und der vorliegenden öffentlichen Untersuchung.
6.3	Betont die Empfindlichkeit der umliegenden Lebensräume, die vom Plan betroffen sind.	Dieser Sachverhalt ist im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung über den Ausbau der Leie in ihrem Durchfluss durch Comines zu berücksichtigen.
6.4	Schlägt vor, die bestehende Trasse zu ändern, anstatt einen neuen Flussarm zu bohren. Somit könnten die Auswirkungen auf das Feuchtgebiet begrenzt werden.	Diese Überlegung ist ein fester Bestandteil der Möglichkeiten, die im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung über den Ausbau des Grenzflusses Leie in seinem Durchfluss durch Comines in Betracht zu ziehen sind. Darunter sind verschiedene Trassenalternativen (neuer Flussarm der Leie mit einem bestimmten Abrundungsradius vs. Verbreiterung der bestehenden Leie), wobei die bestmögliche Variante anhand verschiedener Kriterien (unter denen die Landentnahme) ausgewählt werden wird. Diese Entscheidung wird nicht allein auf der Grundlage eines einzelnen betrachteten Kriteriums getroffen werden können.

6.5	Unterstützt die vom Verein "Éco-Vie" vorgebrachten Argumente.	Bedarf keiner Antwort.
-----	---	------------------------

Vorschriften bezüglich des Abschnitts Nr. 2: Obere Schelde

7.	Herr Philippe DE TROY (Gemeinde Seneffe)	
7.1	Setzt sich einer beträchtlichen Veränderung der Brücke "Pont des Trouis" wider, da Letztere mit ihren Spitzbogenarkaden, die in Rundbögen umgebaut würden, ein klassiertes Denkmal ist. Dieser Umbau ermöglicht die Durchfahrt von Schiffen, die eine Durchfahrtshöhe von 5,25 m brauchen. Da diese Binnenwasserstraße im Rahmen der Durchführung des Plans zweitrangig wird, geht es aber dabei um kein großes Problem. (...) sind diese Bauarbeiten, außer den erforderlichen Renovierungen der Schleusen, wirklich unerlässlich? (...) die Unternehmen, deren Schiffe regelmäßig an dieser Stelle fahren, haben etwas schlankere Schiffe fertigen lassen. Was die sonstigen Unternehmen betrifft, soll der geplante Kanal zwischen der Seine und Antwerpen mit unserem Netz verbunden werden, und daher würden nur Schiffe dieser Klasse Beschränkungen unterliegen.	Die Leie und die Schelde sind 2 einander ergänzende, unentbehrliche Schifffahrtstrecken, was die Erhöhung des Verkehrsanteils der Wasserstraße angeht. Die Fahrtstrecke durch die Leie wird eine bestimmte Anzahl Beschränkungen aufweisen (Wechselfahrt usw.), wegen deren die Fahrtstrecke durch die Schelde unentbehrlich wird. Außerdem kann durch das Vorhandensein zweier Fahrtstrecken die Zuverlässigkeit des Netzes erhöht werden. Schließlich würde die Nichtmodernisierung der Schelde zu einer Isoliertheit des wallonischen Netzes führen. Um eine Öffnung des Netzes zu erlauben ist es also unerlässlich, sich an den europäischen Standard zu halten, und die Entscheidung nicht bloß auf der Grundlage der vor Ort benutzten Wasserstraßenklassen zu treffen.
7.2	Betont, dass Schiffe der Klasse I bis III trotz der gewährten europäischen Prämien noch weit verbreitet sind.	Richtig, aber ihr Anteil wird allmählich geringer. Die Aktivität der Schiffswerften konzentriert sich auf der Klasse V, die schrittweise zur überwiegenden Klasse werden wird. Es ist demnach angebracht, das Netz an die Erfordernisse dieser Klasse anzupassen, was die Erhaltung der Schifffahrt für untere Klassen keinesfalls verhindert. Übrigens werden die Klassen I bis III für Nischenmärkte relevant bleiben. Die Bemerkung steht in keinem Zusammenhang mit dem Plan.

7.3	Betont, dass die Errichtung des neuen Kanals zur Folge haben wird, einen Teil des heutigen Verkehrs aus Antwerpen zu den französischen Häfen umzuleiten.	Die französischen Häfen sind deutlich weniger wettbewerbsfähig als die belgischen und niederländischen Häfen, deshalb ist dieses Argument unberechtigt. Übrigens sind die Wachstumsaussichten für den jeweiligen Hafenverkehr derart günstig, dass dieser in allen Häfen wahrscheinlich zunehmen wird.
8.	Bemerkungen, die vom Schöffen der Stadt Tournai gesammelt wurden	
8.1	Ist der Ansicht, dass die Überlegungen gründlicher sein und sich nicht auf die Pont des Troux beschränken sollten.	Im UVB werden in der Tat umfassendere Überlegungen dargelegt, die alle klassierten Erbgüter einschließen.
8.2	Der Verlust an Erbgut und an Lebensqualität muss durch die Einrichtung von Fußgängerbrücken ausgeglichen werden.	Dieser Punkt soll in der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden. Die UVP wird die Bewertung der denkbaren vernünftigen lokalen Varianten zum Ziel haben und Überlegungen zu den Milderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen einschließen, deren Durchführung sich als erforderlich erweisen würde.
8.3	Weist darauf hin, dass die Pont des Troux keine altertümliche Reliquie ist, denn sie ist schon erheblichen Veränderungen unterlegen. Alles, was sich zwischen den beiden Türmen befindet, ist eigentlich Neubau. Macht klar, dass für ihn das Bild der Brücke, eher als die Brücke selbst, das klassierte Element ist.	Dieses Kriterium wird im UVB berücksichtigt.
8.4	Widerstand gegen das oben Angeführte. Petition zum Schutz der Pont des Troux. Die Petition umfasst Unterschriften von Archäologen, die darauf aufmerksam machen, dass das Denkmal klassiert ist.	Das Kriterium der Erhaltung der Eigenschaft als klassiertes Erbgut bzw. des klassierten architektonischen Charakters ist in der Prüfung, die im Rahmen des UVB durchgeführt wurde, entsprechend berücksichtigt worden. Jedoch muss die Lösung eines Ausbaus zur entsprechenden Wasserstraßenklasse alle Kriterien bezüglich des Erbguts und der Architektur sowie alle sozioökonomischen und umweltbezogenen Kriterien miteinbeziehen, aufgrund deren die Verbreiterung der Pont des Troux als die angemessenste Lösung erscheint, um globale gesellschaftliche, wirtschaftliche und umweltbezogene Herausforderungen für die Gemeinschaft erfüllen zu können.

8.5	Warnt davor, dass die Veränderung der Pont des Troux weder nötig noch zweckdienlich sein wird, wenn die Schleusenarbeiten nicht durchgeführt werden.	Mit ihren 11 m nutzbarer Breite ist die Pont des Troux zur Zeit das zwingende Element auf der Oberen Schelde, was die Breite angeht. Die Schleusen von Kain und Hérinnes verfügen ihrerseits über eine nutzbare Breite von 14 m und erlauben daher die Durchfahrt von Schiffen der Klasse Va (12,5 m erforderlicher nutzbarer Breite).
8.6	Erwähnt, dass Schiffe von 2.500 t schon unter der Brücke fahren können.	Auf der Oberen Schelde erlaubt der Öffentliche Dienst der Wallonie die Fahrt von 110 m langen, 10,5 m breiten Schiffen mit einer Abladetiefe von 2,6 m. Somit können Schiffe mit einem <u>theoretischen</u> Fassungsvermögen von 2.500 t tatsächlich unter der Brücke fahren, aber sofern sie praktisch bis zu etwa 1.800 t beladen sind, wegen der Beschränkungen hinsichtlich der Abladetiefe. Außerdem entsprechen diese auf der Schelde zugelassenen Abmessungen aufgrund der Gestaltung der Pont des Troux den Abmessungen der europäischen CEMT-Klasse Va nicht, die gerade zur überwiegenden Klasse wird. Schiffe dieser Klasse sind 11,4 m lang und erfordern eine nutzbare Breite der Bauwerke von 12,5 m, unter Berücksichtigung einer Sicherheitstoleranz. Ohne Verbreiterung der Pont des Troux wird die Anzahl der (höchstens bis zu 1.800 t beladenen) Schiffe von 2.500 t, die tatsächlich durch Tournai werden hindurchfahren können, sehr gering sein. Dabei wird es sich lediglich um ein paar Schiffe handeln, die hybride Eigenschaften aufweisen und die europäischen Normen nicht einhalten. Die Pont des Troux wird für alle Schiffe der Klasse Va einen Engpass darstellen.

8.7	Fragt, welcher finanzieller Vorteil von der Veränderung der Pont des Trous erwartet wird, wenn Schiffe von 2.500 t schon darunter fahren können.	Es ist darauf hinzuweisen, dass die Durchfahrt von Schiffen von 2.500 t mit der Abladetiefe zusammenhängt und dass diese nur mit einer Ladung bis zu 1.800 t durchfahren können. Außerdem soll die Veränderung der Pont des Trous die Fahrt aller Schiffe der Klasse Va, die eine nutzbare Breite von 12,5 m erfordern (Pont des Trous: 11 m), ermöglichen. Die potenzielle Anzahl der Schiffe, die durch Tournai werden hindurchfahren können, wird viel größer als heute sein, was die Anziehungskraft des Binnenschiffsverkehrs auf der Schelde verstärken wird. Es wird auch auf die " <i>Etude des retombées socio-économiques du projet Seine-Escaut pour la Wallonie</i> " ("Studie bezüglich der Entwicklung der sozioökonomischen Auswirkungen des Projekts Seine-Schelde für die Wallonie"; TRITEL, 2011) verwiesen.
8.8	Ist der Ansicht, dass die Alternative einer kleinen Umleitung in Höhe der Pont des Trous vorzuziehen wäre, auch wenn sie kostenaufwändiger ist.	Dieser Punkt soll in der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden. Die UVP wird die Bewertung der denkbaren vernünftigen lokalen Varianten zum Ziel haben. Da die bestmögliche Lösung auf der Grundlage der Bewertung verschiedener in engem Zusammenhang mit den verschiedenen Anliegen bezüglich der Umwelt stehender Kriterien, auf die in einem UVP typisch einzugehen ist, ausgewählt werden soll, wird die Entscheidung nicht allein aufgrund des finanziellen Kriteriums getroffen werden.
8.9	Schlägt vor, Verbindungen zwischen den verschiedenen Erbgüter des Flusses herzustellen, insbesondere zwischen der Pont des Trous und dem Turm "Tour Marvis".	Dieser Punkt soll in der künftigen Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage eines konkreten Projekts besonders aufmerksam untersucht werden.
8.10	Ist der Meinung, dass die mit dem Flusstourismus verbundene Anfrage, was die Pont des Trous betrifft, nur mit Hilfe einer kleinen Umleitung um die Brücke herum und des Baus eines Jachthafens befriedigt werden könne.	Dieser Punkt soll in der künftigen Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage eines konkreten Projekts besonders aufmerksam untersucht werden.
8.11	Ist der Meinung, dass die Ansicht der Schiffsmänner zu berücksichtigen sei.	Der Verwalter der Wasserstraße wird alle nützlichen Meinungen berücksichtigen.
8.12	Ist über die Belastungen besorgt, die die Bauarbeiten verursachen werden.	Dieser Punkt soll in der künftigen Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage eines konkreten Projekts besonders aufmerksam untersucht werden.

8.13	Stellt sich Fragen über die konkrete Zweckmäßigkeit umfangreicher Arbeiten für einige zusätzliche Tonnen Fracht.	Wir verweisen den Leser auf die " <i>Etude des retombées économiques du projet Seine-Escaut pour la Wallonie</i> " ("Studie bezüglich der Entwicklung der sozioökonomischen Auswirkungen des Projekts Seine-Schelde für die Wallonie"; TRITEL, 2011), die im Rahmen des Plans durchgeführt wurde.
8.14	Bittet darum, bei der Anpassung der Scheldeufer dem ökologischen Bereich im Einklang mit dem kommunalen Naturförderungsplan ("Plan Communal de Développement de la Nature", PCDN) Rechnung zu tragen.	Dies wird im Rahmen der neuen Dämme durch den Plan vorgesehen. Es wurden Umweltplanungen in Kain vorgesehen (natürliche Böschungen). Ihrerseits ist die Verknüpfung mit dem PCDN im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen zu verwirklichen.

9.	ACT ("Amis de la Citadelle de Tournai") VoG	
	<i>Es wurden zwei Petitionen mit jeweils mehreren Hunderten Unterschriften verfasst, die sich den folgenden Bemerkungen anschließen:</i>	
9.1	Die Arbeiten in Höhe der Pont des Troux sind nur dann notwendig, wenn die Schleusen ebenfalls verändert werden.	Diese Bemerkung trifft nicht zu. Die Pont des Troux weist eine nutzbare Breite von 11 m auf, während die Schleusen in Kain und Hérinnes eine nutzbare Breite von 14 m haben. Die Pont des Troux ist das engste Bauwerk der Oberen Schelde auf dem Gebiet der Wallonie. Demnach geht es dabei um das begrenzende Bauwerk.
9.2	Wenn der Plan Brückendurchfahrtshöhen von 5,25 m vorsieht, warum sind in Tournai Anpassungsarbeiten an einer Brückendurchfahrtshöhe von 7 m vorgesehen?	In diesem Zusammenhang geht es darum, die zukünftige Lage vorherzusehen und die Bildung eines Engpasses zu vermeiden.
9.3	Ist der Ansicht, dass die Alternative einer kurzen Umleitung und des Baus eines Jachthafens die Entwicklung des Flusstourismus zur Folge haben wird.	Auch wenn der Plan die Auseinandersetzung mit lokalen Varianten in Gang gesetzt hat, bleibt die sozialwirtschaftliche und umweltbezogene Begründung des Plans ein globaler Prüfstein. Die verschiedenen lokalen Varianten sind ein Bewertungsbereich im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung.
9.4	Ist der Ansicht, dass unsere Wahl nur hinsichtlich der Kosten zu treffen sei, vor allem wenn wir davon ausgehen, dass in der Zukunft andere Arbeiten erforderlich sein werden.	Siehe Antwort auf die Meinung 8.8.
9.5	Ist der Ansicht, dass die Alternative einer kleinen Umleitung als die für den Plan ungünstigste dargestellt werde, weil sie sich auf eine Abflussmenge der Schelde von 70 bis 100 m³/s stützt. Die VoG ist nicht einverstanden, weil	Die Schlussfolgerungen der Studie " <i>Simulations de navigation pour la liaison Seine-Escaut Est – Traversée de Tournai</i> " ("Schiffssimulationen für die Seine-Schelde-Ost-Verbindung – Durchfluss durch Tournai"), welche für Rechnung des Öffentlichen Dienstes der Wallonie 2009 von

	die durchschnittliche Abflussmenge der Schelde zwischen 10 und 30 m ³ /s variere und die Schiffe der Klasse Va und Vb bei schwierigen Manövern am besten ausgerüstet seien.	Alkyon durchgeführt wurde und sich mit der Schiffbarkeit und dem Verkehrsfluss befasst, beruhen auch auf Simulationen, bei denen die Abflussmenge Null ist (und nicht nur auf der Grundlage der Hochwasserabflüsse). Somit wurden die Schlussfolgerungen aus dieser Studie durch alle möglichen Paletten an Abflussmengen beeinflusst.
9.6	Ist darüber besorgt, dass die Pont des Troux durch die Arbeiten entsteht werden könnte, und dass die UVB deren landschaftlichen Auswirkungen möglicherweise unterschätzt.	Das Kriterium der Erhaltung von klassierten Erbgütern bzw. von klassierten architektonischen Elementen und der Auswirkungen auf die Landschaft ist in der Prüfung, die im Rahmen des UVB durchgeführt wurde, entsprechend berücksichtigt worden. Die Auswirkungen auf die lokale Landschaft sind im Rahmen der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung näher zu untersuchen, und zwar bei jeder zu bewertenden Projektvariante. Außerdem muss die Lösung eines Ausbaus zur entsprechenden Wasserstraßenklasse alle Kriterien bezüglich des Erbguts und der Architektur sowie alle sozioökonomischen und umweltbezogenen Kriterien miteinbeziehen, aufgrund deren die Verbreiterung der Pont des Troux als die angemessenste Lösung erscheint, um globale gesellschaftliche, wirtschaftliche und umweltbezogene Herausforderungen für die Gemeinschaft erfüllen zu können.
9.7	Die kurze Umleitung hat zwei Vorteile: den Schutz der Pont des Troux und die Öffnung der Stadt zur Freizeitschiffahrt und zur Aufwertung der Kais.	Dieser Punkt soll in der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden. Die UVP wird die Bewertung der denkbaren vernünftigen lokalen Varianten zum Ziel haben. Die bestmögliche Lösung soll auf der Grundlage der Bewertung verschiedener in engem Zusammenhang mit den verschiedenen Anliegen bezüglich der Umwelt stehender Kriterien, auf die in einem UVP typisch einzugehen ist, ausgewählt werden.
9.8	Welche Zweckmäßigkeit hat der Ausbau des Flusses zu einer Wasserstraßenklasse, die die Fahrt von Schiffen bis zu 2000 t erlaubt?	Wir verweisen den Leser auf die Zielsetzungen des Plans, die insbesondere in der Anlage 1.1-1 des UVB angeführt werden.
9.9	Wäre es nicht vernünftiger, den Fluss zu vertiefen, um die Durchfahrt vollbeladener Schiffe zu ermöglichen?	Dies ist im Rahmen des Plans in Erwägung gezogen worden, nämlich in der 5. Alternative, die die Durchführung des Plans mit einem Tiefgang von 3 m (und nicht 2,5 m) vorsieht. Was die Auseinandersetzung mit diesen Alternativen angeht (Mehrkriterien-Analyse), verweisen wir den Leser auf Kapitel 10 des UVB.

9.10	Berücksichtigt werden soll die Tatsache, dass die vorgesehenen Arbeiten eine Übergangsmaßnahme vor dem Ausbau zur Wasserstraßenklasse Vb sind.	Richtig. Ein etwaiger Ausbau zur Wasserstraßenklasse Vb würde die Errichtung neuer Schleusen voraussetzen und ist nur langfristig vorstellbar, und nur wenn alle betroffenen Parteien (Flämische Region, Wallonie, Frankreich) ihre jeweiligen Abschnitte anpassen. Zunächst ist es angebracht, keine Maßnahme zu ergreifen, die diesen potenziellen Fortschritt hindern könnte (Vorsorgeprinzip). Es ist zu bemerken, dass die Studie " <i>Simulations de navigation pour la liaison Seine-Escaut Est – Traversée de Tournai</i> " ("Schiffssimulationen für die Seine-Schelde-Ost-Verbindung – Durchfluss durch Tournai"), die für Rechnung des Öffentlichen Dienstes der Wallonie 2009 von Alkyon durchgeführt wurde, bewiesen hat, dass die durch den Plan in Betracht gezogenen Arbeiten mit einer späteren Entwicklung (Ausbau zur Wasserstraßenklasse Vb) vereinbar sind.
9.11	Das erforderliche Anbringen von Leiteinrichtungen wird das Erscheinungsbild der Brücke zerstören.	Dieser Punkt soll in der künftigen Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage eines konkreten Projekts besonders aufmerksam untersucht werden.
9.12	Ist der Ansicht, dass Beschränkungen der Ausbaufähigkeit der Schelde festzusetzen seien.	Dies fällt in die Zuständigkeit der befugten Behörden.
<i>Eine bestimmte Anzahl zusätzlicher Bemerkungen, die denselben Inhalt als die oben angeführten Bemerkungen aufweisen, sind erfasst worden. Wir verweisen also den Leser, der daran interessiert ist, auf die mitgeteilten Meinungen, die in ihrer vollständigen Fassung zusammengetragen sind und bei dem Öffentlichen Dienst der Wallonie – Direktion der Auswirkungen auf Wirtschaft und Umwelt – Boulevard du Nord 8 in 5000 Namur eingesehen werden können.</i>		
9.13	Welche Auswirkungen wird der Plan auf die Hebehäufigkeit der Pont Notre-Dame haben?	Es wird wenige Auswirkungen geben, denn die Schiffe werden größer sein, und demnach müsste ihre Anzahl nicht wesentlich höher werden (Erhöhung der Tonnage). Die Schleusenzyklen sind es, die die Verkehrsströme regulieren, weshalb keine wesentliche Erhöhung der Durchfahrtshäufigkeit erwartet wird.
9.14	Quantifizierung der Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Wasserstraßen.	Darauf wird allgemein beantwortet, hingegen werden keine Daten betreffend die Obere Schelde mitgeteilt.
9.15	Wie steht es mit den Auswirkungen der Arbeiten auf die Kais und mit der Mobilität während der Arbeiten?	Dieser Punkt soll in der künftigen Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage eines konkreten Projekts besonders aufmerksam untersucht werden.

10.	Pasquier Grenier VoG (Gemeinde Tournai)	
10.1	Ist der Ansicht, dass der mittlere Teil der Pont des Trouis einen Erinnerungswert habe, vielmehr als einen archäologischen Wert angesichts der Wiederinstandsetzungsarbeiten im Jahre 1948.	Siehe Antworten auf die Meinungen 8.3 und 8.4.
10.2	Dafür waren aber die beiden Türme ursprünglich dort und müssen geschützt werden.	Dieser Punkt soll in der künftigen Umweltverträglichkeitsprüfung besonders aufmerksam untersucht werden.
10.3	Die Veränderung der Pont des Trouis ist in eine Gesamtheit von Arbeiten einzubeziehen, die u.a. die Umgebung dieses Baudenkmals und den Durchfluss durch die Stadt umfassen.	Siehe Antwort auf die Meinung 8.1.
10.4	Wünscht sich, dass die Sichtbarkeit des Denkmals verbessert werde.	Dieser Punkt soll in der künftigen Umweltverträglichkeitsprüfung besonders aufmerksam untersucht werden.
10.5	Ist kein Verteidiger der Hypothese einer kleinen Umleitung (historische und ästhetische Gründe).	Siehe Antwort auf die Meinung 9.7.
10.6	Wie steht es mit dem ästhetischen Gleichgewicht der Brücke nach den Arbeiten?	Dieser Punkt soll in der künftigen Umweltverträglichkeitsprüfung besonders aufmerksam untersucht werden.
10.7	Ist über die Gefälle der Zugänge und die Auskofferung der Bürgersteige im Fall einer Erhöhung der Brücke besorgt.	Dieser Punkt soll in den künftigen Umweltverträglichkeitsprüfungen auf der Grundlage eines konkreten Projekts besonders aufmerksam untersucht werden.
10.8	Zweckmäßigkeit der Aufnahme von Fußgängerbrücken in das Gesamtprojekt und der Anpassungen der Kais.	Diese Zweckmäßigkeit soll in den künftigen Umweltverträglichkeitsprüfungen auf der Grundlage eines konkreten Projekts bewertet werden.

11.	Herr Benoit DOCHY (Gemeinde Tournai)	
11.1	Behauptet, dass die Pont des Trouis mit Ausnahme der beiden Türme verändert werden könne.	Dieser Punkt soll in der künftigen Umweltverträglichkeitsprüfung besonders aufmerksam untersucht werden.
11.2	Widerstand gegen die Lösung einer Umleitung → städtebauliche Absurdität	Siehe Antwort auf die Meinung 9.7.
11.3	Zweckmäßigkeit der Aufnahme einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke zwischen der Pont des Trouis und der Pont Delwart in das Gesamtprojekt.	Gegebenenfalls durch den Bauherrn in seinen Entwurf aufzunehmen.
11.4	Schlägt vor, die Kais so einzurichten, um den Radfahrern und Fußgängern den Zugang zu ermöglichen.	Gegebenenfalls durch den Bauherrn in seinen Entwurf aufzunehmen.
12.	Herr Bernard PARFAIT (Gemeinde Tournai)	

12.1	Ist der Ansicht, dass eine Mobilitätsstudie erforderlich sei.	Die künftige Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung soll die Mobilität untersuchen.
12.2	Schlägt vor, die Pont des Troux als Fußgängerbrücke nezugestalten.	Die Zweckmäßigkeit dessen soll in den künftigen Umweltverträglichkeitsprüfungen auf der Grundlage eines konkreten Projekts bewertet werden.
12.3	Behauptet, dass die Arbeiten zwischen der Pont de fer und der Pont des Troux im Rahmen einer ganzheitlichen Anpassung der Kais am rechten Ufer durchzuführen seien und die Aussichten auf Scheldeblicke beachten sollten.	Dieser Punkt soll in der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung besonders aufmerksam untersucht werden.
12.4	Ist über die Arbeiten und ihre Folgen hinsichtlich der Anwohner besorgt.	Dieser Punkt soll im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung besonders aufmerksam untersucht werden.
13.	Gracq VoG	
13.1	Erwähnt, dass die Bedürfnisse der sanften Verkehrsmittel (Fußgänger, Radfahrer...) berücksichtigt werden müssen.	Die künftige Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung soll die sanfte Mobilität untersuchen.
13.2	Die Arbeiten sollen es erlauben, die Städtebaudokumente (PCM, SSC ("Schéma Structurel Communal", kommunales Strukturschema)...) anzuwenden.	Dieser Punkt soll in die Überlegungen im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung einbezogen werden.
13.3	Ist der Ansicht, dass alternative Verkehrswege vorzusehen seien während die Arbeiten im Gange sind.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
14.	CCATM von Tournai ("Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité", Beratungsausschuss für Raumordnung und Mobilität)	
14.1	Wie steht es mit der Straße in Höhe des Kais "quai St-Brice" nach der Verbreiterung? Wird die Erhaltung eines Gegenverkehrs möglich sein?	Dieser Punkt soll in der künftigen Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage eines konkreten Projekts besonders aufmerksam untersucht werden.
14.2	Auswirkungen der Erhöhung der Pont à Pont auf die Brückenrampen	Dieser Punkt soll in der künftigen Umweltverträglichkeitsprüfung auf der Grundlage eines konkreten Projekts besonders aufmerksam untersucht werden.
14.3	Begründung der tatsächlichen Notwendigkeit einer Erhöhung der Fahrbahn der Pont à Pont, die eine Durchfahrtshöhe von mehr als 5,25 m aufweist?	Es geht darum, die Kurve, die sich unter der Pont à Pont befindet, zu erweitern, und das Hindernis für die Schifffahrt zu beseitigen, das einer der Brückenpfeiler ausmacht. Und weil die Fahrbahn der Brücke sowieso erneuert werden muss, kann diese Gelegenheit genutzt werden, um die Brücke an den 7 m-Standard (gegenwärtige Durchfahrtshöhe:

		6,76 m) anzupassen, denn alle Brücken auf der Oberen Schelde haben schon Durchfahrtshöhen, die an 6,5 m angrenzen. Es geht also darum, die zukünftige Lage vorherzusehen und die Bildung eines Engpasses zu vermeiden.
14.4	Folgen des Verkehrs auf die sanften Verkehrsmittel	Diese Aspekte sollen im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
14.5	Ist es vorstellbar, einen Verkehr unter der Schelde zwischen der rue Royale und der rue Hôpital ND vorzusehen?	Ohne Zusammenhang mit dem Plan.
14.6	Die architektonischen Auswirkungen der Arbeiten müssen unbedingt berücksichtigt werden.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
14.7	Die Anpassung der Pont à Pont muss den Durchgang von einem Ufer zum anderen ermöglichen.	Dazu dient ja eine Brücke in erster Linie. Wenn aber dadurch auf den Zeitraum hingewiesen wird, während dessen die Arbeiten im Gange sind, sollen diese Aspekte im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
14.8	Fragt, ob es möglich wäre, einen Prozentanteil der Kosten für ein Kunstwerk zu verwenden?	Diese Aspekte sollen im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
14.9	Erwähnt, dass es vorrangig ist, sich mit dem Engpass in Höhe der Pont à Pont zwischen der rue Cambron und der ruelle d'Alluin am rechten Ufer zu beschäftigen.	Der Öffentliche Dienst der Wallonie sieht eine Verbesserung dieses Gebiets vor, und dieser Punkt wird im Plan behandelt.
14.10	Ist der Ansicht, dass die Auswirkungen der Umleitungsarbeiten auf die archäologischen Überreste niedriger sein werden, als die auf die Pont des Trou.	Diese Aspekte sollen im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden. Siehe auch die Antwort auf die Meinung 12.7.
14.11	Ist der Ansicht, dass die Pont des Trou das zweitwichtigste touristische Bild der Stadt sei, was berücksichtigt werden müsse.	Dieses Kriterium ist in der im UVB durchgeführten Bewertung berücksichtigt worden. Siehe auch die Antworten auf die Meinungen 8.3 und 8.4.
14.12	Im Plan ist die Komponente des Tourismus als wirtschaftliche Perspektive mitzuberechnen, was die Entwicklung der Wasserstraßen (auf ihnen und um sie herum) angeht.	Siehe die " <i>Etude des retombées économiques du projet Seine-Escaut pour la Wallonie</i> " ("Studie bezüglich der Entwicklung der sozioökonomischen Auswirkungen des Projekts Seine-Schelde für die Wallonie"; TRITEL, 2011), die im Rahmen des Plans für Rechnung des Öffentlichen Dienstes der Wallonie durchgeführt wurde.

