

Administration Communale de Rebecq

Service Aménagement du Territoire
Rue Dr Colson, 1
1430 Rebecq

SA HEIDELBERG MATERIALS BENELUX—

Att. M. Steve DENIS
Boulevard de France, 3-5
1420 Braine-l'Alleud

Rebecq, le..... mars 2025

Madame, Monsieur,

Concerne : Enquête publique — Demande de permis unique de classe 1 — Heidelberg Materials — pour l'extension des Carrières de Quenast

Si ce courrier est issu d'une lettre type, je demande qu'il soit considéré comme l'expression individuelle de l'opinion d'un.e citoyen.ne comme le stipulent implicitement l'article D.29-19 du Code de l'Environnement et l'article 339 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine.

J'ai pu prendre connaissance du projet d'extension des Carrières de Quenast et des différentes demandes regroupées dans un permis unique.

Ce projet, s'il est réalisé, constitue une rupture fondamentale avec le caractère rural et verdoyant du paysage et de l'ensemble de la commune. Il présente des risques majeurs notamment en matière de mobilité, d'environnement, de sécurité et de santé pour les habitants et met en danger la biodiversité locale. Par cette lettre, je désire attirer toute votre attention sur ces aspects.

Voici les griefs et observations que je souhaite exprimer ici :

1. Aspect démocratique de la démarche

Je suis bien conscient qu'une telle demande de permis est des plus complexes par les différents domaines qu'elle doit aborder. Cependant, une enquête publique est un des rares processus démocratiques auquel peut participer activement le commun des citoyens.

Le dossier, tel qu'il nous a été proposé à l'analyse, est à destination d'un public formé, éduqué, voire spécialisé. N'étant pas, comme la grande majorité de mes concitoyens, dans ce cas de figure, il m'est quasiment impossible d'émettre, seul, un avis éclairé. **Un dossier synthétique, accessible et compréhensible par le plus grand nombre, serait une avancée démocratique certaine dans le cadre des enquêtes publiques**, particulièrement si elles ont des incidences sur plusieurs générations. Les différentes rencontres organisées par le demandeur à destination du public ne m'ont pas permis de me faire une idée claire dans les délais impartis.

2. Avenir de l'entreprise et durée des engagements unilatéraux

Le dossier précise une disponibilité **géologique** du porphyre à concurrence de 125 ans à capacité de production constante. Cependant, le demandeur ne peut pas faire de projections économiques à plus de 5 ans. La perte de clients importants en matière de ballast ferroviaire (due à l'aspect cancérigène des poussières), les impératifs climatiques en matière de transport des biens et des personnes, les développements dans un futur proche des différents modes de mobilité me poussent à dénoncer le choix du trajet de la route de remplacement. Elle contourne un trou « tel qu'il pourrait être dans 125 ans », impactant de fait plusieurs générations de riverains très proches sans qu'il y ait certitude du maintien des besoins actuels en porphyre. **Il me semble donc impossible d'évaluer la nécessité d'une telle route de remplacement sur une si longue période.**

De plus, la vision du demandeur, qui lors des séances d'informations insiste sur l'indispensabilité d'un extractivisme sans fin, omet les évolutions actuelles notoires en matière de recyclage et de circularité des matériaux et notamment face aux différents plans de débétonisation et d'économie circulaire comme la **Stratégie Circular Wallonia**, particulièrement dans le secteur de la construction et des bâtiments, de la nécessaire décarbonation de notre économie et de notre parc immobilier (matériaux biosourcés) ainsi que de l'objectif 0 artificialisation en 2050.

À ma connaissance, le demandeur est actuellement en chômage 3 jours sur 5, ce qui ne fait qu'abonder dans le sens d'un **avenir incertain de l'exploitation quenastoise à long terme renforcé par le statut multinational de sa maison mère.**

Le demandeur met en avant la pérennisation, en cas d'obtention du permis, de près de 60 emplois. Le dossier précise « *L'extension est sollicitée pour une durée de 150 ans. Elle permet de garantir l'emploi existant* ». **Je demande que la Société Heidelberg présente des garanties plus solides en matière d'emploi, au moins pour les 10 années à venir**, quitte à ce qu'elle redirige ses activités vers l'économie circulaire et le recyclage de matières premières, tous deux générateurs d'emplois pérennes.

