

Projectdirectie ontwikkelingsschets Schelde-estuarium

Postbus 299

NL 4600 AG Bergen op Zoom

Jacob Obrechtlaan 3

NL 4611 AP Bergen op Zoom

t +31 (0)164 212 800

f +31 (0)164 212 801

www.proses.nl/~.be

info@proses.nl/~.be



Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium

Résumé

**La Flandre et les Pays-Bas
s'engagent pour garantir
la sécurité, l'accessibilité
et l'équilibre naturel de
l'Estuaire de l'Escaut**



L'Estuaire de l'Escaut s'étend en partie dans la région flamande de Belgique et en partie aux Pays-Bas. En 2005, les gouvernements ont décidé d'unir leurs efforts pour résoudre quelques problèmes importants. Ils se sont accordés sur le projet de développement 2010 pour l'Estuaire de l'Escaut. Ce projet de développement comprend des dizaines de décisions liées à la décision des deux pays de rendre l'Estuaire plus sûr, plus accessible et plus écologique. Ces décisions vous sont présentées dans les grandes lignes dans le cadre de cette brochure.

La Flandre et les Pays-Bas poursuivent trois objectifs à long terme pour l'Estuaire de l'Escaut :

- sécurité : protection maximale contre les inondations ;
- accessibilité : accessibilité optimale des ports de l'Estuaire de l'Escaut ;
- écologie : un écosystème sain et dynamique.



Carte du N.-O. de l'Europe dans laquelle l'Estuaire de l'Escaut est encadré.

Pour concrétiser cette vision idéale, il importe d'adopter une approche cohérente dans la région qui s'étend de Gand à la mer du Nord. L'Estuaire de l'Escaut représente depuis toujours l'artère vitale de la Flandre et de la Zélande. La région s'est développée tout autour de l'Estuaire. Les marées, l'économie et la nature ne se soucient pas des frontières nationales. C'est seulement en considérant la zone dans son ensemble qu'il est possible de pondérer correctement les différents intérêts en jeu.

Le point de départ pour les deux pays est que l'Estuaire de l'Escaut reste un Estuaire dynamique, ce qui signifie que le plan des chenaux et des plateaux change constamment, que la salinité fluctue continuellement et que les schorres et les boues apparaissent à un endroit tandis qu'elles disparaissent d'un autre endroit. La sécurité, la navigabilité et l'écologie de l'estuaire sont tous trois conditionnés par le maintien de cette dynamique.

Le projet de développement n'aborde cependant pas l'ensemble des problèmes de l'estuaire de l'Escaut. Ainsi, le projet n'aborde pas la question de l'amélioration de la qualité de l'eau. Dans ce domaine, la Flandre et les Pays-Bas collaborent déjà au sein de la commission internationale pour la Protection de l'Escaut, de même qu'avec les autres régions de Belgique et la France (www.isc-cie.com).

Estuaire de l'Escaut :

Partie de l'Escaut soumise aux influences de la marée, constituée de l'Escaut maritime, de l'Escaut occidental et de l'embouchure

Escaut maritime :