14.13	Werden die bestehenden Kais dem heftigen Wellenschlag auf beiden Seiten des Flusses widerstehen können?	Siehe die " <i>Etude des conceptions des berges dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est: impacts de la navigation et intégration environnementale</i> " ("Studie über die Ufergestaltung im Rahmen der Seine-Schelde-Ost-Verbindung: Auswirkungen der Schifffahrt und Integration von Umweltbelangen"; IMDC in Zusammenarbeit mit CNR für Rechnung des Öffentlichen Dienstes der Wallonie, 2009).
14.14	Wurden die Folgen des Binnenschiffsverkehrs und der beweglichen Massenkörper auf die Schiffshaltestelle berücksichtigt?	Es besteht die Gefahr eines Interessenkonflikts zwischen der Freizeitschifffahrt und dem wirtschaftlichen Binnenschiffsverkehr, deshalb sind Schifffahrtsmaßnahmen in Betracht zu ziehen (z.B. Errichtung eines Hafenbeckens für die Freizeitschifffahrt). Außerdem werden Ausgleichsmaßnahmen bestimmt werden müssen (durchzusetzende örtliche Regelung). Diese Erwägungsgründe müssen im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung geprüft werden.
14.15	Wäre es nicht vorzuziehen, die Schiffshaltestelle an einen anderen Platz zu stellen?	Dieser Aspekt soll im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.
14.16	Gibt es alternative Ausgleichs für die Belastungen, die durch die Baustellen hervorgerufen werden?	Die Bewertung der mit der Bauphase verbundenen möglichen Auswirkungen ist ein fester Bestandteil der im Rahmen der künftigen Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführenden Analyse. In diesem Zusammenhang sieht die Bewertung auch die Erwägung von Milderungs- und/oder Ausgleichsmaßnahmen, wenn relevant, vor.
14.17	Der wegen einer scharfen Kurve (für Schiffe der Klasse Va) schwierige Abschnitt in Höhe der pont des Roulages muss berücksichtigt werden.	Die Studie "Simulations de navigation pour la liaison Seine-Escaut Est – Traversée de Tournai" ("Schiffssimulationen für die Seine-Schelde-Ost-Verbindung – Durchfluss durch Tournai", die für Rechnung des Öffentlichen Dienstes der Wallonie 2009 von Alkyon durchgeführt wurde, hat es bewiesen, dass dieser Abschnitt für Schiffe der Klasse Va befahrbar ist.
14.18	Wie wird der Transport von gefährlichen Produkten auf Wasserstraßen geregelt?	Ohne Zusammenhang mit dem Plan.
14.19	Ist der Engpass, den Ronquière ausmacht (1350 t), in Betracht gezogen worden?	Ronquière gehört nicht zum Plan. Aus den folgenden Gründen stellt es keine im Plan berücksichtigte Alternative dar. Ronquière liegt auf dem Kanal Charleroi-

		Brüssel. Auf diesem Kanal werden keine Anpassungen vorgesehen, er soll zur Wasserstraßenklasse IV weiter gehören. Außer Ronquières wären noch die Schleusen zu verändern und der Durchfluss durch die Brüsseler Region einzurichten, was zur Zeit als nicht vorstellbar erscheint. Allerdings stehen der Wasserstraßenklasse V 3 Fahrtstrecken (Leie, Schelde, Albert-Kanal) zwischen der Wallonie und den Seehäfen zur Verfügung.
14.20	Erwähnt, dass Arbeiten in Höhe des Abschnitts zwischen Valenciennes und Gent durchzuführen sind, weil es sich dabei um den wichtigsten Abschnitt handelt.	Diese Arbeiten werden von den jeweiligen Verwaltern vorgesehen.
<i>Vorschriften bezüglich des Abschnitts Nr. 3: Kanal Pommerœul-Condé</i>		
15.	Promosite S.A.	
15.1	Das Industriegelände "Les sartis", gelegen in Hensies (Gemarkung 1, Flur A, Parzellen 133A2, 133D2, 133T, 133Y et 133z) hat den Wunsch/das Bedürfnis geäußert, eine Laderampe entlang den Ufern gegenüber dem betroffenen Gelände zu haben; außerdem wünscht es, dass eine Autobahnzufahrt (E19) gebaut wird, um den Zugang zum Gelände zu erleichtern.	Ohne Zusammenhang mit dem Plan Antrag, der von der zuständigen Behörde, das heißt vom SPW oder vom PACO, zu bearbeiten ist (Letzterer sieht gegenwärtig kein Projekt dieser Art vor).
<i>Vorschriften bezüglich der Abschnitte Nr. 4 und 5: Kanal Nimy-Blaton-Péronne</i>		
	Keine Bemerkung	
<i>Vorschriften bezüglich des Abschnitts Nr. 6: Kanal "du Centre"</i>		
16.	Herr De Troy Philippe (Gemeinde Seneffe)	
16.1	Er schlägt vor, dass die Brücke zwischen Familleureux und Manage auf eine vom Minister Lutgen festgelegte minimale Durchfahrtshöhe, das heißt 7 m, angepasst wird.	Diese Eisenbahnbrücke hat eine Durchfahrtshöhe von 5,25 m, wodurch die im Plan gewählte Dimensionierung eingehalten wird. Dieses Bauwerk stellt somit keinen Engpass dar. Die Bemerkung steht demnach in keinem Zusammenhang mit dem Plan. Zur Information ist zu bemerken, dass es sich um eine Eisenbrücke auf einer wichtigen Eisenbahnlinie (Linie Brüssel-La Louvière) handelt und ihre Erhöhung demnach teuer und schwer durchzuführen wäre, da sie eine bedeutende Änderung des Profils entlang der Eisenbahn unter Aufrechterhaltung des Verkehrs voraussetzen würde. Ein derartiges Projekt könnte nur sinnvoll sein, wenn die Abschnitte stromaufwärts und stromabwärts des Netzes auf die Norm der 7 m Durchfahrtshöhe

		übergehen würden, was nicht vorgesehen ist. Insbesondere ist daran zu erinnern, dass das französische Netz gerade erst dabei ist, an die Norm der 5,25 m angepasst zu werden.
16.2	Vorschlag des Abbaus der Eisenbahnbrücke auf Höhe der ehemaligen Gelände Demanet-Cassart und BMC. Der Abbau müsste umkehrbar sein können und der Bedingung unterliegen, die Brücke auf eine Durchfahrtshöhe von (vorzugsweise) 7 m neu aufzubauen im Falle eines Antrags seitens eines neuen Benutzers.	Diese Eisenbahnbrücke hat eine Durchfahrtshöhe von 5,39 m, die somit höher ist als die für den Plan verabschiedete Norm von 5,25 m. Sie stellt somit keinen Engpass dar. Die Bemerkung steht demnach in keinem Zusammenhang mit dem Plan. Wenn die Eisenbahnlinie keine Zukunftsperspektive mehr hat, steht es dem Netzverwalter (Infrabel) zu, seine Vorkehrungen zu treffen und eventuell dieses Bauwerk abzubauen.
16.3	Was die Überalterung der bestehenden Schleusen, den Bau neuer Schleusen und die Benutzung des Wassers betrifft, wurden folgende Vorschläge vorgebracht: Die neuen Schleusen mit Zwischentoren ausstatten, durch die der Wasserverbrauch mindestens zur Hälfte herabgesetzt wird.	Diese Frage war Gegenstand einer Bewertung im Rahmen der vom SPW finanzierten und von der Gesellschaft IMDC im September 2008 durchgeführten Studie <i>"Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est"</i> . Außerdem werden die kommenden Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen die Neuüberprüfung dieser Aspekte zum Gegenstand haben.
16.4	Den gemeinsamen Betrieb der beiden Schleusen in Zyklen vorsehen, in denen das Wasser erst von einer Schleuse zur anderen übergeleitet wird, anschließend nach der Ausgleichung Wasser für die Aufwärtsschleuse stromaufwärts entnehmen und Wasser für die Abwärtsschleuse stromabwärts ablassen. Dies hätte zur Wirkung, einen Gesamtwasserverbrauch für einen Zyklus zu haben, der dem Durchschnitt des Wasserverbrauchs der beiden Schleusen entspricht, anstatt der Summe dieser beiden Schleusen (wenn sie unabhängig voneinander arbeiten müssten)	Diese Frage war Gegenstand einer Bewertung im Rahmen der vom SPW finanzierten und von der Gesellschaft IMDC im September 2008 durchgeführten Studie <i>"Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est"</i> . Außerdem werden die kommenden Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen die Neuüberprüfung dieser Aspekte zum Gegenstand haben.
16.5	Vorschlag mangels dessen, eine der Schleusen als Sparbecken für die andere zu benutzen (mit Ausgleichung des Wasserstands der beiden Schleusen, gefolgt von Wasserentnahmen stromaufwärts und/oder Wasserablass stromabwärts lediglich für die Schleuse, die in Betrieb ist), was zur Wirkung haben würde, den Verbrauch der neuen	Diese Frage war Gegenstand einer Bewertung im Rahmen der vom SPW finanzierten und von der Gesellschaft IMDC im September 2008 durchgeführten Studie <i>"Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est"</i> . Außerdem werden die kommenden Umweltverträglichkeitsprüfungen über Projekte die Neuüberprüfung dieser Aspekte zum Gegenstand haben.

	Schleuse auf +/- 7.500m ³ /Zyklus anstatt 10.500m ³ /Zyklus (40 %) herabzusetzen. Oder auch zwischen 4.800m ³ /Zyklus und 7.400m ³ /Zyklus, falls die alte Schleuse in Betrieb ist.	
<i>Vorschriften bezüglich des Abschnitts Nr. 7: Kanal Charleroi-Brüssel auf der Seite der Sambre</i>		
16. (wie Abschnitt Nr. 6)	Herr De Troy Philippe (Gemeinde Seneffe)	
16.3 (wie Abschnitt Nr. 6)	Was die Überalterung der bestehenden Schleusen, den Bau neuer Schleusen und die Benutzung des Wassers betrifft, wurden folgende Vorschläge vorgebracht: Die neuen Schleusen mit Zwischentoren ausstatten, durch die der Wasserverbrauch mindestens zur Hälfte herabgesetzt wird.	Diese Frage war Gegenstand einer Bewertung im Rahmen der vom SPW finanzierten und von der Gesellschaft IMDC im September 2008 durchgeführten Studie "Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est". Außerdem werden die kommenden Umweltverträglichkeitsprüfungen über Projekte die Neuüberprüfung dieser Aspekte zum Gegenstand haben.
16.4 (wie Abschnitt Nr. 6)	Den gemeinsamen Betrieb der beiden Schleusen in Zyklen vorsehen, in denen das Wasser erst von einer Schleuse zur anderen übergeleitet wird, anschließend nach der Ausgleichung Wasser für die Aufwärtsschleuse stromaufwärts entnehmen und Wasser für die Abwärtsschleuse stromabwärts ablassen. Dies hätte zur Wirkung, einen Gesamtwasserverbrauch für einen Zyklus zu haben, der dem Durchschnitt des Wasserverbrauchs der beiden Schleusen entspricht, anstatt der Summe dieser beiden Schleusen (wenn sie unabhängig voneinander arbeiten müssten)	Diese Frage war Gegenstand einer Bewertung im Rahmen der vom SPW finanzierten und von der Gesellschaft IMDC im September 2008 durchgeführten Studie "Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est". Außerdem werden die kommenden Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen die Neuüberprüfung dieser Aspekte zum Gegenstand haben.
16.5 (wie Abschnitt Nr. 6)	Vorschlag mangels dessen, eine der Schleusen als Sparbecken für die andere zu benutzen (mit Ausgleichung des Wasserstands der beiden Schleusen, gefolgt von Wasserentnahmen stromaufwärts und/oder Wasserablass stromabwärts lediglich für die Schleuse, die in Betrieb ist), was zur Wirkung haben würde, den Verbrauch der neuen Schleuse auf +/- 7.500m ³ /Zyklus anstatt 10.500m ³ /Zyklus (40 %) herabzusetzen. Oder auch zwischen	Diese Frage war Gegenstand einer Bewertung im Rahmen der vom SPW finanzierten und von der Gesellschaft IMDC im September 2008 durchgeführten Studie "Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est". Außerdem werden die kommenden Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen die Neuüberprüfung dieser Aspekte zum Gegenstand haben.

	4.800m ³ /Zyklus und 7.400m ³ /Zyklus, falls die alte Schleuse in Betrieb ist.	
<i>Vorschriften bezüglich des Abschnitts Nr. 8: Untere Sambre</i>		
	Es wurde keine Bemerkung über diesen Abschnitt geäußert.	

III.2.2.2 Berücksichtigung der Gutachten der zu Rate gezogenen Instanzen

Berücksichtigung des Gutachtens des CWEDD (24. Juni 2011)

a) Betreffend die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUV):

Der CWEDD ist der Ansicht, dass die SUV von guter Qualität ist und dem in Artikel D.56 des Buches I des Umweltgesetzbuches vorgeschriebenen Mindestinhalt genügt.

Der CWEDD stellt jedoch Folgendes fest:

1. Das Fehlen einer Analyse der Problematik der invasiven exotischen Wasser- und Landarten, was einen bedeutenden Mangel darstellt in Anbetracht einerseits der Empfindlichkeit dieser Art von Baustellen gegenüber invasiven exotischen Landarten und andererseits der erheblichen Auswirkungen der Zunahme der Verbindungen der Flüsse auf die Erhöhung der Wanderung der invasiven exotischen Wasserarten. Bei späteren Beschlüssen müssen diese Mängel berücksichtigt werden.

⇒ Diese Erwägungen sind besonders mit den Baustellenphasen verbunden und müssen demnach während den kommenden Projektstudien untersucht werden, und in die Lastenhefte bezüglich der zur Durchführung des Plans auszuführenden Arbeiten werden Empfehlungen mit einbezogen.

⇒ Außerdem muss bemerkt werden, dass der Plan keine Zunahme der Verbindungen der Flüsse auslöst (sie existieren bereits); auch werden bereits Maßnahmen angewandt, um diese Aspekte auf Ebene der Flussverträge zu kontrollieren.

2. Das Fehlen einer Analyse der Auswirkungen des Plans auf die Zersplitterung des wallonischen Gebiets, die durch die Verringerung der Straßeninfrastrukturen reduziert werden könnte.

⇒ Es muss im Auge behalten werden, dass wir uns im Kontext einer allgemeinen Zunahme der Bewegungen von Personen und Gütern befinden. Der Plan ermöglicht nicht, die Anzahl der Fahrzeuge auf den Straßen im Verhältnis zur gegenwärtigen Lage zu reduzieren. Durch ihn kann die Intensität der Zunahme des Straßenverkehrs eingeschränkt und der modale Anteil der Wasserstraße erhöht werden. Es muss zwischen Verkehr und modalem Anteil unterschieden werden. Eine Erhöhung des modalen Anteils der Wasserstraße bedeutet nicht, dass der Straßenverkehr abnimmt, denn der gesamte Verkehr nimmt zu. Wenn es den Plan jedoch nicht gäbe, würde der Straßenverkehr noch mehr zunehmen. Es scheint demnach unrealistisch, die Abschaffung bestimmter Straßen in Aussicht zu nehmen, zumal sich die Verwendungszwecke des Straßennetzes sehr von denjenigen der Fluss- und Eisenbahnnetze unterscheiden. Das Straßennetz wird meistens durch Verkehrsströme auf kurzer Entfernung durchfahren (60 % der beförderten Tonnen unter 100 km), mit einem schwachen Transitanteil (laut dem Föderalen Planbüro 9 % der beförderten Tonnen auf den Straßen) und mit relativ geringen Gütermengen pro Fahrzeug (in Belgien durchschnittlich 7 t / Lastwagen). Die Beförderung über schiffbare Wasserstraßen betrifft vorwiegend massifizierte Verkehrsströme auf größere Entfernung (Import / Export).

3. In Kapitel 4 betreffend die bedeutenden Auswirkungen auf die Umwelt wird die wirtschaftliche Entwicklung bestimmter Sektoren, die durch die Wasserstraßen stimuliert werden könnten (Steinbrüche, multimodale Plattformen, ...), nicht berücksichtigt.

⇒ Die Auswirkungen auf die Sektoren wurden global im Rahmen anderwärtig durchgeführter spezifischer Studien erwogen, in denen die Verkehrsströme voraussichtlich bis

2020 und 2050 geschätzt werden. Die Simulationen wurden von der Beratungsfirma STRATEC im Rahmen sozio-ökonomischer Studien in Zusammenhang mit der Binnenwasserstraße Seine-Nord-Europa in französischem Gebiet durchgeführt, worunter insbesondere die Studie bezüglich der Entwicklung der sozio-ökonomischen Auswirkungen der Binnenwasserstraße Seine-Schelde-Ost. Die auf dem wallonischen Teil des Projekts erschlossene Nettowertschöpfung zieht nicht nur die Gesamtheit der Sektoren in Betracht, sondern ebenfalls die Kosten für den Bau und die Wartung der sich auf der Trasse des Kanals Seine-Nord-Europa in französischem Gebiet befindenden Bauwerke.

4. Die Berechnungen für die Benutzung der Naturschätze stützen sich nur auf den Energieverbrauch der Fahrzeuge (Straße, Eisenbahn und Wasserstraße). Er vertritt die Ansicht, dass bei diesen Einschätzungen ebenfalls der Bau und die Instandhaltung der Infrastrukturen und Fahrzeuge berücksichtigt werden müssen. Dem CWEDD wurde gemeldet, dass die Verfasser versucht haben, darauf zu antworten; die dazu benötigten Informationen waren jedoch nicht verfügbar.

⇒ Diese wenn auch relevanten Aspekte konnten im Rahmen der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung und innerhalb deren Fristen aus Gründen mangelnder verfügbarer Informationen nicht berücksichtigt werden.

5. In der Studie werden die bereits auf Ebene bestimmter wallonischer Infrastrukturen getätigten Investitionen für die Normenanpassung der Klasse V, die im Falle der Nichtdurchführung des Ausbaus der Klasse V des gesamten wallonischen Netzes einen finanziellen Verlust darstellen würden, nicht angeführt.

⇒ Eine Ausrechnung kann unmöglich durchgeführt werden, da sich diese Beteiligungen auf über 40 Jahre erstrecken. Außerdem sind die Mehrkosten einer Schleuse der Klasse Va im Verhältnis zu einer Schleuse der Klasse IV nachträglich schwer zu tätigen. Auf einer Baustelle stellt in der Tat ein Großteil der Kosten Festkosten dar und der andere Teil kann variieren. Der Umfang der festen und variablen Teile hängt von den Eigenschaften des Geländes, der Organisation des Unternehmers, usw. ab. Eine Schleuse, die zweimal größer als eine andere ist, kostet nicht das Doppelte, da ein Teil mit Fixkosten besteht.

6. Es gibt andere Alternativen im Plan, als diejenigen, die in der Studie angeführt werden. Diese erklärt nicht, weshalb auf diese Alternativen verzichtet worden ist.

⇒ Der Verfasser des Plans und der Urheber der Studie sind der Ansicht, dass sie alle Alternativen untersucht haben, die vernünftigerweise in Betracht gezogen werden können und den Zielsetzungen des Plans genügen.

7. Außerdem bedauert der CWEDD, dass die sozio-ökonomische Studie nicht gleichzeitig für die SUV verfügbar ist. In der Tat hätte die Kenntnisnahme der sozio-ökonomischen Studie insbesondere ein Licht auf die Auswirkungen des Plans auf die mögliche Entwicklung des wallonischen Binnenschiffsverkehrs, wie zum Beispiel die Betriebsrate und die finanziellen Verwaltungslasten, werfen können.

⇒ Der Verfasser des Plans nimmt die Bemerkung des CWEDD zur Kenntnis, erinnert jedoch daran, dass diesbezüglich keine legale Verpflichtung besteht.

b) Betreffend die Großschifffahrtsstraße Seine-Schelde:

Der CWEDD gibt ein günstiges Gutachten über die Umweltrelevanz des Projekts für die Großschifffahrtsstraße Seine-Schelde, insofern die nachstehend erläuterten Empfehlungen des Verfassers berücksichtigt werden:

1. Der CWEDD unterstützt alle Empfehlungen des Verfassers und unterstreicht die in Punkt a) angeführten Punkte.

⇒ Die Folgemaßnahmen der Auswirkungen, sowie die im UVB geäußerten und von der Regierung verabschiedeten Empfehlungen werden in den Anlagen 2 und 3 angeführt. Wir möchten den Leser ebenfalls auffordern, auf die Antworten des Punktes a) Bezug zu nehmen.

2. Der CWEDD rät insbesondere, dass die Empfehlungen über die Beschränkung der invasiven Pflanzen in das Lastenheft der Arbeiten des Plans aufgenommen werden.

⇒ Diese Erwägungen werden insbesondere während den kommenden Projektstudien untersucht und die Empfehlungen werden in die Lastenhefte bezüglich der zur Durchführung des Plans auszuführenden Arbeiten mit einbezogen.

3. Da der UVB auf die beträchtlichen biologischen Auswirkungen des Plans auf die Leie hinweist, sowie auf eine paradoxe hohe Fähigkeit zum Entwicklungsausgleich und zur Renaturierung der ehemaligen Leie, schlägt der CWEDD eine Maximierung der biologischen Ausgleichsmaßnahmen des Plans im Gebiet der ehemaligen Leie vor.

⇒ Der Verfasser des Plans nimmt von diesem Gesuch des CWEDD Kenntnis. Diese Erwägungen beziehen sich eher auf das 'lokale' Projekt zur Verbesserung des Grenzflusses Leie in seinem Durchfluss durch Comines. Dieses von der Direktion der Wasserwege von Tournai (SPW) erarbeitete Projekt zur Verbesserung der Leie bezieht gegenwärtig durchaus Planungen zum biologischen Ausgleich und zur Renaturierung der ehemaligen Leie mit ein. Diese Erwägungen werden ebenfalls während der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung bezüglich der Verbesserung der Leie in ihrem Durchfluss durch Comines bewertet, wie auch die Möglichkeiten für eine Maximierung der biologischen Ausgleichsmaßnahmen in diesem Gebiet bewertet werden; auch werden Empfehlungen in diesem Sinne geäußert, falls sich dies als relevant erweist.

4. Um sicherzustellen, dass die Durchführung von Alternative 5 angemessener ist als der Plan, unterstützt der CWEDD den Vorschlag des Verfassers (S. 462), diese Wahl auf der Grundlage von Argumenten zu treffen, die zu anderen Bereichen als den umweltbezogenen Aspekten gehören, etwa zu denen der technischen oder der finanziellen Durchführbarkeit.

⇒ Der Verfasser des Plans stützt seine Wahl der besten Lösung (Plan oder Alternativen zum Plan) auf die Empfehlungen des UVB einerseits, jedoch auch auf die sozio-ökonomische Studie des nach der Endbearbeitung des UVB abgeschlossenen Plans.

Berücksichtigung der Bemerkungen vom CCATM von Tournai (auf der Grundlage der am 8. Juni 2011 ersuchten Informationsversammlung)

- In der vorhergehenden Tabelle zusammengetragene Stellungnahmen

⇒ Wir möchten den Leser auffordern, auf die in der vorhergehenden Tabelle (§ III.2.2.1) verzeichneten Antworten Bezug zu nehmen.

Berücksichtigung des Gutachtens der Gemeindeverwaltung von Comines France (22. Juni 2011)

- Da die Zugänglichkeit für behinderte Personen Pflicht ist, muss sie in der Bewertung des Projekts berücksichtigt werden.

⇒ Keine Beachtung für die kommenden Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen.

- Günstig für die Alternative 3 - Durchführung des Plans unter Ausschluss der auf dem Grenzfluss Leie in Comines vorgesehenen Planungen.

⇒ Wir verweisen den Leser auf die Schlussfolgerungen zurück, die sich aus der im Rahmen des UVB, in Kapitel 10 des UVB (ab Seite 454) durchgeführten Mehrkriterien-Analyse ergeben.

- Günstig für die Alternative 5 - Durchführung des Plans mit der in der Größe Va vorgesehenen Trasse, jedoch mit einer allseitigen Vertiefung von 3 m.

⇒ Wir verweisen den Leser auf die Schlussfolgerungen zurück, die sich aus der im Rahmen des UVB, in Kapitel 10 des UVB (ab Seite 454) durchgeführten Mehrkriterien-Analyse ergeben.

- Es wird die Ansicht vertreten, dass in dem Projekt die im Jahr 2008 von "LMCU" ("Lille Métropole Communauté urbaine") durchgeführte strategische Raumordnungsprüfung der Raumordnung des "Val de Lys", in der ein Raumordnungsschema auf dem gesamten grenzüberschreitenden Gebiet vorgeschlagen wird, berücksichtigt werden muss.

⇒ Keine Beachtung für die Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen.

- In der Studie werden die Auswirkungen des Projekt auf Comines France nicht oder wenig berücksichtigt.
 - ⇒ Keine Beachtung für die Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung.
- Es wird die Ansicht vertreten, dass im Projekt einer Neukalibrierung der Leie stromabwärts der Brücke von Comines deutlich mehrere neue Trassen vorgeschlagen werden müssen, die die Landentnahme in "les Bas Prés" einschränkt und dabei die Entstehung einer langen Insel auf der Leie und eines neuen Arms der Leie auf französischer Seite vermeidet.
 - ⇒ Keine Beachtung für die Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung.
- Es wird die Ansicht vertreten, dass mehrere Alternativen zur Erhöhung der Brücke von Comines untersucht werden müssen, wie beispielsweise: Zugbrücke, Klappbrücke, Drehbrücke... Dies um das architektonische, städtische und landschaftliche Erbgut beiderseits der Leie zu erhalten.
 - ⇒ Die Brücke von Comines wurde im Sommer 2010 auf 5,25 m erhöht und benötigt somit keine Änderung im Rahmen des vorliegenden Plans. Diese Überlegungen wurden jedoch im Rahmen des Projekts Seine-Schelde angestellt.
Wenn auch von einer zweiten Erhöhung der Brücke von Comines auf 7 m die Rede ist, so gehört dies nicht zum Plan.
- Es wird die Ansicht vertreten, dass die Bauwerke, wie beispielsweise die künftigen, in Massivbau ausgeführten Kaianlagen (entstanden aus der Sanierung der Leie), mit einer Verblendung verkleidet werden müssen, durch die der Rohbeton und/oder die Spundwände durch eine Verkleidung des Typs Backstein/Drahtschotterkasten getarnt werden.
 - ⇒ Keine Beachtung für die Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung.
Außerdem wurde vor dem UVB eine vom SPW finanzierte Studie zur Verbesserung der Ufer in der Wallonie ausgeführt, um die Möglichkeiten in diesem Sinne zu untersuchen.
- Es wird der Wunsch geäußert, dass bei der Bearbeitung der Übergangsflächen zwischen den mineralischen Kaianlagen und den Ufern der Leie auf Qualität und Sorgfalt geachtet wird.
 - ⇒ Keine Beachtung für die Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung.
- Es wird die Ansicht vertreten, dass ein rechteckiges Profil der sanierten Leie (was weniger Platz einnimmt) einem dreieckigen Profil vorzuziehen ist.
 - ⇒ Die Bestimmung der Uferprofile hängt von verschiedenen lokalen Parametern ab (Stabilität des Grundstücks, verfügbare Grundflächen, Schifffahrtsbedingungen, ökologische und landwirtschaftliche Aspekte, usw.). Diese Wahl muss in den Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen lokal untersucht werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass der SPW eine spezifische allgemeine Studie zum Plan durchführen ließ und dass in dieser Studie allgemeine Orientierungen für die Uferprofile festgelegt wurden.

Berücksichtigung des Gutachtens der Gemeindeverwaltung von Pecq (18. Juli 2011)

- Die Gemeinde gibt ihre Zustimmung zu dem Projekt, insbesondere was die Modernisierung des auf dem Gebiet der Gemeinde Pecq gelegenen Staudamms von Hérinnes betrifft.
 - ⇒ Kein Kommentar.

Berücksichtigung des Gutachtens des Ministeriums für Ökologie, nachhaltige Entwicklung, Transport und Wohnungswesen der Französischen Republik – Generalkommissariat für nachhaltige Entwicklung (30. Mai 2011)

- Gemäß dem französischen Recht, das auf die ausländischen Pläne und Programme anwendbar ist, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt in Frankreich haben könnten, wurde die Akte den Prefekten der von dem Plan betroffenen Regionen übermittelt, das heißt: Nord-Pas-de-Calais, Champagne-Ardenne, Picardie und Lothringen. Sie sind in der Tat

zuständig, um die Möglichkeit zu beurteilen, eine öffentliche Befragung zu dem ausländischen Plan oder Programm, der bzw. das ihnen zugestellt wurde, zu organisieren. Falls diese eine öffentliche Untersuchung in die Wege leiten würden, wäre die Frist von 2 Monaten (vom 27. April 2011 bis zum 27. Juni 2011), die von den wallonischen Behörden eingeräumt wird, um den französischen Behörden zu ermöglichen, eine Befragung vorzunehmen, in Anbetracht der französischen Gesetzgebung zu kurz. (...) die französischen Behörden sind der Ansicht, dass eine zusätzliche Frist von 4 Monaten, unter Miteinschließung des Monats August, bis zum 27. Oktober 2011, angemessener und somit im Sinne des Artikels 7 der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme "vernünftig" ist.

⇒ Die wallonischen Behörden haben diesen Antrag berücksichtigt und die von den französischen Behörden beantragte erforderliche Zeit gewährt, um nötigenfalls öffentliche Untersuchungen auf dem französischen Gebiet vorzunehmen.

⇒ Vor dem Abschlussdatum der Befragungsperiode ist kein Gutachten über den Plan seitens der französischen Instanzen eingegangen.

Berücksichtigung des Gutachtens der Flämischen Region: Vlaamse overheid – Departement Leefmilieu, Natuur en Energie – Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid (11. April 2011)

1. Der DIENST MILIEUEFFECTRAPPORTAGEBEHEER (der einer Abteilung des Ministeriums "Leefmilieu, Natuur en Energie" zugehört) hat die übermittelten Unterlagen mit Nachdruck auf die Analyse der möglichen grenzüberschreitenden Auswirkungen auf flämischer Ebene untersucht.

Eine Synthese der grenzüberschreitenden Auswirkungen wird in Kapitel 8.11 des UVB angeführt.

Von den Schlussfolgerungen dieses Kapitels ausgehend ist der Seediens der Ansicht, dass die möglichen grenzüberschreitenden Auswirkungen hauptsächlich den landschaftlichen Bereich (einschließlich der visuellen Wahrnehmungen) betreffen. Was die Mobilität betrifft, ist dieser grenzüberschreitende Prüfstein unmittelbar mit der Konzeption des Plans selbst verbunden. Sie äußern keine spezifischen Bemerkungen zu den Schlussfolgerungen.

2. Im Bereich der Mobilität nimmt der Bericht Bezug auf die Kommunikation, die während der Erarbeitung des UVB mit "Waterwegen en Zeekanaal" stattgefunden hat. Der Seediens setzt demnach voraus, dass diese Instanz angesichts der Art des Plans und dessen grenzüberschreitenden Charakters später im Verlauf des Durchführungsprozesses des Plan vorrangig zu Rate gezogen wird.

⇒ Der Verfasser des Plans gewährleistet den Fortbestand einer guten Kommunikation und einer Zurateziehung der grenzüberschreitenden Einrichtungen, insbesondere "Waterwegen en Zeekanaal" für Flandern, im Rahmen der Durchführung des Plans und der Durchführung der kommenden Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen, die einen grenzüberschreitenden Charakter haben können (es ist ebenfalls daran zu erinnern, dass es Einrichtungen gibt, wie beispielsweise die EWIV, die eine Zusammenarbeit zwecks der Beschlussfassung über diese Angelegenheiten gewährleisten).

3. Sie wären gerne über jede Bewertung der Auswirkungen in der Projektstufe informiert, die zu erwarten wären und die grenzüberschreitende Auswirkungen nach Flandern enthalten könnten.

⇒ Wir möchten den Leser auffordern, auf die Antwort der vorhergehenden Frage 2 Bezug zu nehmen.

Berücksichtigung des Gutachtens der Stadt Wervik – Beschluss des Bürgermeister- und Schöffenkollegiums (5. August 2011)

- Sie haben keine Einwände gegen das Projekt zur Verbesserung der Leie in ihrem Durchfluss durch Comines (einschließlich der Erhöhung der Brücke, der Anpassung der Ufer) insofern die Arbeiten nicht der Stadt Wervik schaden. In dem Vorschlag müssen ebenfalls die

auf dem Gebiet von Wervik vorgesehenen Anpassungsarbeiten berücksichtigt werden und eine Zusammenarbeit mit der Flämischen Region ist erforderlich.

⇒ Die Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung bezüglich der Verbesserung der Leie in ihrem Durchfluss durch Comines schließt eine Bewertung und eine Minimierung der grenzüberschreitenden Auswirkungen mit ein.

⇒ Der Verfasser des Plans gewährleistet den Fortbestand einer guten Kommunikation und einer Zurateziehung der grenzüberschreitenden Einrichtungen, insbesondere "Waterwegen en Zeekanaal" für Flandern, im Rahmen der Durchführung des Plans und der Durchführung der kommenden Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen, die einen grenzüberschreitenden Charakter haben können.

Berücksichtigung des Gutachtens der Gemeinde Spiere-Helkijn (24. Juni 2011)

1. Im Rahmen der Erneuerung des Dammes von Hérinnes informiert die Gemeinde Spiere-Helkijn den Öffentlichen Dienst der Wallonie über ihre Projekte zur Renovierung des Schwimmbads (Oude Zwembad) (gelegen auf dem linken Ufer) und seiner Umgebung, die zur Zeit im Gange sind. Ziel ihres Projekts ist es, den touristischen Charakter dieses Geländes (kultureller und archäologischer Anreiz) zu verstärken. Zu diesem Zweck hat die Gemeinde Grundstücke erworben, Instandsetzungsarbeiten vorgenommen und sieht im kommenden Jahr Arbeiten zur Wiederbepflanzung des Gebiets vor. Diese Arbeiten fügen sich im weiteren Sinne in den Rahmen des Landschaftsplans Spierebeken ein. Außerdem wird über den Landschaftsplan hinaus zur Zeit ein RUP ("Ruimtelijk Uitvoeringsplan") erarbeitet, der darauf abzielt, ebenfalls diese landschaftlichen Aspekte zu verstärken.