Lors d'une des réunions de présentation, il nous a été précisé que le demandeur effectuait des recherches afin de valoriser les terres de découverte. Le résultat de ces recherches aboutira à une diminution importante des terres à stocker. **La suppression de différentes voiries communales, en vue de leur éventuel recouvrement par les terrils de stockage, est donc prématurée.**

3. Mobilité

Si la disparition de la Drève implique une route de remplacement, il doit en être de même pour les sentiers pédestres que le projet ferait disparaître. Il est inacceptable de remplacer toutes les rues, chemins et sentiers, par une route unique et multimodale, sans aménagements piétons distincts.

La Déclaration de politique communale 2024-2030 stipule :

1.2. Les travaux de voirie, la mobilité et la sécurité routière : «Faire connaître, entretenir les sentiers pédestres existants et en réhabiliter d'autres, après avoir identifié les besoins par le biais de consultations citoyennes. »

La disparition de sentiers sans remplacement ne va pas dans le sens des objectifs régionaux (**Vision FAST 2030** et la **Stratégie Régionale de Mobilité**) en ce qui concerne la redistribution des parts modales en matière de mobilité (trains, y compris de marchandises, voitures, vélos, marche). Aucun « mobipôle » n'est envisagé dans la demande.

La demande de permis unique propose une route multimodale avec une partie pour les véhicules motorisés et une bande bidirectionnelle cyclopiétonne. L'Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW) a émis plusieurs recommandations concernant la construction de routes cyclopiétonnes ainsi que la Région Wallonne dans sa « sécurothèque ». **Les aménagements proposés ne suivent ni les recommandations de l'UVCW ni celles de la Région wallonne.**

L'option « zéro route » a été prétendument étudiée. À ce propos, l'étude d'incidence précise uniquement :

L'alternative zéro consiste au refus de la demande de permis. Le Site reste en l'état dans un premier temps. À court terme, il est attendu qu'une nouvelle demande de permis soit introduite par le Demandeur pour autoriser la continuité des activités.

L'alternative « zéro route » n'a pas été étudiée.

Selon le projet proposé, seuls les véhicules de secours pourront emprunter le raccourci entre la nouvelle route et le quartier de la Genette. Le dispositif sélectionnant les véhicules me semble inadéquat tel que présenté oralement (« les camions de pompiers savent passer »). **Il est crucial que tous les véhicules de secours puissent utiliser ce passage.**

Le projet soumis à enquête ne rencontre pas les objectifs du Plan Communal de Mobilité (juin 2010) qui affirme que « *les voiries communales ne pourront pas et ne devront en aucun cas assumer ces flux de transit en raison des risques que cela impliquerait en termes de sécurité routière et de leurs gabarits inadaptés aux poids lourds* ».

Dans le dossier, il est clairement précisé que la route de remplacement n'est nécessaire qu'à cause du trafic de transit. **Je refuse que l'entretien et les éventuelles rénovations au fil des années de la route proposée n'incombent exclusivement qu'à la Commune de Rebecq.** Rien ne semble prévu pour réduire le trafic de transit qui pourtant passerait à 40 m des habitations.

La topographie du carrefour Rue de Rebecq/Rue Urban ainsi que le rond-point suggéré ne me semble **pas conforme au gabarit de certains véhicules** supposés l'emprunter (bus articulés, semi-remorques, convois agricoles). De plus, la portion de la rue de Rebecq, entre la rue Urban et la rue Zaman sera

beaucoup plus fréquentée vu la mise en cul-de-sac du haut de la rue Zaman. Or le croisement est déjà actuellement compliqué entre le stationnement en voirie et le trafic « ordinaire ». **Des aménagements supplémentaires du début de la rue de Rebecq sont indispensables**

4. Incidences climatiques

Le dossier du demandeur précise une réduction des émissions carbone de 16,9 % en 2023. Atteindre l'objectif de réduction à 55 % pour 2030 me semble peu réaliste sur base de ces chiffres. De plus, la convention carbone à laquelle a souscrit l'entreprise demanderesse a été prise pour tout un secteur et non pour l'entreprise demandeuse. Il m'est donc impossible d'évaluer sa capacité à atteindre tant les objectifs pour 2030 que l'engagement à la neutralité carbone pour 2050. Un plan détaillé d'actions et de résultats escomptés en matière de CO2 manque pour une complète compréhension du dossier (audits d'entrée et intermédiaires tels que définis par l'Arrêté du Gouvernement Wallon relatif aux conventions carbone du 1er février 2024) ainsi qu'un détail de la stratégie de sobriété de l'entreprise. **L'étude est donc lacunaire.**

De plus, si je reconnais volontiers que l'ajout de panneaux photovoltaïques est positif, ceux-ci ne participeront à la décarbonation de l'entreprise que de manière marginale au regard de l'activité des engins de chantier fonctionnant actuellement encore aux combustibles fossiles.

