ANNEXE 8.3-1
Evaluations des zones Natura2000 susceptibles d'être affectées par le PLAN

Site BE32002 : Vallée de l'Escaut en aval de Tournai
Evaluation

1° Demandeur

Nom : Service Public de Wallonie (SPW)
Direction Générale Opérationnelle "Mobilité et Voies hydrauliques" (DGo 2)
Département de la Stratégie de la Mobilité
Direction des Impacts Economiques et Environnementaux

Domicile : . Direction des Impacts Economiques et Environnementaux
Boulevard du Nord, 8
5000 Namur

2° Présentation du projet

Description Générale du Plan

Le PLAN élaboré par la Région wallonne peut être défini comme étant relatif à la participation de la Région wallonne dans l'effort de développement du réseau européen de transport fluvial. Il s'agira, pour la Région wallonne, d'agir au niveau de :

- la liaison Seine-Escaut : axe de la Lys Mitoyenne à Comines
- l'axe du Haut Escaut (traversée de Tournai et barrages de Kain et de Herrines)
- la « dorsale wallonne », reprenant le canal Pommeroeul-Condé, le canal Nimy-Blaton, le canal du Centre, le canal Charleroi-Bruxelles (versant Sambre) et la Basse Sambre (travaux à l'écluse d'Auvelais).

Ces travaux s'inscrivent dans le projet de liaison entre les bassins de la Seine et de l'Escaut par une voie navigable à grand gabarit. Outre qu'une telle voie constitue un atout économique majeur pour les régions desservies, 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 encourager le désengorgement les axes routiers.
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.

La Lys Mitoyenne

L'amélioration de la Lys Mitoyenne à la classe CEMT Vb (élargissement et approfondissement de la Lys), dans la traversée de Comines, a pour objectif de :

- Rendre possible la navigation de bateaux de classe Vb, avec un tirant d'eau de 3 mètres entre Gand et Comines
- S'aligner sur les décisions françaises et flamandes, étant donné que la Région wallonne ne gère qu'environ 2,7 km de la Lys (dont environ 1,5km est encore à aménager), afin d'éviter de créer un goulet d'étranglement
- Contribuer à réaliser un axe de navigation à la classe CEMT Vb entre Deûlémont et Gand afin d'accroître la capacité et l'efficience du transport sur l'axe fluvial reliant le bassin de la Seine au réseau nord-européen.

Le Haut-Escaut

Le bassin du Haut-Escaut wallon s'étend de la frontière française à la frontière de la Région flamande. Ce réseau est principalement accessible aux navires de classe CEMT Va, avec une exception à Tournai, où l'étroitesse du Pont des Trous empêche ces navires de traverser la ville.
Plusieurs alternatives locales ont été envisagées, en particulier la possibilité de créer un canal de déviation autour de la ville ou du pont. L'objectif est de permettre aux navires de 11,4 mètres de large de traverser la ville.

Par ailleurs, pour assurer la sécurité de la navigation et la protection contre les inondations dans toutes les conditions, il est nécessaire de remplacer deux barrages très anciens, situés respectivement à Kain et Hérinnes.

Les objectifs principaux poursuivis au niveau de cet axe « Haut-Escaut » sont donc de :

- Supprimer le goulot d'étranglement que constitue la traversée de Tournai, et principalement porter le chenal de navigation à au moins 12,5 mètres de large à hauteur du Pont des Trous. A la fin des travaux, cet axe de navigation sera porté de la classe CEMT IV à la classe CEMT Va.
- Adapter les barrages à Kain et Hérinnes afin d'assurer de maximiser les standards de sécurité de navigation sur l'Escaut et de réguler la capacité et le trafic de l'Escaut de la manière la plus optimale possible.

La dorsale wallonne

La "dorsale wallonne" connecte tous les domaines industriels et économiques les plus importants de la Wallonie. Cet axe régional est également densément connecté, sur une base interrégionale, aux réseaux de la Région flamande, la France et les Pays-Bas, formant ainsi un lien décisif entre les deux projets RTE-T Seine-Escaut et du Rhin-Main-Danube.
L'amélioration de la dorsale wallonne en classe CEMT Va permettra de rendre l'ensemble du réseau wallon compatible avec la majorité des navires qui circulent actuellement sur les principales voies de navigation européennes.

Les objectifs principaux poursuivis sont :

- Grâce à la modernisation du canal de la classe CEMT IV à la classe CEMT Va, il sera possible d'augmenter de presque 50% la charge utile maximale des bateaux et par conséquent, pour les navires à pleine charge, de réduire de 40% approximativement la part des coûts de transport qui varie avec la durée du trajet.
- La réduction des coûts va profiter non seulement aux flux de fret émis ou attirés par les activités situées dans la province du Hainaut, mais aussi tous les transports qui relient la France et les bassins de la Meuse, du Rhin et du Danube. Par exemple, pour un transport de plaques de fer de Dunkerque à Liège, l'avantage de coût devrait être d'approximativement d'1€ par tonne. Un tel avantage pourrait pousser le groupe Arcelor-Mittal à privilégier la voie d'eau pour les transferts de matériaux entre ces sites de Dunkerque et de Liège.
- Le projet devrait entraîner une augmentation progressive du trafic sur le Canal du Centre. Les lourds investissements publics consentis dans le passé sur le canal du Centre, notamment pour l'ascenseur de Strépy-Thieu, s'en trouverait ainsi valorisés.
- Le projet permettra de stimuler le développement de zones d'activités économiques situées le long des voies navigables de la province du Hainaut, qui sont en partie financées par les fonds structurels européens Objectif 1.