Ziel ist es, den neuen Damm in unmittelbarer Nähe dieses Gebiets anzusiedeln. Dies hätte zur Folge:

- den Verwendungswert und den ästhetischen Wert des Schwimmbadgeländes zu verringern. Da sich das Schwimmbad direkt neben dem Treidelweg befindet und die Ufer der Schelde unmittelbar in der Nähe sind, bleibt für die landschaftlichen Einrichtungen, Umzäunungen, ... kein Raum mehr frei. Die Bemühungen der Gemeinde würden demnach durch den Damm zunichte gemacht.
- (...) Die Gemeinde wirft Fragen über die Machbarkeit dieser Lösung auf. Die Ufer werden sicherlich einen Hartbelag erhalten (kein sanftes Gefälle von den Ufern zum Wasser), was sich den auf dem Gelände des ehemaligen Schwimmbads vorgesehenen Einrichtungen widersetzt.

2. Abgesehen vom Damm erwähnt die Gemeinde ebenfalls, dass an dieser Stelle (langfristig) von einem neuen Schleusenkomplex die Rede war. Diese im Rahmen des Plans vorgesehenen zukünftigen Einrichtungen werden jedoch nicht mehr erwähnt. Wird der bestehende Schleusenkomplex erhalten bleiben? Wird auf dem rechten Ufer ein neuer Komplex angesiedelt werden müssen? Wird der bestehende Damm in eine Schleuse umgewandelt werden? Die Wahl, einen neuen Damm auf der linken oder rechten Seite einzurichten, wird sich auf die zukünftige Ansiedlung der Schleuse auswirken. Sie unterstreichen, dass in allen Fällen ein neuer Schleusenkomplex auf dem linken Ufer überhaupt nicht mit dem, was sie auf Höhe des Geländes des ehemaligen Schwimmbads vorsehen, vereinbar ist.

Sie sind demnach der Ansicht, dass es für sie ohne eine vollständige Übersicht über die gesamten, an diesem Ort kurz- und langfristig vorgesehenen Arbeiten schwierig ist, ein Gutachten über den Damm abzugeben. Aus diesem Grund widersetzen sie sich somit gegenwärtig diesem Projekt.

⇒ Was das Gelände von Hérinnes betrifft, ist zu bemerken, dass der UVB auf der Grundlage einer ersten, vom Öffentlichen Dienst der Wallonie im Rahmen einer Prüfung des Vorentwurfs in Aussicht genommenen Lösung erarbeitet worden ist; bei dieser Lösung wurde darauf abgezielt, den neuen Damm auf der rechten Seite der Schelde entsprechend der Trasse eines ehemaligen Arms des Flusses einzurichten.

Diese Lösung hatte jedoch den Nachteil, die Möglichkeit, später eine neue Schleuse zur Ersetzung der gegenwärtigen, fast hundertjährigen Schleuse zu bauen, stark zu beeinträchtigen.

Der öffentliche Dienst der Wallonie hat demzufolge die Möglichkeit untersucht, die neue Schleuse auf dem linken Ufer der gegenwärtigen Schleuse zu bauen, sodass das rechte Ufer für eine optimale Ansiedlung einer zukünftigen Schleuse frei bleibt. Diese Variante greift auf die Flämische Region über und die Gemeinde Spiere-Helkijn ist demzufolge im Februar 2011 informell kontaktiert worden, um das Projekt vorzulegen. Zu diesem Anlass ist der öffentliche Dienst der Wallonie seinerseits über das Projekt zur Aufwertung des Geländes des ehemaligen, sich in unmittelbarer Nähe des neuen, in Aussicht genommenen Dammkanals befindenden Freibads informiert worden.

Die Bemerkungen vom 24. Juni 2011 von Spiere-Helkijn beziehen sich somit auf die neue Ansiedlung des Damms auf dem linken Ufer der gegenwärtig bestehenden Bauwerke.

⇒ Nach dem Eingang dieses Gutachtens ist eine Konzertierungsversammlung zwischen dem Verfasser des Plans und der Gemeinde Espierre am 7. September 2011 organisiert worden. Demzufolge hat der Öffentliche Dienst der Wallonie neue lokale Varianten untersucht. Diese berücksichtigen die Gutachten der Gemeinde, insbesondere was die Globalisierung der landschaftlichen Aspekte und den gewünschten Abstand der Trasse des Plans im Verhältnis zum Schwimmbad betrifft.

⇒ Diese Aspekte müssen jedoch in der Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden. In der vorliegenden Umwelterklärung wird ebenfalls unterstrichen, dass es wichtig ist, den archäologischen Dienst von Gent im Rahmen der kommenden Umweltverträglichkeitsprüfung zu kontaktieren.

III.3. Begründung der getroffenen Wahlen

Alle von Privatpersonen, Vereinen, wallonischen und grenzüberschreitenden Gemeinden und Einrichtungen mitgeteilten Meinungen und abgegebenen Gutachten sind in dem Zusammenhang der Vorschriften des Plans, auf die sie verweisen, erfasst und analysiert worden.

Unter den geäußerten Beschwerden und Meinungen gibt es keine Bemerkung, deren Berücksichtigung eine grundlegende Änderung des Plans zur Folge hätte. Die im Rahmen der öffentlichen Untersuchung geäußerten Beschwerden betreffen hauptsächlich die Anpassungen der Leie in ihrem Durchfluss durch Comines, die durch den Plan vorgesehen sind, unter Berücksichtigung der mit der Erhaltung der "Bas-prés" am Rande der Leie verbundenen Umwelterwägungen, und die Anpassungen in Höhe des Durchflusses durch Tournai, die durch den Plan vorgesehen sind, unter Berücksichtigung der mit der etwaigen Veränderung der "Pont des Trous" verbundenen Erwägungen. Größtenteils betreffen diese Bemerkungen oder Beschwerden lokale (umweltbezogene oder sozioökonomische) Erwägungsgründe, die einer gründlichen Untersuchung im Rahmen der bevorstehenden Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen bedürfen. Meistens gehen sie also aus einer unmittelbaren Antwort auf den strategischen Plan hervor. Dennoch ist in der vorliegenden Umwelterklärung daran zu erinnern, dass alle bevorstehenden Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen, die sich auf die Durchführung des Plans beziehen, alle mit Letzterem zusammenhängenden, aus der öffentlichen Untersuchung hervorgehenden Bemerkungen werden berücksichtigen müssen.

Das Kriterium der Erhaltung des (natürlichen oder archäologischen) Erbguts ist in der Prüfung, die im Rahmen des UVB durchgeführt wurde, entsprechend berücksichtigt worden. Es handelt sich um heikle Umwelterwägungen, die mit dem Plan zusammenhängen, und denen im Rahmen seiner Durchführung eine ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden wird. Der Plan und die bevorstehenden Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen

setzen sich nämlich zum Ziel, die umweltbezogenen, archäologischen und wirtschaftlichen Kriterien unter Beachtung ihrer Integrität am besten zu vereinbaren. Die Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen werden zum Zweck haben, zur Auswahl der bestmöglichen Lösung auf lokaler Ebene, die eine Geringhaltung der unerwünschten Auswirkungen ermöglichen soll, und zum Empfehlen von relevanten Milderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen, beizutragen.

Daher wird zusätzlich auf den Umweltverträglichkeitsbericht, der die gesamten Umwelterwägungen des Plans darlegt und bewertet, und auf seine nicht technische Zusammenfassung, verwiesen.

Diese Dokumente können auf der folgenden Webseite eingesehen werden:

http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publique/index.html

Der Wallonische Umweltrat für eine nachhaltige Entwicklung hat ein günstiges Gutachten über die Umweltrelevanz des Projekts einer Großschifffahrtsstraße Seine-Schelde abgegeben, soweit die nachstehend erläuterten Empfehlungen des UVB-Verfassers und des Rates berücksichtigt werden:

- "Er unterstützt alle Empfehlungen des Verfassers und unterstreicht die Empfehlungen des CWEDD über den UVB im eigentlichen Sinne;
- vor allem befürwortet er eine Aufnahme von Empfehlungen über die Beschränkung des Phänomens der invasiven Pflanzen in das Lastenheft betreffend die mit dem Plan zusammenhängenden Arbeiten.
- Da der UVB auf die beträchtlichen biologischen Auswirkungen des Plans auf die Leie hinweist, sowie auf eine paradoxe hohe Fähigkeit zum Entwicklungsausgleich und zur Renaturierung der ehemaligen Leie, schlägt der CWEDD eine Maximierung der biologischen Ausgleichsmaßnahmen des Plans im Gebiet der ehemaligen Leie vor.
- Um sicherzustellen, dass die Durchführung von Alternative 5 angemessener ist als der Plan, unterstützt der CWEDD den Vorschlag des Verfassers (S. 462 des UVB), diese Wahl auf der Grundlage von Argumenten zu treffen, die zu anderen Bereichen als den umweltbezogenen Aspekten gehören, etwa zu denen der technischen oder der finanziellen Durchführbarkeit."

Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen des Berichts über die Auswirkungen auf die Umwelt, verstärkt durch die Schlussfolgerungen der "Studie bezüglich der Entwicklung der sozio-ökonomischen Auswirkungen des Projekts Seine-Schelde für die Wallonie" (TRITEL, 2011 – an folgender Adresse verfügbares Dokument:

http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/export/sites/met.dg2/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publique/pdf/Rapport_final_SEE_110714.pdf)

, aus der gefolgert wird, dass die Durchführung des Plans vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gerechtfertigt ist, wie auch die im Rahmen der Verfahren zur Verabschiedung des Plans, insbesondere der öffentlichen Untersuchung, übermittelten Beschwerden und Meinungen führen dazu, den Plan, wie er in der vorliegenden Umwelterklärung und in dem Dokument zur allgemein verständlichen Darlegung des Plans des UVB beschrieben wird, als beste Lösung zu wählen. Die Wallonische Regierung verpflichtet sich durch die vorliegende Umwelterklärung, Einrichtungen durchzuführen, die den zukünftigen Übergang auf eine Vertiefung von 3 m gewährleisten.

Mit der Wahl des Plans werden gleichzeitig der gesamte UVB, die im Rahmen der öffentlichen Untersuchung und der Zurateziehung der Einrichtungen geäußerten Meinungen und Beschwerden berücksichtigt. Die Art und Weise, auf welche die im UVB geäußerten Empfehlungen im Rahmen der Annahme des Plans in Betracht gezogen werden, wird in der Form einer Tabelle dargelegt (siehe Kapitel IV).

Ferner bestimmt der Verfasser des Plans in Übereinstimmung mit Artikel D.59 des Buches I des Umweltgesetzbuches die Hauptmaßnahmen zur Überwachung der beachtlichen Auswirkungen der Durchführung des Plans auf die Umwelt, um insbesondere die unvorhergesehenen negativen Auswirkungen frühzeitig identifizieren zu können, und um in der Lage zu sein, Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, die er für angemessen hält. Diese werden in Form einer Tabelle in Kapitel V aufgeführt.

KAPITEL IV - NOTIZ MIT DEN EMPFEHLUNGEN DES UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHTS (UVB)

Diese Notiz übernimmt die Empfehlungen des UVB und gibt an, wie sie im Rahmen der Annahme des Plans "Großschiffahrtsstraße Seine-Schelde und Anschlüsse auf dem Gebiet der Wallonischen Region" vom Öffentlichen Dienst der Wallonie berücksichtigt worden sind (Art. D.59 Absatz 2 des Buches I des Umweltgesetzbuches).

Die im UVB angeführten Empfehlungen im Rahmen der Verfahren zur Annahme des Plans werden in der nachstehenden Tabelle übernommen.

Diese Empfehlungen sind entweder allgemeine Erwägungen über die Umsetzung des Plans, oder beziehen sich auf zur Umsetzung des Plans notwendige Phasen der Baustellenarbeiten, d.h. somit auch auf Umweltverträglichkeitsstudien für künftige Projekte.

Nr.	Empfehlungen aus dem UVB	Befolgt(J/N)	Anmerkung
Allgemeine Erwägungen			
0.1	Bei den sich auf die Projekte beziehenden Umweltverträglichkeitsstudien ist es wichtig, die unterschiedlichen bestehenden kommunalen oder überkommunalen Pläne und Programme zu berücksichtigen.	J	
Boden und Grundwasser (UVB, Kapitel 9.1)			
Empfehlungen für lokale Projekte zur Niederlassung und Umsetzung des Plans			
1.1	Die auszuhebenden Böden untersuchen: Durchführung von Bohrungen und Analysen nach den kraft des Dekrets "Boden" geltenden Vorschriften, um den Grad der Bodenverschmutzung festzustellen und eine geeignete Bewirtschaftung der Abraumerde zu garantieren.	J	<i>Bereits teilweise durchgeführt.</i>
1.2	Während der Baustellenarbeiten die Auswirkungen der Absenkung der Grundwasserleitschicht berücksichtigen, insbesondere durch den Einsatz von Dammplatten bei den Arbeiten; dies gilt insbesondere für das stark beanspruchte Grundwasser im Kohlenkalksteingebiet des Tournaisis, was die Bildung von Karstbrunnen verursacht hat	J	
1.2	Bewertung der potentiellen Auswirkungen auf die Grundwasserleitschichten aufgrund der lokalen hydrogeologischen Verhältnisse. Insbesondere sind die von den Behörden	J	

	vorgesehenen technischen Einrichtungen zu berücksichtigen, die ein Hindernis für das natürliche Abfließen des Grundwassers und eine Absenkungsgefahr bei den Baustellenarbeiten bilden können. Wenn eine Modellisierung der Abflüsse zwecks einer Raum- und Zeit-Charakterisierung des Austauschs zwischen Grundwasserleitschichten und Flüssen (oder Kanälen) während der Baustellenarbeiten relevant ist, dann muss sie durchgeführt werden.		
1.3	Gewährleistung einer geeigneten Behandlung der ausgeräumten Stoffe während der Baustellenarbeiten (vorübergehende Lagerung und Transport)	J	
1.3.1	Identifizierung der Gelände, wo es keine große Gefahr einer Kompaktierung des Bodens gibt, zwecks der vorübergehenden Lagerung der ausgeräumten Stoffe	J	
1.3.2	Gewährleistung der Abdichtung der vorläufigen Lager zur Vermeidung einer Verschmutzung der Böden und des Grundwassers	J	<i>Wenn erforderlich.</i>
1.4	Schutz des Bodens bei der Durchführung der Arbeiten, um die Bodenstruktur der Nachbargelände nicht zu beschädigen (Baustellenfahrzeuge mit aufgeblasenen Reifen, genaue Bestimmung der befahrbaren Strecken der Baustellenfahrzeuge und LKWs, ...)	J	<i>Je nach den technischen Möglichkeiten.</i>

1.5	Während der Baustellenarbeiten und der Einrichtung der neuen Infrastrukturen (Kunstabauten, Ufer, ...), Anwendung von technischen Verfahren, die hinsichtlich der Stabilität genügende Sicherheit bieten (wegen der möglichen Nähe von Wohnungen und Gebäuden).	J	
Oberflächengewässer (UVB, Kapitel 9.2)			
Empfehlungen in Zusammenhang mit dem Plan in seinem globalen Rahmen			
2.1	Gewährleistung der nötigen Wasserzufuhr zu den Wasserstraßen, wobei nicht wieder gut zu machende Auswirkungen auf andere Systeme zu vermeiden sind.	J	
2.2	Es wird empfohlen, auf lokaler Ebene genau zu untersuchen, wie Systemverluste vermieden werden können.	J	<i>Berücksichtigung während der Arbeiten und Wartung</i>
2.3	Die Behörden sollen die (hauptsächlich industriellen) Akteure sensibilisieren und ihr Verantwortungsgefühl wecken, damit die Ressourcen verantwortungsvoll benutzt und die strengen Qualitätsregeln für die Einleitungen in das System beachtet werden.	J	
2.4	Es wird empfohlen, die Vorschriften der von der Gesellschaft IMDC durchgeführten Studie über die Wasserressourcen zu befolgen, um ausgleichende Maßnahmen einzuführen, um die zu erwartenden Defizite aufzunehmen: insbesondere die Durchführung von ergänzenden Studien zur Bewertung des Potentials des Ry d'Yves für Rückgabefahre, da zu erwarten ist, dass die Defizitjahre in der Zukunft stärker werden.	J	
2.5	Die Möglichkeit einer Wasserzufuhr aus dem Becken der Maas oder dem Unterbecken des Viroin erwägen, dort wo die Wassermenge und der Durchfluss größer sind, falls sich aus der allgemeinen Überwachung des Wasserverbrauchs des Systems ein pessimistisches Szenario ergibt (wie von der IMDC in ihrer Studie über die Wasserressourcen angegeben).	J	
2.6	Es wird empfohlen, eine globale Überwachung des Verbrauchs an Wasserressourcen vorzunehmen, um zu bestimmen, ob die aktuelle Lage bleiben wird, oder sich ein ungünstiges Szenario entwickelt (wie von der IMDC beschrieben). In letzterem Fall wird empfohlen, die möglichen Folgen für die Wasserreserven der Eau d'heure näher zu untersuchen	J	<i>S. auch die von der Regierung beschlossenen Maßnahmen zur Überwachung der Auswirkungen.</i>

	(insbesondere hinsichtlich der Schwankungen der Wasserhöhe), um sicher zu gehen, dass es keine negativen Folgen gibt, oder um die einzuführenden Gegenmaßnahmen zu bestimmen		
2.7	Für die Leie und die Schelde sind genaue Studien durchzuführen (Untersuchung der Wasserressourcen ...), um die zu erwartenden potentiellen Folgen der Zunahme des Wasserbedarfs genau zu bestimmen (u.a. unter Zugrundelegung der erwarteten Klimaveränderungen).	J	
2.8	Im Rahmen der Einrichtung der Wasserkraftwerke an den Staudämmen von Kain und Hérinnes wird bei der technologischen Planung des Kraftwerks empfohlen, genaue hydrologische Studien durchzuführen (insbesondere zur Gewährleistung optimaler Bedingungen für die Funktion der Kraftwerke und zur Untersuchung der möglichen Auswirkungen der Kraftwerke auf die Wasserstände und -durchflüsse).	J	
2.9	Es wird empfohlen, eine genaue Studie durchzuführen, um die Dynamik der Beförderung der Schwebstoffe in den Wasserstraßen zu bestimmen, um Anhäufungen und Verstopfungen an Nebenanlagen zu vermeiden, dies z.B. anhand einer Methode zur Verfolgung der Sedimente.	J	<i>Der Öffentliche Dienst der Wallonie verfügt schon über Netzwerke zur Messung der Qualität der Sedimente. Ein Netzwerk für die Messung der zugeführten und beförderten Mengen wird zur Zeit eingeführt.</i>
2.10	Es müssen Lösungen gefunden werden für die bedeutende Zufuhr von Sedimenten aus hauptsächlich externen Quellen (Einleitung von Abwasser, natürliche Wasserläufe mit vielen Schwebstoffen (Problematik der Haine), ...): Schaffung von Absetzbecken vor (stromaufwärts) den Überläufen, um die Menge der von den natürlichen Wasserläufen mitgebrachten Sedimente zu verringern.	J	<i>Muss von Fall zu Fall bewertet werden, je nach den lokalen hydrologischen und technischen Bedingungen. Studien haben bereits ergeben, dass die Umsetzung einer solcher Lösung an der Mündung der Haine in den Kanal Pommeroeul Condé in Hensies unmöglich ist. Es wird ebenfalls versucht, die Produktion von Sedimenten in den Einzugsgebieten zu verringern, und deren Qualität zu verbessern.</i>
Empfehlungen für lokale Projekte zur Niederlassung und Umsetzung des Plans			
2.11	Benutzung umweltfreundlicher Verfahren für das Ausbaggern und die Erdarbeiten (d.h. Verfahren, die die Schaffung von schwebenden Feinstoffen weitgehend verhindern, S. S. 433-434 des UVB).	J	

<i>Fauna - Flora (UVB, Kapitel 9.3)</i>			
<i>Empfehlungen in Zusammenhang mit dem Plan in seinem globalen Rahmen</i>			
3.1	Angesichts des Vorhandenseins von Aalen im Scheldebecken müssen Fischpässe eingerichtet werden. Die Fischpässe müssen den in den Wasserwegen vorhandenen Arten, insbesondere den Aalen angepasst sein (benutzte Materialien, Abmessungen, Strömung, regelmäßige Entschlammung ...)	J	<i>Vorgesehen in Kain und Herinnes.</i>
3.2	Es wird empfohlen, Standorte für das Auslaufen der Fauna vorzusehen, insbesondere in Harchies und Pommerœul (wo sich die Abschnitte 3, 4 und 5 begegnen) und in der Nähe von Baudour (Abschnitt 5)	J	<i>Vorgesehen in den Arbeiten zur Begradigung der Ufer</i>
3.3	Es wird empfohlen, eine mögliche ökologische Einrichtung bestimmter Elemente (Ufer, Ecken ...) zu berücksichtigen.	J	
<i>Empfehlungen für lokale Projekte zur Niederlassung und Umsetzung des Plans</i>			
3.4	Nach dem Einsatz der Fischpässe muss deren Zweckmäßigkeit überwacht werden.	J	<i>S. auch die im Rahmen des Plans von der Regierung beschlossenen Maßnahmen zur Überwachung der Auswirkungen.</i>
3.5	Der Verlust von biologisch sehr wertvollen Gebieten kann oft dadurch begrenzt werden, dass man die für die Arbeiten geeignetste Uferseite sorgfältig wählt.	J	<i>Diese Wahl erfolgt unter Zugrundelegung aller anderen technischen Auflagen</i>
3.6	Ein bedeutender Verlust von ökologisch relevanten Standorten in den Sonderschutzgebieten (Leie- und Scheldetal, Becken der Schelde vor Tournai, Hainetal nach Mons) soll vermieden bzw. ausgeglichen werden	J	
3.7	In den Gebieten mit wertvollen Naturschätzen sollen Lärmbelästigungen vermieden werden. Ist dies nicht immer möglich, sollten die Lärmbelästigungen mindestens während der Brutzeit (März bis Augustus) vermieden werden. Die größten Arbeiten sind während der Brutzeit zu vermeiden.	J	
3.8	Bei konkreten Projekten zur Anpassung der Engpässe für die Fischwanderung und zur Verbindung der Mäander und Seitenbecken muss die Wasserqualität dieser Wasserflächen berücksichtigt werden. In manchen Fällen soll deshalb lieber gewartet werden, bis sich die Wasserqualität verbessert, bevor die Wanderung / Verbindung genehmigt wird.	J	

Landschaft (UVB, Kapitel 9.4)			
Empfehlungen in Zusammenhang mit dem Plan in seinem globalen Rahmen			
4.1	Die für den Bereich "Landschaft" aufgeführten Maßnahmen müssen bei der Durchführung der sich auf die Projekte beziehenden Umweltverträglichkeitsprüfungen übernommen und vertieft werden.	J	
4.2	Um den Ufern des Wasserlaufs einen natürlichen Charakter zu verleihen oder diesen zu bewahren, wird empfohlen, ingenieurbologische Verfahren anzuwenden, unter Berücksichtigung der hydromechanischen Auflagen, die auf die Schifffahrt zurückzuführen sind (Art und Dichte der Schifffahrt, Durchqueren von Kunstbauten, Abladekais ...)	J	
4.3	Eine Beleuchtung der Schleusen vorsehen (Sicherheit der Benutzer und Aufwertung des Wasserlaufs und der Infrastrukturen)	J	<i>Die Beleuchtung, die für die Sicherheit des Betriebs und des Verkehrs notwendig ist, ist von Amts wegen vorgesehen. Insofern es technisch und finanziell machbar ist, wird ebenfalls dafür gesorgt, dass die gewählte Ausrüstung einen ästhetischen Mehrwert bietet.</i>
4.4	Über die Einführung einer kohärenten, sich in die lokale Landschaft integrierenden Chromatik für die Infrastrukturen der Schleusen (Türen, Steuerposten, ...) nachdenken, um auf den Wasserstraßen eine bestimmte Kontinuität der landschaftlichen Sequenzen zu erreichen.	J	<i>Je nach den lokalen technischen Bedingungen zu bewerten.</i>
4.5	Über die Standortwahl der verschiedenen Infrastrukturen der Schleuse nachdenken (Damm, Steuerposten, Schleusenhaus ...).	J	
4.6	Möglichst dafür sorgen, dass die Schleusen in der Landschaft einen Entdeckungseffekt hervorrufen	J	<i>Je nach den technischen Bedingungen zu bewerten.</i>
4.7	Bei punktuellen Wiedereinrichtungen von Wasserläufen, ist es wichtig, die bestehenden Baumlinien zu erhalten.	J	<i>Je nach den technischen Bedingungen zu bewerten.</i>
Empfehlungen für lokale Projekte zur Niederlassung und Umsetzung des Plans			
4.8	Anbringung von kohärenter Straßenausstattung in der Nähe der Schleusen	J	
4.9	Aufwertung der Schleuse durch Anpflanzungen in deren Nähe.	J	
4.10	Sorgfältige Wahl des Standorts und der Einrichtung der Lagergelände.	J	
4.11	Bereiche mit einem hohen landschaftlichen	J	<i>Je nach den technischen</i>

	Wert sollten vermieden werden (Umkreise von landschaftlichem Interesse, bemerkenswerte Blickwinkel, Qualitätslandschaften, die nicht durch einen anerkannten Umkreis gedeckt sind ...)		<i>Bedingungen zu bewerten.</i>
4.12	Die Schräge des zugeschütteten Erdreichs soll dem örtlichen Relief angepasst sein.	J	<i>Je nach den technischen Bedingungen zu bewerten.</i>
4.13	Anpflanzungen auf dem zugeschütteten Erdreich vornehmen (einheimische, der örtlichen Landschaft angepasste Arten).	J	
<i>Bebautes, archäologisches und kulturelles Erbgut (UVB, Kapitel 9.5)</i>			
<i>Empfehlungen in Zusammenhang mit dem Plan in seinem globalen Rahmen</i>			
5.1	Erhaltung einer offenen Landschaft zwischen den Wasserläufen und Treidelwegen	J	
5.2	Sowohl die Beleuchtung als die Bodenbeschichtung als das Mobiliar sollten einheitlich sein, um eine Kontinuität zu erreichen.	J	
<i>Empfehlungen für lokale Projekte zur Niederlassung und Umsetzung des Plans</i>			
5.3	Betreffend das lokale Projekt der Durchquerung von Tournai: Ersatzlösung Nr. 1: Erhaltung der Form der Bögen (ein Merkmal der allgemeinen und historischen Form des Gebäudes). Ersatzlösung Nr. 1: Eine architektonische Lösung muss gefunden werden, um eine gewisse Einheitlichkeit bei der Dimensionierung der Bögen zu finden.	J	<i>Im Rahmen der UVP zu bewerten</i>
5.4	Für die anderen Ersatzlösungen in Zusammenhang mit den Arbeiten am Pont des Trous müssen die archäologischen Denkmäler berücksichtigt werden	J	
5.5	Pont des Trous in Tournai - Der visuelle Effekt der verschiedenen alternativen oder Ersatzlösungen sollte mit Photomontagen aus verschiedenen Blickwinkeln verglichen werden.	J	
5.6	Bei den Baustellenarbeiten sollte die Kontinuität des RAVEL-Treidelwegs weiter gewährleistet werden	J	<i>In den Projekten vorgesehen. Bei den Baustellenphasen zu bewerten. Es sollten wenigstens Umleitungen organisiert werden.</i>
<i>Mobilität (UVB, Kapitel 9.6)</i>			
<i>Empfehlungen in Zusammenhang mit dem Plan in seinem globalen Rahmen</i>			
6.1	Es wird empfohlen, die Möglichkeiten zu untersuchen, den zulässigen Tiefgang zu erhöhen, und das technisch-wirtschaftliche Optimum zu erreichen.	J	<i>Der Plan, so wie er vorgesehen wird, verhindert eine künftige Erhöhung des Tiefgangs keinesfalls, wenn sie erforderlich ist</i>

6.2	Es wird wünschenswert sein, in der Zukunft Wendestellen und Kais einzurichten, die für die Merkmale der Klasse Va geeignet sind.	J	
6.3	Es müssen Wartestellen vor und nach dem Abschnitt in Tournai, wo das Begegnen der Schiffe verboten ist, eingerichtet werden, um dem Bedarf an Erhöhung der Kapazität der Wasserstraße Rechnung zu tragen	J	
6.4	Eine Gruppierung der großen Schiffe je nach der Richtung widerspricht einer optimierten Benutzung der Schleusen, wo man eher alternierend stromauf- und abwärts fahrende Schiffe bevorzugt	J	<i>Wird im Laufe der Zunahme des Verkehrs bewertet. Maßnahmen zur Verkehrsregulierung mittels RIS/AIS können je nach den Bedürfnissen erwogen werden.</i>
6.5	Um eine optimale Fahrt der Schiffe der Klasse Va zu ermöglichen, wird es nötig sein, an der Niedersambre in regelmäßigen Abschnitten Kreuzbereiche vorzusehen	J	<i>Wird zur Zeit untersucht.</i>
Lärm und Schwingungen (UVB, Kapitel 9.7)			
Empfehlungen für lokale Projekte zur Niederlassung und Umsetzung des Plans			
7.1	Begrenzung des nächtlichen LKW-Verkehrs durch Lagerung der Materialien an einer Stelle, die tagsüber zugänglich ist.	*	
7.2	Fahrstrecken zu den Baustellen außerhalb der Wohnbereiche bestimmen	*	<i>Je nach den lokalen technischen Bedingungen zu bewerten.</i>
7.3	Die Benutzung von Hupen nachtsüber einschränken	*	
7.4	Den Anwohnern mindestens während der kritischen Phasen der Baustelle (d.h. wenn Nachtarbeit nötig ist) eine Info-Rufnummer zur Verfügung stellen.	*	
7.5	Eine Stelle zur Untersuchung der Beschwerden müsste eingerichtet werden, um die nächtlichen Belästigungen der Baustellenarbeiten zu lindern	*	
7.6	Die Öffentlichkeit über die nächtlichen und lautstarken Baustellenphasen informieren Diese Information müsste mindestens 15 Tage im Voraus stattfinden.	*	
7.7	Den Stillstand des Motors bei einem längeren Stopp auferlegen	*	
7.8	Ein Überdrehen der Motoren beim Start vermeiden und die örtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten	*	
7.9	Nachtarbeiten möglichst vermeiden	*	
7.10	Die Fundamentpfähle vorzüglich mittels Bohrung installieren	*	<i>Je nach den lokalen technischen Bedingungen zu bewerten. Es ist unmöglich, die technische Lösung im</i>

			<i>Voraus zu bestimmen; wenn eine Wahl besteht, wird die leiseste bevorzugt.</i>
7.11	Die Öffnungs- und Schließzeiten der Baustelle beachten.	*	
7.12	Baustellenmaschinen benutzen, die den Lärmvorschriften genügen	*	
7.13	Geeignete Stellen wählen, wo die am häufigsten gebrauchten Maschinen gestellt werden.	*	
7.14	Bei den Arbeiten sind die von den Ramm- und Bohrmaschinen verursachten Schwingungen zu überwachen	*	
7.15	Um die Durchführbarkeit der Baustellenarbeiten ohne Schäden für die Umwelt zu gewährleisten, müssen die Gefahren durch Schwingungen ständig überwacht werden	*	
7.16	Vor dem Anfang der Arbeiten: Bestandsaufnahme der Gebäude in einem Abstand von weniger als 100 Metern der Baustellengrenzen	*	<i>Dies ist für ALLE (großen oder kleinen) Baustellen Pflicht</i>
7.17	Beanspruchungsversuche vor dem kompletten Einsatz der Walzen	*	
7.18	Feststellung einer maximalen Schwelle für die Schwingungen, mit einer (visuellen und akustischen) Alarmvorrichtung, wenn dieser Wert überschritten wird	*	<i>Nach Möglichkeit</i>
Luftqualität (UVB, Kapitel 9.8)			
Empfehlungen für lokale Projekte zur Niederlassung und Umsetzung des Plans			
8.1	Optimale Rationalisierung der Anzahl auf der Baustelle notwendiger Bewegungen	*	
8.2	Bestimmung effizienter Fahrstrecken auf der Baustelle, auch wenn sie im Laufe der Zeit variieren	*	
8.3	Baustellenmaschinen benutzen, die den Vorschriften in Sachen CO ₂ und Luftverschmutzung genügen	*	
8.4	Den Anwohnern mindestens während der kritischen Phasen der Baustelle (d.h. wenn mehr Gas- oder Staubemissionen stattfinden können) eine Info-Rufnummer zur Verfügung stellen.	*	
Brutto Energien (UVB, Kapitel 9.8)			
Empfehlungen für lokale Projekte zur Niederlassung und Umsetzung des Plans			
9.1	Optimale Rationalisierung der Anzahl auf der Baustelle notwendiger Bewegungen	*	
9.2	Bestimmung effizienter Fahrstrecken auf der Baustelle, auch wenn sie im Laufe der Zeit variieren	*	

9.3	Den Stillstand des Motors bei einem längeren Stopp auferlegen	*	
9.4	Ein Überdrehen der Motoren beim Start vermeiden	*	
9.5	Baustellenmaschinen benutzen, die den Vorschriften in Sachen CO ₂ und Luftverschmutzung genügen	*	
9.6	Geeignete Stellen wählen, wo die am häufigsten gebrauchten Maschinen gestellt werden.	*	
9.7	Den Anwohnern mindestens während der kritischen Phasen der Baustelle (d.h. wenn mehr Gas- oder Staubemissionen stattfinden können) eine Info-Rufnummer zur Verfügung stellen.	*	
Menschlicher Lebensraum (UVB, Kapitel 9.10)			
	Keine spezifischen Empfehlungen im UVB.		

