

# Ecologie, een grensoverschrijdende zorg?

---

Filip Boury  
Ieper (B)

Nu het duidelijk is dat de milieuvervuiling heel onze planeet bedreigt, zoekt elk beleidsplan de oplossing van het probleem niet langer binnen de eigen grenzen, maar op Europees of zelfs wereldniveau. De Europese eenwording stelt het probleem nog scherper. Er zijn absoluut begeleidende maatregelen noodzakelijk om de aantasting van het milieu door de toenemende economische concurrentie en de mobiliteit in te perken.

De Europese Commissie doet dan ook verwoede pogingen om in versneld tempo een beleid uit te bouwen: in 200 wetteksten werd een eenduidige Europese aanpak van de vervuiling vastgelegd. Een Europees milieugentschap wordt gepland; het Europees beleid op andere terreinen wordt getoetst op zijn gevolgen voor het milieu; onderzoeksprogramma's lopen al of worden opgestart. (1)

De milieubeweging vindt dat dit alles niet ver genoeg gaat. Zij pleit voor een duurzame ontwikkeling. Dit kan enkel worden gerealiseerd, als het milieubeleid samen en gelijktijdig met het economisch beleid wordt ontwikkeld. Milieuvriendelijke produktie door aanpassing van technieken komt in het Europees beleid weinig of niet aan bod. Daarom moeten de milieukosten in de kostprijs van het produkt opgenomen worden. In zijn milieubeleid moet de EG de normen vastleggen waaraan alle lidstaten minimaal moeten voldoen. Deze Europese richtlijnen moeten veel vlugger omgezet worden in nationale wetten. Om een betere democratische controle te krijgen, moet de milieuinformatie voor iedereen toegankelijk zijn. (2)

Over deze algemene Europese benadering is heel wat materiaal beschikbaar. Maar wie in de grenszones, waar de wederzijdse hinder het sterkst wordt aanvoeld, op zoek gaat naar concrete initiatieven, ontdekt snel het ontzettende tekort aan degelijke op elkaar afgestemde informatie. Studies, planning en projecten hebben de grens als horizon. Bovendien vraagt de grote verscheidenheid in onderzoek, structuren en aanpak een ruime deskundigheid en een grondige studie. Meteen zijn ook de grenzen gelegd van dit moeizaam tot stand gekomen artikel dat handelt over de Frans-Vlaamse grenszone. Het geeft een eerste maar erg onvolledige benadering. Wie zich in de problematiek wil verdiepen, vindt aan het slot van het artikel een uitgebreide literatuuropgave. Onze aandacht richt zich op de Frans-Belgische grenszone met aan Vlaamse zijde de arrondissementen Ieper, Kortrijk en Veurne en aan de Franse zijde Duinkerke en Rijsel. De Waalse enclave, die door gebrek aan materiaal slechts sporadisch aan bod komt, vergemakkelijkt de benadering niet.

### **De Frans-Belgische grensregio**

Dit gebied behoort tot het drukste en dichtstbevolkte van Europa (meer dan 2,5 miljoen inwoners en een bevolkingsdichtheid hoger dan 500 inwoners per km<sup>2</sup>). Vanaf de negentiende eeuw wordt Noord-Frankrijk getekend door de zware industrie met als belangrijkste sectoren: textiel, staal en steenkool. In de Leievalllei lag het accent op textiel. Zo ontstond er een verstedelijkingsas met meer dan 1,5 miljoen inwoners die tot in Vlaanderen doorloopt. Rond Duinkerke ontwikkelde zich vanaf de jaren zestig een wereldhaven met een reusachtige industriezone. Een zware crisis in de traditionele sectoren dwingt tot een ommekeer. Door het uitvoeren van uitgebreide infrastructuurwerken, het aanzetten van de eigen bevolking tot initiatieven en het aantrekken van nieuwe activiteiten probeert de overheid het tij te keren. In de agglomeratie Rijsel groeit vooral de dienstensector. Door de ruim beschikbare industriegronden en zijn haven blijft Duinkerke vooral zware industrie aantrekken.

Het Kortrijkse bouwde zijn welvaart op rond de verwerking van vlas. Na de crisis in de vlas- en textielsector werd deze voortrekkersrol overgenomen door een uitgebreid netwerk van kleine en middelgrote bedrijven, met veelal mensen uit eigen streek. Vanaf de jaren vijftig verstedelijkt de kust door het massatoerisme.



De Moeren bij Gijvelde

Kleinere steden gaan zich in de plattelandszone tussen de kust en de Leie ontpoppen tot ontwikkelingskernen. Steeds meer ruimte en initiatief gaan naar de ontwikkeling van toerisme en recreatie. Eendags-toeristen uit de nabije omgeving doen vooral de pretparken, enkele steden en de Vlaamse Heuvels aan. Het hele jaar door zoeken steeds meer mensen voor een kort verblijf dit platteland op. De landbouw behoort er tot de meest vooruitstrevende en intensieve van Europa. De ligging tussen tal van agglomeraties zorgt voor een stroom aan goederen en personen op wegen en kanalen. De bestaande infrastructuur moet steeds verder worden aangepast en vernieuwd (TGV, kustautoweg).

### Het landschap in de verdrukking

Dit ijverig wroeten heeft jammer genoeg tal van ecologische schaduwszijden. De verscheidenheid aan landschappen die ooit kenmerkend was voor deze strek komt in de verdrukking. De open ruimtes worden aangetast en versnipperd door de oprukkende verstedelijking en de mobiliteitsassen. De historisch gegroeide eigenheid gaat verloren. De groene omgeving wordt uiteengerafeld en is tot verdwijnen gedoemd. Voor plant en dier is er nog nauwelijks plaats.

Er zijn steeds minder ecologisch waardevolle gebieden te vinden. Van regionaal belang, zijn de duinen, de natte zones in de polder, de Vlaamse heuvels, de Leievallei in de omgeving van Deulemont en op de grens het moerasgebied rond Sint-Omaars (Saint-Omer). Lokaal tekenen zich op de lijn Vleteren-Cassel nog enkele boeiende bosresten af (3,5,6,7).