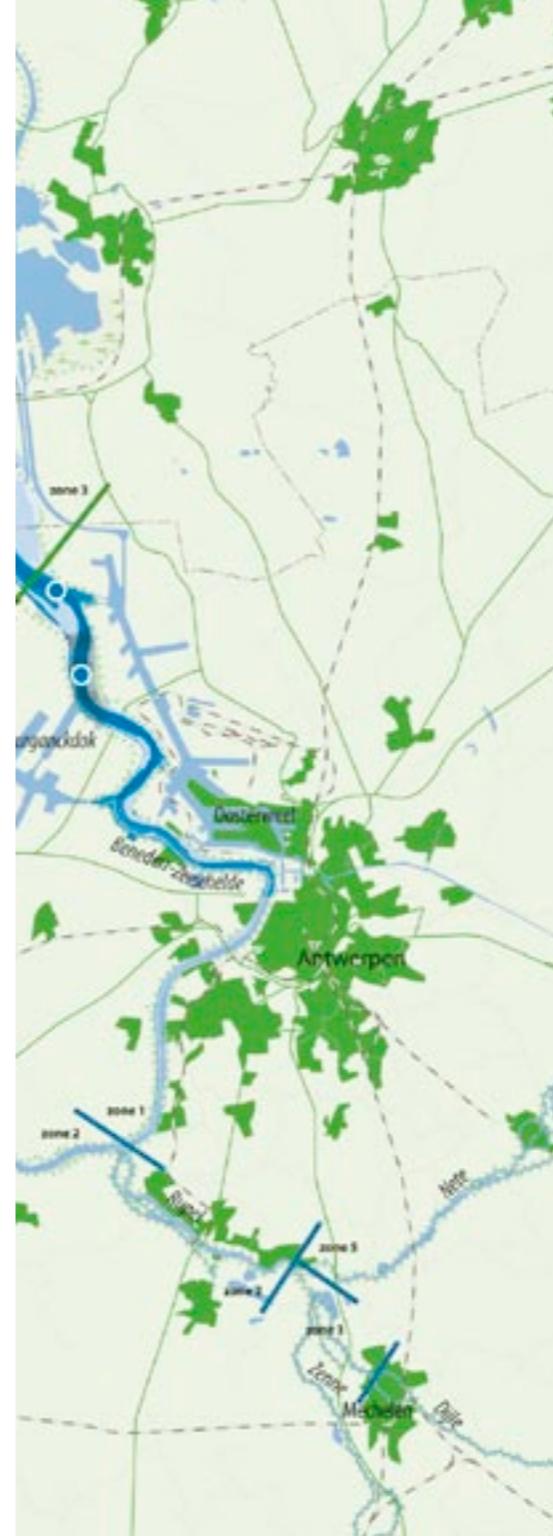
Cours de l'Escaut compris entre Gand et la frontière belgo-néerlandaise

Escaut occidental :

Cours de l'Escaut de la frontière belgo-néerlandaise à Flessingue

Embouchure :

Cours de l'Escaut en aval de Flessingue



Carte Générale Indicative





Sécurité

Les problèmes

Escaut maritime : la protection contre les inondations est à l'heure actuelle insuffisante ; la sécurité s'est améliorée à la suite de l'aménagement de la zone inondable contrôlée Kruibeke-Basel-Rupelmonde, mais reste insuffisante ; au fil du temps, la sécurité va de nouveau se détériorer en raison des changements climatiques et de la montée du niveau des eaux.

Escaut occidental : la protection contre les inondations est à présent suffisante ; à long terme, la sécurité est insuffisante en conséquence des changements climatiques et de la montée du niveau des eaux

Inondations catastrophiques

En 1953, une combinaison désastreuse d'une marée d'équinoxe et d'une violente tempête s'est abattue sur la mer du Nord. Dans le sud-ouest des Pays-Bas, les digues se sont rompues en des dizaines d'endroits, causant la mort par noyade de plus de 1800 personnes. Cette catastrophe fut le coup d'envoi d'une campagne de grande envergure pour la protection contre les inondations : le plan Delta. La plupart des estuaires aux Pays-Bas sont depuis lors coupés de la mer par des digues ou des barrages antitempêtes. Le barrage antitempête de l'Escaut oriental en est un bon exemple. Seul le Nieuwe Waterweg et l'Escaut occidental ne sont pas fermés par des barrages afin de ne pas entraver le trafic maritime en direction des ports d'Anvers et de Rotterdam. La solution retenue dans cette zone est le rehaussement des digues.

En 1976, la région fut de nouveau dévastée par une grande marée. Cette fois, les Pays-Bas ne subirent aucun dommage mais, en Flandre, de fortes inondations causèrent d'importants dégâts le long des rives de l'Escaut. La Flandre lança peu après le plan Sigma axé sur la consolidation de toutes les digues dressées le long de l'Escaut ainsi que sur l'aménagement de zones inondables contrôlées. (Au départ, le plan incluait également la construction d'un barrage antitempête, mais ce volet fut abandonné par la suite.)

Les décisions

• Rehaussement des digues et aménagement de zones inondables le long de l'Escaut maritime

Les deux pays décidèrent de renforcer la sécurité le long de l'Escaut maritime en aménageant d'ici 2030 des zones



carte des zones inondées en 1953 et inondation de Ruisbroek

inondables contrôlées. Et là où il n'y a pas de place pour des zones inondables, comme dans les agglomérations urbaines et les zones industrielles, les digues seront rehaussées. La Flandre planifie ainsi d'aménager 280 hectares de zones inondables contrôlées d'ici 2010, dont près de 200 hectares en réserves naturelles estuariennes. Le gouvernement flamand statuera pour le 1er juillet 2005 quant à la délimitation précise des zones inondables contrôlées, à l'aménagement de zones naturelles et au rehaussement des digues dans le cadre du plan Sigma actualisé.

