

Collège Communal d'Andenne
Place du Chapitre 7
5300 Andenne

Copie au Fonctionnaire technique de la Région Wallonne
Avenue Reine Astrid, 39
5000 NAMUR

Bonneville, le 5 février 2021.

CONCERNE : Enquête publique – Demande de « DOLOMIES DE MARCHE LES DAMES SA – INSTALLATIONS ET ACTIVITES CARRIERE DE MARCHEMPRE (Criblage, concassage et stockage) »

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les membres du Collège communal,

Faisant suite à l'introduction d'une demande de permis unique de classe 2 par la S.A. DOLOMIES DE MARCHE LES DAMES de 1342 Limelette/Louvain La Neuve rue Charles Dubois 28, concernant l'exploitation d'une unité de concassage, criblage et de stockage de minéraux au sein de la carrière de Marchempré, sur la parcelle cadastrée sous division 8, section E, n°527F, 517N5, 517 D5 et 517L5, veuillez trouver ci-dessous, dans le cadre de l'enquête publique lancée du 25 janvier au 8 février 2021, **une liste d'observations** contenant les remarques et considérations d'une série de riverains du site concerné, consécutive à l'analyse du projet du demandeur et des différentes études d'incidences menées à cet effet.

D'emblée cependant, nous tenons à vous informer de la surprise, de l'incrédulité et de l'inquiétude des habitants de Bonneville, de Sclayn et des alentours qui ont pris connaissance de la description d'un dossier dont les faits, les circonstances et la gestion actuelle s'écartent de la présentation qui en est faite.

Partant, ces derniers s'opposent sans réserve au projet et vous demandent :

- 1) D'exiger de l'exploitant qu'en attendant d'avoir produit les documents qui l'autorise(rait) à exploiter le site tel qu'il le fait et notamment un permis d'environnement en cours de validité, toute activité actuelle soit suspendue séance tenante.
- 2) Si l'exploitant devait se référer à la durée illimitée du permis d'exploiter qui lui a été octroyé en 1976, d'en contester la continuité dès lors qu'il n'en n'a pas respecté les conditions d'application.

- 3) De considérer comme caduque, la demande de permis de classe 2 et par impossible, d'exiger que le permis unique soit instruit de façon complète, honnête et détaillée.
- 4) Si l'exploitant persiste dans son projet, de lui signifier qu'il y a lieu de qualifier ce dernier comme il se doit, en classe 1.
- 5) Si l'exploitant persiste dans son projet, de l'inviter à introduire une (nouvelle) demande de permis unique en bonne et due forme assortie des informations, réponses et procédures requises dans ce type de projet, notamment une étude d'incidences sur l'environnement, l'organisation d'une réunion du public et des réponses aux thématiques suivantes :
 1. Sous-sols et problématique des stériles
 2. Air et Climat
 3. Environnement sonore
 4. Environnement vibratoire
 5. Faune et Flore
 6. Patrimoine – Cadre Bâti – Paysages
 7. Mobilité
- 6) D'obtenir de l'exploitant qu'il réponde aux différentes observations reprises ci-dessous.

1. LES FAITS

L'enquête publique qui vient d'être introduite en janvier 2021 porte sur une demande de permis dont les travaux d'exploitation ont été entamés sans autorisation il y a douze mois et où ils se poursuivent actuellement à cadence forcée.

- Alors que le site est désaffecté dans les actes, dans les faits et dans les écrits depuis plus de vingt ans, qu'il a été réaménagé par l'exploitant lui-même au terme de son exploitation, que les conditions de la continuité de l'exploitation octroyées par le permis d'urbanisme de 2001 ont été rompues par l'exploitant lui-même et qu'aucun permis d'environnement en cours de validité n'existe, une partie des habitants du nord du village de Bonneville a eu la désagréable surprise d'être dérangée par des bruits inquiétants de reprise d'activités **au début de l'année dernière**. Ces activités n'ont été justifiées par aucune information ou justification officielle.
- Quatre mois plus tard, **le 27 mai 2020**, un courrier laconique a été adressé à quelques riverains par le groupe Lhoist. Ce document informait les destinataires d'une « *intensification* » des activités de la carrière de Marchempré. Celle-ci était justifiée comme une réponse aux besoins d'un producteur local de granulats. La communication se voulait rassurante et paternaliste, le groupe confirmant son souhait d'être à l'écoute des riverains **afin d'assurer l'amélioration continue de ses activités et de leur intégration dans l'environnement**.
- **Janvier 2021**, alors que l'exploitant et ses prestataires travaillent quotidiennement sur le site à une cadence soutenue, une demande pour un projet au contour minimaliste et non conforme à la réalité (permis 2) est déposée.

- Ces faits sont interpellants. Au moment où la population est appelée à prendre connaissance du projet, à analyser son ampleur et son périmètre, à s'assurer que les règles du processus administratif sont respectées et à adresser ses observations aux autorités pour le 8 février selon le processus démocratique défini par la loi, l'exploitant et ses prestataires exploitent déjà la carrière. En atteste le relevé d'activités observées ce jeudi 4 février 2021 sur le site.
 - Les parcelles 515t 515g 515h sont exploitées. Présence d'un camion bull grue marteau.
 - Un forage a été installé sur la parcelle 515g en vue d'un gros tir de mine sur une couche importante.
 - Une installation de stockage de carburant pose à même le sol sur les parcelles 517I5 et 517m5.
 - Le plan d'eau, parcelle qui n'est pas incluse dans la demande de permis et qui constitue une composante maitresse du SGIB a été presque entièrement vidé.
 - Une bande de terre y a été aménagée de façon à ouvrir un accès plus court et permettre un passage plus rapide pour les camions.
 - Le plan d'eau est désormais scindé en deux étendues distinctes.
 - La partie côté EST de ce plan d'eau sert de bassin de lavage des roues des camions.
 - Le rythme d'exploitation observé est de 7 rotations de camions de 40t a l'heure soit plus de 2000t/jour.
 - Les matières en quantité importantes sont déplacées et stockées pour un concassage ultérieur.
 - Des rotations de ravitaillements en carburant sont effectuées tous les deux jours.
 - Enfin, des camions de très gros gabarit travaillent à cadence forcée, emprunte la bande dégagée à vitesse importante et sans égard pour le site d'intérêt biologique : le plan d'eau leur servant de pédiluve grand format.

Les interrogations de la population sont d'autant plus légitimes que **l'exploitation** d'un établissement visé par la demande d'autorisation est définie au sens de la loi comme l'ensemble des opérations « **de mise en place, de mise en service, d'extension, de maintien en place, de maintien en service, d'entretien ou d'utilisation dudit établissement** ». Les travaux observés et décrits ci-dessus sont à l'évidence des travaux de mise en place et ne sauraient avoir lieu avant toute autorisation.

En outre, une confusion globale règne sur le plan administratif et juridique au sujet de la pertinence et de la définition des deux demandes de permis voisins qui ont été déposées concomitamment à Bonneville, à Thon et à Sclayn.

- **Confusion d'affichage due à l'existence de 2 projets concomitants**

L'affichage des panneaux d'enquête s'est fait dans la confusion. En effet, ce ne sont pas une mais deux enquêtes publiques qui sont apparues simultanément dans nos villages :

- La première concerne le projet des « Dolomies de Marche les Dames » sur le site de la carrière de Marchempré ».
- La deuxième porte sur le site de la carrière de Gore.

De nombreux villageois, pensant avoir pris connaissance de l'une, n'ont pas forcément compris que l'affichage portait sur deux dossiers différents et que deux projets étaient simultanément à l'instruction. **Chacun des candidats ne fait au demeurant aucune référence à l'existence d'un projet voisin dans leur dossier respectif, contrairement à ce qui leur est demandé. Ce manquement conduit à ne pas tenir compte de l'impact que les nuisances additionnées des deux chantiers auront sur la population et l'environnement. Quand bien même les deux projets pourraient être considérés séparément comme chacun de classe 2, ce que nous contestons, leur combinaison crée sans doute possible un chantier de classe 1.**

- **Confusion dans la formulation des demandes**

Le point commun de ces chantiers, c'est que chaque titulaire a considéré qu'il pouvait entrer en exploitation sans autorisation et que le dépôt de sa demande ne l'obligeait pas à arrêter ses travaux. Ce constat mérite qu'on s'interroge sur les raisons qui conduisent ces candidats à se comporter ainsi et prendre de tels risques, en défaut d'octroi.