De overheid probeert het tij te keren. Vanaf de jaren zeventig in Vlaanderen en vooral in de jaren tachtig in Frankrijk werd geprobeerd de ruimte beter te ordenen via de invoering van bestemmingsplannen en een vergunningsstelsel voor het bouwen en verkavelen. Een van de doelstellingen van deze wetgeving is het behoud van open ruimtes en natuurgebieden. Er zijn gewestplannen goedgekeurd voor de hele Belgische grenszone. Aan Franse zijde is de toestand onoverzichtelijker. Enkel de agglomeraties Rijsel en Duinkerke hebben een „Schema directeur”, dat de bestemming voor een ruim gebied vastlegt. Aan de gemeenten wordt het initiatief gelaten om een „plan d'occupation des sols” op te stellen. Het is nog niet voor alle Franse gemeenten gebeurd. (28) Andere maatregelen moeten voor een bijkomende bescherming zorgen. Aan beide zijden zijn enkele duingebieden en de belangrijkste Vlaamse heuvels beschermd. De IJzervallei kreeg zelfs een Europese en internationale erkenning via de Europese vogelrichtlijn en de Conventie van Ramsar. Toch gaat het verder de verkeerde kant uit. Bij overtredingen wordt te weinig opgetreden. Het beheer en de inrichting van deze gebieden hebben niet een grotere rijkdom van de fauna en flora tot doel. Enkel de aankoop van reservaten door de overheid of door een milieuvereniging biedt voldoende garanties. Vooral aan de Franse kust is er een serieuze inspanning geleverd: van de 160 km lange kust van de Regio Nord-Pas-de-Calais is op dit ogenblik 1 op 4 ha aangekocht.

La Dune Marchand tussen Zuydcote en Bray-Dunes (110 ha) en la Dune Dewulf (45 ha) zijn interessante gebieden juist over de grens die voor het publiek toegankelijk zijn. De aankoop gebeurt door het Departement du Nord en de in 1977 opgerichte „Conservatoire du littoral”, een overheidsorgaan dat zich tot doel stelt natuurgebieden in de kustzones aan te kopen. Niet alleen aan de kust, maar ook in de heuvelzone (Zwarte Berg, Casselberg en Wattenberg) plant het departement aankopen. Tot op heden werd hier alleen het domein Yourcenar op de Zwarte Berg aangekocht. Deze aankopen vinden

plaats in vooraf door het departement vastgelegde zones: „Zones de preemption”, waarin ze het verkooprecht kunnen doen gelden. De financiering gebeurt door een belasting op de nieuw- en vernieuwbouw: „la Taxe Departementale d’Espace Verts”. Het Departement du Nord alleen plant de aankoop van 6000 ha in acht verschillende zones. Aan Vlaamse zijde spant de Vlaamse Gemeenschap zich in om zijn bezittingen in het Heuvelland, de streek rond Poperinge en aan de kust verder uit te breiden. De provincie West-Vlaanderen investeert in zijn provinciale domeinen de Palingbeek en de Gavers. In tegenstelling tot Frankrijk speelt het privé-initiatief een belangrijke rol. Vortrekker is de Vereniging van Belgische Natuur- en Vogelreservaten, met als paradepaardje het natuurreservaat De Blankaart. Op plaatselijk niveau bouwen ze samenwerkingsverbanden op met lokale verenigingen, zoals in het Heuvelland met Natuurfonds Westland. (5) Het besef groeit echter, dat als men kenmerkende landschappen en ecosystemen wil behouden, men op grotere oppervlaktes kansen voor de natuur moet creëren. Zo is er het Vlaamse voorstel van de groene hoofdstructuren. (14) Die duiden aan welke grote gebieden niet alleen moeten worden beschermd, maar waar de natuur ook zou moeten worden ontwikkeld. Het is duidelijk dat grensoverschrijdende samenwerking op dit terrein noodzakelijk is. Het behoud van enkele kenmerkende landschappen moet een gemeenschappelijke zorg zijn. Aan Franse zijde biedt de politiek van de „Parc Naturel Régional” boeiende aanknopingspunten, vooral nu vanuit Frankrijk het voorstel gedaan wordt om een grensoverschrijdend regionaal landschap, „het Heuvelland”, op te richten. (8) Deze „laboratoria van plattelandsontwikkeling” zoeken het wankel evenwicht tussen ontwikkelen en beschermen. Dit gebeurt door het geprogrammeerd inzetten van extra financiële middelen en mankracht. Het duinenreservaat Westhoek-Perroquet en het oude duingebied van Adinkerke-Ghyvelde met een oppervlakte van 500 ha, biedt op korte termijn een hoopvol perspectief.

Speciale aandacht verdienen ook de hagen en houtkanten van het Houtland. In Frans-Vlaanderen is dit landschap op een aantal plaatsen relatief goed bewaard gebleven. Op dit ogenblik wordt een samenwerkingsverband opgestart om in het kader van de ruilverkavelingen langs de TGV de „bocage flamand” maximaal te beschermen en toeristisch te exploiteren. De mensen van de streek worden aange-

zet opnieuw „streekcigen” groen aan te planten.

### Op zoek naar zuiver water

Het menselijk handelen vervuult water, lucht en bodem. Wie de kaarten bekijkt waarop de kwaliteit van onze gemeenschappelijke waterlopen is aangeduid, wordt geconfronteerd met een overvloed aan rood. Het is niet gemakkelijk een vergelijking te maken. Aan beide zijden worden immers andere toetsingsinstrumenten gebruikt. Toch wagen we ons aan een algemene schets van de situatie. (9,10,12,13) De Schelde heeft tot in Condé sur l'Escaut een middelmatige kwaliteit, ondanks de vervuiling door de stad Kamerijk (Cambrai). De aanvoer langs het Waalse Canal du Centre brengt de Schelde definitief onder de categorie zwaar vervuilde tot zeer zwaar vervuilde rivieren. Deze vervuiling wordt nog versterkt door de Scarpe, die vuil aanvoert vanuit de agglomeraties Atrecht (Arras) en Dowaaï (Douai). De Espierre, die zwaar verontreinigd wordt door de steden Robeke (Roubaix) en Torkonje (Tourcoing), is een open riool. De hoge concentraties nitraten en fosfaten in het Scheldebekken duiden op sterke huishoudelijke vervuiling. Ondanks een verbetering is er nog een sterke industriële vervuiling met o.a. zware metalen, organische stoffen en koolwaterstoffen.



Het Houtland tussen Oostcappel en Houtkerke

De Leie wordt het sterkst vervuild door de Deule en haar bijrivier de Marque, die door het zeer geïndustrialiseerde gebied van Rijsel-Atrecht-Dowaai stroomt.

Voor het Scheldebekken kunnen we besluiten dat de totale vervuiling vanuit Frankrijk belangrijker is dan die vanuit het Waalse of Brusselse Gewest. Vooral de vervuiling met stikstof, chroom, nitraten en PAK's is groot. Toch moeten we opmerken dat door de inspanningen van de overheid en de industrie de toestand verbeterd is.