Modernisation Barrage de Hérinnes

Le tronçon wallon de l'Escaut comprend également deux écluses à Kain et Hérinnes qui répondent aux prescriptions de la classe Va (respectivement de dimensions 124,50 m x 14,00 m et 125,00 m x 14,05m) et ne devront donc pas être adaptées dans le cadre du PLAN.
Toutefois le barrage d'Hérinnes se situe dans les environs directs d'une zone Natura2000 (**FIG. 1**) et devra être modernisé. Ce barrage assure l'écoulement et le maintien du niveau des eaux de l'Escaut. Son mode de fonctionnement (pertuis unique avec vanne levante) qui date de 1922, devra être altéré, car il ne permet pas d'assurer une navigation sûre et une protection efficace contre les inondations pour toutes conditions météorologiques et hydrologiques. Le SPW prévoit dès lors de construire un nouveau barrage mobile comprenant un pertuis de 12m de large (**FIG. 2**).

FIG. 1 : Situation existante

L'étude d'Avant-Projet Sommaire des Ouvrages d'art (APS-OA) a étudié les possibilités d'implantation des nouveaux barrages. Pour les deux sites situés sur le tronçon de l'Escaut en Wallonie, les nouveaux barrages seraient implantés dans un nouveau chenal d'écoulement situé parallèlement au tracé actuel de l'Escaut. Ces nouveaux barrages comprendraient des aménagements garantissant la libre circulation des poissons. Les aménagements comprendraient également la mise en œuvre de centrales hydro-électrique.

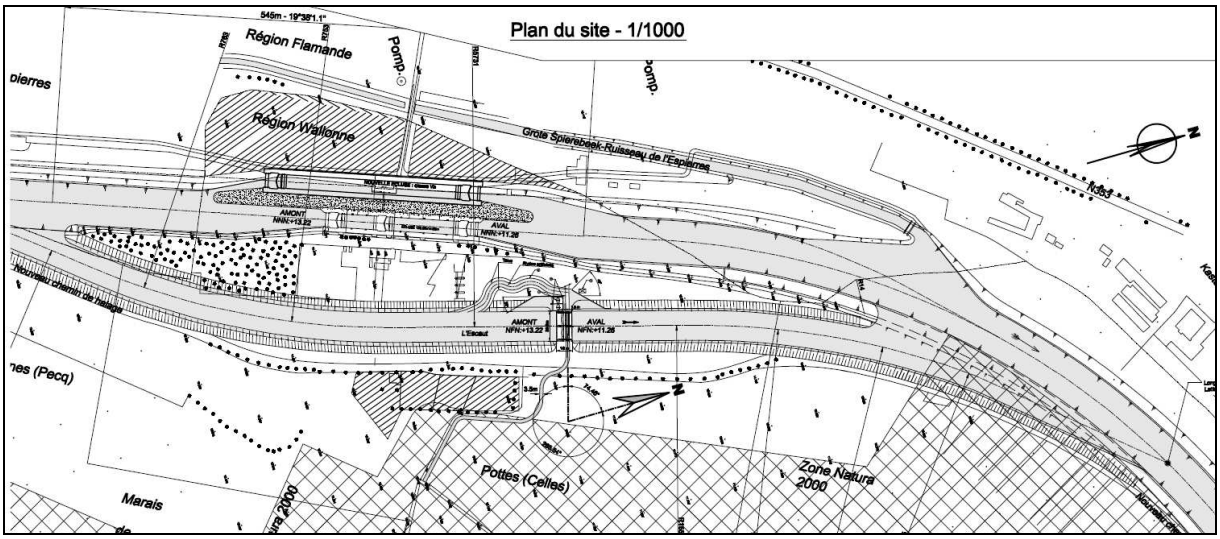

FIG. 2 : Situation projetée avec aménagement d'un nouveau barrage (source : SPW)

3° Situation existante site Natura 2000

La situation existante de l'évaluation est représentée dans la **FIG. 1,** de plus l'emplacement exact du PLAN à Hérinnes est représenté sur le Plan De Secteur (cf figure située dans le catalogue de figures joint au présent rapport. La topographie et la nature du sol sont décrites à la **Section 4.1.**
Sur base de la **Figure 4.1-7**, on peut observer que l'occupation principale du sol à Hérinnes est l'agriculture. Les eaux souterraines et les eaux de surfaces sont décrites aux **Sections 4.1 et 4.2** respectivement.

A hauteur du barrage d'Hérinnes se trouve la sous-région de la ZSC BE32002 à une distance d'environ 200 mètres. Elle se compose d'un complexe humide de champs et de prairies avec de petits éléments paysagers, des fossés et canaux qui sont surtout d'une importance régionale pour l'avifaune migratoire.

<u>ZPS (223 ha)</u>

Caractéristiques du site :

- Site essentiellement composé de "coupures" ou noues (isolées ou non du cours de l'Escaut), échelonnées le long du cours du fleuve (de Ramegnies à Helkijn) et de prairies ou bois humides avoisinants ;
- Présence de milieux alluviaux relictuels d'un grand intérêt biologique, notamment en tant que maillons du réseau écologique global ;
- Présence de fossés et cours d'eau de la Wateringue constituant des milieux favorables à la reproduction ou la halte migratoire pour l'avifaune régionale.

Qualité et importance :

- Prairies humides et coupures constituant des relais migratoires et des sites de nidification importants pour l'avifaune régionale ;

- Présence de fossés d'un très grand intérêt pour les oiseaux (Gorgebleue à miroir, Bécassine des marais, Martin-pêcheur...).

ZSC (370 ha)

Site essentiellement composé de "coupures" ou noues (isolées ou non du cours de l'Escaut), échelonnées le long du cours du fleuve (de Ramegnies à Helkn) et de prairies ou bois humides avoisinants, les milieux alluviaux relictuels sont d'un grand intérêt biologique, notamment en tant que maillons du réseau écologique global.