Aménagement de zones inondables contrôlées pour la sécurité en Flandre

		prêt en 2030	prêt en 2010	partie nature en 2010
zone 1	Escaut maritime de la frontière belge-neerlandaise jusqu'à Rupelmonde	Sans doute uniquement des rehaussements de digue, la sécurité profite cependant de la nouvelle réserve naturelle dans les polders Hedwige / Prosper		
zone 2	Escaut maritime de Rupelmonde à Termonde, le Rupel et la Durme	environ 1000 ha	environ 200 ha	150 ha
zone 3	La Dyle, du Rupel à Malines	environ 250 ha	n.a.	n.a.
zone 4	Escaut maritime de Termonde à Gand	environ 400 ha	environ 80 ha	60 ha
zone 5	Autres parties de l'Escaut maritime (parties de la Petite Nete et de la Grande Nete, de la Dyle et la Zenne)	Superficie non encore déterminée mais, à long terme, un grand nombre de zones inondables sera probablement nécessaire		
total		environ 1650 ha	environ 280 ha	210 ha

- **Une approche commune de la sécurité**

La Flandre et les Pays-Bas évaluent la sécurité requise de différentes manières. La Flandre tient compte, dans le calcul du niveau de sécurité, des dommages qu'une inondation peut causer. Ainsi, les endroits où les dommages peuvent se révéler les plus graves bénéficient d'une protection accrue. Les Pays-Bas se fondent quant à eux sur des risques d'inondation identiques tout le long de l'Escaut occidental. Les Pays-Bas s'interrogent à l'heure actuelle quant à savoir si une approche du risque telle qu'elle est appliquée en Flandre est également possible et souhaitable aux Pays-Bas. Les deux pays prévoient de mieux harmoniser leurs approches de la sécurité respectives de part et d'autre de la frontière.

Approche du risque

L'approche du risque implique que l'on détermine pour chaque région un bon équilibre entre le coût et les avantages des mesures de sécurité. Les avantages sont importants si les mesures permettent d'éviter des dommages considérables en cas d'inondation. Dans les zones à grande valeur économique, comme les agglomérations urbaines et les zones industrielles, les dommages résultant d'une inondation peuvent être importants. Il peut s'avérer rentable d'y investir plus qu'ailleurs dans la sécurité. Dans les zones à faible valeur économique, comme les terres agricoles, le coût élevé de

mesures plus radicales ne se justifie pas si l'on considère les avantages offerts. La Flandre applique déjà l'approche du risque dans le cadre du plan Sigma actualisé. Les Pays-Bas ont identifié les avantages et les inconvénients de l'approche du risque dans l'étude nationale « Veiligheid van Nederland » (La Sécurité des Pays-Bas).

- **L'Overschelde n'est pas une option**

Voici deux ans, les deux pays ont convenu d'étudier la question de l'opportunité d'un canal de liaison entre l'Escaut occidental et l'Escaut oriental comme mesure visant à abaisser les crues extrêmes de l'Escaut maritime. Il ressort de cette étude que l'Overschelde entraînerait des effets inacceptables pour l'équilibre naturel. Il s'agit également d'une mesure coûteuse : l'abaissement des crues peut également être réalisé avec d'autres mesures beaucoup moins coûteuses. C'est pourquoi les deux pays ont décidé de ne pas réaliser cet Overschelde.

- **Un barrage antitempête à Oosterweel ne figure toujours pas à l'ordre du jour**

Par le passé, il avait été envisagé de construire un barrage antitempête dans l'Escaut maritime, et notamment dans le cadre de la préparation du plan Sigma. Lors de la présentation du concept de projet de développement, il a de nouveau été plaidé en faveur d'un barrage antitempête dans l'Escaut maritime,



carte des mesures de sécurité proposées

Mise sur pied du projet de développement 2010 pour l'Estuaire de l'Escaut

Quelles sont les connaissances mises en œuvre dans le cadre du projet de développement ?

