

Observations du public concernant l'enquête publique relative à l'implantation d'une plateforme bi-modale sur la commune belge de Comines-Warneton à proximité des communes françaises de Deülémont, Frelinghien, Warneton et Comines

Le 16 septembre 2018

Observation n° 29 : Monsieur Richard AGNEL

Mesdames, Messieurs

En visite chez mes beaux-parents, domiciliés à Frelinghien, ils m'ont emmené à la réunion du vendredi 14 septembre 2018 à Deulémont afin de comprendre l'impact de la réalisation de la plateforme bimodale sur le domaine de Warneton Belgique

Aucune réponse aux nombreux questionnements des riverains deulémontois à cette future réalisation n'a pu être apportée, de la part des deux représentants wallons venus présenter leur projet

j'ai donc entrepris de mon côté des recherches

durant cette réunion, il a été question de différents organismes, des tenants et aboutissants dont je n'avais pas connaissance à ce jour (Interreg, natura 2000, :

INTERREG

Le programme France-Wallonie-Vlaanderen: régions françaises et belges qui coopèrent pour effacer la frontière ! Le programme de coopération territoriale européenne Interreg France-Wallonie-Vlaanderen s'inscrit dans une volonté de favoriser les échanges économiques et sociaux entre quatre régions frontalières : les Régions Hauts-de-France et Grand Est en France ; la Wallonie, la Flandre occidentale et orientale en Belgique. Il vise à associer des compétences communes tout en valorisant les richesses de chaque région concernée, et ce, au bénéfice des populations de la zone.

Au total, 170 millions d'euros provenant du Fonds européen de développement régional (FEDER) seront alloués au programme pour soutenir des projets répondant aux 4 thèmes de coopération :

- recherche, innovation et transfert de technologies
- compétitivité des PME
- patrimoine, ressources naturelles, gestion des risques
- cohésion sociale, santé, formation et emploi

PROTÉGER ET VALORISER L'ENVIRONNEMENT PAR UNE GESTION INTÉGRÉE DES RESSOURCES TRANSFRONTALIÈRES

Objectif programme 4 : Valoriser et développer de manière créative, innovante et durable le patrimoine transfrontalier via le tourisme

Objectif programme 5 : Développer la gestion intégrée et durable des ressources naturelles et des écosystèmes transfrontaliers

- Soutenir des dispositifs de gestion intégrée de l'eau (contrats de rivière, plan fluvial transfrontalier, ...) et des espaces naturels (création de parcs naturels transfrontaliers, protection des corridors écologiques et gestion des zones protégées, ...).
- Soutenir les actions permettant le partage des ressources et l'accès à l'eau potable pour tous au bénéfice des populations transfrontalières.
- Sensibiliser la population et les acteurs locaux à la gestion raisonnée et participative des ressources en diffusant les bonnes pratiques.
- Mettre en œuvre des actions visant une gestion efficace de l'eau auprès du secteur agricole et des entreprises.
- Soutenir des actions transfrontalières intégrées relatives à la gestion des paysages, aux écosystèmes, à la gestion de la zone côtière, à la protection des sols et à la biodiversité.
- Soutenir le développement de technologies innovantes pour le traitement des déchets, l'épuration des eaux, la protection des sols, la réduction de la pollution atmosphériques, ...

Objectif programme 6 : Anticiper et gérer les risques naturels, technologiques et industriels ainsi que les situations d'urgence

- Soutenir des actions de lutte contre le risque d'inondations et le changement climatique.
- Informer et sensibiliser le public sur les risques naturels (notamment d'inondations) et industriels (la pollution, ...).
- Développer et renforcer la coordination des intervenants en matière de sécurité transfrontalière (exercices catastrophes, formations communes, plan d'urgence transfrontalier, ...).
- Encourager des mesures transfrontalières de prévention des risques industriels et technologiques au bénéfice des populations.

Projet :

une zone humide devrait être considérée comme un enjeu fort ; Il en est de même de toute espèce protégée potentiellement impactée. Par ailleurs, l'absence de protection réglementaire ne saurait signifier que l'enjeu n'est pas fort.