Qualité et importance :

- Prairies humides constituant des relais migratoires et des sites de nidification importants pour l'avifaune régionale ;
- Intérêts entomologique et herpétologique importants pour la région ;
- Quelques phragmitaies reliques ;

4° Effets du projet sur le site Natura 2000

a) Est-ce que le projet ou plan est directement lié ou nécessaire à la gestion du site (donner des détails) ?

NON

b) Y a-t-il d'autres projets ou plans qui pourraient aussi affecter le site en conjugaison avec le projet ou plan sous évaluation ?

N/A

c) Evaluation des incidences potentiels

En ce qui concerne les interventions dans le cadre du plan, la modernisation du barrage d'Hérinnes se trouve dans les environs directs d'une zone Natura2000. Etant donné que, dans la situation actuelle, un complexe d'écluses est déjà présent et qu'il n'y a pas de chevauchement signifiant entre les travaux prévus et la ZSC (à l'exception d'une parcelle de prairie de 0,2ha), des effets directs de perte de biotopes ne sont pas attendus.

Les bateaux ne constituent pas une source majeure de pollution de l'air. Néanmoins, presque tous les navires marchands sont munis de moteurs à combustion qui émettent des polluants dans l'air. Ce phénomène se produit dans deux situations distinctes : lorsqu'ils se déplacent et lorsqu'ils se trouvent à quai (pour la lumière, le chauffage, la ventilation, etc.). Hormis pour le SO_2, le transport fluvial émet moins de polluants que le transport routier à la tonne-kilomètre transportée.

La mise en œuvre du PLAN est favorable au transport par voie fluviale. Les effets attendus du PLAN sont d'une part une augmentation du trafic fluvial et d'autre part un transfert modal accru vers la voie d'eau (Cf. Infrastructures de transport et de communication). Au niveau acoustique, les conséquences de ces modifications de trafic ont un impact direct sur le niveau de bruit imputable au transport des marchandises, le trafic routier augmentant.
La voie fluviale apparaît comme un mode de transport peu bruyant (Cf. **section 4.7.1**) autant en terme de trafic que d'installations, leur durée de fonctionnement étant limité dans le temps. Il est entendu que tout trafic n'empruntant pas la voie d'eau est source de trafic routier supplémentaire et donc d'augmentation, même faible, du niveau de bruit. Compte tenu de l'importance de la ZSC pour l'avifaune migratoire, les nuisances sonores pendant la phase d'aménagement peuvent cependant jouer un rôle mais leur effet ne peut

être considéré que comme modérément négatif compte tenu des possibilités d'évitement et de l'étendue spatiale limitée.

De plus, le complexe d'Hérinnes sera équipé d'une échelle à poissons, ce qui permettra de favoriser considérablement la migration des poissons dans l'Escaut. Quelques règles de base, concernant l'aménagement d'une passe à poissons, sont illustrées dans la **Section 9.1.3**. La présence d'anguilles (Anguilla) nécessite une conception adaptée.
La suppression des goulets d'étranglement pour la migration des poissons sur cette partie de l'Escaut est considérée comme significativement positive.

5° Mesures prises en vue d'éviter ou de réduire les effets potentiels sur le site

La perturbation de la tranquillité par le bruit doit être évitée tant que possible. Si cela est néanmoins inévitable, dans le cas des adaptations des écluses, des travaux d'excavation et de déblaiement, il faudra faire particulièrement attention pendant la saison de couve (de mars à août) pour les zones susmentionnées. Il sera préférable de prévoir les gros travaux en dehors de cette période.

À l'échelle locale, il est tout à fait possible de développer les berges et les passes à poissons de manière écologique et sans compromettre la stabilité et/ou la fonction de navigation commerciale des voies d'eaux.

Site BE32017. Vallée de la Haine en aval de Mons
Evaluation

1° Demandeur

Nom : Service Public de Wallonie (SPW)
Direction Générale Opérationnelle "Mobilité et Voies hydrauliques" (DGo 2)
Département de la Stratégie de la Mobilité
Direction des Impacts Economiques et Environnementaux

Domicile : . Direction des Impacts Economiques et Environnementaux
Boulevard du Nord, 8
5000 Namur

2° Présentation du projet

Description Générale du Plan

Le PLAN élaboré par la Région wallonne peut être défini comme étant relatif à la participation de la Région wallonne dans l'effort de développement du réseau européen de transport fluvial. Il s'agira, pour la Région wallonne, d'agir au niveau de :

- la liaison Seine-Escaut : axe de la Lys Mitoyenne à Comines
- l'axe du Haut-Escaut (traversée de Tournai et barrages de Kain et de Herrines)
- la « dorsale wallonne », reprenant le canal Pommeroeul-Condé, le canal Nimy-Blaton, le canal du Centre, le canal Charleroi-Bruxelles (versant Sambre) et la Basse Sambre (travaux à l'écluse d'Auvelais).

Ces travaux s'inscrivent dans le projet de liaison entre les bassins de la Seine et de l'Escaut par une voie navigable à grand gabarit. Outre qu'une telle voie constitue un atout économique majeur pour les régions desservies, 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 encourager le désengorgement les axes routiers.
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.

La Lys Mitoyenne

L'amélioration de la Lys Mitoyenne à la classe CEMT Vb (élargissement et approfondissement de la Lys), dans la traversée de Comines, a pour objectif de :

- Rendre possible la navigation de bateaux de classe Vb, avec un tirant d'eau de 3 mètres entre Gand et Comines
- S'aligner sur les décisions françaises et flamandes, étant donné que la Région wallonne ne gère qu'environ 2,7 km de la Lys (dont environ 1,5km est encore à aménager), afin d'éviter de créer un goulet d'étranglement
- Contribuer à réaliser un axe de navigation à la classe CEMT Vb entre Deûlémont et Gand afin d'accroître la capacité et l'efficience du transport sur l'axe fluvial reliant le bassin de la Seine au réseau nord-européen.