La confusion des riverains s'accroît et se justifie à la lecture de la nature des demandes déposées.

- **Le projet de la carrière de Marchempré formule une demande de permis d'exploitation de classe 2**
 - Nous sommes pourtant sur un site important et face à un projet d'ampleur ; le site, qualifié de SGIB au demeurant, s'étend sur plus de 40 hectares et les travaux sont très importants avec des conséquences notoires et manifestes en matière d'environnement.
 - La dernière demande de permis octroyée en 2001 sur le même site pour des travaux similaires avait d'ailleurs été qualifiée en Classe 1.
 - L'exploitant a d'ores et déjà mis son projet à exécution. On serait en droit d'attendre qu'il dépose une demande de permis de régularisation.
 - Une partie du matériel visé par la demande est déjà installée et active.
 - Un réservoir à mazout est déposé sans mesures de précautions.
 - Des activités ont été entreprises sur des parcelles dépassant l'objet de la demande de permis, notamment :
 - L'assèchement quasi complet du plan d'eau à la base du statut SGIB du site « riche pour sa flore et sa faune ».
 - Le passage en rotation importantes de camions sur la zone asséchée.
 - L'utilisation d'une partie du plan d'eau pour le nettoyage des camions.
 - Ces altérations ont été faites alors que le document dérogatoire du DNF aux mesures de protection d'espèces animales et végétales protégées du SGIB fait défaut.
- **Le projet de la carrière de Gore formule une demande de régularisation pour l'extraction et l'exploitation de classe 2 également.**
 - Le site est de moins grande ampleur.
 - Par le caractère de sa demande (régularisation), l'exploitant a le mérite de reconnaître une erreur qu'il tente de rectifier.

- L'activité est cependant toujours en cours sans certitude d'octroi.
- Elle se déroule également à marche forcée.

Nous sommes donc en présence de deux initiatives dont les dénominateurs communs sont d'être entrées l'une et l'autre en exécution sans autorisation et de prendre le risque de devoir remettre les sites dans leur pristin état si les autorisations demandées ne leur étaient pas accordées. Ces deux projets divergent cependant dans leur définition, ce qui est incompréhensible pour la population.

Tout particulièrement pour la demande de permis sur le site de Marchempré, il est utile de rappeler :

- **Que l'exploitant a rompu la continuité de son permis d'exploiter de 1976 en n'en respectant pas les conditions d'application.**
- **Que lors de sa présentation en janvier 1995, ce projet était de classe 1.**
- **Que l'arrêt, la désaffectation du site et son réaménagement par le groupe carrier il y a vingt ans ont entraîné une modification profonde et structurelle de l'environnement et de l'habitat.**
- **Que l'arrêt lui-même de la carrière, sa désaffectation et son réaménagement ont rendu son calme et sa tranquillité au village, réamorçant le cycle de nombreuses constructions d'habitations.**
- **Que de nouveaux quartiers ont été construits, sur le nord de Bonneville notamment.**

Pour ces motifs et la réalité des faits qui y sont exposés et malgré le délai d'observations très bref qui nous a été octroyé, nous sollicitons des autorités communales et régionales compétentes qu'elles prennent sans délai les mesures énoncées précédemment.

OBSERVATIONS DETAILLEES RELATIVE A LA DEMANDE SOUMISE PAR LE CANDIDAT EXPLOITANT

1. ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique de la carrière de Marchempré porte sur des travaux à réaliser sur les parcelles 527F, 517 N5, 517 D5 et 517 L5. La parcelle 517 M5 n'est pas mentionnée dans l'enquête publique et ne saurait dès lors pas être prise en compte pour un éventuel permis

2. ABSENCE D'INTRODUCTION D'UNE NOUVELLE DECLARATION D'EXPLOITATION MINIERE VISANT A ROUVRIRE LE PROGRAMME D'EXTRACTION DE LA CARRIERE

La demande de permis déposée par l'exploitant laisse entendre que le permis d'extraction dont elle a obtenu l'autorisation en 1976 serait toujours valable et que de ce fait elle n'aurait aucun besoin de le renouveler ni même d'en mentionner l'existence.

5 mois après avoir entamé des travaux sur le site désaffecté de la carrière de Marchempré, dans un courrier adressé aux riverains **le 27 mai 2020**, l'exploitant annonce *que « ses activités à la carrière de Marchempré **se sont intensifiées au début janvier 2020** »*.

L'exploitant a donc repris des activités d'extraction et d'exploitation sans autorisation depuis maintenant plus d'un an.

Alors que son dossier a été jugé « incomplet » par le département Permis et Autorisations des Autorités par un courrier du 12 août 2020, près de 12 mois de travaux non autorisés s'écoulent avant que l'exploitant ne décide de déposer une demande de permis minimaliste de classe 2 avec enquête publique, visant la simple mise en œuvre et l'utilisation de diverses installations et engins (concassage, criblage, stockage, production de béton).

Ces travaux se déroulent donc en dehors de tout cadre juridique, ce dont l'exploitant ne peut affirmer qu'il n'en n'est pas informé.

Dans son dossier, l'exploitant affirme qu'il dispose d'une autorisation d'extraction qui lui a été octroyée en 1976 et d'un permis de modification du relief du sol délivré en 2001. Les carriers prétendent que quelques tirs factices opérés ici et là seraient suffisants pour acter la continuité d'une d'exploitation dans une carrière désaffectée. L'exploitant serait toutefois en peine de décrire le produit de l'exploitation qu'il a généré dans la carrière depuis 20 ans alors qu'il a lui-même œuvré à son réaménagement final. De plus, en ne se conformant pas aux conditions de l'octroi de 1976, il en a rompu la continuité.

En outre, la différence entre les conditions qui prévalaient en 1976 et celles d'aujourd'hui relatives à l'urbanisation des rues du village de Bonneville les plus proches du site désaffecté constituent une modification majeure et structurelle de l'environnement que les Autorités ne peuvent pas ne pas prendre en compte. En accueillant et en favorisant ce développement urbanistique sans avertissements ni réserves sur des risques d'exploitation carrier à proximité des terrains, les autorités ont d'ailleurs créé un risque de contestation à l'encontre de leur défaut d'information.

La position de l'exploitant nous semble donc hautement contestable à de nombreux motifs et notamment les suivants :

- Dans la demande de permis d'urbanisme qu'elle a introduit le 31 janvier 1995 devant le Collège des Bourgmestres et Echevins relative à la plupart des parcelles à nouveau concernées, et qui visait à une modification du relief du sol, ***l'exploitant situe lui-même la fin du programme d'exploitation de la carrière de Sclayn – Marchempré en 2001. Le permis d'urbanisme a été validé en ce sens en date du 10/8/2001 (registre n°3920 – N. Réf. : MJM/2001/118) par le Collège des Bourgmestres et Echevins de la ville d'Andenne***
- L'exploitant a d'ailleurs acté et validé cette fermeture sans réserve (le permis d'urbanisme du 10/8/2001 a en effet été émis dans le cadre de la désaffectation de la carrière) en mettant en œuvre les conditions liées au programme de d'assainissement **en vue du réaménagement final** tel qu'exposé dans l'étude d'incidences et notamment :
 - Les conditions « dès l'arrêt de l'exploitation » et
 - Les conditions « à la fin de l'exploitation » parmi lesquelles, notamment **l'aménagement final** de la fosse d'exploitation en vue de la constitution d'un plan d'eau.
- Que ce plan d'eau existe depuis lors et que la carrière est devenue un Site de Grand Intérêt Biologique.
- Que ce site SGIB (N° 3191) est décrit par les actes publics publiés par l'Autorité comme « une vaste carrière **aujourd'hui désaffectée** dont la plus grande fosse est occupée par un plan d'eau ».
- Que ces termes n'ont jamais été contestés par l'Exploitant.
- Que la tranquillité et la paisibilité des lieux ainsi retrouvée et garantie par le comportement de l'Exploitant lui-même a permis aux villages de Bonneville et de Thon de retrouver un statut de villages paisibles et accueillants.
- Que les Autorités n'ont plus vu aucun motif, depuis lors, d'informer les candidats acquéreurs de terrains à bâtir des rues adjacentes au site (particulièrement) et des villages entiers (plus globalement), d'un risque subsistant de création d'une exploitation d'un site carrier à quelques centaines de mètres à peine des terrains qu'ils ont acheté au cours des 20 dernières années, permettant à la commune d'augmenter l'assiette de ses revenus.
- **Que le changement subi de comportement de l'exploitant, animé par de seules raisons d'opportunité économique (voir courrier de l'Exploitant aux riverains) crée une situation qui est de nature à amener les habitants propriétaires à réclamer des dommages à leurs autorités communales.**
- **Que le précédent ainsi créé ne soit pas anodin puisque toute carrière désaffectée en Wallonie qui aurait gardé une autorisation d'extraction attribuée il y a plusieurs dizaines d'années (en l'espèce bientôt 50 ans) pourrait désormais redevenir un site d'extraction à n'importe quel moment sous la seule impulsion de son titulaire et sans obligation d'introduire une nouvelle demande de permis d'extraction.** De tels baux « à vie » ne sont plus, soit que des vestiges d'un passé féodal, soit la confirmation d'une hypothèque du sol et des ressources wallonnes au bénéfice de groupes privés.
- Malgré le caractère étrangement indéfini des autorisations de permis d'extraction, les Autorités sont bien conscientes des effets potentiellement pervers de ces