Diverses études ont été réalisées ces dernières années afin de permettre un choix responsable des projets envisagés :

Rapport stratégique de l'impact sur l'environnement

Les conséquences pour l'équilibre naturel et l'environnement ont été déterminées pour toutes les propositions de projets. Comme les propositions de projets n'ont pas encore toutes été élaborées concrètement, les effets n'ont pas encore été précisés dans le détail. Le rapport stratégique de l'impact sur l'environnement fournit cependant une idée suffisamment claire pour opérer une comparaison entre les différents projets.

Analyse coûts-avantages pour la société

L'analyse coûts-avantages pour la société porte sur les effets des projets sur la prospérité. Un projet contribue à l'amélioration de la prospérité si les avantages sont supérieurs aux coûts pour l'ensemble des parties impliquées.

Analyse des mesures de développement écologique

Les deux pays ont analysé en étroite collaboration les mesures envisageables pour l'amélioration ou le rétablissement des valeurs écologiques de l'Estuaire de l'Escaut. Les décisions relatives à l'équilibre naturel de l'Estuaire de l'Escaut ont été prises sur la base des résultats de cette étude.

Directive européenne sur les oiseaux et l'habitat naturel

La directive européenne sur les oiseaux et l'habitat naturel interdit toute intervention dommageable à la nature protégée, sauf si cette intervention sert un intérêt majeur de la société et s'il n'existe pas d'alternative. Il ressort de l'étude que le train de mesures complet du projet de développement n'occasionne pas de dommages à la nature protégée. Les mesures sont précisément destinées à renforcer l'équilibre naturel de l'Estuaire de l'Escaut.

Quelles ont été les parties consultées ?

Lors de la mise en œuvre du projet de développement, la Flandre et les Pays-Bas ont consulté diverses parties :

Comité de concertation des parties consultatives (OAP)

Les autorités, les instances et les parties prenantes impliquées se sont réunies au sein du Comité de concertation des parties consultatives (OAP). Aux étapes décisives, l'OAP a émis des avis indépendants sur différents thèmes préalablement à la prise de décision. L'OAP a également émis un avis unanime quant au concept de projet de développement.

Participation

L'organisation du projet a sollicité un avis sur les résultats du rapport stratégique d'impact sur l'environnement, de l'analyse coûts-avantages pour la société et du concept de projet de développement. Les résultats ont été analysés lors de réunions d'information. Les réactions participatives ont été compilées, publiées et utilisées en vue de l'élaboration définitive du projet de développement.

Communication

Les parties prenantes ont notamment apporté leur contribution à la préparation du projet de développement lors de réunions de travail. Ces contributions ont été apportées sous la forme de suggestions, de connaissances et de participation. Les parties prenantes ont été régulièrement informées de l'état d'avancement des travaux via des brochures, des lettres d'information ainsi que via le site Web.

Pour des informations générales sur l'Estuaire de l'Escaut, vous pouvez également consulter le site : www.scheldenet.nl | www.scheldenet.be.

COLOPHON

Composition	ProSes
Texte	Met Andere Woorden, Arnhem (Pays-Bas)
Mise en pages	Jacqueline Janssen pour <i>strictly personal</i> Bergen op Zoom (Pays-Bas)
Photographies	Bart Lasuy, Ludo Goossens, Gerard 's-Gravendijk, Getty Images

mai 2005

Du projet à l'exécution

Les deux pays ont décidé de mettre une série de projets à exécution d'ici 2010 en vue de l'amélioration de la sécurité, de l'accessibilité et de l'équilibre naturel. Le projet de développement comprend également des décisions relatives à la manière dont les deux pays procéderont à leur exécution.

• Maintenir le rythme

Les deux pays se lancent énergiquement dans la mise à exécution du projet de développement. Ils ont pour cela décidé d'appliquer une méthode imbriquée en ce sens qu'ils entameront la préparation d'une nouvelle étape d'une procédure avant même que l'étape précédente soit clôturée. Les délais légaux d'intervention, d'objection et d'appel restent bien évidemment d'application.

• La cohésion dans l'Estuaire

Les deux pays mettent en place une nouvelle organisation de projet commune afin de garantir une approche cohérente lors des phases ultérieures : ProSes2010. ProSes2010 a pour tâche d'assurer la cohérence entre les mesures et les procédures et la transparence de la communication. Le nouveau site Web est déjà accessible : www.proses2010.be et www.proses2010.nl. L'élaboration concrète des différents projets aura lieu dans la région en question, en commun accord avec les parties directement impliquées.