* ohne Beziehung zum Plan. Diese Empfehlungen haben keine Beziehung zum Plan an sich, enthalten jedoch allgemeine Erwägungen, die für alle Baustellen im Allgemeinen gültig sind.

KAPITEL V - NOTIZ MIT DEN ÜBERWACHUNGSMASSNAHMEN DES UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHTS (UVB)

Diese Notiz übernimmt die Überwachungsmaßnahmen des UVB und gibt an, wie sie im Rahmen der Annahme des Plans "Großschifffahrtsstraße Seine-Schelde und Anschlüsse auf dem Gebiet der Wallonischen Region" vom Öffentlichen Dienst der Wallonie berücksichtigt worden sind (Art. D.59 Absatz 2 des Buches I des Umweltgesetzbuches).

Die Überwachungsmaßnahmen, die die Durchführung des Plans begleiten sollen, und vom Öffentlichen Dienst der Wallonie im Rahmen der Verfahren zur Annahme des Plans berücksichtigt werden, stehen in der nachstehenden Tabelle.

Nr.	Im UVB oder auf Gutachten des CWEDD vorgeschlagene Überwachungsmaßnahme	Befolgt (J/N)	Anmerkung
Allgemeine Erwägungen			
1.1	Es wird empfohlen, das Überwachungsprogramm vor der Durchführung des Plans einzuleiten und es während der Durchführung weiterzuführen, unter Bezugnahme auf den ursprünglichen Zustand der Umwelt. Zu diesem Zweck können die bestehenden Überwachungsnetze und -systeme, und Daten- und Informationsquellen benutzt werden.	J	
1.2	Es wird empfohlen, eine Zelle mit Sachverständigen und Führungskräften der Behörde einzurichten, deren Aufgabe es sein wird, die Entwicklung der im Überwachungsprogramm (und insbesondere im Rahmen des Plans) bestimmten Parameter und Indikatoren zu beobachten. Diese Zelle	J	

	sollte sich alle 6 Monate versammeln, um eine Bestandsaufnahme der Entwicklung aller Indikatoren vorzunehmen, die unvorhergesehenen negativen Auswirkungen zu melden und ggf. notwendige korrigierende Maßnahmen einzuleiten, um die etwaigen negativen Folgen, die sich aus der Durchführung des Plans ergeben, einzuschränken.		
<i>Mobilität</i>			
2.1 P	Im Rahmen der Durchführung des Plans wird empfohlen, die Verkehrsdaten und -statistik zu überwachen	J	Sehr genaue Daten über die Schifffahrt werden jährlich gesammelt und auf der Internetseite der Wallonischen Wasserstraßen veröffentlicht. Besondere Bemühungen sollten im Bereich der Verkehrs-Voraussagen gemacht werden. Im Rahmen des globalen Projekts Seine - Schelde und des Programms für neue Schleusen in der Maas wurden mehrere Verkehrsprojektierungen gemacht. Die Ergebnisse schwanken je nach den Annahmen, den untersuchten Bereichen und dem Genauigkeitsgrad. Es wäre wünschenswert, einen Referenzrahmen für die Verkehrsprojektierungen zu bestimmen und diesen stets zu aktualisieren, z.B. alle 5 Jahre. So könnte die Entwicklung des Verkehrs genauer beschrieben und vorausgesagt werden.
<i>Oberflächengewässer</i>			
3.1 P	Überwachung des Wasserverbrauchs des Systems, um zu bestimmen, ob die Entwicklung neutral sein oder ein pessimistisches Szenario enthalten wird	J	
3.2 P	Überwachung der Entwicklung der Wasserstände, insbesondere in den Reserven der Eau d'Heure	J	Zonen mit bedeutenden Auswirkungen wegen der Zufuhr von Wassermassen, die für die Funktion der Wasserstraßen nötig sind
3.3 P	Überwachung der Klimaveränderungen (hauptsächlich hinsichtlich der Problematik der Wasserressourcen), der Niederschläge und der natürlichen Wasserzufuhr	J	

3.4	Entwicklung der Fördermengen für das ganze Wallonische Gewässersystem	J	
3.5	Entwicklung der Qualität der untersuchten Oberflächengewässer zur Gewährleistung der von der DCE für 2015 gesteckten Zielsetzungen (insbesondere hinsichtlich der Trübung, aber auch der schwebenden Schadstoffe während der Baggerarbeiten)	J	
3.6	Überwachung der Qualität der auszubaggernden Sedimente	J	
3.7	Überwachung des Transports der Sedimente	J	
<i>Boden und Unterboden</i>			
4.1 P	Überwachung der Qualität der Abräumerde aus den zahlreichen Erdarbeiten zwecks einer geeigneten Behandlung	J	
4.2	Überwachung der Erosion der Ufer (ebenfalls mit der Trübung verbunden)	J	
<i>Grundwasser</i>			
5.1 P	Überwachung der Entwicklung des Höhenstands der Grundwasserleitschichten, die durch das untersuchte System in Verbindung mit den betreffenden Kanälen sind (Bestimmung neuer Messpunkte)	J	
5.2 P	Überwachung der Änderungen beim Abfließen des Grundwassers vor und nach den Vertiefungsarbeiten (Bestimmung neuer Messpunkte)	J	
5.3	Entwicklung der Qualität des Grundwassers.	J	Diese Überwachung wird bereits vom ÖDW durchgeführt; wir empfehlen, sie aufmerksam zu befolgen
5.4	Entwicklung der Qualität der Grundwasserleitschichten und Wasserfassungen	J	
<i>Bebauter Bereich</i>			
6.1 P	Überwachung der Denkmäler, die sich in dem Bereich befinden, wo der Plan durchgeführt wird, unter Benutzung der im UVB genannten Indikatoren.	J	Die benutzten Indikatoren können von Jahr zu Jahr wieder benutzt und bewertet werden
6.2	Überwachung der Anzahl unter Schutz gestellter Gebäude, die durch Nebenmaßnahmen des Plans aufgewertet werden	J	
6.3	Überwachung der Länge der erhaltenen und aufgewerteten langsamen Wege	J	
<i>Naturerbe</i>			
7.1	Es fahren zahlreiche Sportboote über die im Plan angegebenen Wasserstraßen, was die touristische und denkmalbezogene Bedeutung der Strecke beweist	J	

<i>Archäologische Denkmäler</i>			
8.1	Anwendung der Empfehlungen nach den Karten der archäologischen Zoneneinteilung der Wallonischen Region	J	
<i>Fauna und Flora</i>			
9.1 P	Überwachung der Natura 2000-Gebiete und anderer geschützter Gebiete, die sich im Einflussbereich des Plans befinden	J	
9.1.1 P	Identifizierung des Verlusts oder der Änderung von Lebensräumen, um die Antwort der Vegetation zu beobachten	J	Insbesondere dort, wo die Analyse des Grundwassers auf mögliche Änderungen der Höhenstände aufmerksam macht, und wo infolge der Durchführung des Plans Eingriffe vorgesehen werden.
9.1.2 P	Überwachung und Identifizierung des Verschwindens von Arten (Fische, Mikrobiota) infolge der neuen Landentnahmen	J	
9.1.3 P	Nach dem Einsatz der Fischpässe muss deren Zweckmäßigkeit überwacht werden, vor allem vor Ort.	J	Die Ergebnisse dieser Überwachung können zwecks der Optimierung der Anlage benutzt werden.
9.5	Überwachung der Effizienz der Orientierungssysteme, die es vermeiden, dass die Fische in die Turbinen der Wasserkraftwerke gelangen.	J	
9.6	Überwachung der Ufer mit einem auf dem Plan angegebenen "landschaftlichen" Profil (z.B. vegetalisierte Ufer)	J	
<i>Landschaft</i>			
10.1 P	Überwachung zwecks einer Kontrolle der Durchführung des Plans und dessen langfristigen Bewertung hinsichtlich der landschaftlichen Aspekte		
10.1.1 P	Überwachung der Anzahl km Ufer mit einem auf dem Plan angegebenen "landschaftlichen" Profil (z.B. vegetalisierte Ufer)	J	
10.1.2 P	Überwachung der Anzahl Blickwinkel mit landschaftlichem Charakter (aufgrund ihrer Harmonie, Blicktiefe ...)	J	
10.2 P	Einführung einer Stelle für die Beobachtung der Landschaft mit Bezug auf die durch den Plan betroffenen Abschnitte (UVB, S. 468)	J	Besteht darin, dass Bürger sich dazu verpflichtet, eine selbe Landschaft mindestens 4 Mal im Jahre zu fotografieren. Das so geschaffene Bilderverzeichnis würde es ermöglichen, die Entwicklung der Landschaften infolge der Durchführung des Plans über

			die Jahre und Jahreszeiten zu verfolgen. Dadurch könnten spätere Einrichtungen (Anpflanzungen, etwaige neue Infrastrukturen ...) angepasst , und landschaftliche Mängel abgeholfen werden. Die Arbeit dieser Beobachtungsstellen könnte entweder in die Aktionen der Flussverträge oder Naturparks integriert werden, oder direkt von der wallonischen Verwaltung durchgeführt werden. Für mehr Informationen über solche Projekte, Siehe: www.paysages-citoyens.be
<i>Lärm und Schwingungen</i>			
11.1	Eine genaue Analyse der Phase der Durchführung des Plans könnte die Notwendigkeit einer Überwachung der Baustellen hervorheben. Zu diesem Zweck müssten anschließend an eine Untersuchung der geplanten Baustellenbereiche genaue Stellen bestimmt werden, die vor, während und nach den Baustellenarbeiten Gegenstand von Messungen sein werden.	J	Wenn örtlich genauere Studien den Bedarf einer Überwachung anderer Bereiche erscheinen lassen, müsste dasselbe Messungsverfahren (vor - während - nach) durchgeführt werden.
<i>Luftqualität</i>			
12.1	Wie oben.	J	Diese Überwachung wird von einer spezifischen Zelle oder einer bereits bestehenden Einrichtung vorgenommen, die imstande ist, die geeigneten Messverfahren anzuwenden (z.B. das ISSEP)

P = die wichtigsten Überwachungsmaßnahmen

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 12. Juli 2012 zur Verabschiedung des Plans Seine-Schelde-Ost als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 12. Juli 2012

Der Minister-Präsident,
R. DEMOTTE

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, ländliche Angelegenheiten, Natur,
Forstwesen und Erbe,
C. DI ANTONIO

VERTALING

WAAELSE OVERHEIDSDIENST

N. 2012 — 2981

[C — 2012/27147]

12 JULI 2012. — Besluit van de Waalse Regering waarbij het Plan Seine-Schelde Oost aangenomen wordt

De Waalse Regering,

Gelet op het Besluit nr. 884/2004/EU van de Europese Commissie van 29 april 2004 waarbij de rivierverbinding Seine-Schelde als prioritair project van het Transeuropees vervoersnet nr. 30 aangehouden wordt;

Gelet op het Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en van de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Transeuropees vervoersnet;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 6, § 1, X, 2°, gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988;

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg;

Gelet op Boek I van het Milieuwetboek;

Gelet op de overeenkomst in de vorm van briefwisseling tussen de Regering van de Franse Republiek, de Regering van het Vlaamse Gewest van België en de Regering van het Waalse Gewest van België betreffende de oprichting van een intergouvernementele commissie ter voorbereiding van de uitvoering van het project Seine-Schelde, getekend in Parijs op 10 maart 2009, in Jambes op 7 april 2009 en in Willebroek op 17 april 2009;

Gelet op de geprogrammeerde verwezenlijking van de verbinding Seine-Schelde, die deel uitmaakt van de as noord-zuid van het « Transeuropees vervoersnet » (RTE-T) en die ingedeeld werd bij de dertig projecten die als prioritair beschouwd worden door Europese Commissie;

Overwegende dat de Waalse Regering, in de continuïteit van die beslissingen en van de beleidslijnen uitgestippeld ter bevordering van het waterwegvervoer in Wallonië, op 19 april 2007 ingestemd heeft met « de opnemings van een tak Oost in het project Seine-Schelde »; dat genoemde tak samengesteld is uit de volgende inrichtingen waarvan de tonnenmaat verhoogd zal worden :

- de Grensleie (overgang naar de tonnenmaat van klasse Vb);
- de Hoge Schelde (overgang naar de tonnenmaat van klasse Va);
- de Waalse as : het kanaal Nimy-Blaton, het kanaal van het Centrum, het kanaal Charleroi-Brussel kant Samber (overgang naar de tonnenmaat van klasse Va);
- het kanaal van Pommerœul in Condé, als toegangspunt tot het Waalse net (heropening voor de tonnenmaat van klasse Va);

Overwegende dat de nodige werken ter uitvoering van dat project de volgende zijn :

a) op de Grensleie :

- verbetering van de Leie bij de doorvaart van Komen;
- verhoging van de brug te Komen;
- uitdieping en inrichting van de oevers;

b) op de Hoge Schelde :

- aanpassing van de doorgang van Doornik, met inbegrip van de « Pont des Troues » en van de « Pont à Pont »;
- modernisering van de stuwdammen van Kain en Hérinnes;

c) op het kanaal Pommerœul-Condé :

- bouw van een pier bij de sluis van Hensies;
- renovering van de sluis van Pommerœul;
- uitbaggering van de afzettingen;

d) op het kanaal Nimy-Blaton :

- uitbreiding van het kanaal en wijziging van bepaalde bochten;

e) op het kanaal van het Centrum :

- bouw van een nieuwe sluis van klasse Va in Obourg;

f) op het kanaal Charleroi-Brussel :

- bouw van nieuwe sluizen in Viesville, Gosselies en Marchienne-au-Pont;

g) op de Lage Samber :

- verlaging van de drempel van de sluis van Auvelais.

Het geheel van die werken wordt « Plan Seine-Schelde Oost » of, afgekort, « Plan » genoemd;

Overwegende dat de verbintenis van het Waalse Gewest en Frankrijk tot uitvoering van de werken op de grensoverschrijdende stroken van de Leie en het kanaal van Pommerœul in Condé is goedgekeurd bij de op 19 juli 2007 getekende bilaterale overeenkomst Waals Gewest/Frankrijk tot aanpassing van de Grensleie tussen Frankrijk en Wallonië en de inrichting van het kanaal van Pommerœul in Condé;

Overwegende dat de beginselen op grond waarvan Frankrijk, België en Nederland gezamenlijk een Europese cofinanciering aanvragen voor de uitvoering van het project Seine-Schelde, enerzijds, en de beginselen tot oprichting van een internationale coördinatiestructuur, namelijk de « Intergouvernementele commissie », en tot oprichting van een Europese groepering van economisch belang waarbij de drie landen betrokken zijn, anderzijds, werden goedgekeurd bij de ministeriële verklaring van 20 juli 2007, getekend door de betrokken Ministers in Frankrijk, Nederland, in het Waalse Gewest en in het Vlaamse Gewest;

Overwegende dat de Commissie van de Europese gemeenschappen in het kader van de meerjarige programmering 2007-2013 van de transeuropese vervoersnetwerken (project RTE-T) op 18 december 2008 heeft ingestemd met :

- de cofinanciering van de onderzoeken van de gezamenlijke projecten van het Plan, met uitzondering van het uitbaggeringsgedeelte van het project Pommerœul-Condé;
- de cofinanciering van de werken betreffende de Grensleie, de Hoge Schelde en het kanaal Pommerœul-Condé, behalve het kanaalgedeelte dat uitgedaggerd moet worden;

Overwegende dat de Waalse Regering op 19 december 2008 de instelling van de Intergouvernementele commissie heeft goedgekeurd;

Overwegende dat de Waalse Regering op 11 maart 2010 de statuten van de Europese groepering van economisch belang « Seine-Schelde » heeft goedgekeurd;

Overwegende dat de bijdrage van het Waalse Gewest in de inspanningen tot ontwikkeling van het Europese riviervervoersnet bevestigd moet worden door de totstandbrenging van de rivierverbinding voor hoge tonnenmaat Seine-Schelde;

Overwegende dat de omvang en de verscheidenheid van de gebieden die betrokken zijn bij de werken tot inrichting van de verschillende voornoemde infrastructures van het Plan milieueffecten zouden kunnen veroorzaken;

Overwegende dat de reglementaire bepalingen van het Milieuwetboek (Boek I - Gemeenschappelijke en algemene bepalingen, deel V - Beoordeling van de milieueffecten - Hoofdstuk III : Systeem voor de beoordeling van de milieueffecten van projecten) het opmaken van een rapport over de milieueffecten van dat Plan opleggen;

Overwegende dat dat rapport tot doel heeft « een hoog niveau van bescherming van het leefmilieu te waarborgen en bij het uitwerken van plannen en programma's tot de opnemings van milieuoverwegingen bij te dragen ter bevordering van een duurzame ontwikkeling »;

Overwegende dat de Regering op 14 mei 2009 ingestemd heeft met het opmaken van het rapport over de milieueffecten van het Plan Seine-Schelde Oost en de Minister van Openbare Werken met die beslissing belast heeft;

Overwegende dat de Waalse Overheidsdienst - Operationeel Directoraat-generaal Waterwegen en Mobiliteit - ertoe gemachtigd werd die beslissing uit te voeren (offerteaanvraagprocedure en opvolging van het onderzoek);

Overwegende dat de offerteaanvraagprocedure (Europese algemene offerteaanvraag) in de loop van het tweede semester plaatsgevonden heeft en dat de overheidsopdracht op 13 januari 2010 aan de vennootschap medegedeeld werd;

Overwegende dat dit strategische milieuonderzoek uit de volgende fasen bestaat :

1e fase (beëindigd) :

Uitwerking door de adviseur van een milieueffectrapport (MER) en van een document inzake de ge vulgariseerde presentatie van het Plan.

2e fase (beëindigd) :

Organisatie van een openbaar onderzoek in de gemeenten en raadpleging van de betrokken instellingen (« CWEDD », ...), zoals besloten door de Waalse Regering op 20 januari 2011.

Duur van het onderzoek : 45 dagen

3e fase (beëindigd) :

Uitwerking door de adviseur van een ontwerp van milieuverklaring en van een lijst van de opvolgingsmaatregelen aangehouden door de Waalse Overheidsdienst.

De milieuverklaring geeft weer hoe de milieuoverwegingen in het Plan opgenomen werden. Ze gaat uit van het MER en van de adviezen uitgebracht naar aanleiding van het openbaar onderzoek en wijst op de redenen van de keuze zoals ze uiteindelijk aangenomen werd, rekening houdend met de andere redelijke oplossingen die overwogen werden.

4e fase (lopend) :

Goedkeuring van de milieuverklaring door de Regering en bekendmaking van het Plan en van de desbetreffende milieuverklaring in het *Belgisch Staatsblad*;

Overwegende dat 5 alternatieven voor het Plan het voorwerp van dat onderzoek hebben uitgemaakt :

- alternatief 0 : geen uitvoering van het Plan;

- alternatief 1 : uitvoering van het Plan, met uitsluiting van de wederinbedrijfstelling van het kanaal Pommerœul-Condé. Wat dit alternatief betreft, wordt dan ook de aansluiting van de Waalse as op het netwerk Seine-Schelde overwogen via het gedeelte Blaton-Péronnes van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, met als gevolg de overgang op de tonnenmaat Va voor dat gedeelte en de wijziging van de 2 sluizen of de splitsing ervan in twee sluizen met tonnenmaat Va;

- alternatief 2 : uitvoering van het Plan, met uitsluiting van de inrichtingen voorzien voor de as van de Hoge Schelde;

- alternatief 3 : uitvoering van het Plan, met uitsluiting van de inrichtingen voorzien voor de as van de Grensleie bij de doorvaart van Komen;

- alternatief 4 : uitvoering van het Plan, met uitsluiting van de inrichtingen voorzien voor de Waalse as (kanaal Pommerœul-Condé, kanaal Nimy-Blaton, kanaal van het Centrum, kanaal Charleroi-Brussel aan de kant Samber, Lage Samber);

- alternatief 5 : uitvoering van het Plan met overal 3 m in plaats van 2,50 m diepgang;

Overwegende dat de milieubeoordeling aan het licht stelt dat het Plan en alternatief 5, onder de overwogen oplossingen, de voorkeur krijgen na analyse van de verschillende milieuthematieken en de mobiliteit op grond van veelvuldige criteria;

Overwegende dat die conclusies niet geïnvaleideerd werden na afloop van de procedure van openbaar onderzoek en de raadpleging van de verschillende betrokken instanties;

Overwegende dat de milieuverklaring de opmerkingen, aanmerkingen en bezwaren inhoudt die geformuleerd werden tijdens het openbaar onderzoek en bij de raadpleging van betrokken instanties en dat ze weergeeft hoe ze in overweging genomen werden;

Overwegende dat bij de aanneming van het Plan rekening gehouden wordt met de aanbevelingen en opvolgingsmaatregelen vervat in de milieuverklaring die bij dit besluit gaat;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. Het Plan Seine-Schelde Oost, dat uitgevoerd zal worden met een diepgang van 3,00 m in plaats van 2,50 m en waarvan de hydraulische werken uitgevoerd zullen worden zodat ze meteen verenigbaar zijn met een diepgang van 3,00 m, is aangenomen door de Waalse Regering.

Art. 2. De Minister van Openbare Werken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 12 juli 2012.

De Minister-President,
R. DEMOTTE

De Minister van Openbare Werken, Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Natuur, Bossen en Erfgoed,
C. DI ANTONIO

BIJLAGE

Milieuverklaring betreffende de aanneming van het Plan Seine-Schelde Oost

Deze milieuverklaring is door de auteur van het Plan Seine-Schelde Oost opgesteld overeenkomstig de bepalingen van artikel D.60 van het Milieuwetboek, gewijzigd bij het decreet van 31/05/2001 en bij het programmadecreet van 22/07/2010. Ze geeft weer hoe de milieuoverwegingen in het Plan opgenomen werden en hoe het milieueffectrapport, de adviezen uitgebracht overeenkomstig de artikelen 57 van het Milieuwetboek en D. 29-11 (overeenkomstig het programmadecreet van 22/07/2010) alsook de redenen voor de keuze van het Plan zoals aangenomen in aanmerking genomen werden, rekening houdend met de andere redelijke oplossingen die overwogen werden.

CHAPITRE I. HOOFDSTUK I. INLEIDING**I.1. Motiveringen van het Plan**

Het Plan houdt verband met de bijdrage van het Waalse Gewest in de inspanning tot ontwikkeling van het Europese riviervervoersnet. Het project Seine-Schelde, gezamenlijk overgelegd door Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië en goedgekeurd door Europa, omvat een nieuwe bevaarbare as voor grote tonnenmaat tussen de Parijse regio, de monding van de Seine, het Noorden van Frankrijk, België en Nederland. In dat verband is het Waalse Gewest rechtstreeks betrokken bij de verhoging van de tonnenmaat van de Grensleie in Komen. Het Plan heeft de volgende doelstellingen : een veel betere aansluiting van het Waalse Gewest op het netwerk voor grote tonnenmaat, de versterking van de dichtheid van het transeuropese binnenvaartnetwerk en de vermeerdering van de potentiële afzetgebieden van de nieuwe corridor door de actiestraal ervan uit te breiden tot het geheel van de steengroeven- en industriebekkens van Wallonië.

In dat opzicht en d.m.v. dit Plan overweegt het Waalse Gewest, behalve de Grensleie bij de doorvaart van Komen, de verbetering van de Hoge Schelde en de Waalse as, die samengesteld is uit het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, het Kanaal van het Centrum, het Kanaal Charleroi-Brussel (kant Samber) en de Samber, met het Kanaal Pommeroeul-Condé (gezuiverd van zijn afzettingen) als hoofdtoegangspunt.

I.2. Interventies waarin het Plan voorziet

De nodige interventies waarin het Plan voorziet, niet alleen voor de rechtstreekse verbinding maar ook om de uitbreiding naar het Waalse Gewest mogelijk te maken, zijn de volgende :

- **Op de Grensleie :**

De verbetering van de Grensleie bij de doorvaart van Komen-Waasten, de verhoging van de brug, de uitdieping en de inrichting van de oevers ;

De aangehouden tonnenmaat is klasse Vb van de indeling CEMT ; het gaat hier om konvooien van twee spitsachtige lichters, van maximum 185 m x 11,40 m x 3,50 m diepgang, wat overeenkomt met een lading van 4.400 à 4.500 ton voor een vrije doorvaarthoogte van 5,25 m onder bruggen. In het Waalse Gewest is de Leie nu toegankelijk voor schepen van maximum 85 m lang, 9,50 m breed en met 2,50 m diepgang (of +/- 1350 ton), wat overeenstemt met klasse IV van de indeling CEMT.

- **Op het kanaal Pommerœul-Condé :**

De bouw van een opengewerkte pier stroomafwaarts van Hensies, de uitbaggering van de afzettingen die zich in het kanaal opstapelen (ongeveer 100.000 m³) en de hernieuwing van de sluizen van Hensies en Pommerœul ;

- **Op de Hoge Schelde**

Bij de doorvaart van Doornik : De aanpassing van de locatie van de « Pont des Trous » die een flessenhals vormt (hetzij door de aanpassing van de middenboog, hetzij door de brug te ontwijken) en de aanpassing van de bocht ter hoogte van de « Pont à Pont ». Na voltooiing van de werken zal die scheepvaarts van klasse CEMT IV naar klasse CEMT Va overgebracht worden.

De modernisering van de stuwdammen van Kain en Hérinnes ;

- **Op de Waalse as**

Het gaat om een geheel van plaatselijke en gerichte projecten met hetzelfde globale doel, namelijk het geheel van die aansluitingswegen (verbinding tussen het Schelde- en het Maasbekken) op de tonnenmaat Va¹ van de CEMT-indeling brengen. Die verbinding heeft nu de tonnenmaat IV² van de CEMT-indeling.

- Op het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, verhoging op tonnenmaat Va (plaatselijke uitbreidingen van het kanaal) ;
- Op het kanaal van het Centrum, de bouw van een nieuwe sluis van klasse Va in Obourg ;
- Op het kanaal Charleroi-Brussel kant Samber, bouw van nieuwe sluizen van klasse Va in Viesville, Gosselies en Marchienne-au-Pont ;
- Op de Lage Samber, verlaging van de drempel van de sluis van Auvelais.

I.3. Fasen van de procedure tot aanneming van het Plan

De aanneming van het Plan is het voorwerp geweest van de procedure bepaald bij de artikelen 3 tot 8 van richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en van de Raad betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's, die chronologisch verlopen is als volgt :

Op 19 april 2007 heeft de Waalse Regering ingestemd met het beginsel « de opneming van een oostelijke tak in het project Seine-Schelde », waarbij voorzien wordt in de volgende inrichtingen ter verhoging van de tonnenmaat :

- Grensleie bij de doorvaart van Komen ;
- Waalse as (kanaal Nimy-Blaton, kanaal van het Centrum, kanaal Charleroi-Brussel kant Samber
- Kanaal Pommerœul-Condé als toegangspunt tot het Waalse net.

Op 18 december 2008 heeft de Europese Commissie ingestemd met de cofinanciering van de onderzoeken van alle voornoemde projecten en van bepaalde werken in het kader van de meerjarige programmering 2007-2013 van de transeuropese vervoersnetwerken (RTE-T).

¹ Klasse CEMT Va : eenheden van maximum 110 m lang x 11,40 m breed, met een toegelaten diepgang van 2,50 m ; rekening houdend met een vrije doorvaarthoogte van 5,25 m onder bruggen , komt dit overeen met ongeveer 2.000 ton vracht.

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

Op 14 mei 2009 heeft de Waalse Regering ingestemd met het opstarten van het strategische milieueffectonderzoek (EES) van de rivierverbinding Seine-Schelde Oost en de instanties aangewezen die geraadpleegd moeten worden i.v.m. de inhoud van het onderzoek.

Op 09 augustus 2009 heeft de Waalse Regering, overeenkomstig de bepalingen van artikel 56, vierde lid, van Boek I van het Milieuwetboek, het ontwerp van inhoud van het milieueffectrapport voor advies overgelegd aan de « CWEDD », de betrokken gemeenten, personen en instanties die zij nuttig geacht heeft te raadplegen. De gevraagde adviezen hebben betrekking op de omvang en de nauwkeurigheid van de gegevens die het milieueffectrapport moet inhouden.

Advies gevraagd aan de Waalse gemeenten (Aiseau-Presle, Antoing, Beloeil, Bernissart, Brunehaut, Celles, Chapelle-lez-Herlaimont, Charleroi, Châtelet, Komen-Waasten, Courcelles, Farciennes, Fleurus, Floreffe, Hensies, Jemeppe sur Sambre, La Louvière, Le Roeulx, Manage, Mont de l'Enclus, Bergen, Namen, Pecq, Peruwelz, Pont-à-Celles, Sambreville, Seneffe, St-Ghislain, Doornik), aan de Franse gemeenten (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) en aan de Vlaamse gemeenten (Menen, Wervik, Avelgem, Spiere-Helkijn), aan de « CWEDD » en aan de Waalse autonome havens (« Port Autonome du Centre et de l'Ouest (PACO) »), « Port Autonome de Charleroi (PAC) », « Port Autonome de Namur (PAN) »).

Antwoord ontvangen van :

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

Op 15 januari 2010 : opstarten van het Strategische milieuonderzoek, opmaken van een milieueffectrapport (afgekort MER) i.v.m. het Plan, dat samen met het Plan aan een openbaar onderzoek onderworpen werd.

Op 20 januari 2011 heeft de Regering, overeenkomstig de bepalingen van artikel 29, vierde lid, van Boek I van het Milieuwetboek, op basis van het milieueffectrapport en van het planontwerp de gemeenten aangewezen die door het Plan getroffen zouden kunnen worden en op het grondgebied waarvan bijgevolg een openbaar onderzoek moet plaatsvinden.

De Waalse Regering vraagt bovendien dat de « CWEDD », de « Port autonome du Centre et de l'Ouest », de « Port autonome de Charleroi », de « Port autonome de Namur » en de Europese Groepering van economische belangen Seine-Schelde om advies verzocht worden.

Op 04 april 2011 : opstarten van de procedure van openbaar onderzoek.

Voor een vlot verloop van de openbare onderzoeken werd op 15 april 2011 een informatievergadering belegd voor alle gemeenten betrokken bij het tracé van het Plan. Die vergadering had betrekking op de omschrijving van wat in het Plan voorzien wordt en op de resultaten, conclusies en voornaamste aanbevelingen van het milieueffectrapport (MER) dat opgemaakt werd.