dispositions et de leur portée, elles qui assortissent d'une péremption de permis l'absence de travaux de portée significative par le bénéficiaire dans un délai de deux ans (Article 87. Par.1 du Cwatur).

De façon plus flagrante dans le dossier présenté, il apparaît que les différentes autorisations délivrées depuis 1976 ne portent pas sur les mêmes parcelles :

- Le permis d'extraction de 1976 portait sur 40 parcelles
- Le permis d'urbanisme délivré en 2001 portait sur 37 parcelles
- La nouvelle demande de permis déposée le 20 décembre 2020 porte sur 39 parcelles, dont une parcelle numérotée 527 f n'apparaît pas notamment dans le permis d'extraction.

Or, le permis de 1976 stipule clairement que « *toute extension de l'exploitation de ce périmètre sera subordonnée à l'introduction d'une nouvelle déclaration de l'exploitation minière* ».

Par ailleurs, la permission octroyée en 1976 ne vise que la minière proprement-dite et non ses dépendances. Ainsi les Autorités, bien conscientes des risques « d'expropriation permanente du sous-sol et des ressources wallonnes ainsi que de ceux de l'absence de limite de temps de leurs autorisations, ont veillé à assurer que, *selon leur nature, les dépendances devront faire l'objet d'autorisations conformes à la réglementation en vigueur*.

Cette réglementation « en vigueur », notamment celle du respect de l'environnement s'est considérablement enrichie au fil du temps sous l'impulsion et à l'initiative des Autorités elles-mêmes.

Qu'à ce titre, par décret du 11 mars 1999 sur les permis d'environnement, l'Autorité s'est réservé le droit, **dans un permis relatif à des dépendances, d'ajouter des règles aux conditions d'extraction / d'exploitation du permis initial.**

Qu'enfin, reprenant l'acte d'autorisation d'extraction, **la continuité de l'exploitation est subordonnée à une série de conditions parmi lesquelles certaines n'ont pas été respectées par l'exploitant**, notamment la largeur des banquettes et l'inclinaison des parois du site tant au niveau de la découverte que de celle de la roche.

Pour ces motifs, notamment, nous contestons l'affirmation exprimée dans la demande de permis qui prétend que l'autorisation d'extraction de 1976 est toujours valable et considérons que la carrière ayant été réaménagée finalement par son propriétaire, celui-ci a lui-même mis un terme à son autorisation. Nous demandons aux autorités d'inviter l'exploitant, s'il persiste dans son projet, à introduire une demande de permis unique de classe 1 pour la remise en exploitation du site en respectant toutes les formalités et notamment en procédant à une étude d'incidences en bonne et due forme.

Dans une telle hypothèse, le projet portant sur une carrière, la demande de permis contiendra notamment :

- Le programme d'exploitation et d'occupation des terrains
- La destination du site après exploitation (type de zone),
- Une étude détaillée des travaux à effectuer pour réaménager le site en fin d'exploitation
- Ainsi que le programme d'exécution de ces travaux.
- La capacité de production annuelle indiquée par le fournisseur pour chaque équipement,

- La durée des mises à l'arrêt obligatoires pour les interventions maintenance de chaque équipement,
- Les horaires d'exploitation

Dans cette même hypothèse, la carrière se situant en zone de dépendances de carrière au plan de secteur et visant le réaménagement et l'exploitation d'une ancienne carrière,

- Il doit être soumis à permis d'environnement (ou à permis unique quand le projet nécessite à la fois un permis d'environnement 4 CoDT, Art. D.II.415 Décret du 4 juillet 2002 sur les carrières et modifiant certaines dispositions du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, Art. 3).
- Ce permis sera accompagné d'une étude des incidences sur l'environnement (EIE) la superficie de l'exploitation étant supérieure à 25 ha.
- Un permis d'environnement ou unique sera également requis pour installer une unité de concassage, de criblage, une centrale à béton, etc. et doit être accompagné d'une EIE lorsque la capacité de production est supérieure à 1 200 000 tonnes/an.
- Une réunion du public sera nécessaire

3. DESCRIPTION DES INSTALLATIONS

La demande de permis prévoit « la mise en place d'installation mobile de type : unité de concassage/criblage. Cette unité sera pourvue d'un concasseur à mâchoire + broyeur giratoire + crible + bandes transporteuses ». Il n'est nullement fait mention des bandes transporteuses dans le tableau des engins utilisés ni dans la simulation des bruits engendrés. Nous demandons la confirmation que ces dispositifs seront bien exclus de l'autorisation éventuelle de permis.

Dans la lettre de rectification du projet adressée par la société Arcea aux autorités le 17 décembre 2020 en réponse à l'incomplétude du dossier, celle-ci précise que le volume de 3.000 litres de mazout stockés sur le site ne sera pas (plus) dépassé.

Or, l'objet de la demande déposée par l'exploitant ne correspond pas à cet engagement. En page 17, il fait état de 2 x 3.000 litres, ce qui démontre et confirme le caractère important du projet et sa nécessaire requalification en projet de Classe 1. L'engagement et le courrier d'Arcea ne peuvent être assimilés à un engagement de l'exploitant. Ses recommandations, même formulées dans son courrier n'ont pas été adoptées par l'exploitant dans sa demande de permis.

4. ASSECHEMENT DU PLAN D'EAU

Depuis janvier 2020, l'exploitant a entrepris une série de travaux sans autorisation sur le site et notamment le quasi-assèchement de la fosse d'extraction et la création en son centre d'une bande de circulation permettant le passage de camion de carrières. **Ce plan d'eau figurait dans les engagements pris par l'exploitant dans le cadre du réaménagement de la carrière au terme de son exploitation (cf permis d'urbanisme du 10/8/2001 (registre n°3920 – N. Réf. : MJM/2001/118). Il a contribué à la qualification biologique du site devenu un SGIB selon les Autorités.**

L'exploitant est en défaut de produire la dérogation du DNF aux mesures de protection d'espèces animales et végétales protégées du SGIB. Cette dérogation devrait porter une attention particulière et énoncer les mesures prises par l'exploitant :

- Sur les habitats et espèces présents sur le site en projet
- Et sur la manière dont ils sont pris en compte en respectant la séquence
 - EVITER (il y a-t-il des alternatives de localisation?)
 - RÉDUIRE (quelles sont les mesures prises pour atténuer l'impact ?)
 - COMPENSER (quelles mesures sont prises pour compenser l'impact résiduel sur la faune et la flore?).

A plus long terme, le site de grand intérêt biologique de Marchempré sera bel et bien perdu

L'ancienne carrière de Marchempré n'est plus exploitée depuis 2001. Au fil des ans, la nature y a repris progressivement ses droits. Plus de vingt ans après, elle est aujourd'hui colonisée par de nombreuses espèces animales et végétales protégées, notamment le Grand Hibou et le faucon pèlerin. Ces espèces justifient le classement de la carrière dans l'inventaire¹ des sites de grand intérêt biologique de la Wallonie. Quelles que soient les mesures d'atténuation ou de compensation mises en œuvre, s'il s'avérait que l'exploitant en ai formulé l'une ou l'autre, il faut bien admettre que ce site perdra inévitablement son statut de SIGB si le projet carrier de l'exploitant se réalise. En attestent d'ores et déjà la cadence et la rythme des travaux en cours.