In het IJzerbekken en de polder zijn te veel stikstof, fosfaten en organische stoffen. Het aandeel van de landbouw in de vervuiling is relatief belangrijk. De kwaliteit van de IJzer is aan de grens bevredigend. Bovendien werd de laatste jaren een vermindering vastgesteld van de vervuiling vanuit Frankrijk, met uitzondering voor de concentratie van nitraten, die zich stabiliseert. Vooral de Heidebeek, die over een lange afstand de grens vormt, wordt voornamelijk vanuit Frankrijk vervuild. Dit komt door het slecht functioneren van het zuiveringsstation van Steenvoorde. De Vlaamse IJzer scoort zéér slecht. Opvallend voor de polder is dat met uitzondering van het kanaal Duinkerke-Veurne, het water naar Frankrijk wordt afgevoerd. Dit zorgt voor heel wat beschuldigende vingers in de richting van België. Een onderzoek wees inderdaad uit dat de oorzaak van de jaarlijkse vissterfte op de Colme voor een belangrijk deel in België moet worden gezocht.

De situatie wordt nog complexer omdat de bekkens van de Schelde en de Aa verbonden zijn door een netwerk van kanalen, waarvan het belangrijkste het Canal de Grand Gabarit is. Dit zorgt voor een extra vervuiling van de bovenloop van de Leie. Bovendien moet hier de discussie vermeld worden over het aftappen van water in de bovenloop van de Leie en Schelde voor de voeding van dit kanaal. Dit zorgt, zo stelt volksvertegenwoordiger Tant in een interpellatie in de Vlaamse Raad, voor talrijke problemen: een gering debiet in de zomer met daaraan gekoppeld een hogere concentratie aan vuil en te weinig zoet water om de verzilting van de Vlaamse havens tegen te gaan.

De Franse diensten beweren, dat ondanks alles toch een voldoende debiet wordt gewaarborgd. De Fransen verwijten de Vlamingen dan weer dat de industrie uit het Kortrijkse belangrijke hoeveelheden

grondwater verbruikt, waardoor er niet voldoende overblijft voor de eigen industrie.

Aan beide zijden van de grens staat de aanpak van de watervervuiling door de overheid ter discussie. Meer financiële middelen en mankracht, een grotere efficiëntie bij de inzet en een geïntegreerd waterbeheer zijn de sleutelwoorden.

Tot voor kort stond in Vlaanderen de Vlaamse waterzuiveringsmaatschappij, beheerd door afgevaardigden vanuit de overheid en de bedrijven, centraal in de aanpak van de watervervuiling. Zij zorgde voor de kwaliteitscontrole van de waterlopen, het optreden tegen illegale lozingen, de planning en de uitvoering van de waterzuiveringsprogramma's en het verlenen en controleren van de lozingsvergunningen aan de bedrijven. De financiële middelen kwamen van de Vlaamse Gemeenschap en uit de bijdragen van de vervuilers. De gemeenten, gesubsidieerd door de Vlaamse Gemeenschap, zorgden voor het opmaken en de uitvoering van een rioleringsplan. (14)

Aan de Franse zijde ligt het initiatief in de handen van de gemeenten. (9) Veelal worden zij hiervoor lid van één van de vele intercommunales. De belangrijkste voor het Departement du Nord is het „Syndicat d'assainissement du Nord". Het departement en de nationale overheid subsidiëren de waterzuiveringsinfrastructuur. De lozingsvergunning voor de bedrijven maakt deel uit van een milieuvergunning (exploitatie-, veiligheids- en milieuproblemen) afgeleverd door de „préfet" en gecontroleerd door zijn diensten. (27) „Les Agences de bassin" sporen via subsidies de lokale overheid, de bedrijven en de landbouw aan om initiatieven te nemen. Hun financiële middelen komen uit de heffingen op het gebruik en de vervuiling van het water. De kwaliteitscontrole van de waterlopen en het optreden tegen vervuiling gebeurt door verschillende diensten van de nationale overheid onder de coördinatie van de „préfet".

In het MINA-plan van de voormalige Vlaamse minister (14) voor milieu, Kelchtermans, staat de zorg voor het water centraal. Een ambitieus waterzuiveringsprogramma wordt voorgesteld: reorganisatie van de diensten met opdeling van de taken, het opleggen van heffingen aan de vervuilers, het aantrekken van privé-kapitaal voor de bouw van de waterzuiveringsinfrastructuur en de aanpak van de overbemesting. Belangrijke maatregel aan Vlaamse zijde is ook het invoeren van een milieuvergunning. Momenteel bevinden we ons in



volle reorganisatie. De op stapel staande Franse wet op het water stuurt eveneens aan op een planmatiger aanpak per stroombekken, het op elkaar afstemmen van de verschillende bevoegde diensten en meer financiële middelen. (20)

Het „Contrat de rivière” is een voorloper van een meer geïntegreerde benadering, waarbij geprobeerd wordt in overleg met alle belanghebbenden een programma op te stellen voor de verbetering van de kwaliteit van een stroombekken. Daarin wordt ook geprobeerd de verschillende functies van een waterloop (toerisme, transport, waterbevoorrading, rijkdom aan flora en fauna) beter op elkaar af te stemmen. Het IJzerproject, dat al enkele jaren loopt, is daar een voorbeeld van.

Grensoverschrijdend overleg is noodzakelijk om samen vast te leggen welke kwaliteit we willen bereiken voor onze waterlopen en hoe we dat willen realiseren. Aan beide zijden van de grens zijn de doelstellingen voor de te bereiken waterkwaliteit vastgelegd, enerzijds door de préfet van de Regio Nord-Pas-de-Calais en anderzijds door de Belgische en Vlaamse overheid. De ervaring leert, dat het moeilijk is deze doelstellingen met elkaar te vergelijken.

Beleidsverantwoordelijken uit beide landen ontmoetten elkaar voor het eerst na vele jaren op de bijeenkomsten opgezet in het kader van het IJzerproject. Vroegere pogingen mislukten door de erg stroeve procedure die via de nationale instanties diende te verlopen en het zich vastzetten op de ingenomen stellingen. Zo was voor de Fransen de Vlaamse overexploitatie van de grondwaterlagen een doorn in het oog. De Vlamingen daarentegen vroegen om betere waterkwaliteit en een voldoende debiet op de Schelde en de Leie. Jammer genoeg kwam het pas opgestarte Frans-Vlaamse overleg het laatste jaar niet meer samen vanwege de herstructurering van de Vlaamse diensten.

De eindbestemming van al deze vervuiling is de Noordzee. (11) De kwaliteit in de grenszone wordt bepaald door de industriële lozingen en de ontwateringskanalen (de Aa, de monding van de IJzer en de afwateringskanalen te Nieuwpoort). Vooral Nieuwpoort en Grevelingen, beide aan de monding van een rivier, hebben te kampen met bacteriologisch vervuild zwemwater. Voor de andere badplaatsen is de kwaliteit van het zeewater goed tot zeer goed. Aan de Franse kant worden op vele plaatsen in het slib zware metalen en andere verontreinigde stoffen afgezet. Naar de grens toe vermindert deze sedimen-

tatie. Het grote Franse havengebied met zijn opspuitingen, havendam en uitbaggeringen van de havengeul zorgt voor veranderingen in de stromingen die de kustlijn beïnvloeden.