Van 16 mei tot 15 juni 2011 : openbaar onderzoek (45 dagen) in de 28 Waalse gemeenten aangewezen door de Waalse Regering (Aiseau-Presle, Antoing, Beloeil, Bernissart, Brunehaut, Celles, Cerfontaine, Chapelle-lez-Herlaimont, Charleroi, Châtelet, Komen-Waasten, Courcelles, Farciennes, Fleurus, Froidchapelle, Hensies, La Louvière, Le Roeulx, Manage, Bergen, Pecq, Peruwelz, Pont-à-Celles, Sambreville, Seneffe, St-Ghislain, Doornik, Walcourt), en verzoek om adviesverlening door de Vlaamse gemeenten (Menen, Wervik, Avelgem, Spiere-Helkijn) en de Franse gemeenten (ousbecque, 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), de Waalse autonome havens (« PACO », « PAC », « PAL », « PAN »), de grensoverschrijdende overheden, het Vlaamse Gewest, de « GEIE Seine-Schelde » (advies gevraagd tijdens de task force van 13 december 2011) en de « Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable » (CWEDD).

Op 8 juni 2011 heeft de Waalse Overheidsdienst op verzoek van de « CWEDD », in aanwezigheid van o.a. de Wateradviescommissie, een informatievergadering « vragen-antwoorden » over de MER georganiseerd en een informatievergadering « vragen-antwoorden » georganiseerd op verzoek van de « Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) » van Doornik.

Het openbaar onderzoek werd op het grondgebied van de 28 gemeenten georganiseerd, overeenkomstig de beslissing van de Waalse Regering m.b.t. de lijst van de Waalse gemeenten die getroffen zouden kunnen worden door de projecten van de rivierverbinding Seine-Schelde Oost, op het grondgebied waarvan een openbaar onderzoek uitgevoerd moet worden (zie uitvoerige nota die bij deze milieuverklaring gaat).

Er werden evenwel vertragings vastgesteld in de gemeenten Le Roeulx, Charleroi en Châtelet. De gemeenten Le Roeulx en Charleroi hebben het openbaar onderzoek tussen 16 augustus en 30 september op hun grondgebied georganiseerd en de gemeente Châtelet tussen 01 oktober en 15 november 2011.

I.4. Resultaten van het openbaar onderzoek en van de raadpleging

Het openbaar onderzoek heeft aanleiding gegeven tot 50 schriftelijke reacties alsmede tot twee petitie (schriftelijke en op internet) met respectievelijk 360 en 144 handtekeningen van burgers van de gemeente Doornik (details opgenomen in hoofdstuk III van de milieuverklaring).

De op- en aanmerkingen werden geformuleerd door :

- Burgers van de gemeenten Bernissart, Komen-Waasten, Hensies, Seneffe, Doornik ;
- de gemeentebesturen van Pecq, Comines France, Spiere-Helkijn, Wervik ;
- de « CCATM » van Doornik ;
- de « CWEDD » ;
- het Vlaamse Gewest.

Alle adviezen uitgebracht door particulieren, verenigingen, de Waalse en grensoverschrijdende gemeenten en instellingen werden geïnventariseerd en onderzocht in het kader van de voorschriften van het Plan waar ze naar verwijzen.

De uitgebrachte bezwaren en adviezen bevatten geen enkele opmerking m.b.t. een aanzienlijke wijziging van het Plan. De bezwaren uitgebracht in het kader van het openbaar onderzoek betreffen voornamelijk de inrichtingen waarin het Plan voorziet m.b.t. de Leie bij de doorvaart van Komen, met milieuoverwegingen inzake de bescherming van de “Bas-prés” langs de Leie, en de inrichtingen waarin het Plan voorziet m.b.t. de doorgang van Doornik, met de overwegingen inzake de eventuele wijziging van de “Pont des Troux”. Het merendeel van die opmerkingen of bezwaren heeft betrekking op plaatselijke (milieu- of sociaal-economische) overwegingen die grondig geanalyseerd moeten worden in het kader van de effectonderzoeken betreffende het toekomstige project. Ze vloeien dus merendeels voort uit een rechtstreeks antwoord i.v.m. het strategische Plan. Wat die milieuverklaring betreft, dient erop gewezen dat het geheel van de effectonderzoeken i.v.m. het toekomstige project en de uitvoering van het Plan rekening zullen moeten houden met het geheel van de desbetreffende opmerkingen uit het openbaar onderzoek.

Het criterium “bescherming van het (natuurlijke of archeologische) erfgoed” werd wel degelijk in overweging genomen bij de beoordeling die in het kader van het MER uitgevoerd werd. Het gaat om gevoelige milieuoverwegingen in het kader van het Plan waaraan een bijzondere aandacht besteed zal worden bij de uitvoering ervan. Het Plan en de effectonderzoeken betreffende het toekomstige project hebben als doelstelling de optimale vereniging van de natuurlijke, archeologische en economische criteria, met inachtneming van de integriteit van die criteria. De effectonderzoeken betreffende het toekomstige project moeten dienen als hulpmiddel bij de keuze van de beste plaatselijke oplossing ter beperking

van ongewenste effecten en bij de aanbeveling van relevante verzachtings- en compensatiemaatregelen.

Er wordt bijkomend verwezen naar het Rapport over de milieueffecten waarin het geheel van de milieuoverwegingen van het Plan omschreven en beoordeeld worden, en naar de niet-technische samenvatting die bij deze milieuverklaring gaat.

De « Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable » heeft een gunstig advies uitgebracht over de milieuopportunity van het rivierverbindingsproject voor grote tonnenmaat Seine-Schelde, voor zover de volgende aanbevelingen van de auteur van het MER en van de Raad in aanmerking genomen worden :

- « het steunt alle aanbevelingen van de auteur en legt de nadruk op de aanbevelingen geformuleerd door de « CWEDD » m.b.t. het eigenlijke MER ;
- Het dringt er in het bijzonder op aan dat de aanbevelingen betreffende de beperking van invasieve planten opgenomen worden in het bestek van de werken van het Plan.
- Daar het MER wijst op een aanzienlijke biologische weerslag op de plaats van de Leie en, vreemd genoeg, op een belangrijke potentialiteit inzake compensatie van ontwikkeling en herstel van de vroegere Leie, stelt de « CWEDD » voor om de biologische compensaties van het Plan te maximaliseren in het gebied van de vroegere Leie.
- Om zich ervan te vergewissen dat de uitvoering van alternatief 5 beter zou zijn dan het Plan, steunt de « CWEDD » het voorstel van de auteur (p.462 van het MER) om die keuze te doen op basis van argumenten i.v.m. andere domeinen dan de milieugezichtspunten, zoals de technische of financiële haalbaarheid. »

HOOFDSTUK II : MILIEUEFFECTRAPPORT (MER)

Overeenkomstig artikel 3,§2, van richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 van het Europees Parlement en van de Raad betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's wordt een milieueffectbeoordelingssysteem ingesteld voor elk plan of programma dat aanzienlijke milieueffecten zou kunnen veroorzaken.

In de loop van het jaar 2010 werd aldus een milieueffectrapport (MER) opgemaakt ter beoordeling van het Plan « Rivierverbinding voor grote tonnenmaat Seine-Schelde en aansluitingen op het Waalse grondgebied » dat samen met het Plan ter inzage gelegd werd tijdens het openbaar onderzoek dat tussen 2 mei en 15 juni 2011 georganiseerd werd.

II.1. Milieuoverwegingen in het Plan

De bevordering van een milieuvriendelijk, geruisloos, betrouwbaar, zuinig, competitief binnenvaartvervoer van omvangrijke goederen is een duurzaam alternatief voor het wegvervoer en speelt concreet in op de doelstellingen bepaald bij het protocol van Kyoto. Het gezamenlijke project Seine-Schelde moet het binnenvaartvervoer in Frankrijk, België en Nederland bevorderen en, bijgevolg het modale vervoer.

Wat milieubescherming betreft, lijkt de waterweg steeds meer een concrete oplossing te zijn die minder hinder veroorzaakt dan het wegvervoer.

De verschillende milieuoverwegingen van het Plan werden opgesomd en beoordeeld d.m.v. het Rapport over de milieueffecten van het Plan, dat in oktober 2010 door het studie bureau Ecorem is opgemaakt. Genoemd bureau heeft getracht o.a. de milieueffecten ingevolge de uitvoering van het Plan te beoordelen in de volgende domeinen : Grond en grondwateren ; oppervlaktewateren ; fauna en flora ; landschap ; gebouwd, archeologisch en cultureel erfgoed ; vervoer en mobiliteit ; geluid en trillingen ; lucht en klimaat ; aanwending van de natuurlijke hulpbronnen ; menselijk milieu.

Er wordt dus verwezen naar het Milieueffectrapport waarin het geheel van de milieuoverwegingen van het Plan omschreven en beoordeeld worden en naar de niet-technische samenvatting ervan.

Die documenten kunnen ingekeken worden op de website :

http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publique/index.html

II.2. Inhoud van het opgemaakte MER

De doelstellingen van het rapport over de milieueffecten i.v.m. de tenuitvoerlegging van het Plan voldoen aan art. D. 56 van Boek I van het Milieuwetboek en aan de voorschriften van het bijzondere bestek, opgemaakt door de Waalse Overheidsdienst, nr. D.O.213.09.03.

Het bevat op zijn minst de volgende 11 « voorschriften » :

1. een samenvatting van de inhoud, een omschrijving van de voornaamste doelstellingen van het Plan en de verbanden met andere relevante plannen en programma's ;
2. de relevante aspecten van de toestand van het leefmilieu alsook de vermoedelijke evolutie ervan indien het Plan niet uitgevoerd wordt ;
3. De milieukenmerken van de gebieden die aanzienlijk getroffen zouden kunnen worden ;
4. de milieuproblemen i.v.m. het Plan, meer bepaald die betreffende de gebieden met een bijzondere milieuwaarde, met name de gebieden aangewezen overeenkomstig de richtlijnen 79/409/EEG en 92/43/EEG ;
5. de relevante doelstellingen inzake de milieubescherming en de wijze waarop die doelstellingen en de milieuoverwegingen in aanmerking genomen werden bij het uitwerken van het Plan ;
6. de vermoedelijke niet te verwaarlozen milieueffecten, met name de secundaire, cumulatieve, synergische effecten, op korte, middellange en lange termijn, permanent en tijdelijk, zowel de positieve als de negatieve, inclusief in domeinen als de biologische diversiteit, de bevolking, de menselijke gezondheid, de fauna, de flora, de bodems, de wateren, de lucht, de klimatische factoren, de materiële goederen, het culturele erfgoed, inclusief het architecturale en het archeologische erfgoed, de landschappen en de interacties tussen die factoren ;
7. de maatregelen overwogen om elk niet te verwaarlozen negatief milieueffect ingevolge de uitvoering van het Plan te voorkomen, te beperken en, voor zover mogelijk, te compenseren ;
8. een verklaring die samenvat waarom de overwogen oplossingen gekozen werden ;
9. een omschrijving van de wijze waarop de beoordeling gedaan werd, met inbegrip van de ondervonden moeilijkheden, zoals technische gebreken of het tekort aan knowhow, bij het verzamelen van de vereiste gegevens ;
10. Een omschrijving van de opvolgingsmaatregelen overwogen overeenkomstig artikel D.59 van Boek I van het Milieuwetboek ;
11. een niet-technische samenvatting van bovenbedoelde gegevens.

II.3. Inoverwegingname van het MER

Bij de aanneming van het Plan dient het geheel van het opgemaakte MER in overweging te worden genomen.

De aanbevelingen die in het MER geformuleerd worden t.o.v. de te beperken effecten eisen geen wijzigingen van de inhoud van het Plan in deze fase maar zullen in aanmerking genomen worden in het kader van de tenuitvoerlegging ervan.

De wijze waarop de in het MER geformuleerde aanbevelingen in overweging genomen worden bij de aanneming van het Plan wordt in een tabel omschreven (zie **hoofdstuk IV**).

Daarenboven bepaalt de auteur van het Plan, overeenkomstig artikel D.59 van Boek I van het Milieuwetboek, de voornaamste maatregelen tot opvolging van de niet te verwaarlozen milieueffecten te wijten aan de tenuitvoerlegging van het Plan om de onverwachte negatieve effecten in een vroeg stadium te identificeren en de rechtzettingsacties te kunnen opstarten die hij geschikt acht.

De door de Regering bepaalde maatregelen tot opvolging van de effecten worden in hoofdstuk V voorgesteld.

Daar het om een synthesesedocument gaat, verwijst deze milieuverklaring naar het Milieueffectrapport waarin het geheel van de milieuoverwegingen van het Plan omschreven en beoordeeld worden en naar de niet-technische samenvatting ervan, die bij deze milieuverklaring gaat.

HOOFDSTUK III : OPENBAAR ONDERZOEK

III.1. Raadplegingsfase

Overeenkomstig de bepalingen van artikel D.57, derde lid, van het Milieuwetboek, werden het Planontwerp en het Milieueffectrapport, zodra ze door de auteur van het Plan aangenomen werden, voor advies overgelegd aan de « CWEDD », aan de betrokken gemeenten en aan de personen en instanties die de Regering nuttig geacht heeft te raadplegen. Overeenkomstig dat artikel werd geacht dat de adviezen binnen 60 dagen na indiening van de aanvraag aan de auteur van het Plan overgelegd moesten worden. Bij gebreke daarvan werden de adviezen geacht gunstig te zijn.

III.1.1 Lijst van de betrokken gemeenten

Overeenkomstig artikel 29, vierde lid, van Boek I van het Milieuwetboek, heeft de Regering op 20 januari 2011 op basis van het milieueffectrapport en van het Planontwerp de gemeenten aangewezen die door genoemd Plan getroffen zouden kunnen worden en op het grondgebied waarvan dan ook een openbaar onderzoek moet plaatsvinden.

Het gaat om de volgende gemeenten :

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

III.1.2 Betrokken instellingen en overheden

Overeenkomstig artikel D.57, derde lid, van het Milieuwetboek, heeft de Waalse Regering bovendien gevraagd dat de « CWEDD », de « Port autonome du Centre et de l'Ouest », de « Port autonome de Charleroi », de « Port autonome de Namur » en de Europese groepering van economische belangen Seine-Schelde om advies verzocht worden.

De « CWEDD » en voornoemde instanties werden om advies verzocht overeenkomstig de voorafgaande bepalingen.

III.1.3 Transregionale en grensoverschrijdende raadplegingen

Overeenkomstig artikel D.29, elfde lid, paragraaf 1, van het Milieuwetboek en gelet op de niet te verwaarlozen effecten die het Plan zou kunnen hebben op het leefmilieu van een andere regio of van een ander land, werden de betrokken grensoverschrijdende instanties op 4 april 2011 geraadpleegd als volgt :

a) In Vlaanderen :

- Raadpleging van de Vlaamse Regering (Vlaamse Minister-president)
- Raadpleging van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie : Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid

- Raadpleging van de betrokken Vlaamse gemeenten
- toezending van een papieren afschrift en van een digitale afschrift (CD) van het MER
- verzending van een informatiebrief betreffende het opstarten van het openbaar onderzoek in Wallonië.
- b) In Frankrijk :
 - Raadpleging van de betrokken departementale prefect (Nord-Pas-de-Calais) :
 - toezending van een papieren afschrift en van een digitale afschrift (CD) van het MER
 - verzending van een informatiebrief betreffende het opstarten van het openbaar onderzoek in Wallonië.
 - Raadpleging van het « Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer (Commissariat général au Développement durable) » :
 - verzending van een informatiebrief betreffende het opstarten van het openbaar onderzoek in Wallonië.
 - Raadpleging van de betrokken Franse gemeenten :
 - toezending van een papieren afschrift en van een digitale afschrift (CD) van het MER
 - verzending van een informatiebrief betreffende het opstarten van het openbaar onderzoek in Wallonië.

III.2. Reacties op het Planontwerp

III.2.1 Uitslagen van het openbaar onderzoek

Alle geraadpleegde (Waalse, Vlaamse en Franse) gemeenten hebben kennis gegeven van de uitslag van het openbaar onderzoek dat op hun grondgebied plaatsgevonden heeft , alsook van de adviezen die eventueel ontvangen werden.

Het openbaar onderzoek heeft een bepaald aantal reacties uitgelokt. Die adviezen werden uitgebracht door de volgende gemeenten :

In Wallonië :

- ***Bernissart (1)***
- ⇒ *1 schriftelijke opmerking.*
- ***Hensies (1)***
- ⇒ *Dezelfde schriftelijke opmerking als in Bernissart.*
- ***Komen (5)***
- ⇒ *5 brieven, waarvan 2 bevestigd per e-mail.*
- ***Pecq***
- ⇒ *advies van het gemeentebestuur.*
- ***Seneffe (1)***
- ⇒ *1 brief.*
- ***Doornik (39)***
- ⇒ *37 schriftelijke reacties*
- ⇒ *1 internet-petitie met 144 handtekeningen*
- ⇒ *1 schriftelijke petitie met 360 handtekeningen.*

In Vlaanderen :

- ***Spiere-Helkyn***
- ⇒ *advies van het gemeentebestuur.*
- ***Wervik***
- ⇒ *advies van het gemeentebestuur.*

In Frankrijk :

- **Comines Frankrijk**
- ⇒ *advies van het gemeentebestuur.*
- **Lille Métropole**

De overige gemeenten hebben ter gelegenheid van het openbaar onderzoek geen bezwaar ontvangen, noch schriftelijk noch mondeling.

III.2.2 Wijze waarop de adviezen, bezwaren en opmerkingen in overweging genomen werden

III.2.2.1 Inoverwegingname van de bezwaren en opmerkingen in het kader van het openbaar onderzoek

Nr.	Vragen/adviezen uit het Openbaar onderzoek	Antwoorden
<i>Algemene overwegingen</i>		
1.	M. De Troy Philippe (gemeente Seneffe)	
1.1	Vanuit een algemeen oogpunt aanvaardt het plan een vrije doorvaarthoogte van 5,25m onder bruggen. Dit voldoet niet aan de vraag van de vervoerders, die containers op drie niveaus wensen te vervoeren (vrije doorvaarthoogte van 7 m). De vaartuigklassen, zoals bepaald in de documenten, bevatten een autovervoerder (capaciteit 300 auto's) met dezelfde hoogte als de containervervoerder op drie niveaus. Bovendien heeft Minister Lutgen op de parlementaire vraag die de gewestelijke volksafgevaardigde Olivier Saint-Amand op 1 juni 2010 gesteld heeft, geantwoord dat elke bouw van een nieuwe brug of renovatie van een bestaande brug op een vrije doorvaarthoogte van 7,50m uitgevoerd zou moeten worden. (...) de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden moeten dus in overweging genomen worden om te voorkomen dat een brug in goede staat binnen 20 jaar herbouwd moet worden omdat ze niet hoog genoeg is.	5,25 m vrije doorvaarthoogte is de norm voor 2 niveaus containers, 7 m voor 3 niveaus. De bepaling van de afmetingen van de waterweg valt onder de bevoegdheid van de beheerder ervan, namelijk de Waalse Overheidsdienst Het Franse net wordt aangepast op 5,25 m. De beslissingen die thans daaromtrent doorslaggevend zijn resulteren uit een transregionaal overleg en uit keuzes die in transregionale overeenkomsten geacteerd worden. Bij die beslissingen komt immers een niet te verwaarlozen 'neteffect' kijken. Zolang alle bij dat net betrokken regio's en landen niet gezamenlijk beslissen om hun kunstwerk op 7 m te brengen, heeft het weinig zin om die aanpassing in Wallonië door te voeren, tenzij een kunstwerk om andere redenen vervangen moet worden (voorzorgsbeginsel). Om die reden voorziet het Plan om de « Pont des Trous » en de « Pont à Pont » te Doornik aan de norm van 7 m aan te passen, daar de bovengedeelten van die kunstwerken immers opgeknapt moeten worden. De overige kunstwerken waarop het Plan betrekking heeft voldoen alle aan de norm van 5,25 m (de brug van Komen werd in de zomer 2010 op 5,25 m gebracht) en vereisen dus geen wijziging in het kader van dit Plan.

<i>Voorschriften van het Plan betreffende het Gedeelte nr.1 : Grensleie</i>		
2.	M. De Troy Philippe (gemeente Seneffe)	
2.1	(...) deze beperking tot 5,25 m op dat hoofdkanaal, dat geacht wordt konvooien van klasse Vb te ontvangen, zou een echte beperking zijn. (...) het zou verstandiger zijn om voor een mobiele brug te kiezen.	De brug van Komen werd in de zomer 2010 tot 5,25 m verhoogd en vereist dus geen wijziging in het kader van dit Plan. De verhoging van de brug werd van Franse zijde doorgevoerd en is het resultaat van vergelijken. Er dient ook eraan herinnerd te worden dat die brug in het stadscentrum gelegen is.
3.	M. Windels - natuurgids (gemeente Komen-Waasten)	
3.1	Wenst dat de Bas-Prés niet door het Plan getroffen worden zodat de rijke fauna en flora daar beschermd worden.	Het is duidelijk dat de greep van de waterweg op het grondgebied (in het bijzonder de Lage Weiden) een criterium is dat in aanmerking genomen werd bij de beoordeling van het Plan. Een goede verbinding tussen het Seinebekken en het Scheldebekken zou evenwel een belangrijke economische troef zijn. De Grensleie is een gedeelte van die toekomstige binnenvaartverbinding. Indien dat project niet uitgevoerd wordt, zal de Grensleie bijgevolg een flessenhals vormen op het binnenvaartnet van Noordwest-Europa. Gelet op de sociaal-economische rechtvaardiging van het Plan, blijkt het dan ook noodzakelijk om het segment van de Grensleie te verbeteren. In het kader van het onderzoek naar de effecten van het project zal evenwel een bijzondere aandacht besteed worden aan de kwetsbaarheid van de Lage Weiden, aan het onderzoek van redelijke tracéalternatieven en aan de bepaling van geschikte maatregelen (met name om een minimale greep van de waterweg op de Lage Weiden te waarborgen). Een beslissing mag niet genomen worden op basis van één enkel criterium maar op basis van de beoordeling van de inachtneming van een geheel van criteria. Deze milieuverklaring benadrukt dus dat de tenuitvoerlegging van het Plan gepaard zal gaan met een maximalisering van de biologische compensaties in het gebied van de vroegere Leie, overeenkomstig de opmerking geformuleerd door de “CWEDD” in het kader van het Plan.

3.2	Vraagt dat zo uitgestrekt mogelijk (bestaande) overstroombare gebieden in stand gehouden worden. Die gebieden staan gelijk met natuurlijke regenwaterbekkens waarvan de bouw te duur zou zijn.	Opmerkingen buiten het globale kader van het Plan die evenwel in de lijn liggen van wat overwogen moet worden in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project. Dit EIE heeft betrekking op de verschillende plaastelijke scenarii of varianten (tracé-alternatieven met een een min of meer grote greep op de Leieweiden). Deze opmerking zal in overweging genomen moeten worden in het kader van het EIE betreffende de "verbetering van de Grensleie bij de doorvaart van Komen". De milieuverklaring wijst op de noodzaak om die aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project (variante-analyse).
3.3	Wenst de minimalisering van de productie van grondspecie. Vraagt dat die grondspecie niet in de Lage Weiden gestort worden maar op plekken die aan de Lage Weiden grenzen en waar geen schade aan die milieus wordt toegebracht.	Dit zal in overweging genomen moeten worden in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
3.4	Stelt voor dat de bestaande bedding van de Leie uitgebreid wordt in plaats dat een nieuwe bedding uitgediept wordt. De uitbreiding van de Leie zou als rechtstreeks gevolg hebben dat de kwaliteit van de voortgebrachte grondspeciën sterk zou afnemen.	Dit zal in overweging genomen moeten worden in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
3.5	Wenst een grondig onderzoek om het bewijs te leveren van het nut van een nieuwe weg (andere weg dan een trekweg) langs het tracé.	idem. Ter informatie, deze problematiek wordt geanalyseerd in het hoofdstuk Mobiliteit van het onderzoek naar de effecten van het project betreffende de "verbetering van de Grensleie bij de doorvaart van Komen".
3.6	Wenst dat de adviezen (inzake hoge waterstanden bijvoorbeeld) uitgebracht door de omwonenden van de Dode-Leie en van de Werviksestraat en de Werviksesteenweg in overweging genomen worden.	Deze adviezen moeten in overweging genomen worden in het kader van het milieueffectonderzoek m.b.t. het project.
3.7	Stelt voor dat een vakbond aangewezen wordt om de belangen van de Komenaars (voornamelijk landbouwers en naturalisten) te vertegenwoordigen.	Geen commentaar t.o.v. het Plan.
4.	M. MOUTON - regionale vereniging Eco-Vie (gemeente Komen-Waasten)	
4.1	Wijst erop dat de bouw van een nieuwe rivierarm de vernietiging (verdwijning) van de Lage Weiden tot rechtstreeks gevolg zou hebben.	Zie antwoord advies 3.1.

4.2	Vreest dat de grondspecie, voornamelijk uit waterklei samengesteld, een groot deel van het water dat ze inhouden naar de bebouwde gebieden lozen.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
4.3	Wijst erop dat het gebied van de Lage Weiden, alhoewel het niet beschermd is, een biologisch waardevol habitat is dat steeds schaarser wordt.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
4.4	Wijst erop dat de bouw van een nieuwe weg langs het tracé zich ten koste van het vochtige gebied zou uitbreiden.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
4.5	Vraagt dat het feit dat de Lage Weiden als regenwaterbekken dienen in overweging genomen wordt en dat een plan PLUIE (REGEN) onderzocht wordt.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
4.6	Wijst erop dat de overgelegde kaarten met de overstromingsrisico's niet correct zijn. De ergste overstromingen zouden zich niet langs de Leie voordoen.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
4.7	Vraagt of, overeenkomstig de vereisten van Minister Foret, een lijst van de overstroombare gebieden opgemaakt en aan de bevoegde autoriteiten overgelegd werd.	Geen verband met het Plan.
4.8	Wijst erop dat de rietvelden van de overstroombare gebieden een weerslag hebben op de kwaliteit van de grondwateren door ze met hun polluenten te filtreren.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
4.9	Wenst dat de bocht van het nieuwe tracé tot een minimum herleid wordt ter hoogte van de Lage Weiden en dat het huidige tracé uitgebreid wordt. Dit zou de tijdens de werken voortgebrachte grondspecie moeten minimaliseren.	Deze overweging maakt noodzakelijk deel uit van de opties die geanalyseerd moeten worden in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project betreffende de verbetering van de Grensleie bij de doorvaart van Komen. Verschillende tracé-alternatieven (nieuwe arm van de Leie met een bepaalde bochtstraal vs uitbreiding van de bestaande Leie) ; de beste optie wordt gekozen op basis van verschillende criteria (o.a. de greep op het grondgebied). De beslissing mag niet genomen worden op basis van één enkel criterium.
4.10	Benadrukt dat een wijziging van de bestaande topographie als gevolg zou hebben dat de huizen gelegen in de Wervikstraat en langs de Werviksesteenweg onder water zouden komen te staan. Anderzijds wijst hij erop dat de overstromingen niet alleen	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.

	aan hoge waterstanden te wijten zouden zijn, maar dat ook de kleine grondwaterdiepte in de streek een aanzienlijke weerslag heeft.	
4.11	Wijst erop dat de uitdieping van de Leie niet voor minder overstromingen zal zorgen.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
4.12	Benadrukt dat de biologische rijkdom en de rijke biodiversiteit op het grondgebied van Komen-Waasten beschermd moeten worden.	Cf. antwoord advies 3.1.
4.13	Vraagt of de uitdieping onder de brug van Komen haalbaar is.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
4.14	Is de mening toegedaan dat de bouw van een waterweg met twee vakken onder de brug van Komen de scheepvaart zou bemoeilijken en in tegenstrijd is met de bevordering van het binnenvaartvervoer op internationale schaal.	De route voorzien in het project tot « verbetering van de Leie bij de doorvaart van Komen » om het wegverkeer het centrum van Komen te doen ontwijken zal onder een spui doorlopen, maar niet ten koste van het waterwegdomein. Het wegproject zal dus geen verwacht effect op de breedte van de Leie hebben.
4.15	Stelt voor om het tracé tussen het zuiveringsstation en de brug te wijzigen om te voorzien in de scheepvaartsbocht stroomafwaarts de brug van Komen.	Dit is precies waarin het project tot verbetering van de Leie bij de doorvaart van Komen voorziet.
4.16	Bezorgdheid omtrent de verkeersomvang gegenereerd door de bouw van de nieuwe routes.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
4.17	Bezorgdheid omtrent de vermoedelijke aanzienlijke gevolgen voor de Molensstraat. Wijst erop dat een onteigening nodig zal zijn als het Plan van toepassing is.	Alle nodige onteigeningen werden al uitgevoerd op die plaats.
5.	Mevr. Elizabeth SERROEN - voor de groep Ecolo van Komen-Waasten	
5.1	Benadrukt de behoefte om de economische, recreatieve en landschappelijke aspecten van de Vallei in een overlegd project te verenigen.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
5.2	Vraagt of, overeenkomstig de vereisten van Minister Foret, een lijst van de overstroombare gebieden opgemaakt en aan de bevoegde autoriteiten overgelegd werd.	Geen verband met het Plan.
5.3	Wijst erop dat de uitdieping van de Leie niet voor minder overstromingen zal zorgen.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
5.4	Wijst erop dat de kaart van de overstroombare gebieden fouten inhoudt.	Geen verband met het Plan.

5.5	Benadrukt dat de biologische rijkdom en de rijke biodiversiteit in het gebied van de Lage Weiden beschermd moeten worden.	Cf. antwoord advies 3.1.
5.6	Onderstreept de functie van overstroombaar gebied van het gebied van de Lage Weiden en wijst op de besparingen door geen regenwaterbekken te moeten bouwen als dat gebied beschermd wordt.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
5.7	Het overgelegde project zou indruisen tegen de gemeentelijke wensen.	De uitgevoerde openbare onderzoeken dienen om, o.a., de gemeentebesturen te raadplegen. De gemeente Komen-Waasten heeft geen enkel standpunt geformuleerd in het kader van het openbaar onderzoek.
5.8	Stelt voor om het bestaande tracé uit te breiden in plaats van een nieuwe arm te bouwen.	Cf. antwoord advies 4.9.
5.9	Stelt voor om het tracé tussen het zuiveringsstation en de brug te wijzigen om te voorzien in de scheepvaartsbocht stroomafwaarts de brug van Komen. Het bestaande tracé zou dan ook met ongeveer dertig meter uitgebreid worden om de scheepvaart te vergemakkelijken en de milieueffecten te minimaliseren.	Cf. antwoord advies 4.9.
5.10	Het voorgestelde alternatief zou de hoeveelheid voortgebrachte grondspeciën aanzienlijk verminderen.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
5.11	Benadrukt dat de biologische rijkdom en de rijke biodiversiteit op het grondgebied van Komen-Waasten beschermd moeten worden.	Deze realiteit moet in aanmerking genomen worden in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project betreffende de verbetering van de Leie bij de doorvaart van Komen. Het gaat dus om een criterium dat, o.a., in overweging genomen wordt bij de keuze van de beste oplossing in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
6.	Mevr. VILLERS van Leefmilieu en Alternatieve ontwikkeling (gemeente Komens-Waasten)	
6.1	Steunt de opmars van het waterwegvervoer.	Vraagt geen antwoord.
6.2	Benadrukt dat het belangrijk is om alle betrokken partners op de hoogte te houden van de verschillende alternatieven voor het Plan, rekening houdend met de voor- en nadelen van de mogelijke oplossingen.	Dat is wel degelijk de eerste doelstelling van het MER en van dit openbaar onderzoek.