5. LA NOTICE OU L'ÉVALUATION DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT EST PARCELLAIRE ET LES METHODES D'ÉVALUATION SONT POUR LE MOINS CRITICABLES VOIRE DISQUALIFIANTES

- Dans sa 2^e partie de la demande « Effets du projet sur l'environnement », l'exploitant déclare, se référant visiblement à une littérature juridique existante, que « **bien que le site soit classé en SGIB (n°3191), il est communément admis désormais qu'une carrière en activité (moyennant une attention particulière) est propice au développement de la biodiversité** ».

L'exploitant prend cette phrase pour acquise mais **ne précise ni la nature ni l'ensemble des mesures d'attention particulière qu'il compte prendre pour que son site, classé en SGIB, soit propice à un tel développement.**

En outre, parallèlement aux supposées « vertus » des sites en exploitation sur la biodiversité, et dès lors qu'on en accepterait cet « axiome », l'exploitant omet de préciser en quoi les activités projetées ne détruiront-elles pas la haute qualité de la biodiversité que le site a acquise depuis sa désaffectation et quelles sont **les mesures d'attention particulière qu'il prendrait pour éviter cette destruction.**

La réexploitation de la carrière de Marchempré va immanquablement entraîner la disparition d'une flore et d'une faune typique. Des espèces floristiques relevées sur le site sont présentes sur la liste rouge de la flore de Wallonie, comme la Fétuque des rochers. Des espèces faunistiques présentes sur le site sont également

présentes sur la liste des espèces des mammifères amphibiens et invertébrés strictement protégées en Région wallonne (Grenouille de Lessona, Endrosie Diaphane ou encore l'alyte accoucheur (*Alytes obstetricans*) ainsi que des espèces d'oiseaux protégées par le décret Natura 2000 (Hibou Grand Duc, busard des roseaux).

Au total ce sont plus de 25 espèces patrimoniales dont 11 bénéficiant d'un statut de protection et 8 repris sur liste rouge. Ce sont donc des espèces dont les populations sont en déclin et qui sont suivies par les ONG comme Natagora pour éviter leur extinction sur notre territoire. Il faut donc une stratégie claire de gestion de la biodiversité à long terme qui démontre qu'il y aura une prise en compte consciente de cet aspect. La reprise de l'activité même partielle va engendrer le passage de véhicules qui peuvent détruire la faune et la flore.

Le site étant classé en SGIB (3191), une étude d'incidence préalable est indispensable.

- Dans la partie liée à **l'Effet des véhicules sur le charroi**, l'exploitant se limite à évoquer le trafic au sein du site. Il déclare que « *les produits finis et le tout-venant seront chargés sur site et transportés par camion par un sous-traitant* ».
 - L'exploitant ne décrit pas l'ampleur du trafic des camions qui entreront et sortiront du site et emprunteront notamment la RN90.
 - Or, la capacité de production du projet est décrite comme étant égale ou supérieure à 1.200.000T/an et la quantité de granulats produite annuellement est définie comme représentant 350.000T/an. On peut imaginer que des terres de découverte et du tout-venant seront certainement déposés sur le site (quoiqu'un SGIB ne permette pas ce type de dépôt).
 - La toupie **béton** la plus répandue a généralement une contenance comprise entre 7 m³ et 8 m³ selon les fournisseurs. Cela équivaut à un poids total de 32 tonnes une fois **chargée, dont 18,4 tonnes de béton brut**. Dans ce cas, si 1.200.000 T de béton venaient à être produites sur le site, cela correspondrait **jusqu'à 65.000 rotations de camion par année**.
 - Si des inertes en quantité doivent être dégagés, d'autres rotations de camions seront nécessaires.
 - L'exploitant évalue néanmoins à 25.000 tonnes (brut d'abattage) + 5.000 M3 la quantité de stockage en vrac de matériaux et précise une rotation par mois, ce qui ne manque pas d'interpeller les riverains sur les raisons d'une telle installation de production et d'un manque de transparence sur les ambitions du projet. En admettant que les données du projet sont correctes, ce sont 1.200 rotations de camions qui seraient comptabilisées annuellement. **On peut s'étonner qu'aucune mesure de sécurisation ou de nettoyage de la RN90 ou de mitigation du trafic ne soient envisagées dans la demande de permis à hauteur des voies d'entrée et de sortie du chantier. On peut également s'étonner de l'absence de prise en compte, dans la demande de l'exploitant, de l'existence du projet de Gore d'où jusqu'à 400.000 tonnes de terres de découverte devraient également être extraites. La proximité des**

deux projets (à peine quelques dizaines de mètres) créera un véritable engorgement de camions sur une longue durée, des trainées de boue, de gravier et de poussière en permanence, de probables altérations de structures de la voirie qui, pour des raisons de sécurité, a été récemment rétrécie à ces endroits. Il sera donc impossible d'y envisager des aménagements.

- L'exploitant confirme par ailleurs par l'intermédiaire de la société Arcea dans son courrier du 17 décembre 2020 que **pas moins de 14.000 rotations annuelles de camion de 25 tonnes auront lieu au sein du site d'exploitation. Ces matériaux sortiront du site d'une manière ou d'une autre et compte tenu d'un tonnage moins important des engins de transport routier, le charroi devrait se traduire en un nombre bien plus important de camions sortant et entrant dans le site et circulant sur la RN90.**
- Notons également que l'approvisionnement en carburant ajoutera +/- 150 rotations annuelles.
- L'exploitant ne se préoccupe guère de la poussière et des boues, ni de l'impact de ce trafic sur la densité de circulation déjà importante de la RN90. Tout juste se limite-t-il de proposer que « les pistes au sein du site seront régulièrement arrosées par un sous-traitant ».
- **Nous demandons qu'une étude complète et détaillée de l'impact du trafic généré par la carrière soit effectuée et que cette étude soit faite en coordination avec le projet voisin de la carrière de Gore.** En effet, ce deuxième projet prévoit la sortie de 400.000 tonnes de terres de découverte sur une durée de plus de 20 ans. L'addition de ces deux projets saturera certainement la RN90 et rendra les abords encore plus sales et dangereux. Il est également utile de rappeler que cette nationale est un des points d'entrée les plus importants et vital pour la mobilité de la ville d'Andenne. La fermeture temporaire de cette nationale en 2010 pour cause de sécurisation face à de possibles éboulements a été suffisamment perturbatrice pour éviter que de tels problèmes se répètent.

Seule une étude acoustique est présentée.

- **Celle-ci ne porte que sur l'utilisation d'engins décrits dans la demande de permis. Ces engins, faut-il le rappeler, ne sont que la conséquence d'un fait générateur qui est l'extraction, accompagnée de ses tirs de mine. Or, prétextant de l'existence d'un permis d'extraction, l'exploitant s'autorise à ne faire évaluer que les nuisances sonores marginales liées aux seuls engins d'exploitation.**
- **L'étude consiste en la réalisation d'une étude « de référence » réalisée à proximité d'habitations et non pas en bord d'exploitation comme c'est requis et à partir de laquelle sont effectuées des extrapolations.**
- **La présence d'un concasseur et d'un cribleur mobiles rendent impératives des mesures d'imposition de leurs emplacements pour limiter le bruit vers**

les riverains les plus proches. Des simulations préalables devront être effectuées où on retiendra comme valeur les plus défavorables pour l'exploitant.