Le Haut-Escaut

Le bassin du Haut-Escaut wallon s'étend de la frontière française à la frontière de la Région flamande. Ce réseau est principalement accessible aux navires de classe CEMT Va, à l'exception de Tournai, où l'étroitesse du Pont des Trous empêche les navires de traverser la ville.

Plusieurs alternatives locales ont été envisagées, en particulier la possibilité de créer un canal de déviation autour de la ville ou du pont. L'objectif est de permettre aux navires de 11,4 mètres de large de traverser la ville.

Par ailleurs, pour assurer la sécurité de la navigation et la protection contre les inondations par toutes les conditions, il est nécessaire de remplacer deux barrages très anciens, situés respectivement à Kain et Hérinnes.

Les objectifs principaux au niveau de l'axe du « Haut-Escaut » sont :

- Supprimer le goulot d'étranglement que constitue la traversée de Tournai, et principalement porter le chenal de navigation à au moins 12,5 mètres de large à hauteur du Pont des Trous. A la fin des travaux, cet axe de navigation sera porté de la classe CEMT IV à la classe CEMT Va.
- Adapter les barrages à Kain et Hérinnes afin d'assurer et de maximiser les standards de sécurité de navigation sur l'Escaut et de réguler la capacité et le trafic de l'Escaut de la façon la plus optimale possible.

La dorsale wallonne

La "dorsale wallonne" connecte toutes les zones industrielles et économiques les plus importants de la Wallonie. Cet axe régional est également densément connecté, sur une base interrégionale, aux réseaux de la Région flamande, la France et les Pays-Bas, formant ainsi un lien décisif entre les deux projets RTE-T Seine-Escaut et du Rhin-Main-Danube.
L'amélioration de la dorsale wallonne en classe CEMT Va permettra de rendre l'ensemble du réseau wallon compatible avec la majorité des navires qui circulent actuellement sur les principales voies de navigation européennes.

Les objectifs principaux poursuivis sont :

- Grâce à la modernisation du canal de la classe CEMT IV à la classe CEMT Va, il sera possible d'augmenter de presque 50% la charge utile maximale des bateaux et par conséquent, pour les navires à pleine charge, de réduire de 40% approximativement la part des coûts de transport qui varie avec la durée du trajet.
- La réduction des coûts va profiter non seulement aux flux de fret émis ou attirés par les activités situées dans la province du Hainaut, mais aussi tous les transports qui relient la France et les bassins de la Meuse, du Rhin et du Danube. Par exemple, pour un transport de plaques de fer de Dunkerque à Liège, l'avantage de coût devrait être d'approximativement d'1€ par tonne. Un tel avantage pourrait pousser le groupe Arcelor-Mittal à privilégier la voie d'eau pour les transferts de matériaux entre ces sites de Dunkerque et de Liège.
- Le projet devrait entraîner une augmentation progressive du trafic sur le Canal du Centre. Les investissements importants publics consentis dans le passé sur le canal du Centre, notamment pour l'ascenseur de Strépy-Thieu, s'en trouverait ainsi valorisés.
- Le projet permettra de stimuler le développement de zones d'activités économiques situées le long des voies navigables de la province du Hainaut, qui sont en partie financées par les fonds structurels européens Objectif 1.

Ecluse d'Hensies et le débouché de la Haine dans le canal

Ce canal représente la principale porte d'entrée du réseau des voies navigables wallonnes vers le réseau du nord de la France. Il a été ouvert à la navigation en 1982 au gabarit Va. Le tronçon belge du canal comprend les écluses d'Hensies et de Pommeroeul (respectivement 149 m et 151 m x 12,5 m). Le tronçon français du canal a cependant été fermé en 1992 suite à un problème récurrent d'envasement. La Haine, qui charrie beaucoup de

sédiments, se déverse en effet dans le canal à l'aval de l'écluse d'Hensies à la frontière franco-belge, tandis que le Hogneau, un peu moins chargé, se déverse dans la partie française du canal. Ces sédiments ont progressivement bouché et comblé le canal, le rendant impropre à la navigation et se sont propagés le long de celui-ci jusqu'à atteindre la confluence avec l'Escaut à Fresnes et à envaser le fleuve en aval.

FIG. 1 : Situation existante

Ce canal, et la problématique afférente des sédiments provenant de la Haine, a fait l'objet d'un différend technico-économique entre la France et la Belgique depuis les années 80. Depuis 1992 et la fermeture du tronçon français, le tronçon belge du canal aboutit dans une sorte de « lagune » de sédiments impropre à toute navigation, et est, par voie de conséquence, devenu un « bras mort » (pas de trafic sauf utilisation épisodique du quai d'Hensies et fonctions récréatives). Après 1992, les ouvrages côté wallon ont été maintenus en état pendant plusieurs années dans l'attente d'une éventuelle réouverture du canal. Le trafic entre la France et la dorsale wallonne effectue quant à lui le détour par l'Escaut et les écluses de Péronnes et Maubray sur le canal Nimy-Blaton-Péronnes. Ce détour d'environ 30 km représente une demi-journée de navigation.

3° Situation existante site Natura 2000

La situation existante de l'évaluation est représentée dans la **FIG. 1,** de plus l'emplacement exact du PLAN à Hérinnes est représenté sur le Plan De Secteur (cf figure située dans le catalogue de figures joint au présent rapport). La topographie et la nature du sol sont décrites dans les **Sections 4.1.**
Sur base de la **Figure 4.1-7**, on peut observer que l'occupation principale du sol à Hérinnes est l'agriculture. Les eaux souterraines et les eaux de surfaces sont décrites dans les **Section 4.1 et 4.2** respectivement.