Enjeux particuliers liés au site ont retenu mon attention:

- une biodiversité remarquable particulièrement riche, avec de nombreuses zones humides ;
 - la présence à proximité d'installations industrielles
- J'observe que ces caractéristiques du site sont potentiellement fortement affectées par le projet puisque :
- le site sera largement artificialisé,
 - le site générera des transports et des dépôts de matières dangereuses, avec des risques en cas d'accidents d'effets « dominos » avec les installations à proximité,
 - l'aménagement implique de nombreux terrassements.

Certains impacts semblent toutefois avoir été minorés

les destructions d'habitats d'espèces figurant à l'annexe 1 de la directive oiseaux et les destructions de stations d'espèces protégées (amphibiens, insectes, zones de frayage, faune et flore aquatique...)

le dossier ne parle pas des risques liés aux transport et au dépôt de matières dangereuses sur le site, les impacts potentiels d'un accident sur le site.

Conséquences attendues du projet

Il s'agit ici du bruit lié à la circulation des camions sur la plateforme elle-même, aux manœuvres des poids lourds et aux opérations de transbordement des remorques. Ces différents types d'activité génèrent bien sûr des nuisances sonores, et les opérations se dérouleront de jour mais aussi de nuit (la perception du bruit étant alors accrue).

la pollution atmosphérique se pose de façon proche de celle du bruit, l'augmentation du trafic de camions induisant aussi, sur ce plan, des nuisances accrues.

Aucune remarque sur l'augmentation du trafic routier supplémentaire

Aucune remarque sur les rejets polluants dus aux transports existents :

–des rejets aqueux, hydrocarbures percolant des voies routières en s'échappant des moteurs ou rejetés dans les cours d'eau par les bateaux suite à des fuites ;
pesticides servant à traiter les bas côtés des routes et du quai. Ces polluants étant diffus, ils sont très difficilement récupérables et traitables ;
des déchets: déchets de construction/destruction d'infrastructures de transport ;
fluides moteurs et batteries usagées ; matériels de transports usagés ; boues de dragage des voies d'eau,...

Aucune remarque sur la sécurité du public utilisant le Ravel (piétons, cyclistes, cavaliers)

L'éclairage des installations

L'éclairage des installations peut perturber les animaux nocturnes (les oiseaux pélagiques).

Pollution atmosphérique

Consommation en carburants pour le fonctionnement des machines, et péniches

Infrastructures

Le développement du transport nécessite des infrastructures: Le transport routier a besoin d'(auto)routes, de parkings. Ces infrastructures ont différents impacts environnementaux :

- Elles consomment de l'espace, entraînent une hausse de l'urbanisation, une artificialisation des terres au détriment des espaces naturels.
- Le bétonnage des sols provoque une hausse du ruissellement des eaux et empêche leur infiltration dans le sol ce qui augmente les risques de d'inondation, de coulées de boues et réduit le renouvellement des eaux souterraines. De plus ces eaux peuvent être chargées de polluants comme on l'a vu précédemment.
- La construction d'infrastructures linéaires, routes, canaux, morcelle les espaces naturels si des passages ne sont pas aménagés pour la faune, et des zones peuvent être isolées les unes des autres.
- Le paysage est aussi affecté par les infrastructures de transport, elles créent des coupures et peuvent déstructurer les espaces traversés.
- L'éclairage des voies routières, des aéroports perturbent aussi le territoire ainsi que la faune et la flore locale.