- **Nous mettons en cause l'ensemble des résultats de cette étude aux motifs suivants :**
 - **La date de la réalisation de l'étude de référence, le 5 mai 2020**, correspond au premier jour du déconfinement partiel et progressif de la Belgique. Inutile de dire que pas un avion ne volait à cette période, que pas un véhicule n'était en circulation. La région n'a jamais été aussi calme qu'en ces temps d'inactivité totale.
 - **L'horaire de l'étude, entre 13h00 et 16h00** est un moment d'absence manifeste de circulation. Les enfants sont à l'école. Le résultat est donc fortement influencé par la présence ou l'absence d'une circulation en heure de pointe.
 - **La durée des échantillonnages a été de 10 minutes.** Or l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 recommande un niveau de bruit mesuré sur une période d'une heure.
 - Le temps était clair, lumineux et sans vent (voir étude elle-même et photos)
 - L'étude de bruit a été réalisée sans connaître les machines utilisées. Elle s'est basée sur des produits que le bureau d'étude a estimés comme utilisable dans ce projet. Le demandeur a-t-il entre temps fait un choix concernant le type de concasseur/cribleur ? **Nous souhaitons obtenir que l'exploitant publie les fiches techniques et informe les autorités des puissances acoustiques réelles de ces engins.** Le bureau d'étude confirme lui-même qu'un dépassement de 5 db(A) par rapport aux fiches génériques qu'il a utilisées nécessiterait de recommencer l'étude acoustique et partant, questionnerait la légitimité de la demande et de la procédure.
 - **Deux estimations ont été réalisées par la société d'études** (la première sans et la deuxième avec les engins les plus bruyants).
 - **Les bruits s'additionnant, il est évident qu'en prenant appui sur un échantillonnage limité et exceptionnellement paisible** (le niveau de bruit le plus bas jamais enregistré en Wallonie depuis plus d'un siècle), les conclusions sont nécessairement favorables à l'exploitant.
 - **La carte publiée en page 26 du dossier montre pourtant d'étranges résurgences de bruit (couleur rouge) autour des habitations mais qui se dissipent à leur hauteur.** Comme le nuage de Tchernobyl s'arrêtant à la frontière française, le halo de bruit semblerait s'assoupir aux abords des habitations mais reprendre en intensité juste derrière elles.
 - Pour bien comprendre l'importance de l'analyse en décibel, il faut se rendre compte qu'un **dépassement de 10 dB représente une multiplication par 10 du niveau de bruit.**

- Les lignes directrices de l'OMS procurent aux Etats membres de l'UE des orientations compatibles avec les indicateurs de bruit selon mentionnés dans la Directive 2002/49/CE du parlement européen et du Conseil. En termes de mesure pendant la journée, **53 DB est un maximum pour le trafic routier**, 54 DB pour le trafic ferroviaire moins permanent que le trafic routier, 45 DB pour le trafic aérien. L'étude de l'exploitant prend comme norme acceptable la norme de 55 dB.
- **Les recommandations de la société qui a réalisé les tests sont d'ailleurs étrangement inquiétantes** : malgré les très bons résultats qu'elle dit avoir enregistrés et estimés, elle conseille les points suivants :
 - *Recommandé — Dans la mesure du possible, privilégier les engins de chantier avec les émissions sonores les plus basses possibles.*
 - *Recommandé — Installer des dispositifs de type cri du lynx en lieu et place des bips de recul sur les engins*
 - *Recommandé — Réévaluer les émissions sonores dans l'environnement dans le cas où les puissances acoustiques des engins utilisés seraient supérieures d'au moins 5 dB(A) aux puissances acoustiques étudiées dans ce rapport.*
- **Ce dernier point semble confirmer que les valeurs de bruit des engins reprises dans la demande de permis seraient des valeurs catalogues pour des engins neufs.** Le secteur automobile nous a récemment appris à nous méfier des « valeurs d'usine ».
- **Enfin, il est prévu d'utiliser un concasseur mobile dans la fosse d'extraction.** Par essence, la mobilité de l'engin fera circuler les halos de bruits en créant des nuisances mobiles difficiles à contrecarrer.
- Dans le cadre d'un site d'exploitation tel qu'il était prévu à Bossimé, l'arrêté du gouvernement wallon prévoyait en son article 39 : « *Les concasseurs sont maintenus en enceintes fermées, à l'exception de l'étage d'alimentation du concasseur primaire.* » **Un tel capotage phonique devrait être également recommandé pour ce même type d'engin fixe ou mobile sur le site de Marchempré.**
- La simulation effectuée ne précise pas les engins en fonctionnement. Il est juste précisé que cette simulation ne prend pas en compte les bulldozers ni la foreuse. Il est prévu que les engins les moins bruyants soient utilisés.
Il est étonnant de constater que des capteurs de bruits/vibrations existaient au niveau de la Rue de la Trichenne à hauteur des premières maisons en venant de Sclayn au niveau de la carrière et ont été enlevés au profit de capteurs au niveau du lotissement au centre du village.

Nous demandons dès lors :

- **Qu'il soit fourni aux autorités une étude comparative par un organisme indépendant des différents engins disponibles sur le marché disposant des coefficients d'émission de bruit les plus faibles**
- **De procéder à la simulation avec TOUS les engins (foreuse, brise-roche, concasseur, cribleuse, bandes transporteuses,**

- bulldozer,...) en fonctionnement simultané afin d'évaluer les cotes de bruit maximales**
- **De placer des capteurs de bruit et de vibrations aux différents endroits du village afin de suivre l'évolution de la situation**
 - **De retenir une norme maximale de 45 dB soucieuse des habitants avec une activité autorisée entre 8h et 16h maximum, hors congés scolaires où l'activité ne pourra être exercée.**
- L'OMS recommande « de réduire les niveaux sonores pour le trafic aérien à moins de 45 dB, un niveau sonore supérieur à cette valeur étant associé à des effets néfastes pour la santé**
- L'étude d'incidence sonore montre clairement **l'augmentation du bruit** dans les rues du nord de Bonneville. Par exemple, la rue Bruyère, rue très calme, devient la rue la plus bruyante. La valeur limite de 55 dB est mentionnée dans l'étude, alors que les habitations se situent à plus de 500 m du lieu d'extraction. Les habitants s'étonnent que la valeur de 50dB ne soit pas retenue comme valeur limite, étant donné que les rues concernées se situent en "zone d'habitation rurale". L'étude montre un dépassement de cette valeur.
- Dès lors, ils demandent d'avoir des détails sur l'étude de nuisance sonore : pics à quelle valeur en décibels et où et non une valeur moyenne ; et justifications de valeurs limites utilisées. Ils demandent également une **étude de bruit contradictoire**, et indépendante de l'exploitant. Ils demandent finalement que l'autorité qui délivre le permis impose une **limite de bruit fixée aux valeurs de bruit en situation existante**, de telle sorte que l'exploitation de la carrière n'ait pas d'impact sonore significatif sur son environnement.
 - Au vu des impacts sonores (delta jusque 15 dB, ce qui représente en fait plus que le double de bruit vu l'échelle logarithmique), les habitants souhaitent **clarifier les horaires** (contradictions dans les différents documents, l'étude de bruit de 7h à 17h, la demande de permis de 7h à 19h et le tableau des sources de bruit de 7h à 16h) et de limiter les activités génératrices de bruit aux heures suivantes : **de 8h à 16h** (ce qui représente 8 h pour inclure le nombre d'heures de travail et pauses dans un régime de travail de 38h/semaine) au lieu de 7h à 19h comme la demande de permis l'indique.
 - Ils demandent de ne pas avoir d'activités les week-ends et jours fériés et que ce soit clairement indiqué dans le permis.
 - Ils demandent que **les activités les plus bruyantes (forage, bulldozer,...) soient réalisées de novembre à février** lorsque les habitants utilisent moins leur jardin et que les fenêtres sont fermées.
 - Ils demandent la **réduction de l'utilisation du brise-roche**, responsable de l'augmentation des bruits émergents/par à-coups, de 5 jours/semaine (page 18 de l'étude de bruit) à un jour par semaine, le mardi ou jeudi. Ils demandent aussi **l'interdiction de l'utilisation de cet outil pendant les périodes de congé scolaire** de Carnaval, Pâques et d'été, pour que les riverains et les enfants puissent profiter du calme de l'environnement.

- Ils demandent de mettre en place des **moyens supplémentaires pour réduire les bruits** et leur impact en décibels : réalisation de trous (par exemple) dans la paroi rocheuse verticale en face de la zone d'extraction pour réduire l'effet de réverbération ; entretien régulier des machines pour éviter un risque de bruits supplémentaires par l'utilisation d'équipements désuets ; utilisation d'engins/machines répondant aux normes sonores en vigueur ; limitation de la vitesse des engins mobiles à 30 km/h ; mise en place de protection en caoutchouc ou d'un autre matériau dans les camions pour amortir le bruit de pierres ; entretien régulier des pistes pour éviter la formation de nids de poule responsables de bruits supplémentaires lorsque les engins roulent à vide ; interdiction d'utiliser les coups de klaxons non justifiés ; maintien de la végétation existante.
- Ils demandent que des mesures sonores soient faites régulièrement pour suivre la situation qui peut varier en fonction des saisons. Les habitants souhaitent voir quelles propositions de mesures seront faites par la commune (fréquence, lieux).