6.3	Onderstreept de kwetsbaarheid van de omliggende milieus van het Plan.	Deze realiteit moet in aanmerking genomen worden in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project betreffende de verbetering van de Leie bij de doorvaart van Komen.
6.4	Stelt voor om het bestaande tracé uit te breiden in plaats van een nieuwe arm te bouwen. Zodoende worden de effecten op het vochtige gebied beperkt.	Deze overweging maakt noodzakelijk deel uit van de opties die geanalyseerd moeten worden in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project betreffende de verbetering van de Grensleie bij de doorvaart van Komen. Verschillende tracé-alternatieven (nieuwe arm van de Leie met een bepaalde bochtstraal vs uitbreiding van de bestaande Leie) ; de beste optie wordt gekozen op basis van verschillende criteria (o.a. de greep op het grondgebied). De beslissing mag niet genomen worden op basis van één enkel criterium.
6.5	Steunt de argumenten overgelegd door de vereniging Éco-Vie.	Vraagt geen antwoord.
<i>Voorschriften van het Plan betreffende het Gedeelte nr.2 : Hoge-Schelde</i>		
7.	M. Philippe DE TROY (gemeente Seneffe)	
7.1	Is gekant tegen een belangrijke wijziging van de « Pont des Trouis », een beschermd monument, daar de spitsbogenarcaden ervan in rondbogen omgebouwd zouden worden. Door die verbouwing is de doorvaart van een schip dat een vrije doorvaarthoogte van 5,25m vereist mogelijk. Daar die waterweg secundair wordt in het kader van de uitvoering van het Plan, is dit evenwel geen hoofdprobleem. (...) zijn deze werken noodzakelijk, afgezien van de nodige sluishernieuwingen ? (...) de ondernemingen die deze doorvaart regelmatig gebruiken hebben iets smallere schepen laten bouwen. Voor de andere zou het kanaal dat tussen de Seine en Antwerpen gepland is op ons net aangesloten worden en zouden dus alleen de schepen van die klasse beperkt worden.	De Leie en de Schelde zijn 2 bijkomende routes die noodzakelijk zijn om het modale gedeelte van de waterweg te kunnen vergroten. De route via de Leie zal een bepaald aantal beperkingen met zich meebrengen (scheepvaartalternat, enz.) die de route via de Schelde noodzakelijk maken. Anderzijds wordt de betrouwbaarheid van het net verhoogd door het feit dat er 2 routes zijn. Tot slot, het niet moderniseren van de Schelde zou de afzondering van het Waalse net tot gevolg hebben. Om een opening van het net mogelijk te maken is het dus noodzakelijk te voldoen aan de Europese norm en mag de beslissing niet gebaseerd worden op de gebruikte plaatselijke tonnenmaten.
7.2	Benadrukt dat de schepen van klasse I tot III nog ruim gebruikt worden ondanks de betaalde Europese premies.	Juist, maar hun aantal neemt geleidelijk af. De activiteit van de scheepswerven is geconcentreerd in klasse V, die geleidelijk de belangrijkste klasse zal worden. Het net moet dus aan de voorschriften van die klasse aangepast worden,

		wat geenszins het behoud van de binnenvaart van de lagere klassen belet. De klassen I tot III zullen overigens relevant blijven voor deelmarkten. Opmerking zonder verband met het Plan.
7.3	Benadrukt dat de bouw van het nieuwe kanaal een deel van het huidige verkeer van Antwerpen naar de Franse havens zal afleiden.	De Franse havens zijn duidelijk minder concurrerend dan de Belgische en Nederlandse havens; dit argument is dus niet gegrond. Bovendien zullen, volgens de vooruitzichten, alle havens hun trafiek waarschijnlijk zien toenemen.
8.	Opmerkingen verzameld door de Schepen van de stad Doornik.	
8.1	Vindt dat er grondiger nagedacht moet worden en dat men zich niet tot de « Pont des Trous » moet beperken.	Het MER bevat weliswaar een ruimere overweging waarbij alle beschermde erfgoedelementen in aanmerking genomen worden.
8.2	Het verlies van erfgoed en van levenskwaliteit moet gecompenseerd worden door de bouw van voetgangersbruggen.	Punt te analyseren in het kader van het toekomstig onderzoek naar de effecten van het project. Het milieueffectonderzoek zal gericht zijn op de beoordeling van de redelijk overweegbare plaatselijke varianten en zal een overweging inhouden over de verzachtings- en/of compensatiemaatregelen die getroffen zouden moeten worden.
8.3	Benadrukt dat de « Pont des Trous » geen oude relikwie is daar hij belangrijke wijzigingen heeft ondergaan. Bijgevolg is alles wat tussen de twee torens ligt nieuw. Benadrukt dat het beeld van de brug eerder dan de brug zelf beschermd is.	Criterium in aanmerking genomen in het MER.
8.4	Verzet tegen het punt hierboven : Petite getekend om de « Pont des Trous » te beschermen. De petitie bevat handtekeningen van archeologen die erop wijzen dat het monument beschermd is.	Het criterium van de inachtneming van de integriteit van de beschermde patrimoniale en architecturale kenmerken werd wel degelijk in aanmerking genomen bij de beoordeling in het kader van het MER. De oplossing van de tonnenmaatverhoging moet evenwel het geheel van de patrimoniale, architecturale, sociaal-economische en milieucriteria opnemen, criteria op grond waarvan de uitbreiding van de « Pont des Trous » de meest geschikte oplossing lijkt om maatschappelijke, economische en milieuitdagingen voor de gemeenschap globaal te kunnen aangaan.
8.5	De wijziging van de « Pont des Trous » zal noch nodig, noch nuttig zijn als de sluiswerken niet uitgevoerd worden.	Met zijn 11m nuttige breedte is de « Pont des Trous » thans het meest hinderlijke element qua breedte op de Hoge Schelde. De sluizen van Kain en Hérinnes hebben een nuttige breedte van 14 m, wat de doorgang van schepen van klasse Va (vereiste nuttige breedte : 12,5 m) mogelijk maakt.

8.6	Wijst erop dat schepen van 2.500T al onder de brug door kunnen.	Op de Hoge Schelde laat de Waalse Overheidsdienst de vaart toe van schepen met een lengte van 110m, een breedte van 10,5m een diepgang van 2,6m. Schepen met een <u>theoretische</u> capaciteit van 2.500 ton kunnen dus onder de brug door, maar in feite zijn ze met ~1.800 ton geladen, gelet op de beperkingen inzake diepgang. Daarenboven stemmen die afmetingen die op de Schelde toegelaten worden vanwege de configuratie van de « Pont des Trous » niet overeen met de afmetingen van de Europese klasse CEMT Va, die de belangrijkste klasse wordt. De schepen van die klasse zijn 11,4 m breed en, rekening houdend met een tolerantie voor de veiligheid, vereisen dat de kunstwerken een nuttige breedte van 12,5 m hebben. Zonder uitbreiding van de « Pont des Trous » zal slechts een zeer beperkt aantal schepen van 2.500 ton (geladen met 1.800 ton maximum) daadwerkelijk door Doornik kunnen varen. Het zal gaan om enkele eenheden met hybride kenmerken die zich niet aan de Europese normen houden. Le « Pont des Trous » zal een flessenhals zijn voor alle schepen van klasse Va.
8.7	Vraagt welke economisch voordeel van de wijziging van de « Pont des Trous » verwacht wordt terwijl schepen van 2.500 T er al onderdoor kunnen.	Er valt op te merken dat de doorvaart van schepen van 2.500 T verband houdt met de vaardiepte, daar die schepen slechts met een vracht van maximum 1.800 T onder de brug door kunnen. Anderzijds zal de wijziging van de « Pont des Trous » de vaart mogelijk maken voor alle schepen van klasse Va die een nuttige breedte van 12,5m eisen (« Pont des Trous » : 11m). Het aantal eenheden dat langs Doornik zal kunnen varen zal veel groter zijn dan vandaag, zodat het binnenvaartvervoer op de Schelde aan attractiviteit zal winnen. Er wordt ook verwezen naar het « <i>Etude des retombées socio-économiques du projet Seine-Escaut pour la Wallonie</i> » (TRITEL, 2011) (Onderzoek van de sociaal-economische weerslag van het project Seine-Schelde voor Wallonië).
8.8	Is de mening toegedaan dat de aanleg van een kleine omlegging ter hoogte van de « Pont des Trous » de voorkeur zou moeten krijgen ondanks de hogere prijs van die alternatieve oplossing.	Punt te analyseren in het kader van het toekomstig onderzoek naar de effecten van het project. Het milieueffectonderzoek zal gericht zijn op de beoordeling van de redelijk overweegbare plaatselijke varinaten. De beste oplossing zal gekozen worden na beoordeling van verschillende criteria inherent aan de verschillende milieuthematieken die typisch aangesneden moeten worden in een milieueffectonderzoek. De beslissing wordt niet alleen op basis van het economische criterium genomen.

8.9	Stelt voor om banden te scheppen tussen de verschillende erfgoedelementen van de rivier, met name tussen de “Pont des Trous” en de “Tour Marvis”.	Aandachtspunt te analyseren in het effectonderzoek op basis van een concreet project.
8.10	Acht dat het enige antwoord op de vraag i.v.m. het riviertoerisme ter hoogte van de « Pont des Trous » een kleine omleiding om de brug en de bouw van een pleziervaarthaar is.	Aandachtspunt te analyseren in het effectonderzoek op basis van een concreet project.
8.11	Vindt dat het advies van de schippers in aanmerking genomen moet worden.	De beheerder van de waterweg zal alle nuttige adviezen in overweging nemen.
8.12	Bezorgdheid omtrent de hinder die door de werken veroorzaakt wordt.	Aandachtspunt te analyseren in het effectonderzoek op basis van een concreet project.
8.13	Stelt zich vragen over de concrete opportuniteit van grote werken voor enkele tonnen meer vracht.	We verwijzen de lezer naar het « <i>Etude des retombées économiques du projet Seine-Escaut pour la Wallonie</i> » (TRITEL, 2011) dat in het kader van het Plan uitgevoerd werd.
8.14	Vraagt dat het ecologische aspect in aanmerking genomen wordt bij de inrichting van de oevers van de Schelde, in aansluiting op de PCDN	Daarin voorziet het Plan in het kader van de nieuwe sluizen. Ecologische inrichtingen zijn voorzien in Kain (natuurlijke taluds). De koppeling met het PCDN zal verricht moeten worden in het kader van de effectenonderzoeken betreffende het project.
9.	vzwACT (Amis de la Citadelle de Tournai)	
	<i>Twée petites met honderde handtekeningen gaan samen met de volgende opmerkingen.</i>	
9.1	De werken ter hoogte van de « Pont des Trous » zijn slechts nodig als ook de sluizen gewijzigd worden.	Niet juist. De « Pont des Trous » heeft een nuttige breedte van 11m terwijl de sluizen van Kain en Hérinnes een nuttige breedte van 14m hebben. De « Pont des Trous » is het smalste kunstwerk van de Hoge Schelde op het grondgebied van Wallonië. Het gaat dus om het beperkende kunstwerk.
9.2	Als het Plan voorziet in vrije doorvaarthoogtes van 5,25 m, waarom werken van 7 m onder brug overwegen in Doornik ?	Het gaat erom vooruit te lopen op de toekomst en geen toekomstige flessenhals te creëren.
9.3	Acht dat het alternatief van de korte omleiding met bouw van een pleziervaarthaar de ontwikkeling van het riviertoerisme tot gevolg zal hebben.	Hoewel het Plan de aanzet tot de discussie omtrent plaatselijke varianten heeft gegeven, blijft de sociaal-economische en milieurechtvaardiging van het Plan een globale uitdaging. De verschillende varianten moeten beoordeeld worden in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
9.4	Acht dat onze keuze slechts op de prijs gebaseerd moet worden, vooral als er vanuit gegaan wordt dat andere werken nodig zullen zijn in de toekomst.	Zie antwoord advies 8.8.

9.5	Acht dat het alternatief van de kleine omleiding voorgedragen wordt als het minst goede voor het Plan, omdat het uitgaat van een debiet voor de Schelde van 70 à 100m ³ /s. De vzw is het daar niet mee eens want het gemiddelde debiet van de Schelde zou variëren tussen 10 en 30m ³ /s en de schepen van de klassen Va en Vb zouden beter uitgerust zijn voor moeilijke manoeuvres.	De conclusies van het onderzoek van « <i>Simulations de navigation pour la liaison Seine-Escaut Est – Traversée de Tournai</i> » (Scheepvaartsimulaties voor de verbinding Seine-Schelde Oost – Doorvaart van Doornik), in 2009 door Alkyon uitgevoerd voor rekening van de Waalse Overheidsdienst, wat betreft de bevaarbaarheid en de fluïditeit, baseren zich ook op simulaties bij nuldebet (en niet enkel bij hoogwaterdebieten). De conclusies uit dat onderzoek worden dus beïnvloed door alle debietganmma's.
9.6	Men maakt zich zorgen dat de « Pont des Trous » volkomen vervormd zal worden door de werken en dat het onderzoek de landschappelijke impact ervan minimaliseert.	Het criterium van de inachtneming van de integriteit van de beschermde patrimoniale en architecturale elementen werd wel degelijk in aanmerking genomen bij de beoordeling in het kader van het MER. De plaatselijke landschappelijke impact zal voor al de te onderzoeken projectvarianten grondiger geëvalueerd moeten worden in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project. Anderzijds moet de oplossing van de tonnenmaatverhoging het geheel van de patrimoniale, architecturale, sociaal-economische en milieucriteria opnemen, criteria op grond waarvan de uitbreiding van de « Pont des Trous » de meest geschikte oplossing lijkt om maatschappelijke, economische en milieuitdagingen voor de gemeenschap globaal te kunnen aangaan.
9.7	De korte omleiding heeft twee voordelen : de « Pont des Trous » wordt beschermd en de stad wordt opengesteld voor de pleziervaart en de opwaardering van de kaaien.	Punt te analyseren in het kader van het toekomstig onderzoek naar de effecten van het project. Het milieueffectonderzoek zal gericht zijn op de beoordeling van de redelijk overweegbare plaatselijke varianten. De beste oplossing zal gekozen worden na beoordeling van verschillende criteria inherent aan de verschillende milieuthematieken die typisch aangesneden moeten worden in een milieueffectonderzoek.
9.8	Is het opportuun om de toonnenmaat tot 2000T te verhogen ?	We verwijzen de lezer naar de doelstellingen van het Plan, opgenomen o.a. in Bijlage 1.1-1 bij het MER.
9.9	Is het niet verstandiger de rivier uit te diepen zodat schepen met volle vracht doorvaren kunnen ?	Dit werd overwogen in het kader van het Plan, meer bepaald alternatief 5 dat voorziet in de uitvoering van het Plan met een diepgang van 3 m (in plaats van 2,5 m). We verwijzen de lezer naar hoofdstuk 10 van het MER voor de bespreking van die alternatieven (analyse multicriteria).
9.10	Er moet rekening gehouden worden met het feit dat de geplande werken een tijdelijke maatregel zijn vooraleer naar	Juist. Een eventuele overgang naar klasse Vb zou de bouw van nieuwe sluizen inhouden en kan slechts op lange termijn overwogen worden en op

	tonnenmaat Vb wordt overgegaan.	voorwaarde dat alle betrokken partijen (Vlaams Gewest, Wallonië, Frankrijk) hun eigen gedeelten aanpassen. Op korte termijn mag geen maatregel genomen worden die deze mogelijke evolutie op het spel zou zetten (voorzorgsbeginsel). Er dient te worden opgemerkt dat het onderzoek « <i>Simulations de navigation pour la liaison Seine-Escaut Est – Traversée de Tournai</i> », in 2009 door Alkyon uitgevoerd voor rekening van de Waalse Overheidsdienst, getoond heeft dat de werken waarin het Plan voorziet verenigbaar zijn met een latere evolutie (overgang naar tonnenmaat Vb).
9.11	De noodzaak om geleidingsstructuren te plaatsen zal het imago van de brug vernietigen.	Aandachtspunt te analyseren in het effectonderzoek op basis van een concreet project.
9.12	Vindt dat de mogelijkheden inzake inrichting van de Schelde beperkt moeten worden.	Valt onder de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten.
	<i>Er werd een bepaald aantal bijkomende opmerkingen geregistreerd, met dezelfde inhoud als de vorige bezwaren. De lezer wordt er dan ook om verzocht zich te verwijzen, indien hij het wenst, naar de ontvangen adviezen, gecompileerd in hun volledige versie, die ter inzage ligt bij de SPW – Direction des Impacts économiques et environnementaux – Boulevard du Nord, 8 - 5000 Namur.</i>	
9.13	Welke impact zal het Plan hebben op de ophaalfrequentie van de “Pont Notre-Dame”	Weinig omdat het aantal schepen niet aanzienlijk zal toenemen (tonnenmaatverhoging). Daar de cycli van de sluizen de stromen regelen, wordt geen belangrijke verhoging van de doorvaartfrequentie verwacht.
9.14	Quantificatie van de overgang van de weg naar de waterweg.	Algemeen antwoord gegeven, maar geen enkel cijfer gegeven wat de Hoge Schelde betreft.
9.15	Gevolgen van de werken voor de kaaien en quid van de mobiliteit tijdens de werken ?	Aandachtspunt te analyseren in het effectonderzoek op basis van een concreet project.
10.	vzw Pasquier Grenier (gemeente Doornik)	
10.1	Acht dat het centrale gedeelte van de "Pont des Troues" een sentimentele eerder dan archeologische waarde heeft, gelet op de renoveringswerken van 1948.	Zie antwoorden op de adviezen 8.3 en 8.4.
10.2	Als compensatie moeten de 2 oorspronkelijke torens beschermd worden.	Aandachtspunt te analyseren in het effectonderzoek.
10.3	De wijziging van de « Pont des Troues » moet passen in een geheel van werken, waarin o.a. de omgeving van het monument en de doorgang door de stad opgenomen worden.	Zie antwoord in het advies 8.1.
10.4	Wenst een betere zichtbaarheid van het monument.	Aandachtspunt te analyseren in het effectonderzoek.

10.5	Steunt de hypothese van de kleine omleiding niet (historische en esthetische redenen).	Zie antwoord in het advies 9.7.
10.6	Quid van het esthetische evenwicht van de brug na de werken ?	Aandachtspunt te analyseren in het effectonderzoek.
10.7	Bezorgdheid omtrent de toegangshellingen en inkassing van de stoepen in geval van verhoging van de brug.	Aandachtspunt te analyseren in de effectonderzoeken op basis van een concreet project.
10.8	Opportuniteit om voetgangersbruggen op te nemen in het gezamenlijke project en om inrichtingen van de kaaien uit te voeren.	Opportuniteit te analyseren in de effectonderzoeken op basis van een concreet project.
11.	M. Benoit DOCHY (gemeente Doornik)	
11.1	Wijst erop dat de « Pont des Trouis » gewijzigd kan worden, met uitzondering van de twee torens.	Aandachtspunt te analyseren in het effectonderzoek.
11.2	Gekant tegen de omleiding --> stedenbouwkundige aberratie.	Zie antwoord in het advies 9.7.
11.3	Opportuniteit om een fietsers- en voetgangersbrug tussen de « Pont des Trouis » en de « pont Delwart » in het gezamenlijke project op te nemen.	Moet eventueel door de opdrachtgever in zijn project opgenomen worden.
11.4	Voorstel tot inrichting van de kaaien zodat fietsers en voetgangers er langs kunnen.	Moet eventueel door de opdrachtgever in zijn project opgenomen worden.
12.	M. Bernard PARFAIT (gemeente Doornik)	
12.1	Acht dat een mobiliteitsonderzoek nodig is.	De mobiliteit moet onderzocht worden in het onderzoek naar de effecten van het project.
12.2	Stelt voor om de « Pont des Trouis » als voetgangersbrug te herinrichten.	Opportuniteit te analyseren in de effectonderzoeken op basis van een concreet project.
12.3	Wijst erop dat de werken tussen de « pont de fer » en de « Pont des Trouis » uitgevoerd moeten worden in het kader van een globale inrichting van de kaaien van de rechteroever, met inachtneming van de uitzichten op de Schelde.	Aandachtspunt te analyseren in het onderzoek naar de effecten van het project.
12.4	Bezorgdheid omtrent de werken en de gevolgen die ze voor de omwonenden zullen hebben.	Aandachtspunt te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
13.	Gracq vzw	
13.1	Wijst erop dat er rekening gehouden moet worden met de behoeften van de zachte verplaatsingswijzen (voetgangers, fietsers...)	De zachte mobiliteit moet onderzocht worden in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
13.2	De werken moeten de tenuitvoerlegging van de stedenbouwkundige documenten PCM, SSC... mogelijk maken.	Punt te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
13.3	Vindt dat in alternatieve oplossingen voorzien moet worden zolang de werken duren.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
14.	CCATM van Doornik	
14.1	Quid van de weg ter hoogte van de kaai St-Brice na uitbreiding ? Zal het	Aandachtspunt te analyseren in het effectonderzoek op basis van een concreet

	tweerichtingsverkeer behouden kunnen worden ?	project.
14.2	Impact van de verhoging van de “Pont à Pont” wat de hellingen betreft	Aandachtspunt te analyseren in het effectonderzoek op basis van een concreet project.
14.3	Rechtvaardiging van de reële noodzaak tot verhoging van het brugdek van de « Pont à Pont » die een vrije doorvaarthoogte van meer dan 5,25 m heeft ?	Het komt erop aan de bocht onder de « Pont à Pont » uit te breiden en één van de brugpijlers te verwijderen omdat die de scheepvaart hindert. En vermits het brugdek toch vernieuwd moet worden, kan het meteen op de norm van 7 m te brengen (nu : 6,76 m) omdat alle bruggen van de Hoge Schelde al vrijedoorvaarthoogtes van omtrent 6,5 m hebben. Het komt er dus op aan vooruit te lopen op de toekomst en geen toekomstige flessenhals te creëren.
14.4	Gevolg van het verkeer voor de zachte verplaatsingswijzen.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
14.5	Is verkeer onder de Schelde denkbaar tussen de « rue Royale » en de “rue Hôpital ND” ?	Zonder verband met het Plan.
14.6	Er moet absoluut rekening gehouden worden met de architecturale impact van de werken.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
14.7	De inrichting van de « Pont à Pont » moet de overtocht van één oever naar de andere mogelijk maken.	Dat is het voornaamste doel van een brug. Indien er naar de fase van de werken verwezen wordt , zullen deze aspecten bestudeerd moeten worden in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
14.8	Vraagt of een percentage van de kosten voor een kunstwerk bestemd kan worden ?	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
14.9	Wijst erop dat de voorrang gegeven moet worden aan het beheer van de flessenhals ter hoogte van de « Pont-à-Pont » tussen de “rue Cambron” en de “ruelle d'Alluin” op de rechter oever.	De Waalse Overheidsdienst voorziet een verbetering van die zone en dat punt maakt deel uit van het Plan.
14.10	Acht dat de impact van de omleidingswerken op de archeologische overblijfselen minder belangrijk zal zijn dan die op de “Pont des Trous”.	Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project. Zie ook het antwoord in het advies 12.7.
14.11	Vindt dat de « Pont des Trous » het tweede toeristische beeld van de stad is en dat hiermee rekening gehouden moet worden.	Dit criterium werd in aanmerking genomen bij de beoordeling die in het kader van het MER gedaan werd. Zie ook het antwoord in de adviezen 8.3. en 8.4.
14.12	Het Plan moet rekening houden met het toerisme als afzetgebied inzake de ontwikkeling van de waterwegen (erop en er omheen).	{0><Z Zie het « <i>Etude des retombées économiques du projet Seine-Escaut pour la Wallonie</i> » (TRITEL, 2011) dat in het kader van het Plan uitgevoerd werd.
14.13	Zullen de bestaande kaaien bestand zijn tegen de golven op de zijkanten van de rivier?	Zie het « <i>Etude des conceptions des berges dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est</i> :

		<i>impacts de la navigation et intégration environnementale</i> » (IMDC en collaboration avec CNR pour le SPW, 2009).
14.14	Werd er rekening gehouden met de gevolgen van het rivierverkeer en van de in beweging zijnde watermassa's voor de nautische halte ?	Gevaar voor gebruikconflict tussen de pleziervaart en het economische rivierverkeer, er moeten scheepvaartmaatregelen overwogen worden (voorzien in een binnenhaven voor pleziervaartschepen, bijv.). Daarnboven zullen compensatiemaatregelen bepaald moeten worden (voorzien in een plaatselijke regelgeving). Aspecten te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
14.15	Zou het niet beter zijn de nautische halte te verplaatsen ?	Aspect te analyseren in het kader van het onderzoek naar de effecten van het project.
14.16	Zijn er alternatieve compensaties voor de hinder teweeggebracht door de werven ?	De beoordeling van de mogelijke effecten i.v.m. de werffase maakt noodzakelijk deel uit van de analyse die verricht moet worden in het kader van van het onderzoek naar de effecten van het uit te voeren project. In dat kader voorziet de evaluatie ook in de formulering van verzachtings- en/of compensatiemaatregelen, indien relevant.
14.17	Er moet rekening worden gehouden met de moeilijke doorgang (voor schepen van klasse Va) ter hoogte van de “pont des Roulages” vanwege een strakke bocht.	Het onderzoek « <i>Simulations de navigation pour la liaison Seine-Escaut Est – Traversée de Tournai</i> », in 2009 door Alkyon uitgevoerd voor rekening van de Waalse Overheidsdienst, heeft aangetoond dat overkomelijk met klasse Va.
14.18	Welke wetgeving voor het waterwegvervoer van gevaarlijke goederen ?	Geen verband met het Plan.
14.19	Heeft men de flessenhals Ronquièrre (1350T) in aanmerking genomen ?	Ronquièrre maakt niet deel uit van het Plan. Dit alternatief werd niet in aanmerking genomen door het Plan om de volgende redenen. Ronquièrre is gelegen op het kanaal Charleroi-Brussel. Er wordt niet voorzien in een interventie op dit kanaal, dat dus op tonnenmaat IV blijft. Behalve Ronquièrres zouden de sluizen en de doorvaart van de Brusselse regio gewijzigd moeten worden, wat nu niet overweegbaar is. Men zal echter beschikken over 3 routes op tonnenmaat V (Leie, Schelde, Albertkanaal) tussen Wallonië en de zeehavens.

14.20	Wijst erop dat werken uitgevoerd moeten worden ter hoogte van het gedeelte tussen Valenciennes en Gent omdat het gaat om het belangrijkste gedeelte.	Werken voorzien door de respectievelijke beheerders.
<i>Voorschriften van het Plan betreffende het Gedeelte nr.3 : Kanaal Pommeroeul-Condé</i>		
15.	Promosite S.A.	
15.1	De industriële locatie "les Sartis" gelegen in Hensies (Afdeling 1, sectie A, percelen 133A2, 133D2, 133T, 133Y en 133z) heeft de wens/behoefte geuit van/aan een ladingskaai langs de oevers tegenover de locatie, zij zou ook willen dat een autowegverbinding (E19) gebouwd wordt met het oog op een vlottere toegang tot de locatie.	Zonder verband met het Plan. Moet behandeld worden door de bevoegde overheid, hetzij de Waalse Overheidsdienst hetzij de PACO (die thans niet voorziet in een project van die aard).
<i>Voorschriften betreffende de Gedeelten nr. 4 en 5: Kanaal Nimy-Blaton-Péronne</i>		
	Geen opmerking.	
<i>Voorschriften betreffende het Gedeelte nr.6 : Kanaal van het Centrum</i>		
16.	M. De Troy Philippe (gemeente Seneffe)	
16.1	Hij stelt voor dat de brug gelegen tussen Familleureux en Manage aangepast wordt aan de minimale vrije doorvaarthoogte bepaald door Minister Lutgen, namelijk 7 m.	Die spoorwegbrug heeft een vrije doorvaarthoogte van 5,25 m die voldoet aan de afmetingen gekozen door het Plan. Dat kunstwerk vormt dus geen flessenhals. Opmerking zonder verband met het Plan. Ter informatie, daar het gaat om een spoorwegbrug op een belangrijke spoorweglijn (as Brussel-La Louvière), zou de verhoging ervan kostbaar en moeilijk uitvoerbaar zijn omdat het profiel langs de spoorweg aanzienlijk gewijzigd zou moeten worden, met behoud van het verkeer. Een dergelijk project zou slechts zinvol zijn indien alle secties stroomopwaarts en -afwaarts het net op de norm van 7 m vrije doorvaarthoogte gebracht worden, wat niet voorzien wordt. Ter herinnering, het Franse net wordt nog maar aan de norm van 5,25 m aangepast.
16.2	Voorstel tot verwijdering van de spoorwegbrug ter hoogte van de voormalige locaties Demanet-Cassart en BMC. De verwijdering zou reversibel moeten kunnen zijn en op voorwaarde dat de brug herbouwd kan worden op een vrije doorvaarthoogte van 7m (bij voorkeur), indien een nieuwe gebruiker erom vraagt.	Die spoorwegbrug heeft een vrije doorvaarthoogte van 5,39 m die dus groter is dan de norm van 5,25m aangenomen door het Plan. Ze vormt dus geen flessenhals. Opmerking zonder verband met het Plan. Als de spoorweglijn geen toekomstperspectief meer heeft, moet de netbeheerder (Infrabel) maatregelen nemen en het kunstwerk eventueel afbreken.

16.3	Wat betreft de verouderde staat van de bestaande sluizen, de bouw van nieuwe sluizen en het watergebruik, werden de volgende voorstellen geformuleerd : De nieuwe sluizen uitrusten met middenpoorten om het waterverbruik met de helft of meer te verminderen.	Dit punt is het voorwerp van een beoordeling in het kader van het « <i>Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est</i> » gevraagd door de Waalse Overheidsdienst en uitgevoerd door de vennootschap IMDC in september 2008. Bovendien zullen die aspecten opnieuw bestudeerd worden in de toekomstige onderzoeken naar de effecten van het project.
16.4	De gezamenlijke werking van beide sluizen overwogen in cycli waarin het water eerst van één sluis naar de andere overgebracht wordt, vervolgens, na het in evenwicht brengen, opneming stroomopwaarts voor de opgaande sluis en lozing stroomafwaarts voor de dalende sluis. Met als gevolg een totaal waterverbruik voor één cyclus die gelijk zou zijn aan het gemiddelde van de verbruiken van beide sluizen, eerder dan aan de som ervan (indien ze op onafhankelijke wijze zouden werken)	Dit punt is het voorwerp van een beoordeling in het kader van het « <i>Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est</i> » gevraagd door de Waalse Overheidsdienst en uitgevoerd door de vennootschap IMDC in september 2008. Bovendien zullen die aspecten opnieuw bestudeerd worden in de toekomstige onderzoeken naar de effecten van het project.
16.5	Bij gebreke daarvan, voorstel dat één sluis gebruikt wordt als spaarbekken voor de andere sluis (waarbij de niveaus van beide sluizen in evenwicht gebracht worden, met vervolgens opnemingen stroomopwaarts en/of lozing stroomafwaarts enkel voor de sluis in bedrijf), met als gevolg dat het verbruik van de nieuwe sluis teruggebracht zou worden op +/- 7.500 m ³ /cyclus, in plaats van 10.500 m ³ /cyclus (40%). Of van 4.800m ³ /cyclus tot 7.400m ³ /cyclus indien de voormalige sluis in bedrijf zou zijn.	Dit punt is het voorwerp van een beoordeling in het kader van het « <i>Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est</i> » gevraagd door de Waalse Overheidsdienst en uitgevoerd door de vennootschap IMDC in september 2008. Bovendien zullen die aspecten opnieuw bestudeerd worden in de toekomstige onderzoeken naar de effecten van het project.

Voorschriften betreffende het Gedeelte nr.7 : Kanaal Charleroi-Brussel kant Samber

16. (idem gedeelte nr.6)	M. De Troy Philippe (gemeente Seneffe)	
16.3 (idem gedeelte nr.6)	Wat betreft de verouderde staat van de bestaande sluizen, de bouw van nieuwe sluizen en het watergebruik, werden de volgende voorstellen geformuleerd : De nieuwe sluizen uitrusten met middenpoorten om het waterverbruik met de helft of meer te verminderen.	Dit punt is het voorwerp van een beoordeling in het kader van het « <i>Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est</i> » gevraagd door de Waalse Overheidsdienst en uitgevoerd door de vennootschap IMDC in september 2008. Bovendien zullen die aspecten opnieuw bestudeerd worden in de toekomstige onderzoeken naar de effecten van het project.