Ce tronçon traverse le site Natura2000 Harchies-Hensies-Pommereoul (BE32017). Il s'agit de parcelles humides, de marécages et de complexes d'étangs d'une valeur biologique considérable. C'est également une

zone humide d'importance internationale « Ramsar » d'environ 500 Ha. Par ailleurs, c'est une importante zone de couve, de nourrissage et de repos pour les oiseaux.

Cette zone protégée est décrite comme suit :

Pour cause d'une sédimentation importante, ce tracé est devenu inutilisé pour la navigation. Par conséquent, la partie la plus à l'Ouest en particulier, fonctionne dans une certaine mesure comme refuge pour les espèces aquatiques. Pour les oiseaux aquatiques et, en particulier, dans la saison de couve, un cours d'eau comme celui-ci offre une zone de nourrissage importante. Pourtant, la qualité écologique n'est pas optimale. Le caractère fortement artificiel (tracé droit, morphologie généralement uniforme, berges entièrement recouvertes d'un revêtement, etc.) du cours d'eau est clairement reconnaissable.

L'écluse de Hensies se trouve à une distance relativement courte de la zone BE32017. La valeur écologique du canal reste limitée, avec un caractère artificiel prononcé et des berges entièrement revêtues et donc peu intéressantes biologiquement. En aval de l'écluse se trouve une petite zone de sédimentation avec une certaine dynamique, à hauteur de l'embouchure de la Haine. Plus en aval, au-delà de la frontière française, les rives du canal prennent un caractère semi-naturel. Cette partie joue probablement un rôle important comme corridor entre des zones de protection spéciale sur le territoire wallon et les sites naturels autour de Condé en France.

ZPS (1814 ha)

Site regroupant plusieurs entités bien délimitées de la dépression de la Haine, toutes reconnues pour leur valeur biologique : marais de Harchies-Hensies-Pommeroeul, Prés de Grand-Rieu ou Marais d'Hautrage, Les Marionville ou Marais de Douvrain, Erbisoeul, Thieu-Havré, Nimy-Obourg ou la Hainette et Ghlin. La plupart de ces zones marécageuses se sont formées suite à des effondrements miniers (zone de subsidence de la vallée de la Haine).

Qualité et importance :

- Très vaste et remarquable complexe de zones humides concentrées le long de la Haine : anciennes prairies humides inondées, moliniaies, mares, étangs, roselières, cariçaies, vasières, aulnaies, saulaies… ;
- Site majeur pour la reproduction, l'hivernage et l'arrêt migratoire de nombreuses espèces aviennes européennes et en particulier pour les espèces liées au milieu aquatique ;
- Présence de communautés nidificatrices de passereaux paludicoles très importantes pour la Wallonie, vu la densité et la rareté des espèces présentes.

ZSC (1687 ha)

Site regroupant plusieurs entités bien délimitées de la dépression de la Haine, toutes reconnues pour leur valeur biologique : marais de Harchies-Hensies-Pommeroeul, Prés de Gran Rieu ou Marais d'Hautrage, Les Marionville ou Marais de Douvrain, Erbisoeul, Thieu-Havré, Nimy/Obourg ou La Hainette et Ghlin. La plupart de ces zones marécageuses se sont formées suite à des effondrements miniers (zone de subsidence de la vallée de la Haine).

Qualité et importance :

- Très vaste et remarquable complexe de zones humides concentrées le long de la Haine : anciennes prairies humides inondées, moliniaies, mares, étangs, roselières, cariçaies, vasières, aulnaies, saulaies… ;
- Présence de nombreuses espèces animales (intérêts entomologique et ornithologique exceptionnels) et végétales, rares, liées aux milieux hygrophiles.

4° Effets du projet sur le site Natura 2000

a) Est-ce que le projet ou plan est directement lié ou nécessaire à la gestion du site (donner des détails) ?

NON

b) Y a-t-il d'autres projets ou plans qui pourraient aussi affecter le site en conjugaison avec le projet ou plan sous évaluation ?

N/A

c) Evaluation des incidences potentiels

Etant donné que le canal n'est pas fréquenté pour le moment, les principaux impacts sur ce tronçon se manifesteront sous les formes suivantes :

- Perturbation de la tranquillité et de l'habitat ;
- Travaux d'excavation pour rendre le cours d'eau à nouveau praticable.

Pour le tronçon 3, ces effets peuvent être significatifs. Leur importance est toutefois relativisée par la valeur écologique actuelle limitée du canal et des berges elles-mêmes et se rapporte donc davantage aux effets indirects sur l'environnement et sur les relations paysagères écologiques. De ce fait et étant donné que les zones protégées ne font pas l'objet d'un impact direct, cet effet est considéré comme ayant une importance limitée (-1). Il est prévu que la fonction du canal en tant que refuge et corridor diminuera proportionnellement avec l'intensité croissante future de la navigation sur ce tronçon. Ces effets s'étendent sur toute la longueur et dépassent par conséquent les frontières. Une éventuelle perturbation supplémentaire de la tranquillité dans les sites protégés durant la phase d'exploitation aura lieu dans ce tronçon sur une longueur d'environ 1020 m.
Dans le cas où des adaptations seront faites sur ce tronçon, l'étude d'incidences sur l'environnement liée au PLAN devra tenir compte des impacts probables de l'abaissement du niveau de la nappe sur la zone humide d'intérêts biologiques du Marais d'Harchies-Hensies-Pommeroeul.
Les adaptations aux écluses sont effectuées à des endroits où se trouve déjà une infrastructure de ce type. Une perte directe des écotopes pour les deux écluses n'est par conséquent pas attendue.

5° Mesures prises en vue d'éviter ou de réduire les effets potentiels sur le site

La perturbation de la tranquillité par le bruit doit être évitée tant que possible. Si cela est néanmoins inévitable, dans le cas des adaptations des écluses, des travaux d'excavation et de déblaiement, il faudra faire particulièrement attention pendant la saison de couve (de mars à août) pour les zones susmentionnées. Il sera préférable de prévoir les gros travaux en dehors de cette période.