L'étude d'incidence n'aborde en outre aucune problématique liée aux tirs de mine et à leur conséquence :

- **Aucune étude sur les vibrations.**
 - La demande de permis mentionne « les activités ne produiront aucune vibration ». Des mesures ont-elles été prises ? Prévoir des mesures lors du démarrage de l'exploitation afin d'en obtenir les valeurs réelles et non pas des valeurs estimées.
 - A titre d'exemple, depuis 1999, la région Bruxelloise et la Stib ont décidé d'adopter dans le cadre de la norme DIN 4150/2 une limitation des vibrations à 90 dB entre 0 et 20 HZ. Pour pouvoir respecter cette limite et en tenant compte des résultats des tirs de mine de 2002, il faudrait limiter la charge unitaire à 50 Kg si le tir a lieu à moins de 570 m des habitations pour garantir la santé des personnes.
 - L'arrêté du gouvernement Wallon portant conditions sectorielles relatives aux carrières et à leurs dépendances, daté du 17 juillet 2003 précise : Sous-section 2. - Vibrations dues aux tirs de mine précise : Art. 48. **« L'exploitant prend toutes les dispositions nécessaires pour que les vibrations dues aux tirs de mines ne puissent incommoder le voisinage ou nuire à la stabilité des constructions »**
- **Aucune étude sur les particules sédimentables**, niant ainsi le risque sanitaire lié à l'exploitation de la carrière, et ce malgré des normes européennes à respecter et le risque lié aux carrières décrit dans la littérature. En 2005, la commission européenne a fixé des objectifs en matière de particules fines, qui seront obligatoires pour tous les membres de l'union européenne en 2015. Ce que la commission suspecte, c'est le décès prématuré de 13.000 personnes en Belgique ou une réduction de l'espérance de vie de 8 mois par personne. Aucune trace de cette réglementation et de ces conséquences pour la demande d'exploitation de la carrière de Marchempré.
- **Aucune valeur sur les retombées de poussières** attendues par la remise en activité de la carrière.

- **Aucun tir expérimental n'a été réalisé**
- **Aucun engagement sur le nombre de tirs ni sur la quantité d'explosifs utilisés par tir** et le respect de la législation en vigueur.
- **Aucune étude sur les effets de tirs séquentiels n'est présentée.** Or le projet d'extraction n'a aucune date limite. On en est donc réduit à envisager le pire. Dans son étude d'incidence pour le projet de carrière à Bossimé, l'auteur stipulait que « **La charge explosive maximale unitaire de 50 Kg ne peut être dépassée, principalement à cause des habitations à l'ouest de la carrière de Bossimé.** »
- **Limitation de la puissance de tir non définie.** En prenant un K de 1000, on arrive à titre d'exemple, à la conclusion qu'il ne faudrait pas faire de tir unitaire de 150 Kg à moins de 1200 m du château-ferme de Bonneville ou encore qu'en limite d'exploitation, la charge unitaire maximum ne devrait pas dépasser 25 Kg.
- **Fréquence des tirs.** Si on estime le travail annuel à 350.000 tonnes par an (voir dossier), à raison de 115 grammes par tonne, cela représente 40.250 kilos d'explosif par an. A raison de 50 kilos par tir maximum, cela correspond à 805 tirs par année, soit 4 tirs par jour ?
- **Aucune prise en compte des ondes de surfaces et aériennes résultantes des tirs de mine n'ont été étudiées.** Une étude réalisée en février 2006 par le bureau Nobel Explosifs montre qu'un tir de mines donne lieu à des vibrations terrestres (solidiennes) et aériennes. Les ondes terrestres fait généralement l'objet de remarques dans le cadre des études d'incidence. Par contre, les ondes de surfaces et surtout la surpression (aérienne) sont rarement étudiées.
- **Les tirs à l'explosif** ont augmenté depuis 2020, de 1 fois tous les 2 ans à plusieurs fois par an. Les maisons avoisinantes souffrent de ces chocs. Les habitants demandent une **évaluation de ces impacts** et que les mesures soient faites non pas uniquement dans le nouveau quartier plus éloigné mais aussi, comme précédemment fait, près des habitations situées juste à côté de la carrière et de la zone d'extraction. De plus, vu le tonnage important d'extraction mentionnée dans la demande de permis, les habitants demandent d'avoir une information claire sur le nombre de tirs futurs par an et d'être prévenus à l'avance (via Twitter ou autre)
- **Absence d'analyse d'émission des poussières et de particules fines.** Vu le volume important prévu en terme d'extraction (352.000 T par an), aucune étude n'est prévue dans la demande quant aux émissions de poussières et de particules fines (PMx) dans l'air ambiant jugées cancérigènes en 2012 par l'OMS: si rien n'est entrepris, il faut effectivement s'attendre à des nuisances (retombées) et à une pollution de l'air accrue comme à proximité de nombreuses carrières wallonnes. L'imposition d'un PRED (plan de réduction des émissions diffuses de particules) vise à limiter fortement les émissions de poussières et de particules fines. Le PRED est un outil qui doit permettre à l'exploitant de gérer les émissions diffuses de particules. Il permettra à l'exploitant de démontrer qu'il a identifié et qu'il cherche à maîtriser toutes les émissions diffuses de particules par la mise en place :
 - d'un système d'aspersion d'eau à tous les stades du process

- de jauges spéciales de type OWEN visant à objectiver les dépôts de poussière au niveau des habitations
- De bâches et bardages

Protection des sous-Sols :

Le site de la Région Wallonne souligne à souhait l'importance des sites karstiques en Wallonie et dès lors de l'importance d'une saine gestion de ceux-ci.

« L'inventaire cartographique et descriptif des sites karstiques et des rivières souterraines de Wallonie est une contribution concrète à la gestion et à la conservation des zones calcaires.

En Wallonie, le sous-sol d'un tiers du territoire est composé de roches carbonatées (essentiellement de calcaires et de craies) fortement ou modérément affectées par la dissolution chimique. Pas moins de 153 communes sont concernées par des phénomènes karstiques sur leur territoire et la majorité de l'eau potable produite en Wallonie provient de ces aquifères particuliers. Au 1er janvier 2011, l'Atlas recensait 6250 phénomènes karstiques sur l'ensemble du territoire wallon, parmi lesquels un millier de cavités.

Le karst est donc bien une problématique qui touche une vaste partie du territoire et qui a des incidences dans bien des domaines. Il est dès lors essentiel de mieux appréhender cette réalité souterraine et de disposer de documents de référence qui répertorient, localisent et décrivent de la manière la plus exhaustive possible les sites karstiques et les circulations d'eaux souterraines. C'est l'objet et la justification de l'Atlas du Karst Wallon.

Les grottes, chantoirs, rivières souterraines, dolines, résurgences ou dépressions paléokarstiques qui caractérisent les zones karstiques constituent un patrimoine naturel d'un intérêt scientifique, paysager et touristique important et à conserver impérativement.

En dépit de leurs intérêts multiples, les sites karstiques sont souvent ignorés lors des projets d'aménagement, tels les tracés de route, l'implantation des zones d'habitat ou les extensions des carrières. Par ailleurs, les massifs calcaires et les importantes nappes d'eau qu'ils renferment sont particulièrement vulnérables à la pollution ; l'implantation de décharges sauvages et d'exutoires d'égout sur des sites karstiques ou dans d'anciennes carrières calcaires reste fréquente et présente une réelle menace. Enfin, le milieu souterrain présente divers intérêts scientifiques d'importance. La prise en compte de ce patrimoine naturel, géologique et archéologique dans tous travaux et aménagements ayant un impact sur le sous-sol calcaire est essentielle.