Zowel de vervuiling van de Noordzee als van de Schelde overstijgt de Frans-Vlaamse samenwerking. Zo is er de internationale Noordzeeconferentie van de acht oeverstaten, die zich tot doel stelt gemeenschappelijke milieuafspraken te maken. Ook voor de Schelde is een dergelijk overleg gepland.

### **Afval, een vergiftigd geschenk**

Tot voor kort was Noord-Frankrijk een paradijs voor afvalverwerkers uit Nederland, Duitsland en België. Tussen 1983 en 1987 zou er tussen de 800.000 en 1 miljoen ton vreemd afval ingevoerd zijn. Voor 1990 noteerde de Openbare Vlaamse Afvalmaatschappij (OVAM) een export van 150.000 ton afval naar Frankrijk. Net over de grens stonden tot voor kort de reusachtige stortens van Menneville, Hersin-Campigny en Blaringhem open voor vreemd afval. Sinds 1987 is de aanvoer gedaald van 201.000 ton tot 83.000 ton in de Regio Nord-Pas-de-Calais. Er werd een invoerverbod afgekondigd voor vlieg-as (rest van afvalverbrandingsproces) en huisvuil. Ook op wetgevend gebied werd een belangrijke stap gezet. Medio 1990 werd in Frankrijk eindelijk de Europese richtlijn van 1984 over de in-, uit- en doorvoer van gevaarlijke stoffen van kracht. Een ingewikkelde procedure zorgt ervoor de afvalstromen in Europa beter in de hand te kunnen houden. Een milieuafdeling van het Ministerie voor Volksgezondheid en Leefmilieu in België en de „Direction Regionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement” onder de leiding van de préfet in Frankrijk, zijn verantwoordelijk voor de administratieve opvolging. Het systeem is pas opgestart. Verantwoordelijken wijzen erop dat er met deze maatregel steeds minder illegaal vervoer is. De Franse publieke opinie reageert ook zeer snel op het verschijnen van buitenlandse vrachtwagens met afval. Met grote bezorgdheid wordt ook het verdwijnen van de douaneformaliteiten eind 1992 tegemoet gezien. Belangrijk is bovendien het probleem van de mengmest uit Vlaanderen, waarvan men het teveel o.a. in Frankrijk hoopt kwijt te raken. In de verschillende scenario's die worden opgesteld, gaat men ervanuit dat als men in Vlaanderen strengere normen hanteert voor het mestoverschot, Frankrijk een steeds belangrijker afzetgebied moet wor-

den. Er wordt zelfs gesteld dat op lange termijn tot 76% van het mestoverschot in aanmerking komt voor verwerking of uitvoer. In elk geval zijn de Fransen hier niet erg voor te vinden. Een teken aan de wand is het invoerverbod dat op dit ogenblik van kracht is en dat nog een gevolg is van de varkenspest in Vlaanderen. Dit gaf reeds aanleiding tot heftige discussies tussen de landbouwwereld aan beide zijden van de grens. Argumenten om deze meststroom te verbieden zijn: de beperkte zekerheid over de kwaliteit van de mest, sanitaire problemen, de eigen mestproblematiek in een aantal zones, o.a. in Frans-Vlaanderen, en ook de wil om de gronden voor te behouden voor de mest van de eigen, verder te ontwikkelen veeteelt.

Tot slot moeten we er nog op wijzen dat aan beide zijden van de grens boeiende initiatieven lopen voor de terugwinning van grondstoffen uit afval. Deze kunnen leiden tot interessante uitwisselingen. In de Duinkerke agglomeratie bestaat de gescheiden ophaling van huisvuil via de „poubelle bleue”. Het sorteercentrum TRISELEC zorgt voor de verwerking en de compost. De Vlaamse aanpak, met containerparken ook in kleinere steden, boeit de Franse verantwoordelijken. Op industrieel niveau is er „La Bourse au dechets”, die in 1986 werd opgericht door de Regio en de afvalverwerkers. (18) In 1989 werd door het leggen van contacten zo'n 30.000 ton afval gerevaloriseerd. Ook in Vlaanderen loopt een dergelijk initiatief. Vermeldenswaard is de verwerkingsinstallatie van INDAVER. Het lijkt me boeiend om vooral op dit laatste terrein tot uitwisseling van ervaringen te komen, en waarom zelfs niet tot gemeenschappelijke programma's. Als voorbeeld kan hier het grensoverschrijdende recyclage actieprogramma gelden tussen Vlaanderen en de Nederlandse provincie Noord-Brabant. (19)

## **Blauwe lucht?**

De grotere aanwezigheid van industrie en een grotere verstedelijking aan Franse zijde blijkt ook uit de luchtverontreiniging in de grenszone. (21,22) Om een duidelijk beeld te vormen van de vervuiling is een meetnet opgezet in het Rijselse (1979) en aan de kust (1976). Aan Vlaamse zijde heeft het Instituut van Hygiëne en Epidemiologie (IHE) een automatisch meetnet opgezet met aan de grens meetpunten te Houten (Veurne) en Sint-Denijs (Kortrijk). Het oudere zwavelrook meetnet heeft zijn punten in Menen en Sint-Denijs. Het gebrek

aan meetpunten en het niet op elkaar afgestemd zijn van de toetsingsmethodes maken een interpretatie van de gegevens erg moeilijk. Veel meer informatie vindt men in het onderzoek van 1985 over de vervuilingstransporten in Vlaanderen. Het eerste deel heeft het over de in- en uitvoer van vervuiling via de lucht. We vatten de voornaamste conclusies van de gepubliceerde studies samen.

In het Rijselse zijn veel vervuilingsbronnen, die bovendien sterk verspreid zijn. Verbrandingsinstallaties en het verkeer zijn de grote boosdoeners; zij stoten vooral koolwaterstoffen, stikstofoxiden en koolstofmono(di)oxiden, uit. Aan de kust zijn zeven belangrijke vervuilers, die vooral in de staal- en petroleumindustrie te zoeken zijn. De meest voorkomende vervuilende stoffen zijn daar: zwaveldioxiden, stof, koolwaterstoffen en zware metalen. De vervuilende bronnen liggen in Frankrijk; in West-Vlaanderen blijft de vervuiling veel lokaler. De voornaamste bronnen daar van vervuiling zijn ammoniak uit de mengmest, de huisverwarming en de lokale industrie. Uit studies van het IHE blijkt duidelijk dat voor de kwaliteit van de lucht in West-Vlaanderen de aanvoer van over de grens erg belangrijk is. Metingen op de grond en vanuit het vliegtuig toonden aan dat vervuiling met zwaveldioxiden en stikstofoxiden aangevoerd met de NO en ZO-winden, belangrijker is dan de transporten uit Wallonië en Frankrijk. Men stelt ook een grote aanvoer vast van stof vanuit het Rijselse. In deze studie van het IHE komt de invloed van Duinkerke bij westenwinden onvoldoende aan bod. Interpretaties worden verder bemoeilijkt door de specifieke milieumomstandigheden, zoals hogere windsnelheden en westenwinden. (23,24,25)