Site BE32014. Vallée de la Haine en amont de Mons
Evaluation

1° Demandeur

Nom : Service Public de Wallonie (SPW)
Direction Générale Opérationnelle "Mobilité et Voies hydrauliques" (DGo 2)
Département de la Stratégie de la Mobilité
Direction des Impacts Economiques et Environnementaux

Domicile : . Direction des Impacts Economiques et Environnementaux
Boulevard du Nord, 8
5000 Namur

2° Présentation du projet

Description Générale du Plan

Le PLAN élaboré par la Région wallonne peut être défini comme étant relatif à la participation de la Région wallonne dans l'effort de développement du réseau européen de transport fluvial. Il s'agira, pour la Région wallonne, d'agir au niveau de :

- la liaison Seine-Escaut : axe de la Lys Mitoyenne à Comines
- *l'axe du Haut Escaut (traversée de Tournai et barrages de Kain et de Herrines)*
- *la « dorsale wallonne », reprenant le canal Pommeroeul-Condé, le canal Nimy-Blaton, le canal du Centre, le canal Charleroi-Bruxelles (versant Sambre) et la Basse Sambre (travaux à l'écluse d'Auvelais).*

Ces travaux s'inscrivent dans le projet de liaison entre les bassins de la Seine et de l'Escaut par une voie navigable à grand gabarit. Outre qu'une telle voie constitue un atout économique majeur pour les régions desservies, 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 encourager le désengorgement les axes routiers.
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.

La Lys Mitoyenne

L'amélioration de la Lys Mitoyenne à la classe CEMT Vb (élargissement et approfondissement de la Lys), dans la traversée de Comines, a pour objectif de :

- Rendre possible la navigation de bateaux de classe Vb, avec un tirant d'eau de 3 mètres entre Gand et Comines
- S'aligner sur les décisions françaises et flamandes, étant donné que la Région wallonne ne gère qu'environ 2,7 km de la Lys (dont environ 1,5km est encore à aménager), afin d'éviter de créer un goulet d'étranglement
- Contribuer à réaliser un axe de navigation à la classe CEMT Vb entre Deûlémont et Gand afin d'accroître la capacité et l'efficience du transport sur l'axe fluvial reliant le bassin de la Seine au réseau nord-européen.

Le Haut-Escaut

Le bassin du Haut-Escaut wallon s'étend de la frontière française à la frontière de la Région flamande. Ce réseau est principalement accessible aux navires de classe CEMT Va, à l'exception de Tournai, où l'étroitesse du Pont des Trous empêche les navires de traverser la ville.

Plusieurs alternatives locales ont été envisagées, en particulier la possibilité de créer un canal de déviation autour de la ville ou du pont. L'objectif est de permettre aux navires de 11,4 mètres de large de traverser la ville.
Par ailleurs, pour assurer la sécurité de la navigation et la protection contre les inondations dans toutes les conditions, il est nécessaire de remplacer deux barrages qui sont très anciens, situés respectivement à Kain et Hérinnes.

Les objectifs principaux poursuivis au niveau de l'axe du « Haut-Escaut » sont :

- Supprimer le goulot d'étranglement que constitue la traversée de Tournai, et principalement porter le chenal de navigation à au moins 12,5 mètres de large à hauteur du Pont des Trous. A la fin des travaux, cet axe de navigation sera porté de la classe CEMT IV à la classe CEMT Va.
- Adapter les barrages à Kain et Hérinnes afin d'assurer et de maximiser les standards de sécurité de navigation sur l'Escaut et de réguler la capacité et le trafic de l'Escaut de la manière la plus optimale possible.

La dorsale wallonne

La "dorsale wallonne" connecte toutes les zones industrielles et économiques les plus importants de la Wallonie. Cet axe régional est également densément connecté, sur une base interrégionale, aux réseaux de la Région flamande, la France et les Pays-Bas, formant ainsi un lien décisif entre les deux projets RTE-T Seine-Escaut et du Rhin-Main-Danube.
L'amélioration de la dorsale wallonne en classe CEMT Va permettra de rendre l'ensemble du réseau wallon compatible avec la majorité des navires qui circulent actuellement sur les principales voies de navigation européennes.

Les objectifs principaux poursuivis sont :

- Grâce à la modernisation du canal de la classe CEMT IV à la classe CEMT Va, il sera possible d'augmenter de presque 50% la charge utile maximale des bateaux et par conséquent, pour les navires à pleine charge, de réduire de 40% approximativement la part des coûts de transport qui varie avec la durée du trajet.
- La réduction des coûts va profiter non seulement aux flux de fret émis ou attirés par les activités situées dans la province du Hainaut, mais aussi tous les transports qui relient la France et les bassins de la Meuse, du Rhin et du Danube. Par exemple, pour un transport de plaques de fer de Dunkerque à Liège, l'avantage de coût devrait être d'approximativement d'1€ par tonne. Un tel avantage pourrait pousser le groupe Arcelor-Mittal à privilégier la voie d'eau pour les transferts de matériaux entre ces sites de Dunkerque et de Liège.
- Le projet devrait entraîner une augmentation progressive du trafic sur le Canal du Centre. Les investissements importants publics consentis dans le passé sur le canal du Centre, notamment pour l'ascenseur de Strépy-Thieu, s'en trouverait ainsi valorisés.
- Le projet permettra de stimuler le développement de zones d'activités économiques situées le long des voies navigables de la province du Hainaut, qui sont en partie financées par les fonds structurels européens - Objectif 1.