Parc paysager de l'Escaut

Les autorités régionales, provinciales et communales flamandes vont harmoniser la coordination des projets écologiques, paysagers, urbains, agricoles et infrastructures dans le cadre du « parc paysager de l'Escaut ». Une telle approche permettra de faciliter l'intégration des différents projets dans l'environnement. Il est également question d'impliquer à un stade ultérieur les communes néerlandaises riveraines de l'Escaut occidental dans le projet de parc paysager de l'Escaut.

• Politique d'accompagnement pour l'agriculture

Certains volets du projet de développement peuvent entraîner des conséquences pour le secteur de l'agriculture. Les deux pays

mettent en place un cadre politique en passant des accords permettant de compenser ces conséquences. Pour les parties directement concernées, ce cadre politique comprendra notamment des compensations sous forme financière ou de terres de substitution. Pour les parties indirectement concernées, le cadre politique offrira entre autres choses une assistance à la création de nouvelles perspectives en matière d'exploitation ou d'améliorations de l'économie hydraulique. L'achat de terrains reposera dans toute la mesure du possible sur le volontariat. Les deux pays définissent le cadre politique avant que les décisions soient prises quant à la configuration concrète des projets.

• De nouveaux traités

Les deux pays signeront prochainement un mémorandum d'accord, dans lequel ils définissent entre autres choses le financement des décisions. Les principales décisions du projet de développement seront en outre ancrées dans un traité. Les deux pays établiront également un traité sur la manière dont ils poursuivront leur collaboration d'ici l'échéance de 2030. Les traités seront prêts pour la signature en janvier 2006.



à Oosterweel. Des études ont révélé qu'un barrage antitempête serait beaucoup plus coûteux que la combinaison choisie de rehaussement des digues et d'aménagement de zones inondables contrôlées. Le barrage antitempête n'apporte en outre pas de nouvelle valeur naturelle et rend nécessaire un rehaussement supplémentaire des digues en Flandre et aux Pays-Bas. Voilà pourquoi les deux pays ont décidé que le barrage antitempête ne constituait pas une option, du moins à court terme.

Trois types de zones inondables

Le projet de développement opère la distinction entre trois types de zones inondables. La valeur pour la nature dans l'Estuaire s'accroît dans la mesure où les inondations ressemblent plus à l'inondation naturelle d'une zone de marée. Une dépoldérisation représente donc la solution la plus indiquée pour la nature estuarienne : la zone dépoldérisée devient partie intégrante de l'Estuaire et est submergée tous les jours sous l'effet de la marée. Une zone inondable contrôlée, qui n'est que rarement submergée, ne contribue pratiquement pas à la nature estuarienne. Pour la sécurité, c'est précisément l'inverse qui s'applique. Dans une zone inondable contrôlée, l'eau peut être contenue à un moment plus propice de la marée de tempête que dans une zone dépoldérisée.

	Inondation	Contribution à la sécurité	Contribution à la nature estuarienne*
Zone inondable contrôlée (GOG)	en cas de nécessité entrée d'eau via des écluses	Haute	Néan
Zone à marée réduite contrôlée (GGG)	entrée d'eau quotidienne via des écluses (marée contrôlée)	Haute	Moyen
Dépoldérisation	inondation quotidienne via courant de marée naturel	Faible	Haute

* Si la zone est aménagée de manière optimale en faveur de l'équilibre naturel.