Omdat de publieke opinie de vervuiling niet langer neemt, worden er de laatste jaren tal van initiatieven genomen om de problemen in Noord-Frankrijk aan te pakken. In de agglomeraties van Rijsel en Duinkerke zijn dan ook belangrijke verbeteringen vastgesteld. De agglomeratie van Rijsel werd uitgeroepen tot een „zone de protection spéciale”, waardoor maatregelen worden opgelegd voor verbrandingsinstallaties. Duinkerke kent een alarmprocedure voor de piekmomenten, waarbij de vervuilers jaarlijks zo'n 20 tot 30 maal moeten overschakelen naar een milieuvriendelijker brandstof. Aan Vlaamse zijde zijn er geen specifieke maatregelen voor de grenszone.

Contacten zowel op lokaal als internationaal niveau zijn ook hier erg fragmentair en komen alleen voor als er zich een acuut probleem stelt.

Gestructureerde uitwisseling en toetsing bestaat niet. Dit uitbouwen heeft in ieder geval topprioriteit. Daarnaast kunnen gemeenschappelijke projecten worden ontwikkeld. Het meest voor de hand liggende terrein is de beperking van de uitstoot van schadelijke stoffen door het verkeer en de verbrandingsinstallaties in de metropool.

In Vlaanderen kijkt men verontrust naar de rookpluimen uit Duinkerke. Zo werd een aantal mensen gealarmeerd door een door het IHE gepubliceerde kaart, waarop de concentraties zwarte rook in Vlaanderen staan aangeduid. In grote delen van de grenszone komen hoge concentraties voor. Of deze uitsluitend uit Duinkerke afkomstig zijn, is niet met zekerheid te zeggen en vraagt verder onderzoek. Bij de komst van de aluminiumfabriek te Pechiney groeide de angst voor waterverontreiniging en fluorvervuiling. De wildste geruchten deden de ronde, maar uit internationale contacten tussen de ministers van leefmilieu bleek dat de nodige maatregelen genomen waren en het alarm voorbarig was.

Wij willen hier aan toevoegen dat in het Duinkerkse tal van initiatieven genomen worden om het tij te keren. Zo werd in 1990 het „Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles du littoral de Calais à Dunkerque” opgericht, dat tot doel heeft de strijd tegen de vervuiling te coördineren en meer overleg mogelijk te maken. Het stelt zich tot doel de uitstoot van stof en zwaveldioxide (de belangrijkste verzurende stof) aan de kust respectievelijk met 50 % en 30 % te verminderen. Men wil ook inzicht krijgen in de vluchtige koolwaterstoffen (afkomstig van olieraffinaderijen en olie-opslag) die een fotochemische smog veroorzaken, die op zijn beurt ademhalingsstoornissen tot gevolg kan hebben. Sinds de komst van de grote aluminiumfabriek Pechiney (200.000 ton productie per jaar) volgt men ook de fluoruitstoot. Men wil bovendien komen tot een inventarisatie van het afval, met een voorkomings- en herstelbeleid op bedrijfs- en streekniveau. De afvalwaterzuivering moet versneld worden aangepakt. Tot slot is er een studie gepland over de gevolgen voor de volksgezondheid. Dit alles wordt gecombineerd met een extra inspanning voor meer informatie en sensibilisatie van de bevolking. Bovendien werd in 1990 door de „Communauté Urbaine de Dunkerque” het initiatief genomen om een „Charte de l’environnement” af te sluiten waarin industriëlen, de overheid en milieuverenigingen samenwerken om het milieuprobleem in het Duinkerkse aan te pakken.

De kerncentrale van Grevelingen vormt een hoofdstuk apart. Alhoewel volgens de bevoegde diensten alles binnen de wettelijke normen gebeurt (wat moeilijk te verifiëren is, want de gegevens zijn niet openbaar) stelt prof. Vivier dat we hier te maken hebben met de belangrijkste uitstoot van radioactieve stoffen van Frankrijk. Vanuit Vlaanderen wordt sinds de oprichting van de kerncentrale voortdurend onderzoek gedaan door het Instituut voor Zeevisserij van Oostende. Deze onderzoekers wijzen erop dat ze tot op vandaag nog geen gevolgen hebben vastgesteld voor het zee-ecosysteem. Terwijl de officiële diensten (EDF, DRIR) wijzen op de hoge betrouwbaarheid bij opslag, vervoer en verbranding in de kerncentrale, wijzen de milieu-groepen erop dat geen enkel menselijk systeem veilig is en dat er bovendien nog steeds geen oplossing gevonden is voor het kernafval. De kerncentrale staat niet alleen als risicobedrijf. Acht andere bedrijven werden vanwege de risico's onderworpen aan de Europese SEVESO-richtlijnen. Speciale plannen worden op dit ogenblik uitgewerkt om de veiligheid binnen de bedrijven te waarborgen en bij rampen optimaal te reageren. In deze procedure is geen overleg met het buitenland opgenomen. Er is sinds 1986 wel een afspraak tussen de gouverneur van West-Vlaanderen en de Préfet van de Regio Nord-Pas-de-Calais voor wederzijdse hulpverlening.

### **Naar meer samenwerking?**

Deze korte opsomming van de problemen toont aan dat een grensoverschrijdende aanpak en overleg noodzakelijk zijn. Men zou kunnen verwachten dat op het terrein al een aantal interessante initiatieven zouden zijn genomen. Niets is minder waar. De actie rond de IJzer, met overleg en gemeenschappelijke projecten en sensibilisatie, is als concreet project het verst gevorderd. Verder is er slechts occasioneel overleg.

In het kader van de verschillende overeenkomsten tussen de provincie West-Vlaanderen, de Vlaamse Gemeenschap en respectievelijk het departement du Nord en de regio Nord-Pas-de-Calais vonden de eerste bijeenkomsten plaats. Concrete projecten zijn er nog niet opgestart. Ook in het Europese Interreg-project wordt het leefmilieu als prioriteit erkend. Als meest interessante voorstellen vermelden we: een grensoverschrijdend landschapspark, een Frans-Belgisch natuur-

reservaat De West-hoekduinen van Perroquet, het riviercontract de IJzer en een meetnet voor luchtverontreiniging.

Hoe komt het dat we in onze contacten met Frankrijk nog maar tot hier staan? Dit in tegenstelling tot onze contacten met Nederland. Ik wil hier graag een aantal redenen opsommen.