Une nouvelle écluse à Obourg

Sur le canal du Centre à grand gabarit, l'écluse d'Obourg ne répond pas aux prescriptions de la classe Va (cf. **FIG.1**). Ses dimensions sont en effet 96 m x 12 m, or le gabarit Va nécessite des écluses de minimum 112 m x 12,5 m. L'écluse existante ne pouvant être modifiée sans interrompre pendant une longue période la navigation, le PLAN prévoit de construire à Obourg une nouvelle écluse adjacente à l'écluse existante (cf. **FIG. 2**). Disposer de deux écluses présente également l'avantage de ne pas devoir interrompre la navigation (au moins jusqu'à la classe IV) lors de travaux d'entretiens ou d'incident sur l'un des deux sas. Les dimensions de la

nouvelle écluse doivent au minimum respecter les prescriptions de la classe Va. Suite à l'étude APS des ouvrages d'art, le SPW envisage cependant une écluse de 149 m x 12,5 m. En effet, en aval d'Obourg en direction de la France toutes les écluses ont une longueur de minimum de 144,6 m. De plus, certains industriels localisés le long du bief Obourg – Havré pourraient trouver un intérêt dans l'utilisation de bateaux plus long. Il semble dès lors indiqué d'adopter pour la future écluse d'Obourg une longueur supérieure à 144 m, afin que celle-ci ne puisse devenir, dans un avenir proche, la seule écluse limitant la taille des bateaux.

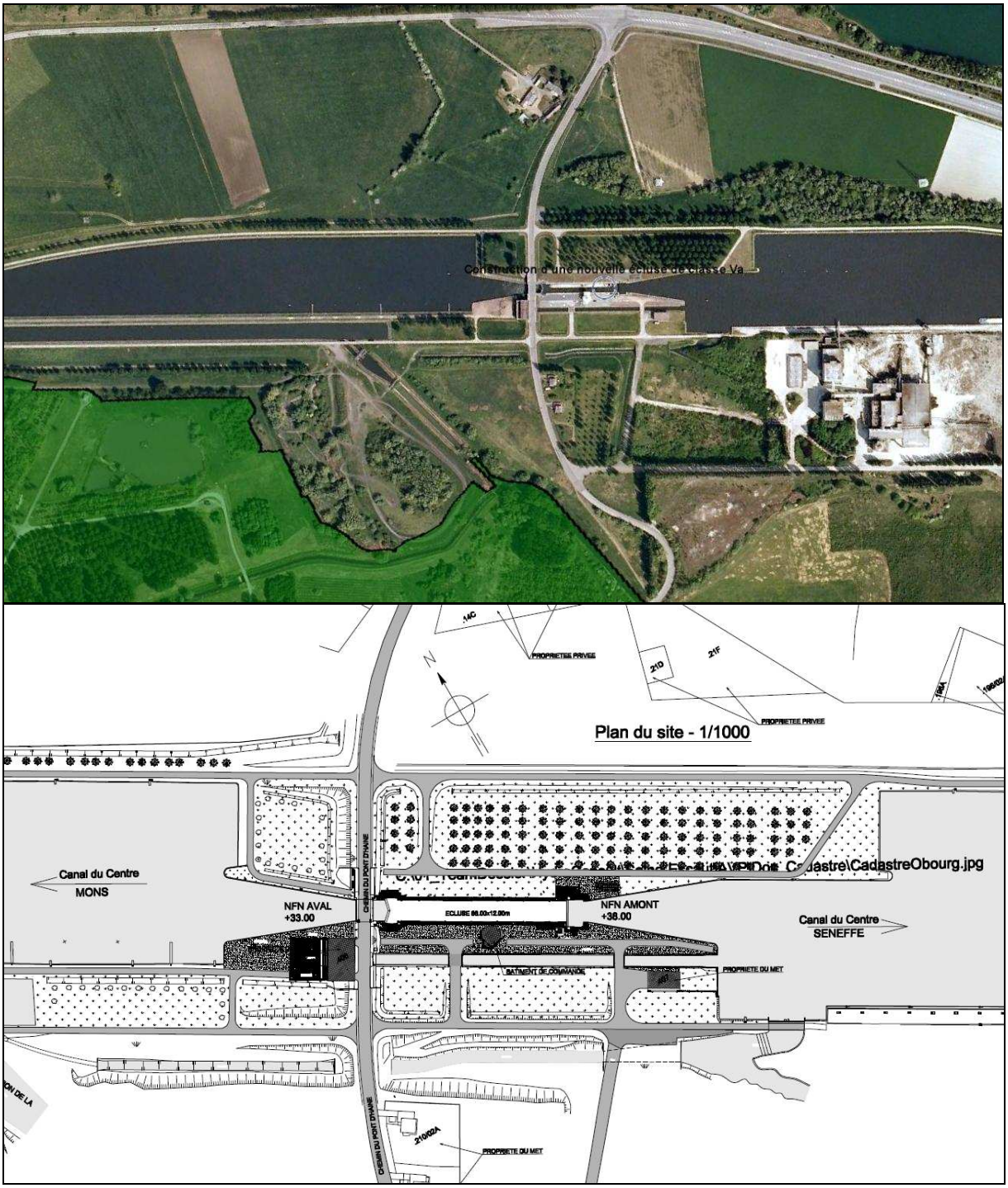

FIG. 1 : Situation existante

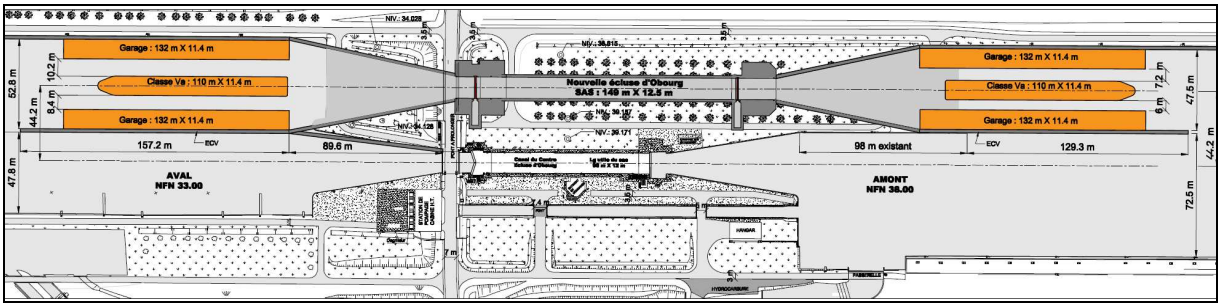

FIG. 2 : Situation projetée avec aménagement d'un nouveau barrage (source : SPW)