En ce qui concerne le transport de la production de l'entreprise, il est à noter que **le pourcentage transporté par voie fluviale est trompeur** concernant Rebecq, car c'est en camion que cette fraction de la production quitte l'entité. Il conviendrait que le demandeur mette tout en œuvre pour augmenter significativement la fraction de sa production transportée par rail afin de respecter la vision FAST 2030 du Gouvernement wallon à savoir « *réduire de 35 % les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports par rapport à 2005* ».

Les incidences environnementales de l'augmentation de la distance à parcourir (incluant le passage par la rue de Rebecq vers le centre) via la route de remplacement **n'ont pas été étudiées.**

L'extension de la zone d'extraction implique un **accroissement considérable des surfaces minérales** (artificialisation semblable à de la bétonisation) ayant d'importantes conséquences microclimatiques pour la population rebecquoise (amplification de l'effet de réchauffement local, modification du régime des précipitations locales, changements dans la dynamique des vents, etc) mais également sur la biodiversité (réduction de l'humidité et sécheresse accrue, modification et destruction de certains habitats naturels, augmentation des espèces invasives, etc). **Cet aspect n'a pas été étudié dans l'Étude d'Incidence Environnementale qui est donc incomplète.**

5. Environnement

a. Air et santé

L'étude de l'ISSeP (2013-2014), il y a donc plus de dix ans, ayant pour objectif d'établir un bilan de la qualité de l'air, en particulier sur la problématique des poussières inhalables (PM10 et PM 2,5), montre clairement le non-respect de valeurs guide de l'OMS en plusieurs stations de mesure.

L'OMS base ces valeurs guides sur les preuves scientifiques les plus récentes, montrant des effets néfastes sur la santé, même à de très faibles concentrations.

Les nouvelles normes, adoptées par le Parlement en avril 2024, seront d'application à partir de 2030 afin de les aligner plus étroitement sur les recommandations de l'OMS. **J'estime que ces nouvelles normes peuvent être d'emblée appliquées au dossier du demandeur**

Dans l'étude d'incidences, **aucune mesure supplémentaire n'est prévue, en dehors de celles déjà en place**, pour réduire la production des particules, réputées cancérigènes, et atteindre les objectifs de cette nouvelle directive, garantissant ainsi la santé des habitants.

Les incidences du projet sur les utilisateurs du Centre sportif (particulièrement pour les équipements de plein air) n'ont pas été étudiées alors que celui-ci se trouve à proximité immédiate du projet. **Le dossier est lacunaire**

Un monitoring ponctuel (tous les 3 ans) me semble insuffisant au regard de ce qui est prévu par exemple en France, où les mesures sont premièrement faites tous les 3 mois et si les résultats sont favorables à huit reprises consécutives, les relevés se font ensuite tous les 6 mois.

De plus, je m'étonne que les dosimètres personnels (sporadiques et peu nombreux) soient analysés par le laboratoire du CRIC (Centre de Recherche de l'industrie cimentière) : je demande que ce soit **un laboratoire totalement indépendant du secteur** (ou l'Institut Scientifique de Service Public (ISSeP) qui fasse ces analyses.

b. Bruit

Seul le bruit lié à l'exploitation du site a été analysé. **Le bruit émis par la nouvelle voirie n'a pas été étudié**. Or à certains endroits, celle-ci est surélevée pour permettre aux camions de la carrière de passer dessous.

Le dispositif anti-bruit, constitué uniquement de plantations, me semble insuffisant, particulièrement dans le temps, s'il ne propose pas également **un talus, au moins entre la route et les habitations et les parcelles constructibles**, qui, en plus de l'effet anti-bruit, améliorerait grandement l'aspect paysager du projet.

c. Biodiversité

Je m'oppose totalement au « back-filling dans la partie Nord du Site tel que présenté dans le plan de gestion des terres de découverte, car elle équivaut à travailler intensivement dans ou à proximité immédiate du SGIB 2865 dit de la « Motte du Brabant » abritant plusieurs espèces patrimoniales telles le Hibou Grand Duc ainsi que diverses espèces définies comme « rares » ou « très rares ».

Les dégâts occasionnés à la biodiversité (et la disparition des aménagements faits dans le cadre du projet Life in Quarries) par l'effondrement du 14/10/2021 de la partie Ouest de la motte sont importants. Les dispositions prises pour éviter de nouveaux effondrements me semblent insuffisantes et le fait que le demandeur ne montre aucune volonté de remise en état ou d'éventuelles compensations à ma connaissance, **ne plaide pas en faveur de l'extension de son activité** telle que décrite dans le dossier.