- Door het taalprobleem lopen de contacten met Frankrijk veel stroever dan die met Nederland. De vaak technische taal vergroot die kloof nog. We zijn daardoor helemaal niet geïnformeerd over elkaar en vooroordelen zijn daardoor troef.
- De verschillen in structuren en in politieke en administratieve cultuur zijn erg groot. Wat het milieubeleid betreft, is de aanpak ook vaak erg verschillend. Verantwoordelijkheden liggen soms op totaal verschillende niveaus. Veel bevoegdheden van een Frans departement liggen in Vlaanderen op het niveau van het gewest en de gemeenschap. De startende samenwerkingsverbanden tussen provincie en departement en regio en gewest stoten hier op moeilijk te nemen hindernissen.
- De problematiek van het leefmilieu is pas laat in Vlaanderen en nog later in Frankrijk als een belangrijke maatschappelijke zaak beschouwd. Dit betekent dat beide zijden te kampen hebben met een snel veranderend beleid en een administratie in opbouw. Dit is een hinderpaal voor continuïteit in de contacten. Bovendien zijn de verschillende diensten onderbemand. Door gebrek aan tijd en demotivatie wordt de administratie niet gestimuleerd om veel initiatieven te nemen, laat staan om contacten te leggen met het buitenland.
- De regionalisatie aan Belgische zijde en de decentralisatiebeweging vanaf 1982 in Frankrijk slopten veel tijd en energie op. Dit betekende ook, dat lang niet duidelijk was wie contacten kon en mocht leggen met het buitenland.
- Zowel aan Vlaamse als aan Franse zijde is het milieubeleid verbrokkeld over verschillende diensten. Daardoor zijn bijeenkomsten vaak moeilijk te leiden en weinig efficiënt. Dikwijls komen, naar gelang het belang van de bijeenkomst, steeds andere mensen opduiken. Binnen de verschillende diensten is er vaak niet een persoon die zich met deze problematiek bezighoudt.

Moet het nog worden gezegd dat er niet langer getreuzeld mag worden en dat de grensoverschrijdende milieuproblemen grondig moeten worden aangepakt. De verscheidenheid kan verrijkend werken, vooral omdat Vlaanderen op de grens ligt van twee grote politieke culturen. Samenwerking kan pas als dit meer gestructureerd en geprogrammeerd verloopt. Verantwoordelijkheden en middelen moeten duidelijk worden vastgelegd. Dit overleg kan en mag zich niet beperken tot de overheid. Iedereen heeft recht op informatie en moet kunnen participeren. Maar de overheid moet het voortouw nemen. Leefmilieu eist nu eenmaal beleid en regeling van de overheid. Deze samenwerking tussen Noord-Frankrijk en Vlaanderen moet geplaatst worden in het breder kader van Europa en van internationale afspraken. Binnen de planning van het milieubeleid door de Vlaamse overheid moet dit telkens terugkomen, met een duidelijke programmatica, middelen en verantwoordelijkheden.

Per grenszone lijkt het me zinvol te streven naar een stuurgroep voor leefmilieu en ruimtelijke ordening; deze wordt samengesteld uit de voorzitters en secretarissen van de op te richten thematische en geografische werkgroepen. Deze werkgroepen kunnen thema's behandelen zoals b.v. ruimtelijke ordening, lucht, water, afval, bodem, natuurbehoud, stroombeekken, de agglomeratie Rijsel-Kortrijk-Doornik. In een aantal werkgroepen moeten afgevaardigden uit Wallonië zitting hebben. De samenstelling en de aanstelling vindt plaats via de geplande protocols, waarin de diverse verantwoordelijken van de overheidsinstellingen zitten.

De stuurgroep maakt op voorstel van de werkgroepen en bepaalde diensten een meerjarenprogramma op. Tenslotte moet het worden goedgekeurd door permanente politieke en technische overlegstructuren die op dit ogenblik in oprichting zijn.

De overheid moet zorgen voor een structurele financiering van de werkgroepen, de studies en informatie. Voor projecten moeten contracten worden afgesloten tussen verschillende initiatiefnemers.

Regelmatig moeten contactdagen opgezet worden waar bepaalde thema's worden uitgediept. Een jaarlijkse publikatie maakt een balans op van het leefmilieu in de grenszone en van de grensoverschrijdende projecten.



Het lijkt mij belangrijk dat de samenwerking zich voornamelijk richt op:

- informatieuitwisseling
- grensoverschrijdend milieuonderzoek
- gemeenschappelijke publikaties
- vastleggen van gemeenschappelijke actieprogramma's

Zonder op details in te gaan, wil ik hier voor enkele punten de mogelijkheden tot samenwerking aangeven:

- afval: een samenwerkingsverband met Triselec; aanpak van de afvalproblemen na 1992; afvalbeurzen voor betere recyclage van de industriële afvalstoffen, samenwerkingsverbanden voor huisvuilverwerking en recyclageprogramma's.
- water: geïntegreerde aanpak per stroombekken (kwaliteit, kwantiteit, gebruik), cfr. IJzer.
- kwaliteitsvolle landschappen: regionaal landschap Heuvelland.
- natuurbehoud: duinen; IJzervallei; natuurrecreatie en educatie met de Espace Naturel Regional; houtkanten.

Dit zijn slechts enkele punten. Het Interregprogramma kan aangewend worden om binnen de twee volgende jaren met dit actieprogramma te starten. Erg belangrijk hierbij is, dat men niet nalaat een lange-termijnstrategie op te bouwen en naast het woord ook plaats te maken voor concrete acties. Tenslotte is dit het uiteindelijke doel.

#### Noten:

(1) *De Europese Gemeenschap en de bescherming van het milieu*, Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschap, 1990.

(2) *1992, de Europese eenheidsmarkt en het leefmilieu: een niet te missen kans*, Belgische milieufederaties, 1991.

D. FRANCO en G. SANDER, *de Frans-Vlaamse grensregio*, in West-Vlaanderen Werkt.

(3) *Inventaire Cartographique hierarchisee des zones naturelles de la région Nord-Pas-de-Calais*, Delegation Regionale a l'architecture et a l'environnement du Nord-Pas-de-Calais, 1985.

(4) *Espace Naturels Sensibles*, dépliant Departement du Nord, 1991.

(5) GODERIS W., *Wettelijk erkende gebieden van belang voor natuurbehoud in West-Vlaanderen*, 1991.

(6) LECLERCQ I., *Forêts, bocage et coteaux*, Tableau de Bord de l'environnement, 1989.

(7) IECIFRQC I., *Les zones humides*, Tableau de Bord de l'environnement, 1987.

(8) *La région et l'environnement*, La lettre de la Région Nord-Pas-de-Calais, juillet-aout 1991.