Les points suivants sont mis en avant par la Région Wallonne :

- **l'aménagement du territoire** en région karstique doit impérativement tenir compte de la qualité du sous-sol qui peut poser des problèmes d'instabilité. L'Atlas du Karst en positionnant précisément les sites karstiques apporte des éléments d'information utiles pour planifier le développement territorial de ces zones. Les données de l'Atlas servent d'ailleurs de base à la désignation des périmètres de contraintes karstiques (risque naturel) pour l'urbanisation, le tracé des routes et les projets d'infrastructure ;

- **pour la gestion des eaux souterraines** : les sites karstiques sont des points d'accès direct vers les eaux souterraines. La vigilance est de rigueur autour de ces points d'enfouissement pour protéger les nappes calcaires. L'Atlas mérite d'être consulté lors des études délimitant les zones de surveillance autour des captages. Ceci est particulièrement vrai pour les synclinaux calcaires condruziens qui renferment les aquifères majeurs pour la production d'eau potable. **Une rivière souterraine existe bien sous le site de Marchempré;**
- **dans la prévention des pollutions** : l'état des lieux des phénomènes karstiques et de certaines anciennes carrières calcaires démontrent que les rejets liquides et solides restent fréquents dans les dépressions karstiques. L'inventaire renseigne sur l'évolution des sites karstiques pollués, sur leur éventuelle réhabilitation et propose certaines mesures d'assainissement ;
- **pour la conservation de la nature** : certains massifs calcaires et une bonne partie des fonds de vallées karstifiées disposent de statuts de protection et/ou sont repris en zones Natura 2000. Cependant, dans ces zones protégées, il n'y a généralement aucune gestion spécifique pour ces sites souterrains, qui représentent pourtant un écosystème remarquable, fragile et irremplaçable. Cet inventaire doit en favoriser la prise en compte ;
- **pour les scientifiques et les naturalistes** : cet Atlas constitue un précieux inventaire pour démarrer et orienter les recherches ainsi que pour sélectionner les sites sur lesquels mener des études approfondies ;
- **pour la prospection et les recherches spéléologiques** : les cartes reprenant les limites géologiques et l'implantation des différents sites karstiques aideront à déterminer où et comment organiser les prospections et les recherches en vue de nouvelles découvertes. »

Toutes les eaux du bassin de Bonneville se rendent dans la Meuse à hauteur de Marchempré au travers d'un karst situé dans le bas de la Rue de Trichenne, à proximité immédiate du site de la carrière de Marchempré. Les eaux traversent ce passage karstique pour traverser la carrière et se jeter dans la Meuse. Des études des flux ont déjà démontré ce phénomène.

Les grottes de Scladina ont été forgées par ces courants d'eau souterrains en liaison directe avec la carrière.

Si ce réseau souterrain n'est pas clairement identifié il pourrait :

- Mettre en danger le site archéologique des grottes de Scladina suite à une destruction de la rivière souterraine, voire reprendre le lit de la rivière sèche de la vallée de Bonneville à Sclayn.
- Mettre en danger toutes les habitations de Sclayn (le contrebas de la Rue de Trichenne) par inondation, les canalisations installées n'étant pas prévues pour les débits d'eau importants.

Les tirs de mines extrêmement nombreux qui seront nécessaires seront en effet de nature à perturber voire détruire le passage karstique et dès lors modifier complètement la circulation des eaux de ruissellement.

Ces mêmes tirs pourraient provoquer des dégâts conséquents au niveau de la grotte Scladina, un des sites préhistoriques belges majeurs ; le plus grand chantier de fouille préhistorique belge qui soit toujours en cours de fouilles et accessible aux publics

Une étude précise devrait être réalisée à ce sujet.

Respect des directives européennes en matière d'évaluation environnementale.

La dernière étude d'incidence sur l'environnement date du 12 novembre 1998 et est venue à échéance en juin 2003. Aucune étude d'incidence environnementale (à l'exception de l'analyse succincte des bruit engendrés voir par ailleurs) n'a été effectuée à ce stade. La Directive Européenne 2011/92/UE impose une évaluation environnementale. Ces analyses sont recommandées par le Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable (CWEDD), insistant sur les principes suivants :

- a. Prévenir les risques karstiques en assurant un suivi régulier des phénomènes karstiques existants afin de s'assurer d'une évolution limitée, voire nulle, de ces phénomènes lors de la période d'exploitation et de mettre en œuvre des aménagements et procédures pour pallier ces risques ;
- b. Maintenir un suivi régulier du monitoring
- c. Prévenir les risques de tassements à l'extérieur du site en recourant à des aménagements de repères altimétriques et leur monitoring, de campagnes piézométriques, un monitoring des champs de vibrations liés aux tirs de mines, des états de lieux contradictoires des habitations pouvant être impactées dans les différentes zones du village ;
- d. Vérifier les prédictions du modèle mathématique en comparaison avec les résultats des monitorings des débits d'exhaure ainsi que l'évolution des rabattements mesurés à chaque étape clé de l'exploitation ;
- e. Réaliser un contrôle semestriel de la qualité de l'air en au moins deux stations ;
- f. Réaliser un suivi des vitesses vibratoires (tirs de mines) ;

6. ABSENCE DE PRISE EN COMPTE DES EFFETS ADDITIONNES DES CARRIERES EN EXPLOITATION ET OU DES PROJETS D'EXPLOITATION VOISINS DE MARCHEMPRE

- **L'exploitant passe sous silence l'existence de projets avoisinants.** Or, une demande de régularisation de permis d'extraction et d'exploitation comprenant notamment de gros travaux de découverte a été déposée de façon concomitante pour un site voisin distant de quelques centaines de mètres à peine du site de Marchempré.
- **Il serait judicieux d'exiger de l'ensemble des projets déposés qu'ils procèdent à une analyse conjointe des nuisances additionnées de leur programme d'exploitation respectifs doublée d'un ensemble de mesures conjointes d'atténuation et de mitigation.** On pense notamment aux études d'impact sur le trafic, aux itinéraires empruntés par les camions, à l'évaluation des conséquences des tirs répétés dans les deux zones et notamment sur les pitons rocheux déjà très instables et emballés de filets à l'aplomb de la RN90...etc. L'un et l'autre des exploitants a déjà entamés ses activités sans permis.
- **Le soudain réveil d'importants programmes d'extraction et d'exploitation va transformer la vie quotidienne de la région et de ses villages (Thon, Namèche, Bonneville, Sclayn). Les habitants risquent de se retrouver victimes de tirs de carrières ininterrompus (découverte et exploitation à Gore et extraction et exploitation à Marchempré) auxquels s'ajoutent**

les exploits d'un stand de tir actif aux abords du site de Gore. De quoi définitivement transformer une partie paisible de la commune d'Andenne en cauchemar sonore permanent et poussiéreux. Les habitants savent de quoi ils parlent, eux qui sortent à peine de nombreuses années d'exploitation des carrières Transcar de Carmeuse et des Dolomies de Marche Les Dames.

7. EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE

En acceptant la validité du permis d'extraction de 1976, on fait l'hypothèse que le bénéfice socio-économique reste identique à ce qu'il était il y a 50 ans. Rien n'est plus faux.

- Le projet de l'exploitant énonce 6 emplois, vraisemblablement des postes déplacés
- Ces emplois ne créent aucunes retombées dans la région
- L'exploitant justifie son projet par la diminution des ses autres activités et la nécessaire reconversion sur une autre matière pour laquelle il dit avoir un client local.
- Le marché des granulats est pourtant un marché en diminution
- Des alternatives de recyclage sont de plus en plus disponibles et souhaitables. Elles sont définies dans le Plan wallon déchets-ressources P304 et 316 et leur usage croissant constitue une obligation européenne alors que la Wallonie est en retard. (voir à cet égard la nouvelle division du groupe Wanhthy en matière de récupération de chantiers).
- N'est-il pas temps de s'interroger sur les motivations de la préservation des ressources naturelles de la Wallonie ?
- Le projet de l'exploitant était incomplet, ce dernier dit l'avoir modifié (sans pour autant modifier le formulaire de demande). Les cuves de mazout prévues sur site pour l'alimentation en carburant des engins ont été diminuées de 2 x 3.000 litres à 1 x 2.500 litres avec, pour conséquences, un triplement (jusqu'à 150 par an) des rotations de camion de réapprovisionnement. Une augmentation des risques et des coûts pour une diminution des contraintes environnementales.
- La consommation de carburant du site représentera donc de l'ordre de +/- 350.000 litres de mazout par année, soit l'équivalent de 120 à 150 habitations qui se chauffent.
- Quant aux pertes d'intérêt, d'emploi et d'attractivité immobilière de la région, ils sont bien réels :
 - Le nombre de nouvelles constructions ou de rénovations à Bonneville génère aujourd'hui bien plus d'emplois directs et indirects que les 6 postes du projet de carrière et bien plus de revenus en taxes diverses pour la commune d'Andenne.
 - Le projet de carrière de Marchempré va replonger le village de Bonneville dans une léthargie immobilière.
 - Le nombre de demande de permis de bâtir vaéricliter

8. Patrimoine – Cadre Bâti – Paysages

La demande de permis ne parle à aucun endroit des impacts sur le patrimoine et le paysage.