ACCESSIBILITÉ

L'Escaut : artère vitale du port d'Anvers

Anvers doit sa prospérité à sa situation sur les rives de l'Escaut. Jadis, Anvers fut même la ville la plus importante des Pays-Bas. Il y fut cependant mis un terme pour longtemps au XVI^e siècle lorsque, en 1572, les protestants se soulevèrent contre l'occupant espagnol catholique. Anvers resta alors aux mains des espagnols tandis que les Pays-Bas du Nord assurèrent leur indépendance. Pour contenir les Espagnols, les Néerlandais bloquèrent l'Escaut en 1585, l'artère vitale du port d'Anvers. Ce sont surtout les commerçants anversoises qui avaient fui à Amsterdam qui poussèrent à l'instauration de ce blocus afin d'accroître leurs propres chances de réussite financière. Le blocus de l'Escaut fut ainsi maintenu pendant plus de deux siècles. Lorsque la Belgique et les Pays-Bas se retrouvèrent sous administration française, les Pays-Bas du Sud et du Nord fusionnèrent après la révolution française pour constituer le royaume des Pays-Bas, et les navires purent de nouveau se rendre à Anvers. Mais la population des Pays-Bas du Sud se souleva quelques années plus tard et proclama l'indépendance de la Belgique. De nouveau, les Néerlandais bloquèrent l'Escaut. En 1839, la Belgique et les Pays-Bas signèrent le traité de paix dont l'une des clauses principales portait sur la liberté de navigation sur l'Escaut occidental.



Platte grond der Schelde, Clermans, Museum Plantin-Moretus, Antwerpen: collectie Prentenkabinet

Les problèmes

Port d'Anvers : Les navires d'un tirant d'eau jusqu'à 11,85 mètres peuvent désormais naviguer jusqu'à Anvers indépendamment de la marée. Les navires avec un plus grand tirant d'eau doivent attendre le moment propice de la marée pour pouvoir franchir les différents seuils du chenal. A l'avenir, les armateurs utiliseront de plus en plus de plus grands navires porte-conteneurs. Les armateurs appliqueront également des horaires plus stricts pour économiser sur les coûts. Les temps d'attente prolongés rendent le port d'Anvers peu attrayant. Cette situation est indésirable, car un port florissant est essentiel à la prospérité de l'Estuaire de l'Escaut.

Risques liés au transport de matières dangereuses : le transport de matières dangereuses sur l'Escaut constitue un risque pour l'environnement. Aux Pays-Bas, les risques satisfont aux normes de « sécurité externe ». En Flandre, il n'existe pas de normes comparables. Les deux pays ont convenu que le risque devait à l'avenir rester au niveau de celui établi pour 2000.

Les décisions

• Approfondissement et élargissement du chenal

La Flandre et les Pays-Bas ont décidé que les navires avec un tirant d'eau de 13,1 mètres doivent pouvoir gagner le port d'Anvers, quelle que soit la marée. Les deux pays vont pour cela abaisser les seuils du chenal de 1,4 mètres. Dans les environs du Deurganckdok, la largeur de l'Escaut maritime passera de 250 à 370 mètres sur une longueur de cinq kilomètres.

• Des zones de déversement flexibles

Pour l'optimisation de l'Estuaire de l'Escaut, il est important de préserver la dynamique de l'Estuaire et le système à plusieurs chenaux. Une autre manière d'entretien des chenaux peut y contribuer. Des travaux de dragage continus sont nécessaires pour maintenir les seuils à la profondeur voulue. Il est possible d'éviter l'ensablement des chenaux secondaires et l'accumulation de boues et de schorres en choisissant soigneusement les zones de déversement. Les deux pays vont assouplir le choix des zones de déversement afin que les déversements



Les mesures proposées pour favoriser l'accessibilité



Les mesures proposées pour favoriser l'accessibilité

Les décisions

• Davantage d'espace pour la nature estuarienne

Les Pays-Bas et la Flandre vont réserver davantage d'espace pour la nature estuarienne et appliqueront à cet effet les projets suivants durant la période courant jusqu'à 2010 :

zone transfrontalière :

- consécration de la plaine du Raan comme « réserve maritime » ;
- extension du Zwin d'au moins 120 hectares, et peut-être même de 240 hectares ;
- développement d'une zone intermaréale de 440 hectares dans le polder Hertogin Hedwige et la partie septentrionale du polder Prosper ;

en Flandre ;

- rétablissement des possibilités de migration des poissons dans l'Escaut maritime ;
- réaménagement de la Durme et de sa vallée ;
- aménagement d'une zone naturelle estuarienne de 125 hectares dans les zones inondables contrôlées existantes ;
- aménagement de 600 hectares de wetland (marais) dans les Kalkense Meersen ;



- aménagement d'une zone naturelle estuarienne de 210 hectares dans des sites à déterminer, en combinaison avec l'aménagement de zones inondables ;

aux Pays-Bas :

- aménagement d'une zone naturelle estuarienne d'environ 300 hectares dans des sites à déterminer.