L'eau de pluie qui va tomber sur cette plateforme, peut contenir des traces infimes de fluides, des lubrifiants et des produits chimiques résiduels résultant des fuites et des égouttures et poids lourds, et véhiculés par le ruissellement des eaux de pluie

Aucun commentaire dans la phase d'abandon (d'ici plusieurs dizaines d'années - papa d'une petite fille, je veux savoir ce que je laisserai pour les générations futures)

Le **réseau Natura 2000** rassemble des sites naturels ou semi-naturels de l'Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent. La constitution du réseau Natura 2000 a pour objectif de maintenir la diversité biologique des milieux, tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales dans une logique de développement durable, et sachant que la conservation d'aires protégées et de la biodiversité présente également un intérêt économique à long terme². La volonté de mettre en place un réseau européen de sites naturels répondait à un constat : conserver la biodiversité n'est possible qu'en prenant en compte les besoins des populations animales et végétales, qui ne connaissent en effet pas les frontières administratives entre États. Ces derniers sont chargés de mettre en place le réseau Natura 2000 subsidiairement aux échelles locale

Autre trouvaille sur Internet

Discussions reprises sur le site (CE N'EST PAS CE QUE LES REPRESENTANTS WALLONS ONT DIT CE VENDREDI 14 SEPTEMBRE 2018 : AUCUN CONTACT AVEC DES ENTREPRISES DE CONSTRUCTION OU DE LOGISTIQUE N'A EU LIEU - L'ENTREPRISE CLAREBOUT N'EST PAS INTERESSEE PAR CETTE PLATEFORME) : https://www.parlement-wallonie.be/pwpages?p=interp-questions-voir&type=28&id_doc=75032

05/01/2017

PREVOT Maxime

Dans le cadre du projet global Seine Nord Europe, et plus particulièrement pour l'amélioration de la navigabilité de la Lys, son tracé et sa mise à gabarit, des contacts permanents et réguliers ont lieu entre mon administration, le Port Autonome du Centre et de l'Ouest, nos voisins français et flamands.

Je suis donc quelque peu étonné par ce que me rapporte l'honorable membre dans la formulation de sa question.

Toujours est-il qu'en ce qui concerne plus particulièrement le projet de la plateforme du pont rouge à Comines-Warneton, le Gouvernement a, en sa séance du 25 mai 2015, accepté ce projet dans le cadre de la programmation 2014-2020 des fonds structurels FEDER, et à cet égard, l'information a été largement diffusée. Je l'ai d'ailleurs moi-même cité à titre d'exemple lors de la « Journée du Transport fluvial et de l'Intermodalité en Wallonie » organisée par mon administration le 10 juin 2015. À cette occasion, des représentants des Ports de Lille, de Dunkerque et des Voies navigables de France étaient présents ainsi que des représentants de la Région flamande.

Plus récemment, en novembre dernier, le Port Autonome du Centre et de l'Ouest et la DGO2 ont organisé une réunion de consultation préalable à l'hôtel de ville de

Comines-Warneton. Les communes avoisinantes en avaient été informées et de nombreux riverains y étaient présents et ont ainsi eu l'occasion de faire part de leurs interrogations sur le sujet.

L'objectif de l'implantation de cette plateforme est de donner aux entreprises locales un outil de transbordement moderne qui facilite le transfert modal. À cette fin, l'acquisition des parcelles se limite uniquement à celles qui sont nécessaires. Des expropriations de terrains avoisinants la future plateforme ne sont pas à l'ordre du jour.

Enfin, le projet de la plateforme du pont rouge à Comines a pour objet de mettre à disposition de la Wallonie picarde, et plus particulièrement la commune de Comines-Warneton, une infrastructure d'appui à l'établissement d'une économie bas carbone, et de plus, elle sera située dans l'axe du projet Seine Escaut à fort potentiel économique.

Il résulte de la fiche FEDER y liée que : « la plateforme sera mise à disposition des entreprises qui manifestent leur intérêt, dans le cadre d'un contrat de concession domaniale, conformément au décret régional wallon du 1er avril 1999 relatif à la création du Port autonome du Centre et de l'Ouest et à son arrêté d'exécution. Nonobstant le fait qu'il ne s'agisse ni d'un marché public, ni d'une concession de travaux, mais d'une simple mise à disposition d'un terrain aménagé au bénéfice d'entreprises privées, la concession domaniale sera octroyée au terme d'une procédure d'appel à manifestation d'intérêt, garantissant les principes d'égalité et de transparence ».