- (9) LECLERCQ I., *L'eau*, Tableau de Bord de l'environnement, 1988.
- (10) *L'eau en 1990*, l'Agence de l'eau, 1990.
- (11) D'HONDT, *Een evaluatie van de toestand van de Belgische Noordzee, anno 1988*, water nr. 38, 1988.
- (12) *Kwaliteitsoverzicht waterlopen*, 1989, VMZ.
- (13) *Qualité des cours d'eau 1981-1984*, Agence de l'eau.
- (14) T. KELCHTERMANS, *Milieubeleidsplan en natuurontwikkelingsplan voor Vlaanderen, voorstellen voor 1990-1995*, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1990.
- (15) MORRENS P., *Afvalgids*, Kluwer rechtswetenschappen, 1989.
- (16) LECLERCQ I., *Les déchets industriels*, Tableau de Bord de l'environnement, DRAE en Région, 1990.
- (17) HUYSMANS E. en VERSTRAETE W., *Mengmestverwerking versus mestbank*, West-Vlaanderen Werkt, 4/1990.
- (18) *Guide des déchets Industriels*, Agence de l'eau, 1988.
- (19) *Grensoverschrijdend Recyclage Actie Programma*, „Milieukrant”, jr. 2, nummer 12.
- (20) LALONDE B., *Plan National pour l'environnement*, „supplément spécial environnement actualité” nr. 122, 1989.
- (21) *La qualité de l'air dans la région Nord-Pas-de-Calais*, folder, DRIR, 1990.
- (22) LECLERCQ I., *L'air*, Tableau de Bord de l'environnement, DRAE en Région.
- (23) VERDUYNG. en MUYLIEF., *De luchtkwaliteit in West-Vlaanderen*, „West-Vlaanderen Werkt”, 4, 1987.
- (24) IR. J.G. KRETSCHMAR, *Luchtverontreiniging in West-Vlaanderen*, „West-Vlaanderen Werkt”.
- (25) *Studie van het atmosferische luchttransport over Vlaanderen*, deel 1 en 2, Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie, april 1987.
- (26) VAN IMPF M., *Groot Vuil, het milieuprobleem in België*, Kritik, Leuven 1991.
- (27) *L'industrie au regard de l'environnement*, DRIR, 1991.
- (28) AGUR, *Schema-directeur Région Flandre-Dunkerque*, AGUR, 1990.

## Résumé:

Comme il est dorénavant évident que la pollution menace notre planète toute entière, les politiques de l'environnement n'y recherchent plus de solution à l'intérieur de leurs propres frontières mais au niveau européen voire mondial. L'unification européenne confère une acuité supplémentaire au problème. Aussi la Commission européenne déploie-t-elle de furieux efforts pour élaborer le plus vite possible une politique.

Le mouvement écologique estime que tout cela ne va pas assez loin. Il plaide pour une évolution durable. Celle-ci ne peut être mis en œuvre que si les politiques écologique et industrielle sont définies conjointement. Dans le cadre de sa politique de l'environnement, la communauté européenne doit fixer les normes minimales à respecter par tous les états membres. Ces directives européennes doivent beaucoup plus rapidement être traduites en lois nationales.

On dispose d'une foule de données sur cette approche européenne globale. Nous nous intéressons ici à la zone frontalière franco-belge qui comprend du côté belge les arrondissements d'Ypres, Furnes et de Courtrai et du côté français ceux de Dunkerque et de Lille.

A compter du XIX<sup>e</sup> siècle, le nord de la France se caractérise par une industrie lourde qui comporte comme secteurs essentiels le textile, l'acier et le charbon. Dans la vallée de la Lys l'accent est mis sur le textile. Autour de Dunkerque se développe à partir des années soixante un port mondial et beaucoup d'industrie lourde. Dans l'agglomération lilloise, c'est surtout le secteur des services qui prend de l'ampleur.

Le Courtrais a construit sa prospérité sur le travail du lin. Après la crise qui a frappé les secteurs du lin et du textile, son rôle de pionnier a été repris par un dense réseau de petites et moyennes entreprises.

La campagne entre la côte et l'agglomération de Lille-Courtrai connaît ces dernières années un essor économique accéléré et attire toujours plus d'habitants.

Des villes mineures situées dans la zone rurale comprise entre la côte et la ville prennent des allures de centre de développement: les principales sont Bergues, Wormhout, Bailleul, Hazebrouck, Ypres, Poperinge et Furnes. Le développement du tourisme et de la détente requièrent de plus en plus d'espace et d'initiatives. L'agriculture y appartient également à la plus avancée et à la plus intensive d'Europe. Sa position entre nombre d'agglomérations entraîne un courant de biens et de personnes sur les routes et canaux. L'infrastructure existante doit sans cesse être adaptée, développée et renouvelée (TGV, autoroute littorale).

Tout ceci comporte hélas bien des aspects négatifs pour l'environnement. Les paysages qui furent un jour typiques de cette contrée, comme la côte, le polder, la Flandre intérieure avec sous pays des monts et la vallée de l'Yser sont menacés. Une récente évaluation montre que ce secteur appartient aux plus pauvres en bois et en richesses naturelles de toute l'Europe du nord-ouest. On n'y trouve plus guère de secteurs qui aient encore une pleine valeur écologique. Les autorités essaient de changer le cours des choses. On vote des plans régionaux pour toute la zone frontalière belge. Du côté français la situation est plus confuse. Seules les agglomérations de Lille et de Dunkerque disposent d'un «schéma directeur», qui fixe les affectations d'un large secteur. On laisse aux communes l'initiative d'élaborer un «plan d'occupation des sols». Dans tous ces plans, on définit la plupart du temps les sites et les secteurs naturels intéressants. Mais pour le reste les choses vont de travers. On intervient rarement contre les contrevenants. La mesure la plus efficace est naturellement l'achat des terrains par les autorités ou par une association écologiste. C'est surtout le long de la côte française qu'on a déployé de gros efforts: des 160 kilomètres de côtes du Nord-Pas-de-Calais on a pour l'instant acheté un hectare sur quatre. Ce n'est pas seulement sur la côte mais aussi dans la région des monts (Mont Noir, Mont Cassel et Montagne de Watten) que le département prévoit des achats. Pour l'instant on n'y a acheté que le domaine Yourcenar sur le Mont Noir. Du côté flamand, la Communauté flamande essaie elle aussi d'acquérir de nouveaux terrains autour des noyaux déjà achetés dans les Monts, sur la côte et dans la région de Poperinge. La province de Flandre occidentale investit dans ses domaines provinciaux de la Palingbeek et de Gavvers. Contrairement à ce qui se passe en France, l'initiative privée y joue un rôle important.