Le demandeur précise que le bureau d'étude a consulté les relevés d'arbres remarquables sur le site Wallon'map. C'est oublier que des arbres non répertoriés comme tels bénéficient d'office du statut d'arbres remarquable s'ils remplissent les conditions d'être visibles dans leur entièreté depuis la voie publique et d'avoir une circonférence de 1,5 m à 1,5 m de hauteur. Aucun inventaire des arbres remarquables autres que ceux répertoriés n'a été fait alors que de nombreux arbres, alignés qui plus est, correspondant à ces caractéristiques, sont bel et bien présents le long de la justement nommée Drève Léon Jacques. **L'affirmation stipulant qu'aucune autorisation d'abattage d'arbres remarquables n'est requise est erronée.**

Les photomontages présentés dans le dossier, seuls éléments réellement compréhensibles par le plus grand nombre, sont des plus optimistes pour le demandeur et ne reflètent que très partiellement la réalité biologique des éléments de reforestation annoncés particulièrement pour les périodes les plus éloignées (ne tiennent pas compte du réchauffement global, de l'évolution des essences locales, ni de la vitesse de pousse de la végétation mise en place et aucun changement sur les arbres entre 50 et 90 ans par exemple, etc, etc). **Le dossier est orienté au bénéfice du demandeur.**

Le reboisement prévu est certes le bienvenu mais il ne compensera qu'après de nombreuses années les avantages prodigués aujourd'hui par les arbres voués à l'abattage, que ce soit en matière de biodiversité, paysagère ou de séquestration du carbone. **Il est erroné de prétendre que le reboisement prévu compensera les abattages.** Par ailleurs, le quinzième Objectif de Développement Durable des Nations Unies, transposé tant au niveau européen que national ou régional, entend « *Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des sols et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité* ». **Le projet soumis à permis, quant à lui, parle de détruire et compenser, ce qui va clairement à l'encontre de l'ODD 15.**

Il aurait été pertinent de s'engager à créer des habitats (zones humides p.ex.) ainsi que de pérenniser les liaisons écologiques. L'étude d'incidence ne tient pas

compte de **l'article D.67 du Code de l'environnement wallon**, car elle doit inclure :

« une description des incidences notables probables du projet sur l'environnement résultant, entre autres :

[...]

e) du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte des problèmes environnementaux existants éventuels relatifs aux zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées ou à l'utilisation des ressources naturelles »

Or, il est de notoriété publique à Rebecq que Natagora est en train de racheter une partie des terrains dits de « Sportissimo », à proximité immédiate du site du demandeur, pour préserver leur intérêt biologique. **Aucune incidence entre ce projet et celui visé par la demande de permis unique n'a été réalisée.**

L'étude d'incidence sur la biodiversité comporte des lacunes. Par exemple, il y est dit que *le Martin Pêcheur fréquentait encore le site en 2002*. En consultant le site observations.be, j'ai pu remarquer que cette espèce emblématique était observée régulièrement à proximité immédiate du site du demandeur (dernier encodage datant de 2024).

Le dossier précise qu'il n'y a pas de traces de nidifications récentes pour le Hibou Grand-Duc alors que cette espèce patrimoniale est mentionnée dans le « rapport de durabilité 2020-2021 » du demandeur. Le dossier omet également de répertorier l'alignement d'arbres voué à disparaître le long de la Drève Léon Jacques. Il n'est question que de trois Sites de Grand Intérêt Biologique (SGIB suite à l'extraction sur le Site) à moins de 3 km alors que dans l'étude de *Life in Quarries* il en est mentionné **16** à moins de 5 km du site (distance habituellement utilisée dans ce genre de dossier). **L'étude d'incidence est lacunaire, voire orientée.**

Si le Crapaud Calamite est annoncé comme espèce la plus emblématique sur le site, rien ne semble avoir été mis en place pour que l'extension souhaitée puisse se faire en protégeant cette espèce. Par ailleurs, **il me semble exagéré d'autoriser le demandeur de pouvoir mettre à mort intentionnellement, quelques qu'en soient les raisons, jusqu'à 2500 Crapauds Calamite ou d'en piéger 5000, parmi d'autres exemples.**

Une dérogation aux mesures de protection des espèces protégées a été donnée au demandeur jusqu'en 2036. Le projet (pas plus que le demandeur) ne garantit pas la pérennisation de cette dérogation.