Les deux pays désigneront les projets d'aménagement naturel pour le 1er juillet 2005. Au total, l'Escaut se verra adjoindre quelque 1.000 hectares de zones naturelles estuariennes supplémentaires.

• Une dynamique accrue

Dans le cadre des travaux d'optimisation de la sécurité, de l'accessibilité et de l'équilibre naturel, les deux pays prendront simultanément des mesures pour le rétablissement de la dynamique naturelle. Entre autres exemples de telles mesures, citons : l'application de stratégies de dragage et de déversement alternatives, l'installation ou la suppression de mangeoires, le creusement d'anciennes schorres et l'approfondissement ou le comblement de chenaux. Ces projets feront l'objet de mesures concrètes durant la phase d'aménagement.

• Une nature multifonctionnelle

La Flandre et les Pays-Bas entendent si possible rendre les nouvelles zones naturelles utilisables pour d'autres fonctions et examinent les possibilités de combinaisons de nature et de sécurité, agriculture, aquaculture, récréation, logement et emploi.



L'ÉQUILIBRE NATUREL

Les problèmes

Habitats naturels : la superficie de boues, de schorres et de bas-fonds a fortement diminué au cours du siècle écoulé. Dans l'Estuaire, il y a trop peu d'espace et trop d'énergie marémotrice pour permettre le développement de ce type de zone et pour préserver les zones existantes. La nature s'en trouve moins diversifiée dans l'Estuaire de l'Escaut.

Faune et flore : les schorres, les boues et les bas-fonds représentent des zones d'alimentation, de reproduction et de repos importantes pour de nombreuses espèces. En supprimant ces rives, on supprime l'habitat de toutes sortes d'espèces. Des maillons importants de la chaîne alimentaire sont donc directement menacés.

L'équilibre naturel dans l'Estuaire de l'Escaut n'offre pas suffisamment de résistance pour faire face aux conséquences de telles interventions.

Diminution de l'espace naturel au fil des siècles

Les schorres et les boues abritent les principales valeurs naturelles de l'Estuaire de l'Escaut. Au fil des siècles, des pans entiers de ces habitats ont disparu. Dans la partie néerlandaise de l'Estuaire, la superficie de schorres et de boues a diminué de moitié depuis 1800, passant de 15.000 à 7.000 hectares, essentiellement en raison de l'extension de la poldérisation. La rectification des digues a par ailleurs entraîné la disparition de zones abritées dans l'Estuaire, réduisant ainsi la formation de schorres et de boues. La superficie de schorres a diminué en Flandre de près d'un quart depuis 1900, passant de près de 700 à 550 hectares. Les schorres et les boues qui subsistent dans l'Estuaire de l'Escaut tombent intégralement sous la protection de la directive européenne sur les habitats naturels.

contribuent toujours le plus efficacement possible à la dynamique de l'Estuaire. Toutes les boues d'entretien seront redéversées dans l'Estuaire. Pour ménager les chenaux secondaires, le volume de boues de dragage déversées dans le chenal principal sera augmenté. Les déversements de boues seront en outre plus importants dans la partie orientale de l'Escaut occidental et réduits dans l'embouchure.

• Un contrôle permanent

Il est ressorti de l'étude que l'approfondissement entraînera peu d'effets sur la dynamique et l'équilibre naturel de l'Estuaire de l'Escaut à la condition que la stratégie de déversements soit adaptée et que l'on y crée des aires naturelles. Mais il n'a pas été possible de tirer cette conclusion avec une certitude absolue. C'est pourquoi les deux pays ont mis en place un programme de quantification pour contrôler les développements dans l'Estuaire de l'Escaut pendant et après les opérations d'approfondissement. Les deux pays étudient encore à l'heure actuelle s'il ne serait pas possible d'imaginer des mesures préalables à l'approfondissement de manière à pouvoir lutter rapidement contre d'éventuelles conséquences indésirables. Le responsable des conséquences indésirables paiera les mesures. Si le responsable n'est pas connu, la Flandre et les Pays-Bas se partageront les coûts. Pour déterminer si les mesures sont réellement indispensables, les deux pays tiendront également compte des exigences de la directive sur les oiseaux et l'habitat. Cette directive européenne contraint les deux pays à maintenir l'équilibre naturel existant.