Toutefois on prend de plus en plus conscience que si l'on veut conserver des paysages et des écosystèmes typiques, il faut donner ses chances à la nature sur des surfaces plus vastes. Il est clair qu'une collaboration transfrontalière est nécessaire en ce domaine. La préservation de quelques paysages typiques doit être un souci commun. Les haies et le bocage de l'Houtland méritent également un intérêt particulier. En

Flandre française ce paysage s'est relativement bien conservé en un certain nombre d'endroits.

L'activité humaine pollue l'eau, l'air et le sol. La Lys est essentiellement polluée par la Deûle et son affluent la Marque, qui arrose la région très industrialisée de Lille-Arras-Douai. Pour le bassin de l'Escaut, on peut conclure que l'ensemble de la pollution venant de France est plus importante que celle qui vient de Wallonie ou de la région bruxelloise. Il faut toutefois faire remarquer que les efforts des autorités ont amélioré la situation. Dans le bassin de l'Yser et le polder, on note un excès de nitrates, de phosphates et de matières organiques. La part de l'agriculture dans la pollution est relativement importante.

La destination finale de toute cette pollution est la Mer du Nord. La pollution de la Mer du Nord tout comme celle de l'Escaut dépassent la collaboration franco-flamande. Aussi existe-t-il une conférence internationale de la Mer du Nord composée de huit Etats riverains, laquelle se propose d'arriver à des accords écologiques communs. Pour l'Escaut aussi on a lancé une concertation de ce genre.

Jusqu'à tout récemment, le nord de la France était un paradis pour les traiteurs de déchets des Pays-Bas, d'Allemagne et de Belgique. Avant 1990, la Compagnie Publique Flamande de collecte des déchets (OVAM) a noté une exportation de 150.000 tonnes des déchets vers la France. Depuis 1987, l'importation y a baissé. On y a interdit l'importation de cendres volantes et d'ordures ménagères. Sur le plan législatif aussi on a accompli un pas important. Au milieu de l'année 1990, la directive européenne sur l'importation, l'exportation et le transit de matières dangereuses est enfin entrée en vigueur en France. La douane joue également un rôle important lors du contrôle. C'est avec beaucoup d'inquiétude qu'on envisage la disparition des formalités douanières fin 1992.

Le problème du lisier en provenance de Flandre est lui aussi important, car on compte s'en débarrasser notamment en France. Dans les divers scénarios élaborés, on part du principe que si la Flandre édicte des normes plus strictes, la France doit devenir un débouché de plus en plus important. On envisage même qu'à long terme, jusqu'à 76% des excédents de lisier devront être éliminés par traitement ou exportation. Les arguments pour interdire cet afflux de lisier ne manquent pas: le peu de certitude quant à la qualité du lisier, les problèmes sanitaires, les problèmes qu'ont elles-mêmes les zones réceptrices en la matière, notamment la Flandre française, et aussi la volonté de réserver les sols au lisier des élevages locaux à développer.

Signalons enfin que de part et d'autre de la frontière, il existe de passionnantes initiatives pour récupérer des matières premières à partir des déchets.

La plus grande densité d'industries et l'urbanisation plus poussée du côté français apparaît également dans la pollution atmosphérique de la zone frontalière. La région lilloise présente bien des sources de pollution, lesquelles sont en outre largement disséminées. Les installations d'incinération et la circulation sont les grands responsables. Sur la côte on compte sept pollueurs principaux, essentiellement dans la sidérurgie et la pétrochimie. En Flandre occidentale, la pollution demeure plus locale. Ses principales sources sont en effet les lisiers agricoles, le chauffage domestique et l'industrie locale. Des études démontrent que la qualité de l'air en Flandre occidentale est largement déterminée par les flux d'outre frontière. Comme l'opinion publique n'accepte plus la pollution, on a pris ces dernières années une foule d'initiatives pour s'at-

taquer aux problèmes dans le nord de la France. Aussi peut-on noter de sérieuses améliorations dans les agglomérations de Lille et de Dunkerque. Du côté flamand on n'a pas pris de mesures spécifiques pour la zone frontalière.

Les contacts au niveau local et international sont très fragmentaires et n'ont lieu qu'en présence d'un problème vraiment grave et urgent. Il n'existe ni échanges ni contrôle structurés. Leur mise en place constitue la priorité des priorités. Parallèlement on peut élaborer des projets communs. Le terrain le plus indiqué est la limitation des rejets de gaz toxiques par la circulation et les installations de chauffage.

La centrale nucléaire de Gravelines constitue un chapitre à part. Elle n'est pas la seule entreprise à risque. Du fait de leur dangerosité, quatre autres entreprises relèvent des directives SEVESO européennes. On élabore actuellement des plans destinés à garantir la sécurité dans ces entreprises et à faire face au mieux à d'éventuelles catastrophes. Mais cette procédure ne prévoit pas de concertation avec l'étranger. Par contre, il existe depuis 1986 un accord d'entraide mutuelle entre le gouverneur de Flandre occidentale et le Préfet de la région Nord-Pas-de-Calais.

Cette brève énumération des problèmes montre qu'une approche et une concertation transfrontalières sont nécessaires. On pourrait s'attendre à ce que sur ce terrain on ait pris une foule d'initiatives intéressantes. Rien n'est moins vrai. La dépollution de l'Yser, qui fait appel à la concertation, à des projets communs et à une sensibilisation des populations, est le projet concret le plus avancé. Pour le reste, on s'en tient à une concertation occasionnelle.

Comment se fait-il que nos contacts avec la France en soient encore à ce stade embryonnaire, contrairement à nos contacts avec les Pays-Bas. Je voudrais proposer ici quelques explications.

- Le problème de la langue complique singulièrement les rapports avec la France, ce qui n'est pas le cas avec les Pays-Bas.
- Les différences de structures et de culture politique et administrative sont énormes. Les responsables se situent parfois à des niveaux tout à fait différents.
- Les problèmes d'environnement n'ont été que tardivement en Flandre et plus tardivement encore en France considérés comme une importante affaire de société. Il s'ensuit que de part et d'autre, on a encore à se colleter à une politique très fluctuante et à une administration en train de se construire.
- La régionalisation du côté belge et le mouvement de décentralisation en France ont absorbé bien du temps et de l'énergie depuis 1982.
- Tant du côté flamand que du côté français, la gestion de l'environnement relève d'une foule de services différents.

Une collaboration ne sera possible qu'avec une meilleure structuration et une meilleure programmation de tout ceci. Il convient de définir clairement responsabilités et moyens. Cette concertation ne peut pas et ne doit pas se limiter aux autorités.

Chacun a le droit d'être informé et de participer. Mais c'est aux autorités de prendre l'initiative. L'environnement exige en effet une politique et une normalisation qui relèvent du pouvoir.

*(Traduit du néerlandais par Jacques Fermanet)*