Bonneville et Sclayn comportent un certain nombre de sites classés ou à intérêt majeur dont il n'est nullement fait mention ici :

- L'église Saint-Firmin et l'ensemble formé par cette église, datant du 11^e siècle, la place ainsi que les cimetières anciens et modernes
- Château de Bonneville (façades et toitures des parties anciennes) et l'ensemble formé par ce château et ses abords
- Ferme de Dhuy et grange aux dîmes et l'ensemble formé par la ferme et les terrains environnants
- L'église Saint-Maurice de Sclayn
- Les façades et toitures de l'immeuble Tonglet-Magnée, à l'exception des annexes adossées au pignon sud-ouest et ensemble formé par cet édifice et ses abords
- Les grottes paléolithiques de Sclayn (La totalité du site archéologique classé présente un caractère exceptionnel)

« La **grotte Scladina** est un des sites préhistoriques belges majeurs ; le plus grand chantier de fouille préhistorique belge qui soit toujours en cours de fouilles et accessible aux publics. L'intérêt scientifique pour le gisement est essentiellement archéologique, paléontologique et anthropologique. La fouille scientifique a été motivée par la découverte d'artefacts en silex, quartz et quartzite façonnés par les Hommes de Néandertal (Paléolithique moyen) avant la mise au jour de restes humains néandertaliens (à partir de 1990). Les très riches collections conservées dans le centre archéologique et accessibles aux chercheurs regorgent de centaines de milliers d'ossements d'animaux préhistoriques (ours des cavernes, chevaux, hyènes, etc.), de près de 20 000 outils et déchets taillés par les Hommes de Néandertal et de 19 restes appartenant à un enfant néandertalien. »

Si l'exploitation par tir devait redémarrer, des appareils d'enregistrement en continu devraient être installés dans Bonneville et notamment aux abords ou dans les sites classés afin d'écartier tous risques pour les bâtiments classés. Une norme devrait être donnée par les experts du patrimoine à consulter également. Il devrait en être de même pour la Grotte Scladina.

9. Demande de précisions à apporter :

Fosse Nord et Fosse Sud concernées par la demande :

- « Les activités de concassage et de criblage se dérouleront dans la **fosse Nord** : **de quelles parcelles précisément** s'agit-il ? Apparemment il s'agirait des parcelles E527F pour environ 95% de cette fosse Nord et des parcelles E517N5, E517I5 et E517D5 pour une infime partie, est-ce bien correct ?
- Pourquoi parle t-on de concasseurs mobiles si la demande de permis situe précisément le concasseur sur ces parcelles ?
- La **fosse Sud** (la parcelle E517M5 pour la plus grande partie, la parcelle E517I5 sur une infime partie) est censée accueillir une baraque de chantier, une dalle de béton pour l'entretien des véhicules, l'approvisionnement en hydrocarbures, une zone de stationnement, le dépôt de matériaux pour éviter toute pollution. Est-ce bien correct ?

- Où se situeront les forages, sur quelles parcelles ? On n'en parle nulle part dans la demande de permis.
- Comment seront acheminées les produits d'extraction jusqu'aux zones de stockage et de concassage ? Via les bandes transporteuses évoquées à certains endroits de la demande mais non incluses formellement dans la demande et pas par camion ?
- Ces données sont importantes dans le cadre de l'étude de l'environnement vibratoire et sonore afin d'obtenir des valeurs de simulation réalistes et objectivement appréhendables par la population.
- Il n'est pas inutile de rappeler qu'une augmentation de 3 dB équivaut à la multiplication du bruit par 2 !

La demande de permis ne mentionne aucune durée relative à ces activités.

- **Les habitants s'étonnent que l'activité de la carrière de Marchempré soit basée sur un permis de 1976, qui n'a pas de limite dans le temps. La prise en compte des incidences environnementales, urbanistiques et sociales en 1976 n'a plus aucun rapport avec ce que notre environnement, la nature et les citoyens sont en droit d'attendre en 2021, 45 ans plus tard.**
- A tout le moins, les habitants exigent le strict respect des conditions (minimalistes !) présentes dans le permis de 1976. En particulier, l'article 2 d) du permis précise qu' **«En outre, à la limite d'exploitation, l'inclinaison de la paroi dans la découverte éventuelle ne dépassera pas 45°. Au pied de cette découverte sera aménagée une banquette dont la largeur sera au moins égale à la moitié de l'épaisseur des terres de couverture, sans être inférieure à deux mètres. A la même limite, l'inclinaison de la paroi dans la roche ou le matériau exploité ne dépassera pas 70° »**. Ces conditions ne sont pas respectées en plusieurs endroits, ni en ce qui concerne la largeur de la banquette sous découverte, ni en ce qui concerne l'inclinaison des parois. Or elles font partie des conditions qui assurent la continuité du permis. En ne les respectant pas, l'exploitant a donc lui-même mis un terme à son autorisation.
- Ce dernier point est particulièrement critique pour la diffusion du bruit, puisque des parois taillées verticalement vont réverbérer le bruit de manière plus forte que si elles étaient inclinées vers le ciel. Les habitants demandent que les autorités communales fassent établir une **expertise quant au respect des conditions du permis de 1976**, que ces résultats soient partagés de manière citoyenne, transparente et contradictoire. **Cette expertise doit constituer un préalable à tout nouvel octroi de permis et, s'il s'avère qu'elles n'ont pas été respectées, les autorités seront tenues de signifier à l'exploitant qu'il a lui-même mis un terme à la durée de son autorisation.**
- De plus, les habitants, soucieux d'obtenir des garanties quant à la bonne application des différentes mesures reprises dans le permis de 1976 ainsi que dans tout permis ultérieurs, demandent la **création d'un comité d'accompagnement**

des activités de la carrière. Celui-ci regroupera, outre l'exploitant, des représentants du village ainsi que les responsables des services techniques communaux.

Enfin, nous encourageons les décideurs politiques et ceux de la Région Wallonne, à placer au centre de la discussion les considérations qui ont été celles du Conseil d'Etat qui, en 2020, a annulé le projet de remise en exploitation de la Carrière de Bossimé (Namur) en rappelant les points suivants :

- a. La prise en compte de l'environnement, notamment la nécessité de sanctuariser une zone de grand intérêt biologique**
- b. La volonté de prendre en compte un cadre de vie respectueux des personnes**
- c. La nécessité d'une étude d'incidence récente (la dernière est échuée en 2003), notamment *sur la qualité du gisement***
- d. La durée d'exploitation du site qui aurait été trop longue compte tenu de ses impacts sur l'homme et l'environnement.**
- e. Les tonnes de granulats issues de ces longues années d'extraction, qui aurait détruit l'environnement et affecté le cadre de vie des habitants, seraient parties vers l'étranger**

La décision du Conseil d'Etat a peut-être inauguré une nouvelle ère, plus respectueuse des habitants et de la nature. Puissiez-vous, monsieur le Bourgmestre, mesdames et messieurs les membres du Collège communal, vous inscrire dans cette logique de bon sens et de vision d'avenir.

Ce document de 24 pages de contenu, les pages suivantes reprenant les signatures, constitue les observations que les habitants de Bonneville, de Sclayn et des alentours notamment ont partagées durant le (trop) court délai que la procédure leur a octroyé. Ils vous remercient pour l'attention portée à leur demande et restent à votre entière disposition pour tout complément d'information.

P.S. : Chaque signature apposée aux pages suivantes est précédée de la mention manuscrite « Lu et approuvé ».

Signatures apposées dans le cadre de la réponse citoyenne à l'Enquête Publique reprise en pages 1 à 24 du présent document

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Signatures apposées dans le cadre de la réponse citoyenne à l'Enquête Publique reprise en pages 1 à 24 du présent document

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Signatures apposées dans le cadre de la réponse citoyenne à l'Enquête Publique reprise en pages 1 à 24 du présent document

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Signatures apposées dans le cadre de la réponse citoyenne à l'Enquête Publique reprise en pages 1 à 24 du présent document

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Signatures apposées dans le cadre de la réponse citoyenne à l'Enquête Publique reprise en pages 1 à 24 du présent document

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Signatures apposées dans le cadre de la réponse citoyenne à l'Enquête Publique reprise en pages 1 à 24 du présent document

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature

Mention Lu et Approuvé
Nom et Prénom
Adresse
Signature