Quand le demandeur précise qu'il « *sera nécessaire de lutter contre la recolonisation des espèces exotiques envahissantes* », il ne précise pas qui sera chargé de cette mission. **Une prise en charge communale, voire publique, de cette situation ne ferait qu'aggraver les effets négatifs du projet sur le budget communal.**

La nouvelle voirie et ses abords ainsi que le développement des dépôts de « stériles » provoqueront un « effet barrière » et peut-être même un « effet épouvantail » néfaste aux réseaux naturels actuels.

Il me semble peu vraisemblable que l'apparition, même progressive, d'une butte de 120 m de haut en plein milieu d'un réseau naturel n'ait qu'un « *impact limité* » (sic) sur celui-ci.

d. Autres

Bien que l'actuelle Drève Léon Jacques ne le fasse pas, je demande à ce que **la gestion des eaux de ruissellement routier**, polluées par les hydrocarbures, les microparticules issues des pneumatiques ou les sels de déneigement, de la nouvelle route soit prise en compte au lieu de se déverser anarchiquement dans le Flageot dont le nouveau tracé longerait la nouvelle route. C'est parce que des erreurs ont été commises par le passé qu'il convient de ne plus les reproduire.

La déviation du Flageot dans un nouveau fossé est **sous-dimensionnée** (tout comme la nouvelle ZIT) et ne semble pas pertinente ou en tout cas suffisante. De plus, le dossier ne précise pas à qui incombera l'entretien de ce fossé qui, selon moi, devrait être à charge du demandeur.

Le demandeur refuse, pour des raisons techniques soulevées par l'étude Tractebel, de remettre les terrains privés, recouverts par les deux éboulements, en pristin état. Par ailleurs, il ne propose pas, à ce jour, de compensation ni envers la Commune ni envers les riverains privés. **L'attitude actuelle du demandeur n'est pas rassurante en cas de nouvel incident ayant des conséquences privées ou publiques**

6. Vision maximaliste du projet

La route de remplacement contourne le trou comme il serait hypothétiquement dans 125 ans. Or il est impossible de savoir comment sera la mobilité à ce moment-là (peut-être nous déplacerons-nous, tous, en drones autonomes tels que présentés lors du dernier Salon de l'Auto). Le projet risque d'impacter 5 générations de riverains à 40 m d'une route construite autour d'un trou qui n'existera peut-être jamais (pour de nombreuses raisons tant économiques, techniques, sociétales, voire même culturelles). L'incertitude économique combinée à celle du besoin sociétal en porphyre extrait abonde dans ce sens également.

Je demande que le tracé de la route de remplacement, si celle-ci s'avère nécessaire, soit conforme et adapté aux réalités tant économiques que sociétales telles qu'elles sont vues aujourd'hui, et ce par tranches de 30 ou 40 ans (tracé évolutif dans le temps et à charge du demandeur)

7. Coûts pour la Commune à moyen et long terme

Le demandeur nous est également présenté comme contributeur majeur aux finances communales via les taxes que son activité génère (quand il ne les conteste pas comme pour la taxe sur les habitations vides ou quand elles ne sont pas payées par la Région à sa place, comme ce fut le cas tout un temps autour de la « taxe obus »). Si ces apports (2,6 % du budget communal) ne sont pas négligeables, il convient de les mettre en regard avec les frais que la route de remplacement occasionnera au même budget communal sur les 125 ans à venir. **Sans conteste, la nouvelle route coûtera plus à la Commune que ce que**

pourraient rapporter les taxes cumulées payées par le demandeur. Le projet risque donc de mettre à mal les finances communales.

De plus, il apparaît dans le dossier (annexe 7 mobilité) qu'une route de remplacement n'est nécessaire qu'à cause du trafic de transit. Je crains qu'elle soit de ce fait un des maillons d'une éventuelle extension du ring autour de Bruxelles reliant Ittre à la E429. **Ce qui ne peut être envisageable à 40 m d'un village** mettant de gros moyens en œuvre pour développer et pérenniser sa ruralité (PCDR)

Au vu de tout ce qui précède, compte tenu des impacts environnementaux et de santé publique négatifs du projet ainsi que des lacunes importantes dans le dossier concernant plusieurs domaines d'incidences, et en application du principe légitime de précaution, je m'oppose à la demande de permis unique telle qu'elle est présentée.

Je vous adresse cette lettre sous toute réserve et sans aucune reconnaissance préjudiciable.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur, Madame, l'expression de nos salutations respectueuses.

NOM.....

PRÉNOM.....

ADRESSE.....

SIGNATURE