Dès lors, un ensemble d'entreprises a été consulté à cette fin dont la société **Clarebout Potatoes N.V.**, qui **a manifesté son intérêt**. Elle n'a pas été la seule à manifester un intérêt pour bénéficier de la plateforme.

Spécifiquement, en ce qui concerne **la société Clarebout Potatoes N.V.**, l'intérêt que celle-ci pourrait porter à la future plateforme **serait soit d'en devenir concessionnaire (ce qui implique qu'elle se porte candidate en suivant la procédure ad hoc et aux conditions imposées par le Port), soit d'en utiliser les services (stockage, manutention, transbordement,...)** qui seront mis à disposition du futur concessionnaire (autre que Clarebout Potatoes) désigné par le Port pour ses approvisionnements et expéditions.

D'autre part, mes recherches m'ont amené à vérifier que La Wallonie dispose de plusieurs plates-formes logistiques:
le terminal d'Athus: Plate-forme rail-route servant au chargement et au déchargement de camions provenant ou se dirigeant vers le port d'Anvers par le rail et représente un volume

annuel d'environ 60 000 containers. La moitié environ est acheminée vers la France, 35% vers l'Allemagne, 10% vers le Grand-Duché de Luxembourg et 5% dans le sud de la province de Luxembourg ;

la plate-forme multimodale de Chatelet-Charleroi dry port: plate-forme eau-rail-route, dans le port de Charleroi, permettant le transbordement de containers, dont l'activité est d'environ 20 000 containers par an ;

le Dry Port Mouscron-Lille International: plate-forme bimodale rail-route associée à un parc logistique, à la frontière franco-belge, reliée à Anvers et Rotterdam par une liaison ferroviaire quotidienne, son activité est d'environ 25000 containers par an ;

Garocentre La Louvière: plate-forme trimodale rail-route-eau en développement, associée à un parc logistique et dont l'activité devrait rapidement atteindre les 20 000 containers par an ; la plate-forme de Renory:

terminal trimodal rail-route-eau située dans le port de Liège, reliée par une navette quotidienne de barge porte-conteneur au port d'Anvers ;

l'aéroport de Liège-Bierset et Liège Logisitics: Aéroport de fret bordé par une plate-forme bimodale rail-route et un parc logistique

Quai de Comines, proche d'un site industriel où les quais sont majoritairement industrialisés les mesures compensatoires sont impossibles à mettre en oeuvre sur place. Nous en voulons pour preuve les premières mesures compensatoires qui portent uniquement sur les travaux de plantations d'arbres et d'un réservoir d'orage limité, faisant ainsi fi des engagements européens et de la Loi Biodiversité !

Le choix de berges est hors zones urbanisables... alors que l'IEG prévoit d'organiser un zoning autour de la plate forme.

Hors zones Natura 2000... alors que sur la rive française face au projet, le terrain est une zone d'intérêt écologique pour la flore et la faune.

Hors périmètres paysagers... alors que de l'avis des riverains ce paysage de la vallée de la Lys est magnifique. Par contre aucune allusion au caractère inondable du site.

La France totalement ignorée... une nouvelle fois.

En août 2018 : Plus de 400 organisations européennes issues de la société civile, dont France Nature Environnement, se mobilisent pour demander une protection juridique européenne des sols, au même titre que les directives-cadres sur l'eau et sur l'air. **DONC EN TOTALE CONDRACTION AVEC LE PROJET DE LA PLATEFORME PORTUAIRE**

Le projet est contesté depuis des décennies par des habitants, des associations et des élus, non pas par pur syndrome NIMBY, mais bel et bien parce que le projet ne répond pas aux enjeux locaux et que la population en a largement conscience. Nous avons en effet à faire à des habitants instruits et intéressés par des alternatives dignes des enjeux de notre époque.

les inondations sont légions dans la vallée de la Lys
Nous ne voulons pas d'un paysage comme à La Louvière (Belgique)