• Risques acceptables

Les Pays-Bas et la Flandre veulent maintenir la sécurité externe dans l'Estuaire de l'Escaut à un niveau acceptable. Les autorités locales seront ainsi invitées à contrôler les effets sur la sécurité externe de tous les nouveaux projets d'aménagement du territoire. Les deux pays assureront une meilleure information des autorités et des populations locales au sujet de la politique de sécurité. Ils entendent également améliorer les moyens de lutte contre les catastrophes et inviteront les autorités responsables en Flandre et aux Pays-Bas à prendre les actions requises à cet effet.



Seuils dans le chenal

L'approfondissement du chenal ne nécessite plus systématiquement des travaux de dragage. Dans la majorité des endroits, le chenal naturel est suffisamment profond pour permettre le passage des plus gros navires. Seuls les seuils constituent un obstacle. Il s'agit de bas-fonds qui se forment aux points de croisement entre le chenal principal et les chenaux secondaires. Ainsi, on dénombre onze seuils dans le chenal menant de Flessingue au port d'Anvers. Insérer une carte avec les seuils

Coûts et avantages de l'approfondissement

Une analyse coûts-avantages pour la société révèle que l'approfondissement de l'Escaut occidental est rentable pour la société. Les avantages seront même supérieurs aux coûts d'ici 2008. L'approfondissement pour les navires avec un tirant d'eau jusqu'à 13,1 mètres est plus bénéfique qu'un approfondissement moins important, par exemple pour des navires avec un tirant d'eau jusqu'à 12,5 ou 12,8 mètres. L'approfondissement contribuera à la prospérité de l'Europe, de la Flandre et des Pays-Bas.

	Europe	Flandre	Pays-Bas
Avantages jusqu'à 2030	1,5 - 2,2 milliards €	0,7 - 1,1 milliards €	0,4 - 0,6 milliard €
Les avantages d'ici 2030 résultant d'un approfondissement du chenal pour les navires avec un tirant d'eau jusqu'à 13,1 mètres (navigation indépendante des marées)			



les mesures proposées pour l'équilibre naturel

Groot Saeftinghe

La Flandre et les Pays-Bas vont aménager une zone intermaréale de 440 hectares dans le polder Hertogin Hedwige et dans la partie septentrionale du polder Prosper. Ces zones sont limitrophes de la zone naturelle existante « Het Verdrongen Land van Saeftinghe ». Il en résultera une vaste zone naturelle d'un seul tenant : « Groot Saeftinghe ». La nouvelle zone intermaréale s'inscrit dans la partie saumâtre de l'Estuaire et présente de ce fait une grande valeur écologique. Cette zone contribuera également à la protection contre les inondations. La zone s'étend en partie sur le territoire néerlandais (295 hectares) et en partie sur le territoire flamand (145 hectares).



Réserve marine

La plaine du Raan est un bas-fond sablonneux dans l'embouchure de l'Escaut occidental. La plaine s'étend en partie sur le territoire belge et sur le territoire néerlandais. La plaine du Raan constitue une frayère importante pour les poissons et recèle une vie de fond intense. C'est pour cela que la plaine représente une zone d'alimentation importante pour la grande sterne, une espèce d'oiseau protégée. La Belgique et les Pays-Bas vont solliciter la désignation de cette zone comme zone protégée dans le cadre de la directive européenne sur les oiseaux et les habitats naturels. leurs naturelles de la « réserve marine » bénéficient de ce fait d'une protection légale.



les mesures proposées pour l'équilibre naturel

Zwin

Pour empêcher l'ensablement du Zwin, la commission internationale du Zwin a proposé de déplacer les digues vers l'intérieur des terres dans une partie du polder Willem-Leopold. Il en résultera une extension de 120 hectares de la zone intermaréale du Zwin. Mais les deux pays sont d'accord sur le fait qu'une extension de 240 hectares est souhaitable pour améliorer la valeur écologique en plus de la prévention de l'ensablement. Ils vont en étudier la possibilité dans un rapport d'impact sur l'environnement. La commission internationale du Zwin est invitée à établir un plan transfrontalier intégral pour la région, dans lequel les fonctions agricole, naturelle, récréative et infrastructurale bénéficient d'une attention adéquate. La réalisation de ce plan doit s'inscrire dans le cadre de la planification du projet de développement.