16.4 (idem gedeelte nr.6)	De gezamenlijke werking van beide sluizen overwogen in cycli waarin het water eerst van één sluis naar de andere overgebracht wordt, vervolgens, na het in evenwicht brengen, opneming stroomopwaarts voor de opgaande sluis en lozing stroomafwaarts voor de dalende sluis. Met als gevolg een totaal waterverbruik voor één cyclus die gelijk zou zijn aan het gemiddelde van de verbruiken van beide sluizen, eerder dan aan de som ervan (indien ze op onafhankelijke wijze zouden werken)	Dit punt is het voorwerp van een beoordeling in het kader van het « Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est » gevraagd door de Waalse Overheidsdienst en uitgevoerd door de vennootschap IMDC in september 2008. Bovendien zullen die aspecten opnieuw bestudeerd worden in de toekomstige onderzoeken naar de effecten van het project.
16.5 (idem gedeelte nr.6)	Bij gebreke daarvan, voorstel dat één sluis gebruikt wordt als spaarbekken voor de andere sluis (waarbij de niveaus van beide sluizen in evenwicht gebracht worden, met vervolgens opnemingen stroomopwaarts en/of lozing stroomafwaarts enkel voor de sluis in bedrijf), met als gevolg dat het verbruik van de nieuwe sluis teruggebracht zou worden op +/- 7.500 m ³ /cyclus, in plaats van 10.500 m ³ /cyclus (40%). Of van 4.800m ³ /cyclus tot 7.400m ³ /cyclus indien de voormalige sluis in bedrijf zou zijn.	Dit punt is het voorwerp van een beoordeling in het kader van het « Etude de ressources en eau dans le cadre de la liaison Seine-Escaut Est » gevraagd door de Waalse Overheidsdienst en uitgevoerd door de vennootschap IMDC in september 2008. Bovendien zullen die aspecten opnieuw bestudeerd worden in de toekomstige onderzoeken naar de effecten van het project.
<i>Voorschriften van het Plan betreffende het Gedeelte nr.8 : Lage Samber</i>		
	Geen opmerking i.v.m. dit gedeelte.	

III.2.2.2 Inoverwegingname van de adviezen van de geraadpleegde instanties

Inoverwegingname van het advies van de « CWEDD » (24 juni 2011)

a) Betreffende het « Etude Environnementale Stratégique (EES) » (Strategisch milieuonderzoek) :

De « CWEDD » acht dat het « EES » van goede kwaliteit is en dat het voldoet aan de minimale inhoud bepaald bij artikel D.56 van Boek I van het Milieuwetboek.

De « CWEDD » wijst evenwel op het volgende :

1. Het gebrek aan analyse van de problematiek van de invasieve exotische water- en landsoorten, wat een ernstige nalatigheid is rekening houdend, enerzijds, met de kwetsbaarheid van dat type werf t.o.v. de invasieve exotische landsoorten en, anderzijds, met de belangrijke weerslag van de versterkte interconnectie tussen de rivieren op de toename van de migraties van de invasieve exotische watersoorten. Latere beslissingen zullen rekening moeten houden met die nalatigheid..

⇒ Deze overwegingen zullen meer bepaald met de werffasen verband houden en dan ook in toekomstige projectonderzoeken geanalyseerd worden ; er zullen aanbevelingen opgenomen worden in de bestekken betreffende de werken tot uitvoering van het Plan.

⇒ Anderzijds dient er te worden opgemerkt dat het Plan niet meer interconnecties tussen de rivieren met zich meebrengt (ze bestaan al) ; er bestaan bovendien al maatregelen om die aspecten op het vlak van de riviercontacten te controleren.

2. Het gebrek aan analyse van de effecten van het Plan op de opdeling van het Waalse grondgebied die beperkt zou kunnen worden door de vermindering van de weginfrastructuren.

⇒ Er mag niet uit het oog verloren worden dat we ons in een context bevinden waarin de verplaatsingen van personen en goederen doorgaans toenemen. Het Plan zal het huidige aantal voertuigen op de wegen niet kunnen verminderen. Het zal ertoe bijdragen dat de intensiteit van de toename van het wegverkeer beperkt wordt en dat het modale aandeel van de waterweg toeneemt. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen de trafieken en de modale aandelen. Een toename van het modale aandeel van de waterweg betekent niet dat het wegverkeer zal afnemen, omdat het geheel van de trafieken toeneemt. Maar zonder het Plan zou het wegverkeer nog sterker toenemen. Het lijkt dus niet realistisch om de afschaffing van bepaalde wegen te overwegen, temeer daar het wegennet op een heel andere manieren gebruikt wordt als het waterwegennet en het spoorwegennet. Het wegennet wordt merendeels gebruikt door korte afstandsstromen (60% van het tonnage vervoerd onder 100 km), met een laag transitaandeel (9% van het tonnage vervoerd op de weg volgens het Federaal Planbureau), en met matige hoeveelheden goederen per voertuig (gemiddeld 7 t /vrachtwagen in België). Het vervoer langs de waterweg betreft voornamelijk gemassificeerde stromen over grotere afstanden (import / export).

3. Hoofdstuk 4 betreffende de niet te verwaarlozen milieueffecten houdt geen rekening met de economische ontwikkeling van bepaalde sectoren die gestimuleerd zouden kunnen worden door de waterweg (groeven, multimodale platforms, ...).

⇒ De effecten van de sectoren werden op globale wijze in aanmerking genomen in het kader van specifieke onderzoeken waarin de stromen voor 2020 en 2050 geschat werden. De simulaties werden door de consultant STRATEC uitgevoerd in het kader van sociaal-economische onderzoeken betreffende de rivierverbinding Seine Noord-Europa op het Franse grondgebied, waaronder, meer bepaald, het onderzoek betreffende de evolutie van de sociaal-economische impact van de verbinding Seine-Schelde Oost. De netto toegevoegde waarde behaald op het Waalse gedeelte van het project neemt niet alleen het geheel van de sectoren in aanmerking maar ook de bouw- en onderhoudskosten van de kunstwerken gelegen op het tracé van het kanaal Seine Noord-Europa op het Franse grondgebied.

4. Het gebruik van de natuurlijke hulpbronnen worden enkel op basis van het energieverbruik van de voertuigen (weg, spoorweg en rivier) berekend. Hij is de mening toegedaan dat die schattingen ook rekening moeten houden met de bouw en het onderhoud van de infrastructuur en de voertuigen. De « CWEDD » werd erop gewezen dat de auteurs getracht hebben daarop te antwoorden maar de nodige gegevens waren niet beschikbaar.

⇒ Door een gebrek aan beschikbare gegevens konden die aspecten, alhoewel relevant, niet in aanmerking genomen worden in het kader en binnen de termijnen van het strategische milieuonderzoek.

5. In het onderzoek is er geen sprake van de investeringen die al verricht werden om bepaalde Waalse infrastructuur aan de normen van klasse V aan te passen en die tot een financieel verlies zouden leiden zonder overgang van het gezamenlijke Waalse net naar de tonnenmaat van klasse V.

⇒ Onmogelijk te berekenen omdat die interventies zich over meer dan 40 jaar verspreid hebben. Bovendien is het moeilijk om de meerkosten van een sluis van klasse Va t.o.v. van een sluis van klasse IV achteraf te berekenen. De kosten van een werf zijn voor een aanzienlijk deel immers vaste kosten, voor het andere deel variabele kosten. De omvang van de vaste en variabele kosten is afhankelijk van de plaatselijke kenmerken van de locatie, de organisatie van de aannemer, enz. Een sluis die twee keer groter is dan een andere kost niet twee keer meer daar er een vast kostendeel is.

6. Er zijn andere alternatieven voor het Plan dan die uiteengezet in het onderzoek. Het onderzoek bevat geen argumenten om die alternatieven terzijde te laten.

⇒ De auteur van het Plan en de auteur van het onderzoek menen dat ze alle redelijk overweegbare alternatieven hebben onderzocht die aan de doelstellingen van het Plan voldoen.

7. Anderzijds betreurt de « CWEDD » dat het sociaal-economisch onderzoek niet tegelijkertijd met het “EES” beschikbaar is. Het sociaal-economisch onderzoek had o.a. informatie kunnen verstrekken over de weerslag van het Plan op de potentiële ontwikkeling van het Waalse rivierverkeer, zoals het exploitatiepercentage en de financiële beheerslasten.

⇒ De auteur van het Plan wijst op de opmerking van de « CWEDD » maar herinnert aan het gebrek aan wettelijke verplichting daaromtrent.

b) Betreffende de rivierverbinding voor grote tonnenmaat Seine-Schelde :

De « CWEDD » geeft een gunstig advies over de milieuopportunity van het project van rivierverbinding voor grote tonnenmaat Seine-Schelde, voor zover er rekening gehouden wordt met de volgende aanbevelingen van de auteur :

1. De « CWEDD » steunt alle aanbevelingen van de auteur en legt de nadruk op de punten bedoeld onder a).

⇒ De maatregelen tot opvolging van de effecten, alsmede de aanbevelingen geformuleerd door het MER en vastgelegd door de Regering zijn opgenomen in de bijlagen 2 en 3. We verwijzen de lezer naar de antwoorden van punt a).

2. De « CWEDD » dringt er in het bijzonder op aan dat de aanbevelingen betreffende de beperking van invasieve planten opgenomen worden in de bestek van de werken van het Plan.

⇒ Deze overwegingen zullen meer bepaald in toekomstige projectonderzoeken geanalyseerd worden ; er zullen aanbevelingen terzake opgenomen worden in de bestekken betreffende de werken tot uitvoering van het Plan.

3. Daar het « EES » wijst op een aanzienlijke biologische impact van het Plan op de de Leie en, vreemd genoeg, op grote compensatiemogelijkheden inzake de ontwikkeling en de renaturatie van de vroegere Leie, stelt de “CWEDD” voor de biologische compensaties van het Plan te maximaliseren in het gebied van de vroegere Leie.

⇒ De auteur van het Plan neemt nota van dat verzoek van de « CWEDD ». Deze overwegingen vallen eerder onder het ‘plaatselijke’ project tot verbetering van de Midden-Leie bij de doorvaart van Komen. Dat project tot verbetering van de Midden-Leie, uitgewerkt door de Directie Waterwegen van Doornik (Waalse Overheidsdienst), bevat thans ook inrichtingen inzake biologische compensatie en renaturatie van de vroegere Leie. Deze overwegingen zullen beoordeeld worden bij het onderzoek naar de effecten van het project betreffende de verbetering van de Leie bij de doorvaart van Komen, de opties inzake de maximalisering van de biologische compensaties in dat gebied zullen geëvalueerd worden en de aanbevelingen zullen in die zin geformuleerd worden indien zulks relevant blijkt te zijn.

4. Om zich ervan te vergewissen dat het alternatief 5 beter is dan het Plan, steunt de « CWEDD » het voorstel van de auteur (p.462) om die keuze te maken op basis van argumenten i.v.m. andere aspecten dan de milieuaspecten, zoals de technische of financiële haalbaarheid.

⇒ De auteur van het Plan kiest de beste oplossing (Plan of alternatieven) op basis van de aanbevelingen van het MER, enerzijds, en op basis van het sociaal-economisch onderzoek van het Plan afgesloten na de finalisering van het MER, anderzijds.

Inoverwegingname van de opmerkingen van de « CCATM » van Doornik (op basis van de informatievergadering aangevraagd op 8 juni 2011)

- Adviezen opgenomen in bovenstaande tabel.

⇒ We verwijzen de lezer naar de antwoorden opgenomen in bovenstaande tabel (§ III.2.2.1).

Inoverwegingname van het advies van het gemeentebestuur van Comines Frankrijk (22 juni 2011)

- De toegankelijkheid voor gehandicapte personen moet in aanmerking genomen worden bij de beoordeling van het project daar ze verplicht is.
⇒ Aandachtspunt voor de toekomstige onderzoeken naar de effecten van het project.
 - Gunstig wat het alternatief 3 betreft - uitvoering van het Plan, met uitsluiting van de inrichtingen voorzien op de Midden-Leie in Komen.
⇒ Wij verwijzen de lezer naar de conclusies uit de analyse multicriteria verricht in het kader van het MER, hoofdstuk 10 van het MER (vanaf pagina 454).
 - Gunstig wat het alternatief 3 betreft - uitvoering van het Plan met het tracé voorzien op tonnenmaat Va, met een diepgang van 3 m overal.
⇒ Wij verwijzen de lezer naar de conclusies uit de analyse multicriteria verricht in het kader van het MER, hoofdstuk 10 van het MER (vanaf pagina 454).
 - Acht dat er in het project rekening gehouden zal moeten worden met "l'Étude stratégique d'aménagement du Val de Lys" verricht in 2008 door LMCU, waarin een inrichtingsschema over het gezamenlijke grensoverschrijdende grondgebied wordt voorgesteld.
⇒ Aandachtspunt voor het onderzoek naar de effecten van het project.
 - Het onderzoek houdt weinig of geen rekening met de weerslag van het project op Comines Frankrijk.
⇒ Aandachtspunt voor het onderzoek naar de effecten van het project.
 - Acht dat het project tot herkalibrering van de Leie stroomafwaarts de brug van Komen op duidelijke wijze verschillende nieuwe tracés zal moeten voorstellen ter beperking van de greep op de Lage Weiden en ter voorkoming van de creatie van een lang eilandje op de Leie en van een nieuwe arm van de Leie aan de Franse kant.
⇒ Aandachtspunt voor het onderzoek naar de effecten van het project.
 - Acht dat verschillende alternatieven voor de verhoging van de brug van Komen onderzocht zullen moeten worden, zoals : ophaalbrug, klapbrug, draaibrug... Dit om zowel het architecturaal, stedelijk en landschappelijk erfgoed als de Leie te beschermen.
⇒ De brug van Komen werd in de zomer 2010 tot 5,25 m verhoogd en vereist dus geen wijziging in het kader van dit Plan. Deze overwegingen werden desalniettemin in het kader van het project Seine-Schelde gedaan.
Indien er gewag gemaakt wordt van een tweede verhoging van de brug van Komen tot 7m, dan maakt zulks niet deel uit van het Plan.
 - Acht dat de kunstwerken (bijv. de toekomstige kaaien) gebouwd in hard materiaal (afkomstig van de rechttrekking van de Leie) uitgerust moeten worden met een parement ter verberging van het ruwe beton en/of beschoeiingsplanken d.m.v. een bekleding van het type baksteen/schanskorf.
⇒ Aandachtspunt voor het onderzoek naar de effecten van het project.
- Anderzijds werd voorafgaand aan het MER een onderzoek gevoerd inzake de verbetering van de oevers in Wallonië om de mogelijkheden in die zin te bestuderen ; dat onderzoek werd besteld door de Waalse Overheidsdienst en uitgevoerd door de vennootschap IMDC.
- Wenst een kwalitatieve en verzorgde behandeling van de overgangsruidten tussen de minerale kaaien en de oevers van de Leie.
⇒ Aandachtspunt voor het onderzoek naar de effecten van het project.
 - Acht dat een rechthoekig profiel van de rechtgetrokken Leie (dat minder ruimte inneemt) boven een driehoekig profiel te verkiezen is.
⇒ De bepaling van de oeverprofielen is afhankelijk van verschillende plaatselijke parameters (stabiliteit van het terrein, beschikbare inbeslagnemingen, scheepvaartvoorwaarden, ecologische en landschappelijke aspecten, enz.). Die keuze moet plaatselijk geanalyseerd worden in de onderzoeken naar de effecten van de projecten. We

wijzen er evenwel op dat de Waalse Overheidsdienst een algemeen onderzoek heeft laten uitvoeren dat specifiek is voor het Plan ; dat onderzoek heeft de algemene richtlijnen voor de profielen van de oevers bepaald.

Inoverwegingname van het advies van het gemeentebestuur van Pecq (18 juli 2011)

- De gemeente stemt in met het project, vooral wat betreft de modernisering van de stuwdam van Hérinnes gelegen op het grondgebied van de gemeente Pecq.
- ⇒ Geen opmerking.

Inoverwegingname van het advies van het « Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement de la République française – Commissariat général au développement durable (30 mei 2011) »

- Overeenkomstig het Franse recht dat toepasselijk is op de buitenlandse plannen en programma's die aanzienlijke effecten zouden kunnen hebben op het leefmilieu in Frankrijk, werd het dossier overgemaakt aan de prefecten van de regio's die bij het Plan betrokken zijn, met name: Nord-Pas-de-Calais, Champagne-Ardenne, Picardië en Lotharingen. Zij zijn immers bevoegd om te beoordelen of het opportuun is een openbare consultatie te organiseren m.b.t. het buitenlands plan of programma waarvan ze kennis genomen hebben (artikel R.122-23 van het Milieuwetboek).

Indien ze een openbaar onderzoek organiseren, is de termijn van 2 maanden (van 27 april 2011 tot 27 juni 2011) die door de Waalse autoriteiten aan de Franse autoriteiten toegestaan wordt om de consultatie te organiseren te kort t.o.v. de Franse wetgeving. (...) de Franse autoriteiten achten dat een bijkomende termijn van 4 maanden tot 27 oktober 2011 (inclus de maand augustus) geschikt en dus « redelijker » is in de zin van artikel 7 van richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's.

⇒ De Waalse autoriteiten hebben die vraag in aanmerking genomen en de nodige tijd toegestaan aan de Franse autoriteiten om in voorkomend geval openbare onderzoeken op het Franse grondgebied te organiseren.

⇒ Er werd geen advies i.v.m. het Plan van de Franse instanties ontvangen voor de datum van afsluiting van de consultatieperiode.

Inoverwegingname van het advies van het Vlaamse Gewest : Vlaamse overheid – Departement Leefmilieu, Natuur en Energie – Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid (11 april 2011)

1. De DIENST MILIEUEFFECTRAPPORTAGEBEHEER (die deel uitmaakt van een afdeling van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie) heeft de overgemaakte documenten onderzocht, met de nadruk op de analyse van de mogelijke grensoverschrijdende effecten voor Vlaanderen.

Een overzicht van de grensoverschrijdende effecten is opgenomen in hoofdstuk 8.11 van het MER.

Op basis van de conclusies van dat hoofdstuk acht de dienst Mer dat de voornaamste mogelijke grensoverschrijdende effecten (voor Vlaanderen) zich vooral voordoen op landschappelijk vlak (inclus de visuele perceptie). Wat de mobiliteit betreft, is deze grensoverschrijdende inzet rechtstreeks verbonden met de eigenlijke conceptie van het Plan. Er zijn geen specifieke opmerkingen i.v.m. die conclusies.

2. Wat de mobiliteit betreft, verwijst het rapport naar de contacten die bij het opmaken van het MER plaatsgevonden hebben met Waterwegen en Zeekanaal. De Dienst Mer gaat er dus vanuit dat, gezien de aard en het grensoverschrijdende karakter van het Plan, bij voorrang die instantie geraadpleegd zal worden bij de verdere uitvoering van het Plan.

⇒ De auteur van het Plan garandeert dat de grensoverschrijdende instanties, vooral Waterwegen en Zeekanaal voor Vlaanderen, voortdurend gecontacteerd en geraadpleegd zullen worden in het kader van de tenuitvoerlegging van het Plan en van de

uitvoering van toekomstige onderzoeken naar de effecten van projecten met een mogelijk grensoverschrijdend karakter (er dient te worden herinnerd aan het bestaan van instellingen, zoals de EEBG, die een samenwerking garanderen bij beslissingen aangaande die materies).

3. Ze zouden graag geïnformeerd worden over elke beoordeling van verwachte effecten op projectschaal met mogelijke grensoverschrijdende effecten voor Vlaanderen.

⇒ We verwijzen de lezer naar het antwoord op de voorafgaande vraag 2.

Inoverwegingname van het advies van de Stad Wervik – Beslissing van het college van burgemeester en schepenen (5 augustus 2011)

- Ze hebben geen bezwaar tegen de geplande verbetering van de Leie bij de doorvaart van Komen (inclusief de verhoging van de brug, de aanpassing van de oevers) op voorwaarde dat de werken geen schade toebrengen aan de Stad Wervik. Het voorstel zal ook rekening moeten houden met de aanpassingswerken voorzien op het grondgebied van Wervik en een coördinatie met het Vlaamse Gewest zal nodig zijn.

⇒ Het onderzoek naar de effecten van het project tot verbetering van de Leie bij de doorvaart van Komen omvat een beoordeling en een minimalisering van de grensoverschrijdende effecten.

⇒ De auteur van het Plan garandeert dat de grensoverschrijdende instanties, vooral Waterwegen en Zeekanaal voor Vlaanderen, voortdurend gecontacteerd en geraadpleegd zullen worden in het kader van de tenuitvoerlegging van het Plan en van de uitvoering van toekomstige onderzoeken naar de effecten van projecten met een mogelijk grensoverschrijdend karakter.

Inoverwegingname van het advies van de Gemeente Spiere-Helkijn (24 juni 2011)

1. In het kader van de vernieuwing van de stuwdam van Hérinnes geeft de gemeente Spiere-Helkijn de Waalse Overheidsdienst kennis van haar projecten tot renovatie van het Oude Zwembad (gelegen op de linkeroever) en van de omgeving ervan, thans in uitvoering. Hun project beoogt de versterking van het toeristische karakter van die locatie (culturele en archeologische aantrekkingskracht). Daartoe heeft de gemeente terreinen gekocht, instandhoudingswerken ondernomen en voorziet ze binnen het komende jaar in herbeplantingswerken in die zone. Deze werken integreren zich op ruimere wijze in het kader van het landschapsplan Spirebeken. Bovenop het landschapsplan wordt nog een RUP (Ruimtelijk Uitvoeringsplan) uitgewerkt dat een grotere inachtneming van die landschappelijke aspecten tot doel heeft.

De vestiging van de nieuwe stuwdam wordt overwogen in de onmiddellijke nabijheid van dat gebied. Dit zou de volgende gevolgen hebben :

- de esthetische waarde en de gebruikswaarde van de locatie van het zwembad nemen af. Daar het zwembad vlak bij het trekp pad ligt en de oevers van de Schelde zich in de onmiddellijke nabijheid bevinden, is er geen ruimte voor landschappelijke inrichtingen, omheiningen, ... De inspanningen van de gemeente zouden dus tenietgedaan worden door de stuwdam.

- (...) De gemeente stelt vragen omtrent de haalbaarheid van die oplossing. De oevers zullen heel zeker met hard materiaal bedekt worden (geen zachte helling van de oevers naar het water), wat indruist tegen de inrichtingen voorzien op de locatie van het oude zwembad.

2. Behalve de stuwdam benadrukt de gemeente ook dat er sprake was van een nieuw sluizencomplex op die plek (op lange termijn). Er wordt echter geen gewag meer gemaakt van die toekomstige inrichtingen die in het kader van het Plan voorzien worden. Wordt het bestaande sluizencomplex behouden ? Moet een nieuw complex op de rechteroever gevestigd worden ? Wordt de bestaande stuwdam in een sluis omgebouwd ? De bouw van de nieuwe stuwdam op de linker- of op de rechteroever zal dus gevolgen hebben op de toekomstige vestiging van de sluis.

Ze benadrukken dat een nieuw sluizencomplex op de linkeroever geenszins verenigbaar is met wat ze voorzien voor de locatie van het oude zwembad.

Ze achten dat het voor hen moeilijk zal zijn om een advies uit te brengen over de stuwdam zonder een volledig overzicht van de gezamenlijke korte en langetermijn werken op die plek. Om die reden dus zijn ze nu tegen het project gekant.

⇒ Wat de locatie van Hérinnes betreft, dient te worden opgemerkt dat het MER opgemaakt werd op basis van een eerste oplossing overwogen door de Waalse Overheidsdienst in het kader van een onderzoek van voorproject; die oplossing overwoog de bouw van de nieuwe stuwdam op de rechteroever van de Schelde volgens het tracé van een vroegere arm van de rivier.

Die oplossing had evenwel het nadeel dat de mogelijke latere bouw van een nieuwe sluis ter vervanging van de bijna honderdjarige bestaande sluis op het spel gezet zou worden.

De Waalse Overheidsdienst heeft derhalve de mogelijkheid onderzocht om de nieuwe stuwdam op de linkeroever van de bestaande sluis te bouwen teneinde de rechteroever vrij te houden voor een optimale vestiging van een toekomstige sluis. Deze variante breidt zich uit ten koste van het Vlaamse Gewest en in februari 2011 werd dan ook informeel contact opgenomen met de Gemeente Spiere-Helkijn om het project voor te dragen. Bij die gelegenheid werd de Waalse Overheidsdienst in kennis gesteld van het project tot opwaardering van de locatie van het oude openluchtzwembad, dat gelegen is in de onmiddellijke nabijheid van de geplande nieuwe stuwdamvaargeul.

De opmerkingen van Spiere-Helkijn van 24 juni 2011 hebben dus betrekking op de nieuwe vestiging van de stuwdam op de linkeroever van de bestaande kunstwerken.

⇒ Na ontvangst van dat advies op 7 september 2011 werd dus een overlegvergadering met de auteur van het Plan en de gemeente Espierre georganiseerd. De nieuwe plaatselijke varianten werden dan ook door de Waalse Overheidsdienst bestudeerd. Deze varianten houden rekening met de adviezen van de gemeente, met name inzake de globalisering van de landschappelijke aspecten en met de gewenste uitbreiding van het tracé van het Plan t.o.v. het zwembad.

⇒ Deze aspecten moeten desalniettemin in het onderzoek naar de effecten van het project bestudeerd worden. Deze milieuverklaring benadrukt ook dat het belangrijk is contact op te nemen met de Archeologische dienst van Gent in het kader van het toekomstige effectonderzoek.

III.3. Motivering van de gemaakte keuzes

Alle adviezen ontvangen van de particulieren, de verenigingen, de Waalse en grensoverschrijdende gemeenten en instellingen werden geïnventariseerd en geanalyseerd in het kader van de voorschriften van het Plan waar ze naar verwijzen.

De geformuleerde bezwaren en uitgebrachte adviezen bevatten geen opmerking in de zin van een aanzienlijke wijziging van het Plan. De opmerkingen geformuleerd in het kader van het openbaar onderzoek betreffen voornamelijk de inrichtingen waarin het Plan voorziet voor de Leie bij de doorvaart van Komen, met de milieuoverwegingen i.v.m. de bescherming van de Lage weiden langs de Leie, en de inrichtingen waarin het Plan voorziet voor de doorgang van Doornik, met de overwegingen i.v.m. de eventuele wijziging van de “Pont des Troux”. Het merendeel van die opmerkingen of bezwaren betreft plaatselijke (milieu- of sociaal-economische) overwegingen die een grondig onderzoek vergen in het kader van de toekomstige onderzoeken naar de effecten van het project. Ze vloeien dus grotendeels voort uit een rechtstreeks antwoord i.v.m. het strategisch Plan. Wat deze milieuverklaring betreft dient evenwel te worden opgemerkt dat het geheel van de toekomstige onderzoeken naar de effecten van het project en i.v.m. de tenuitvoerlegging van het Plan rekening zal moeten houden met het geheel van de desbetreffende opmerkingen uit het openbaar onderzoek.

Het criterium inachtneming van het (natuurlijke of archeologische) erfgoed werd wel degelijk in aanmerking genomen bij de beoordeling verricht in het kader van het MER. Het gaat om gevoelige milieuoverwegingen i.v.m. het Plan waaraan een specifieke aandacht besteed zal worden in het kader van zijn uitvoering. Het Plan en de toekomstige onderzoeken naar de effecten van het project hebben als doelstelling de natuurlijke, archeologische en economische criteria zo goed mogelijk te verenigen, met inachtneming van de integriteit ervan. De toekomstige onderzoeken naar de effecten van het project zullen de beste plaatselijke oplossing helpen kiezen om de ongewenste effecten te minimaliseren en bijdragen tot de aanbeveling van relevante verzachtings- of compensatiemaatregelen.

Bijkomend wordt verwezen naar het MER waarin het geheel van de milieuoverwegingen i.v.m. het Plan omschreven en beoordeeld wordt, en naar de niet technische samenvatting ervan.

Die documenten liggen ter inzage op de website :

http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publique/index.html

De « Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable » heeft een gunstig advies uitgebracht over de milieuoportunititeit van het project inzake rivierverbinding voor hoge tonnenmaat Seine-Schelde, voor zover de onderstaande aanbevelingen van de auteur van het MER en van de « Conseil » in aanmerking genomen worden :

- « het steunt alle aanbevelingen van de auteur en legt de nadruk op de aanbevelingen van de « CWEDD » m.b.t. het eigenlijke MER ;
- het dringt er in het bijzonder op aan dat de aanbevelingen m.b.t. de beperking van de invasieve planten opgenomen worden in het bestek van de werken van het Plan.
- daar het MER wijst op een aanzienlijke biologische weerslag van het Plan in het gebied van de Leie en, vreemd genoeg, op een grote compensatiemogelijkheid inzake ontwikkeling en renaturatie van de vroegere Leie, stelt de « CWEDD » voor om de biologische compensaties van het Plan te maximaliseren in het gebied van de vroegere Leie.
- om zich ervan te vergewissen dat de uitvoering van alternatief 5 beter zou zijn dan het Plan, steunt de « CWEDD » het voorstel van de auteur (p. 462 van het MER) om die keuze te maken op basis van argumenten i.v.m. andere domeinen dan de milieuaspecten, zoals de technische of de financiële haalbaarheid. »

De resultaten en conclusies van het MER, bevestigd door de conclusies van het « Etude des retombées socio-économiques du projet Seine-Escaut pour la Wallonie » (TRITEL, 2011 – document beschikbaar op volgend adres :

http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/export/sites/met.dg2/fr/infos/SeineEscaut/enquete_publique/pdf/Rapport_final_SEE_110714.pdf)

dat besluit dat de uitvoering van het Plan gegrond is vanuit een economisch oogpunt en dat uit de bezwaren en adviezen overgemaakt in het kader van de procedures tot aanneming van het Plan en in het bijzonder van het openbaar onderzoek blijkt dat het Plan de beste optie is, zoals omschreven in deze milieuverklaring en in het document van de ge vulgariseerde overlegging van het Plan, van het MER. De Regering verbindt zich bij deze milieuverklaring tot de uitvoering van de inrichtingen die de toekomstige doorvaart met een diepgang van 3 m garanderen.

De keuze van het Plan gaat gepaard met een inoverwegingname van het geheel van het MER, van de adviezen en bezwaren uitgebracht in het kader van het openbaar onderzoek en van de raadpleging van de instanties. De wijze waarop die adviezen en opmerkingen of aanbevelingen in aanmerking genomen worden in het kader van de aanneming van het Plan wordt uitgelegd in een tabel Hoofdstuk IV.

Anderzijds heeft de auteur van het Plan, overeenkomstig de bepalingen van artikel D.59 van Boek I van het Milieuwetboek, de voornaamste maatregelen vastgelegd tot opvolging van de niet te verwaarlozen milieueffecten te wijten aan de uitvoering van het Plan om in een vroege fase o.a. de onverwachte negatieve effecten te identificeren en de rechtzettende acties op te starten die het geschikt acht. Die acties zijn in een tabel opgenomen in Hoofdstuk V.

HOOFDSTUK IV. NOTA MET DE AANBEVELINGEN VAN HET MILIEUEFFECTRAPPORT (MER)

Deze nota houdt rekening met de aanbevelingen van het MER en legt uit hoe ze in aanmerking genomen werden door de Waalse Overheidsdienst (art. D.59, tweede lid, van Boek I van het Milieuwetboek) in het kader van de aanneming van het Plan « Liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut et raccordements sur le territoire wallon ».