3° Situation existante site Natura 2000

La situation existante de l'évaluation est représentée dans la **FIG. 1,** de plus l'emplacement exact du PLAN à Hérinnes est représenté sur le Plan De Secteur (cf figure située dans le catalogue de figures joint au présent rapport). La topographie et la nature du sol sont décrites à la **Section 4.1**.
Sur base de la **Figure 4.1-7**, on peut observer que l'occupation principale du sol à Hérinnes est l'agriculture. Les eaux souterraines et les eaux de surfaces sont décrites dans les **Sections 4.1 et 4.2** respectivement.

Les seules zones protégées sur le tronçon 6 et à proximités du cours d'eau se situent à l'Est.
En direction de l'Est (La Louvière), on observe un degré d'urbanisation qui augmente. La zone de protection spéciale située dans un rayon de 500 m du cours d'eau est décrite ci-dessous. Les adaptations à l'écluse d'Obourg ont lieu à environ 250 m de distance de la zone de protection spéciale. En aval de cette écluse, à hauteur de Nimy, celle-ci longe la rive du canal sur une longueur d'environ 1000 mètres.

ZPS (339 ha)

Vaste zone comprenant d'une part le Bois du Rapois, et d'autre part, des habitats marécageux en amont de Mons ; ces derniers englobent des prairies humides et mégaphorbiaies de la dépression de la Haine (dans la région de Nimy) et sont situées au nord de Boussoit et au sud du Canal du Centre.

Qualité et importance :

- Site de grand intérêt biologique de par la diversité des habitats représentés dans une région subissant d'importantes pressions urbaines et industrielles ;
- Elément important du réseau écologique, indispensable pour le maintien des populations des espèces liées aux milieux humides ;
- Dernières zones humides de grande valeur biologique de la partie orientale vallée de la Haine.

ZSC (459 ha)

Vaste zone marécageuse de grande valeur biologique, située en amont de Mons et composée de deux entités principales : d'une part les prairies humides et mégaphorbiaies de la dépression de la Haine (dans la région de Nimy) et d'autre part, celles situées au nord de Boussoit et au sud du Canal du Centre.

Qualité et importance :

- Site de grand intérêt biologique de par la diversité des habitats représentés dans une région subissant d'importantes pressions urbaines et industrielles ;
- Elément important du réseau écologique, indispensable pour le maintien des populations des espèces liées aux milieux humides ;
- Dernières zones humides de grande valeur biologique de la vallée de la Haine (bordure est).

4° Effets du projet sur le site Natura 2000

a) Est-ce que le projet ou plan est directement lié ou nécessaire à la gestion du site (donner des détails) ?

NON

b) Y a-t-il d'autres projets ou plans qui pourraient aussi affecter le site en conjugaison avec le projet ou plan sous évaluation ?

N/A

c) Evaluation des incidences potentiels

Les travaux d'adaptation à l'écluse d'Obourg se dérouleront à une distance de 250 m de la Zone de protection spéciale la plus proche. Compte tenu de cette distance, il est prévu que les effets de perturbation de la tranquillité soient négligeables.

Après l'aménagement, un trafic navigable plus dense pourrait entraîner des impacts indirects. Le tracé passe au Nord de Nimy en longeant sur environ 1 km la Zone de protection spéciale "BE32014 : Vallée de la Haine en amont de Mons". Les travaux de maintenance et le trafic des bateaux peuvent impliquer une perturbation de la tranquillité supplémentaire mais limitée dans l'espace pour le site.

La mise en œuvre du PLAN est favorable au transport par voie fluviale. Les effets attendus du PLAN sont d'une part une augmentation du trafic fluvial et d'autre part un transfert modal accru vers la voie d'eau (Cf. Infrastructures de transport et de communication). Au niveau acoustique, les conséquences de ces modifications de trafic ont un impact direct sur le niveau de bruit imputable au transport des marchandises, le trafic routier augmentant. La voie fluviale apparaît comme un mode de transport particulièrement peu bruyant (Cf. **section 4.7.1**) autant en terme de trafic que d'installations, leur durée de fonctionnement étant limité dans le temps. Il est entendu que tout trafic n'empruntant pas la voie d'eau est source de trafic routier supplémentaire et donc d'augmentation, même faible, du niveau de bruit.

Compte tenu de l'importance de la ZSC pour des populations des espèces liées aux milieux humides, les nuisances sonores pendant la phase d'aménagement peuvent cependant jouer un rôle mais leur effet peut néanmoins être considéré que comme négligeable. De plus, aucuns impacts importants n'est attendus au niveau de l'hydrologie des sites.

5° Mesures prises en vue d'éviter ou de réduire les effets potentiels sur le site

La perturbation de la tranquillité par le bruit doit être évitée tant que possible. Si cela est néanmoins inévitable, dans le cas des adaptations des écluses, des travaux d'excavation et de déblaiement, il faudra faire particulièrement attention pendant la saison de couve (de mars à août) pour les zones susmentionnées. Il sera préférable de prévoir les gros travaux en dehors de cette période.