De aanbevelingen geformuleerd i.v.m. het MER in het kader van de procedures tot aanneming van het Plan zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Deze aanbevelingen betreffen hetzij algemene overwegingen inzake de uitvoering van het Plan, hetzij de werffasen die nodig zijn voor de uitvoering van het Plan en, bijgevolg, de toekomstige onderzoeken naar de effecten van het project.

Nr.	Aanbevelingen uit het MER	Gevolgd (J/N)	Opmerking
<i>Algemene overwegingen</i>			
0.1	Bij effectonderzoeken betreffende projecten is het van belang rekening te houden met de verschillende bestaande gemeentelijke of supragemeentelijke plannen en programma's.	J	
<i>Grond en grondwateren (hoofdstuk 9.1 van het MER)</i>			
<i>Aanbevelingen betreffende plaatselijke projecten tot vestiging en toepassing van het Plan</i>			
1.1	Onderzoek van de gronden die het voorwerp van uitgravingen zullen uitmaken : boringen en analyses uitvoeren volgens de reglementaire voorschriften van kracht in het kader van het Decreet Grond om de besmettingsgraad van die gronden te bepalen en zodoende voor een gepast beheer van die graafspeciën te kunnen waarborgen.	J	<i>Al gedeeltelijk uitgevoerd.</i>
1.2	Gedurende de werken een bijzondere aandacht schenken aan de effecten veroorzaakt door de belangrijke grondwaterverlaging, o.a. door het aanbrengen van kistdammen om de werken uit te voeren, meer bepaald wat betreft het grondwater van de sterk overgeëxploiteerde steenkoolhoudende kalkstenen van de Tournaisis die de vorming van karstputten veroorzaakt hebben.	J	
1.2	De mogelijke effecten op de grondwateren beoordelen naar gelang van de plaatselijke hydrogeologie. Er zal rekening gehouden moeten worden o.a. met de door de overheid	J	

	voorzien technische inrichtingen die een dam kunnen vormen tegen de natuurlijke afvloeiing van de grondwateren en de verlagingrisico's tijdens de werffasen. Indien relevant, moet een onderzoek uitgevoerd worden inzake de modelvorming van de afvloeiingen met het oog op de tijd-ruimtelijke karakterisering van de uitwisselingen grondwateren/rivieren (of kanalen) gedurende de werffasen.		
1.3	Een gepast beheer van de graafspeciën garanderen gedurende de werffasen (tijdelijke opslagen en vervoer)	J	
1.3.1	De terreinen identificeren waar geen groot gevaar voor grondverdichting bestaat bij de tijdelijke opslag van de graafspecië.	J	
1.3.2	De dichtheid van de tijdelijke opslagen garanderen om elke besmetting van de gronden en de grondwateren te voorkomen.	J	<i>Indien nodig.</i>
1.4	De werken uitvoeren met inachtneming van de integriteit van de gronden om de structuur van de aangrenzende gronden niet te beschadigen (goed opgepompte banden van zware werktuigen, uitgestippelde routes voor de werfwerktuigen en vrachtwagens, enz.).	J	<i>Naar gelang van de technische mogelijkheden..</i>
1.5	Gedurende de werffasen en de bouw van nieuwe infrastructuur (kunstwerken, bermen, ...), technieken aanwenden die voldoen aan de veiligheidsregels inzake stabiliteit (met name naar gelang van de nabijheid van eventuele woningen of gebouwen).	J	

Oppervlaktewateren (hoofdstuk 9.2 van het MER)

Aanbevelingen betreffende het Plan in zijn globale context

2.1	Er zal gezorgd moeten worden voor de hydrologische aanvoeren naar de waterwegen, zonder evenwel onherstelbare effecten op andere systemen te veroorzaken.	J	
2.2	Er wordt aanbevolen om grondig te onderzoeken hoe de verliezen van het systeem op plaatselijk vak beperkt kunnen worden.	J	<i>Inoverwegingname tijdens de werken en de besprekingen.</i>
2.3	Er wordt aanbevolen om de inspanningen van de overheid voor te zetten inzake de bewustmaking en de responsabilisering van de (voornamelijk industriële) acteurs met het oog op een verstandig gebruik van de hulpbronnen en de inachtneming van de strenge normen m.b.t. de lozingen in het systeem.	J	

2.4	Er wordt aanbevolen om de voorschriften uit het "Etude des ressources en eau de la société IMDC » te volgen om te voorzien in compensatiemaatregelen tot wegwerking van de verwachte tekorten : met name de uitvoering van aanvullende onderzoeken om het potentieel van de Ry d'Yves te schatten in geval van restitutiejaar, daar in de toekomst jaren van grotere tekorten verwacht worden.	J	
2.5	Hydrologische aanvoeren overwegen vanaf het Maasbekken of vanaf het onderbekken van de Viroin, bijvoorbeeld, waar de debieten en watervolumes groter zijn, indien de globale opvolging van de waterverbruiken door het systeem wijst op een evolutie naar een pessimistisch scenario zoals omschreven door IMDC in zijn onderzoek naar de waterhulpbronnen.	J	
2.6	Er wordt aanbevolen om te voorzien in een globale opvolging van het verbruik van waterhulpbronnen ten einde na te gaan of de evolutie van de huidige toestand neutraal zal zijn dan wel of we jammer genoeg het door de vennootschap omschreven pessimistisch scenario naderbij komen. In het laatste geval zal er aanbevolen worden om de mogelijke effecten op de voorraden van de Eau d'heure (met name inzake de variaties van de waterniveaus) grondig te onderzoeken om zich ervan te vergewissen dat er geen ongewenste effecten zijn of om de uit te voeren verzachtingsmaatregelen zo goed mogelijk te bepalen.	J	<i>Cf. ook maatregelen tot opvolging van de effecten bepaald door de Regering.</i>
2.7	Wat de Leie en de Schelde betreft worden grondige onderzoeken aanbevolen (onderzoek inzake waterhulpbronnen, ...) om de verwachte mogelijke effecten i.v.m. grotere behoeften aan waterhulpbronnen nauwkeurig te bepalen (rekening houdend met de verwachte klimatische veranderingen).	J	
2.8	In het kader van de inrichting van de hydroelektrische centrales op de locaties van de stuwdammen van Kain en Hérinnes, worden bij de technologische keuze en bij het ontwerp van de centrale grondige hydrologische onderzoeken aanbevolen (met name om de optimale voorwaarden te garanderen die vereist worden voor de werking van de gewenste centrales en om onderzoek te doen naar de mogelijke effecten i.v.m. de werking van de centrale op ondermeer de waterniveaus en de debieten).	J	

2.9	Er wordt een grondig onderzoek aanbevolen om de dynamiek van de transit van de materies in suspensie in de waterwegen te specificeren ten einde de afzettingen (kruip), de afdichtingen of vergrendeling van bijbehorende zones te voorkomen, met name via een methode van tracering van de afzettingen bijvoorbeeld.	J	<i>De Waalse Overheidsdienst beschikt al over netwerken om de kwaliteit van de afzettingen te meten. Er wordt een netwerk uitgewerkt om de hoeveelheid van de aanvoeren en transits te meten.</i>
2.10	Een oplossing vinden voor de omvangrijke aanvoeren van sedimenten van voornamelijk externe herkomsten (lozingen van afvalwater of natuurlijke waterlopen die een aanzienlijke hoeveelheid zwevende materies meevoeren (problematiek van de Haine), ...), via : de bouw van een klaarbassin stroomopwaarts de overlaten ter beperking van de aanvoer van de sedimenten die door de natuurlijke waterlopen meegevoerd worden.	J	<i>Moet geval per geval beoordeeld worden naar gelang van de hydrologische omstandigheden en plaatselijke technieken; grondige onderzoeken hebben al aangetoond dat een dergelijke oplossing onmogelijk toe te passen was bij de uitmonding van de Haine in het kanaal Pommeroeul Condé te Hensies. Er worden ook oplossingen gezocht via de beperking van de productie van sedimenten in de stroomgebieden en via de verbetering van hun kwaliteit.</i>
<i>Aanbevelingen betreffende plaatselijke projecten tot vestiging en toepassing van het Plan</i>			
2.11	Milieuvriendelijke bagger- en graaftechnieken aanwenden (met name maatregelen om te voorkomen dat fijne deeltjes, voor zover mogelijk, in suspensie gebracht worden, cf. p 433 en 434 van het MER).	J	
<i>Fauna en Flora (hoofdstuk 9.3 van het MER)</i>			
<i>Aanbevelingen betreffende het Plan in zijn globale context</i>			
3.1	Gelet op de aanwezigheid van paling in het Scheldebekken, moeten daar visgeulen aangelegd worden. De geulen moeten aangepast worden aan de soorten die in de waterlopen aanwezig zijn, in het bijzonder de paling (gebruikte materialen, afmeting van de geulen, regelmatig het slijk weghalen, stroomsnelheid...).	J	<i>Voorzien in Kain en Herinnes.</i>
3.2	Er wordt aanbevolen om na te gaan of het mogelijk is te voorzien in ontsnaplocaties voor de fauna, meer bepaald in de omgeving van Harchies en Pommerœul (waar de gedeelten 3, 4 en 5 samenkomen); De omgeving van Baudour (gedeelte 5).	J	<i>Gepland in de werken tot rechtehtrekking van de oevers.</i>
3.3	Er wordt aanbevolen rekening te houden met een eventuele ecologische inrichting van bepaalde elementen zoals de oevers, uithoeken, enz.	J	

<i>Aanbevelingen betreffende plaatselijke projecten tot vestiging en toepassing van het Plan</i>			
3.4	Na de installatie is een monitoring nodig om de efficiëntie van de visgeulen te kunnen beoordelen.	J	<i>Zie ook maatregelen tot opvolging van de effecten bepaald door de Regering in het kader van het Plan.</i>
3.5	Het verlies van biologisch zeer waardevolle gebieden kan vaak beperkt worden door de kant (van de waterloop) te kiezen die het meest geschikt is om werken uit te voeren.	J	<i>Zal in overleg met de overige technische eisen overwogen worden</i>
3.6	Belangrijke verliezen van ecotopen moeten voorkomen en gecompenseerd worden ter hoogte van de Speciale beschermingsgebieden (ZPS), zoals : de Leievallei, de Scheldevallei, het Scheldebekken stroomopwaarts Doornik, de Hainevallei stroomafwaarts Bergen.	J	
3.7	Stilteverstoring door geluidshinder moet zoveel mogelijk voorkomen worden in de omgeving van belangrijke natuurlijke rijkdommen. Indien stilteverstoring onvermijdelijk is, dan moet ze voor zover mogelijk voorkomen worden gedurende het broedseizoen (van maart tot augustus). De grote werken buiten dat seizoen plannen.	J	
3.8	In geval van uitwerking van concrete projecten tot aanpassing van de flessenhalsen voor de migratie van de vissen en voor de samenvloeiing van de meanders en laterale bekkens, moet rekening gehouden worden met de kwaliteit van het water van die meanders en laterale waterlopen. In sommige gevallen is het dus verkieslijk een betere waterkwaliteit af te wachten alvorens de migratie/ het herstel van de samenvloeiing toe te laten.	J	
<i>Landschap (hoofdstuk 9.4 van het MER)</i>			
<i>Aanbevelingen betreffende het Plan in zijn globale context</i>			
4.1	De maatregelen opgesomd voor de thematiek van het landschap moeten grondig geanalyseerd worden bij de uitvoering van de onderzoeken naar de milieueffecten op de projecten.	J	
4.2	Om de oevers een natuurlijk karakter te geven of het natuurlijke karakter ervan te beschermen, wordt er aanbevolen voor zover mogelijk vegetale technieken aan te wenden, waarbij de door descheepvaart gestelde hydromechanische eisen (type scheepvaart, frequentie van het verkeer, langs kunstwerken varen, ontschepingskades ...).	J	

4.3	Voorzien in de belichting van de sluizen met het oog op de beveiliging van de gebruikers en op de opwaardering van de waterloop en de infrastructuur.	J	<i>Er wordt ambtshalve voorzien in de verlichting die nodig is voor de exploitatie en het verkeer. Binnen de perken van de technische en financiële mogelijkheden zal via de gekozen voorziening voor een esthetische meerwaarde gezorgd worden.</i>
4.4	Nadenken over een coherente chromatiek die zich in het plaatselijke landschap integreert voor de infrastructuur (poorten, bedieningsposten,...) van de verschillende sluislocaties en zodoende te zorgen voor een bepaalde continuïteit in de landschappelijke sequenties langs de waterloop.	J	<i>Te beoordelen naar gelang van de plaatselijke technische eisen.</i>
4.5	Nadenken over de plaatsbepaling van de verschillende sluisinfrastructuur (stuwdam, bedieningspost, sluiswachtershuis,...).	J	
4.6	De voorrang geven aan het sluisontdekkingseffect bij de landschapslezing.	J	<i>Te beoordelen naar gelang van de technische eisen.</i>
4.7	Bij gerichte inrichtingen van de waterlopen: is het van belang dat de bestaande boomrijen behouden worden.	J	<i>Te beoordelen naar gelang van de technische eisen.</i>
Aanbevelingen betreffende plaatselijke projecten tot vestiging en toepassing van het Plan			
4.8	Plaatsing van coherent stadsmeubilair nabij de sluizen.	J	
4.9	Opwaardering van de sluis door de omgeving ervan van planten te voorzien.	J	
4.10	Er moeten voorzorgsmaatregelen genomen worden bij de plaatsbepaling en de inrichting van de opslagterreinen.	J	
4.11	Niet kiezen voor gebieden met een grote landschappelijke waarde (omtrek met een landschappelijke waarde, opmerkelijke gezichtshoek, kwaliteitslandschap dat niet gedekt is door een erkende omtrek,...).	J	<i>Te beoordelen naar gelang van de technische eisen.</i>
4.12	Ervoor zorgen dat de hellingen van de ophogingen aangepast worden aan de kenmerken van het plaatselijke reliëf.	J	<i>Te beoordelen naar gelang van de technische eisen.</i>
4.13	De ophogingen beplanten met inheemse planten die in het plaatselijke landschap passen.	J	
Bebouwd, archeologisch en cultureel erfgoed (hoofdstuk 9.5 van het MER)			
Aanbevelingen betreffende het Plan in zijn globale context			
5.1	Het landschap open laten tussen de waterlopen en de trekpaden.	J	
5.2	Zowel de verlichting als de grondafdekking of het meubilair moeten zo goed mogelijk geüniformeerd worden met het oog op een continuïteit tussen de verschillende sequenties.	J	

<i>Aanbevelingen betreffende plaatselijke projecten tot vestiging en toepassing van het Plan</i>			
5.3	Wat betreft het plaatselijke project van de doorvaart door Doornik : Vervangingsoplossing nr.1 : Zorgen voor het behoud van de vorm van de bogen, kenmerkend element van de algemene en historische vorm van het monument. Vervangingsoplossing nr.1 : Er moet een architecturale oplossing gevonden worden opdat de afmetingen van de bogen zo homogeen mogelijk zouden blijven.	J	<i>Te beoordelen in het kader van het MER.</i>
5.4	Wat betreft de overige vervangingsoplossingen i.v.m. de werken aan de « Pont des Trous » moet aandacht aan de archeologische overblijfsels geschonken worden.	J	
5.5	« Pont des Trous » in Doornik - De visuele impact van de verschillende alternatieve of vervangingsoplossingen zou het voorwerp van een vergelijking moeten uitmaken door middel van een fotomontage vanaf meerdere uitzichtpunten in de perceptieomtrek.	J	
5.6	Tijdens de werken zorgen voor de continuïteit van het trekpad RAVEL	J	<i>Gepland in de projecten. Te beoordelen voor de werffasen. Er zullen op zijn minst omleidingsroutes aangelegd worden.</i>
<i>Mobiliteit (hoofdstuk 9.6 van het MER)</i>			
<i>Aanbevelingen betreffende het Plan in zijn globale context</i>			
6.1	Er wordt aanbevolen onderzoek te doen naar de mogelijkheden tot verhoging van de aanneembare diepgang en tot vrijmaking van een technisch-economisch optimum.	J	<i>Het Plan, zoals voorzien, blijft openstaan voor die verhoging in de toekomst en in geval van nood.</i>
6.2	Het is wenselijk om in de toekomst te voorzien in keerbekkens en in kades aangepast aan de kenmerken van klasse Va.	J	
6.3	Stroomopwaarts en -afwaarts het alternaat van Doornik moeten wachtzones ingericht worden om te voldoen aan de gevraagde verhoging van de capaciteit van de waterloop.	J	
6.4	Een hergroepering van de grote schepen per richting is tegenstrijdig met een optimalisering van het sluisgebruik, waarbij eerder gezocht wordt naar een alternantie van schepen bij het op- en neervaren.	J	<i>Wordt beoordeeld naar gelang van de groei van het verkeer. Al naar gelang de behoeften verkeersbeheersmaatregelen via RIS/AIS overwogen worden.</i>
6.5	Om een optimale scheepvaart van schepen van klasse Va mogelijk te maken, moeten op regelmatige afstand van elkaar kruizingszones ingericht worden op de Lage Samber.	J	<i>In onderzoek.</i>

<i>Geluid en trilling (hoofdstuk 9.7 van het MER)</i>			
<i>Aanbevelingen betreffende plaatselijke projecten tot vestiging en toepassing van het Plan</i>			
7.1	Het aantal nachtbewegingen van vrachtwagens beperken door materialen op de locatie op te slaan in een zone die overdag toegankelijk is.	*	
7.2	Werfroutes buiten de woongebieden bepalen.	*	<i>Te beoordelen naar gelang van de plaatselijke technische eisen.</i>
7.3	Het gebruik van claxons beperken, vooral gedurende de nachtperiode.	*	
7.4	De omwonenden een informatielijn ter beschikking stellen, op zijn minst gedurende de kritische fasen van de werf, met name die waarin nachtwerken nodig zijn.	*	
7.5	Er zou voorzien moeten worden in een opvolging van de klachten met het oog op een optimaal beheer van de impact van de werven gedurende de nachtperiodes.	*	
7.6	Het publiek informatie verstrekken over de nachtelijke en drukke fasen van de werf. Die informatie zou minstens 15 dagen voor de aanhef van elke voorzienbare drukke fase verstrekt moeten worden.	*	
7.7	Het uitzetten van de motor opleggen bij lang parkeren.	*	
7.8	Het doorslaan van de motoren voorkomen bij het starten en de plaatselijke snelheidsbeperkingen in acht nemen.	*	
7.9	Nachtelijke werken zoveel mogelijk beperken.	*	
7.10	Het plaatsen van funderingspalen bevorderen per boring.	*	<i>Te beoordelen naar gelang van de plaatselijke technische eisen. Er kan niet vooruit gelopen worden op de aangewende technische oplossing ; indien er keuzemogelijkheden bestaan,, zal de voorkeur gegeven worden aan de oplossing die zo weinig mogelijk geluidshinder biedt.</i>
7.11	De openings- en sluitingstijden van de werf in acht nemen.	*	
7.12	Gebruik maken van toestellen die voldoen aan de regelgeving betreffende geluidsemissies.	*	
7.13	Locaties kiezen die geschikt zijn voor de installatie van de toestellen die het vaakst gebruikt zullen worden.	*	

7.14	Bij opgravingen moet controle gevoerd worden op de trillingen veroorzaakt door de hei- en boortoestellen.	*	
7.15	Om de haalbaarheid van de werven zonder gevaar voor het leefmilieu te waarborgen, wordt een voortdurende controle van de trillingsrisico's aanbevolen.	*	
7.16	Voor de aanhef van de werken : Opmaking van een initiële staat van de gebouwen gelegen op minder dan 100 meter (wachtafstand) van de grenzen van de werf.	*	<i>Dit is verplicht voor alle al dan niet omvangrijke werven.</i>
7.17	Uitvoering van belastingsproeven voor de volledige inbedrijfstelling van de verdichters.	*	
7.18	Vastlegging van een maximale trillingsdrempel die aanvaardbaar is voor het leefmilieu, met een (visuele en akoestische) alarmvoorziening in geval van overschrijding van die waarde.	*	<i>Voor zover mogelijk.</i>

Luchtkwaliteit (hoofdstuk 9.8 van het MER)

Aanbevelingen betreffende plaatselijke projecten tot vestiging en toepassing van het Plan

8.1	Het aantal bewegingen die op de werf nodig zijn zo goed mogelijk rationaliseren.	*	
8.2	Efficiënte werfroutes uitstippelen, desnoods door ze te laten variëren volgens de verschillende fasen van de tenuitvoerlegging.	*	
8.3	Gebruik maken van toestellen die voldoen aan de regelgeving betreffende emissies van CO ₂ en van luchtpolluenten.	*	
8.4	De omwonenden een informatielijn ter beschikking stellen gedurende de kritische fasen van de werf waarin een toenemende emissie van gassen en stoffen veroorzaakt kan worden.	*	

Bruto energieën (hoofdstuk 9.8 van het MER)

Aanbevelingen betreffende plaatselijke projecten tot vestiging en toepassing van het Plan

9.1	Het aantal bewegingen die op de werf nodig zijn zo goed mogelijk rationaliseren.	*	
9.2	Efficiënte werfroutes uitstippelen, desnoods door ze te laten variëren volgens de verschillende fasen van de tenuitvoerlegging.	*	
9.3	Het uitzetten van de motor opleggen bij lang parkeren.	*	

9.4	Het doorslaan van de motoren voorkomen bij het starten.	*	
9.5	Gebruik maken van toestellen die voldoen aan de regelgeving betreffende emissies van CO ₂ en van luchtpolluenten.	*	
9.6	Locaties kiezen die geschikt zijn voor de installatie van de toestellen die het vaakst gebruikt zullen worden.	*	
9.7	De omwonenden een informatielijn ter beschikking stellen gedurende de kritische fasen van de werf waarin een toenemende emissie van gasen en stoffen veroorzaakt kan worden.	*	
Menselijk milieu (hoofdstuk 9.10 van het MER)			
	Geen specifieke aanbevelingen geformuleerd in het MER.		

* zonder verband met het Plan. Die aanbevelingen hebben geen verband met de aard van het Plan maar wel met algemene overwegingen i.v.m. de uitvoering van elke werf.

HOOFDSTUK V. NOTA MET DE OPVOLGINGSMAATREGELEN VAN HET MILIEUEFFECTRAPPORT (MER)

Deze nota bevat de opvolgingsmaatregelen van het MER en legt uit hoe ze in aanmerking genomen werden door de Waalse Overheidsdienst (art. D.59, tweede lid, van Boek I van het Milieuwetboek) in het kader van de aanneming van het Plan « Liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut et raccordements sur le territoire wallon ».

De opvolgingsmaatregelen die gepaard moeten gaan met de uitvoering van het Plan en die door de Waalse Overheidsdienst aangehouden werden in het kader van de procedures tot aanneming van het Plan zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Nr.	Opvolgingsmaatregel voorgesteld in het MER of na advies van de « CWEDD »	opgevolgd (J/N)	Opmerking
Algemene overwegingen			
1.1	Er wordt aanbevolen om het opvolgingsprogramma voor de tenuitvoerlegging van het Plan op te starten en het tijdens de exploitatiefase ervan voort te zetten met verwijzing naar de initiële toestand van het leefmilieu. Daartoe kan gebruik gemaakt worden van de toezichtsmechanismen en -netwerken en van de bestaande gegevens- en informatiebronnen.	J	
1.2	Er wordt aanbevolen om binnen de overheid een cel van deskundigen en bestuurders op te richten om de evolutie te volgen van de parameters en indicatoren die in het opvolgingsprogramma vastliggen, meer bepaald in het kader van het Plan. Deze cel	J	

	moet om de 6 maanden bijeenkomen om verslag te doen over de evolutie van de verschillende indicatoren, om de onverwachte negatieve effecten te melden en om desnoods de eventuele verbeteringsmaatregelen te nemen ter beperking van de eventuele negatieve effecten te wijten aan de toepassing van het Plan.		
<i>Mobiliteit</i>			
2.1 P	In het kader van de tenuitvoerlegging van het Plan wordt de monitoring van de verkeersgegevens en -statistieken aanbevolen.	J	Er worden nu al jaarlijks nauwkeurige scheepvaartstatistieken verzameld en op de site van de Waalse waterwegen verspreid. De inspanningen zouden eerder in de zin van verkeersprojectie geleverd moeten worden. Er werden verschillende verkeersprojecties verricht in het kader van het globale project Seine-Seine Schelde en van het programma van de nieuwe Maassluizen. De resultaten daarvan kunnen variëren, inzake hypothese, onderzoeksgebied, precisiegraad en resultaten. Het zou wenselijk zijn een referentiekader voor de verkeersprojecties te bepalen en bij te werken, om de 5 jaar bijvoorbeeld. Een dergelijk « toezicht » zou het mogelijk maken om de evoluties van de trafieken zorgvuldiger te benaderen en om erop vooruit te lopen.
<i>Oppervlaktewateren</i>			
3.1 P	Opvolging van de evolutie van de waterverbruiken door het systeem om te bepalen of de evolutie neutraal zal zijn, dan wel of ons jammer genoeg een pessimistisch scenario te wachten staat.	J	
3.2 P	Opvolging van de evolutie van de waterniveaus, met name wat de voorraden van de Eau d'Heure betreft.	J	Gebieden die aanzienlijk getroffen kunnen worden door de hydrologische aanvoeren die nodig zijn voor de werking van het waterwegensysteem.

3.3 P	Opvolging van de klimatische veranderingen (voornamelijk in het kader van de problematiek van de waterhulpbronnen), de neerslag en de natuurlijke hydrologische aanvoeren.	J	
3.4	Evolutie van de debieten voor het geheel van het Waalse hydrographisch net.	J	
3.5	Evolutie van de kwaliteit van de oppervlaktewateren van het onderzochte systeem om de door de DCE bepaalde doelstellingen voor 2015 te garanderen (met name de troebelheid, maar ook pollutanten in suspensie bij baggerwerken)	J	
3.6	Opvolging van de kwaliteit van de uit te baggeren sedimenten.	J	
3.7	Opvolging van het vervoer van de sedimenten.	J	
<i>Grond en ondergrond</i>			
4.1 P	Opvolging van de kwaliteit van de ophogingsaarde uit de talrijke grondwerken met het oog op een geschikt beheer ervan.	J	
4.2	Opvolging van de erosiegraad van de bermen (ook i.v.m. de troebelheid)	J	
<i>Grondwateren</i>			
5.1 P	Opvolging van de evolutie van de niveaus van het grondwater in verbinding met de kanalen betrokken bij het onderzochte systeem (bepaling van nieuwe meetpunten).	J	
5.2 P	Opvolging van de veranderingen van het afvloeiingsstelsel van de grondwateren voor en na de uitdiepingswerken (bepaling van meetpunten)	J	
5.3	Evolutie van de kwaliteit van de grondwateren.	J	Opvolging al tot stand gebracht door de Waalse Overheidsdienst ; er wordt aanbevolen hem aandachtig te volgen.
5.4	Evolutie van de kwantitatieve staat van het grondwater en van de waterwinningen.	J	
<i>Bebouwd kader</i>			
6.1 P	Opvolging van de erfgoedelementen betrokken bij de tenuitvoerlegging van het Plan, met behulp van de indicatoren opgesomd in het MER.	J	De aangewende indicatoren kunnen jaarlijks aangehouden en beoordeeld worden.
6.2	Opvolging van het aantal beschermde gebouwen die opgewaardeerd zijn door de maatregelen i.v.m. het Plan.	J	
6.3	Opvolging van de lengte van de beschermde en opgewaardeerde trage wegen.	J	

<i>Natuurlijk erfgoed</i>			
7.1	Het aantal pleziervaartuigen die gebruik maken van de waterwegen opgenomen in het Plan, bewijs van het toeristisch en patrimoniaal belang van de route.	J	
<i>Archeologisch erfgoed</i>			
8.1	De toepassing van de aanbevelingen vastgelegd door de kaarten van de archeologische zonering van het Waalse Gewest.	J	
<i>Fauna en Flora</i>			
9.1 P	Opvolging van de locaties Natura 2000 of andere beschermde gebieden in de invloedszone van het Plan.	J	
9.1.1 P	Identificatie van verlies of wijziging van habitats om het antwoord van de vegetatie in het oog te houden.	J	Betreft in het bijzonder locaties waar de analyse van de grondwateren wijst op mogelijke waterniveauwijzigingen en waar interventies voorzien worden door de uitvoering van het Plan.
9.1.2 P	Identificatie en opvolging van de verdwijning van soorten (vissen, microbiota) in verband met, ondermeer, de nieuwe grondinnemingen op het grondgebied.	J	
9.1.3 P	Na de installatie is een monitoring nodig om de efficiëntie van de visgeulen te kunnen beoordelen. Het zijn vooral waarnemingen ter plaatse (in situ) die belangrijk zijn voor de beoordeling van de efficiëntie van de visgeulen.	J	De resultaten van een dergelijk toezicht kunnen gebruikt worden om de installatie te optimaliseren.
9.5	Monitoring van de efficiëntie van de oriënteringssystemen die er moeten voor zorgen dat de vissen geen toegang krijgen tot de turbines van de hydro-elektrische centrales.	J	
9.6	Opvolging van de bermen met een « landschappelijk » profiel (bijvoorbeeld de beplante bermen) op het tracé van het Plan.	J	
<i>Landschap</i>			
10.1 P	Opvolging om de controle op de uitvoering van het Plan en de beoordeling ervan op lange termijn te garanderen wat de landschappelijke aspecten betreft.		
10.1.1 P	Opvolging het aantal kilometers bermen met een « landschappelijk » profiel (bijvoorbeeld de beplante bermen) op het tracé van het Plan.	J	
10.1.2 P	Opvolging van het aantal uitzichtshoeken met een landschappelijke waarde vanwege hun harmonie, hun velddiepte,...	J	
10.2 P	Oprichting van een waarnemingsdienst inzake landschap voor de verschillende gedeelten betrokken bij het Plan (Cf. p.468 van het MER).	J	Dient om de landschappen te laten « adopteren » door de burgers die zich ertoe verbinden ze minimum vier keer per jaar te fotograferen.

			Dit fotoregister zou het mogelijk maken te zien hoe de landschappen na de uitvoering van het Plan evolueren in de loop van de jaren en seizoenen. Hierdoor zouden de toekomstige (her)inrichtingen (aanplantingen, eventuele nieuwe infrastructuur, ...) aangepast kunnen worden en zouden de tekortkomingen van het Plan inzake landschap gecompenseerd kunnen worden. Het beheer van die waarnemingsdiensten zou hetzij opgenomen kunnen worden in de acties van de rivier- of natuurparkcontracten, hetzij rechtstreeks door de Waalse administratie verricht kunnen worden. Voor meer informatie over de totstandbrenging van een dergelijk project : www.paysages-citoyens.be
<i>Gehuid en trillingen</i>			
11.1	Een grondige analyse van de fase van tenuitvoerlegging van het Plan zou de noodzaak van een opvolging van de werken aan het licht kunnen stellen. Daartoe zouden nauwkeurige punten bepaald moeten worden na een analyse van de geplande werfzones. Deze punten zullen voor de aanhef van de werken, tijdens en na de werffase het voorwerp van maatregelen uitmaken.	J	Indien meer plaatselijke onderzoeken wijzen op de behoefte aan een opvolging in andere zones, zou hetzelfde maatregelenproces voor, tijdens en na gevoerd moeten worden.
<i>Luchtkwaliteit</i>			
12.1	Dezelfde opmerking als hierboven.	J	Dat toezicht zal gesuperviseerd worden door een specifieke cel of een bestaande instelling die over de geschikte meettechnieken beschikt, zoals het "ISSEP".

P = voornaamste opvolgingsmaatregelen

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Waalse Regering van 12 juli 2012 waarbij het Plan Seine-Schelde Oost aangenomen wordt.

Namen, 12 juli 2012.

De Minister-President,
R. DEMOTTE

De Minister van Openbare Werken, Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Natuur, Bossen en Erfgoed,
C. DI ANTONIO