

AVIS

ENV.23.35.AV

Permis unique visant la réhabilitation et le renouvellement des activités de la Carrière Saint Roch Bilstain à LIMBOURG

Avis adopté le 03/04/2023

DONNEES INTRODUCTIVES

Demande :

- *Type de demande :* Permis unique
- *Rubrique(s) :* 14.91.02 (classe 1)
- *Demandeur :* Carrière Lambrighs de Bilstain (CLB srl)
- *Auteur de l'étude :* Aquale – Ecofox Développement
- *Autorités compétentes :* Fonctionnaires technique et délégué

Avis :

- *Référence légale :* Art. R.82 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement
- *Date de réception du dossier :* 13/02/2023
- *Date de fin de délai de remise d'avis (délai de rigueur) :* 15/04/2023 (60 jours)
- *Portée de l'avis :*
 - Qualité de l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE)
 - Opportunité environnementale du projet
- *Visite de terrain :* 29/03/2023
- *Audition :* 3/04/2023

Projet :

- *Localisation :* Au nord de Dolhain, le long de la voie de chemin de fer
- *Situation au plan de secteur :* Zone de dépendances d'extraction, zone d'habitat
- *Catégorie :* 3 - Mines et carrières

Brève description du projet et de son contexte :

La carrière Lambrighs de Bilstain extrait de la dolomie à hauteur de 90.000 t/an en moyenne. Elle se situe principalement en zone de dépendances d'extraction, au nord du village de Dolhain, dans un paysage vallonné et bocager, à l'ouest du chemin de fer (L37) et du vallon du ruisseau du Rhuyff, affluent de la Vesdre.

Le projet vise le renouvellement de l'activité et son réaménagement par l'apport de 1.815.000 m³ de terres extérieures en 34 ans pour le comblement de la fosse. L'installation de panneaux solaires sur 2,1 ha après réaménagement du site, envisagée initialement, ne fait pas partie de la demande de permis.

Si l'étude d'incidences examine 4 nouveaux itinéraires pour le charroi de la carrière via de nouveaux tronçons de voirie en zone agricole pour rejoindre l'E40, le projet a été abandonné et l'itinéraire actuel continuera d'être utilisé.

1. AVIS

1.1. Avis sur l'opportunité environnementale du projet

Sur l'opportunité environnementale du projet :

- **Le Pôle Environnement remet un avis favorable sur le renouvellement des activités de la carrière Lambrighs de Bilstain, conditionné à la mise en œuvre d'aménagements dans le centre de Dolhain sur le trajet du charroi.**

En effet, si le dossier de demande démontre que les incidences de l'exploitation actuelle sont généralement maîtrisées, la sécurité doit être assurée sur la séquence rue Thier-de-Villers – pont du chemin de fer – rue Moulin en Rhuyff – place Léon d'Andrimont – rue Joseph Wauters – rue de la Fontaine. Il renvoie au point 2 à ce sujet.

- **Le Pôle Environnement ne peut se prononcer sur le projet de réaménagement de la carrière au moyen de terres de type V.**

Il relève, d'une part, des lacunes dans l'étude d'incidences qui ne lui permettent pas d'appréhender correctement le projet ; d'autre part des incertitudes dans le projet lui-même. En ce qui concerne l'étude d'incidences, il est renvoyé au point 1.2 ci-dessous. A propos du projet de réaménagement :

- le Pôle Environnement reste dubitatif quant à la possibilité de réaménager des carrières au moyen de terres de type V. Il constate que, dans les faits, les carrières sont des zones où une activité d'extraction (situation de fait) est exercée et qu'à ce titre, un apport de terres exogènes de type 3 au maximum y est autorisé en vertu du Décret Sols (Annexe 3). La réglementation relative aux terres excavées est délicate à cerner tant certaines dispositions des textes de référence (AGW « Terres excavées », CoDT, Décret Sols, ...) manquent de clarté et peuvent être sujettes à interprétation. Le Pôle appelle dès lors les autorités à clarifier ce cadre légal dans les meilleurs délais, notamment dans l'objectif de trouver un exutoire pour les terres de classe V ;
- il ne peut juger de son opportunité dans le sens où d'autres possibilités pourraient être plus adéquates (volume, disposition et qualité des terres, usages et modalités d'utilisation en fin d'exploitation...) ; et celles-ci n'ont pas été envisagées.

Il constate enfin que le projet de centrale photovoltaïque a été reporté en raison du délai de mise en œuvre (2050) et qu'étant donné qu'il n'y a aucune certitude quant à la réalisation du projet de réaffectation en champ photovoltaïque, la justification du type d'usage projeté au terme de l'exploitation (usage industriel) ne peut être entérinée.

- **Le Pôle ne peut se prononcer sur l'itinéraire le plus adéquat pour le charroi.**

Le Pôle note que la demande de permis a été déposée sans création de nouvel itinéraire. L'étude d'incidences en étudie et compare 5, dont 2 reprendraient le charroi des deux carrières de Bilstain et Dolhain. Tous les itinéraires présentant des avantages et inconvénients (nombre de riverains impactés, sensibilité des milieux traversés, longueur de voirie à créer et à financer) et certains passant par d'autres communes (Welkenraedt, Thimister-Clermont, Baelen), il semble que la problématique dépasse le niveau de la seule commune de Limbourg et que, dès lors, le choix du meilleur itinéraire devrait être discuté et tranché au niveau régional. Le Pôle relève, pour terminer, que l'utilisation du chemin de fer pour le transport des matières n'a pas été étudiée.

1.2. Avis sur la qualité de l'étude d'incidences sur l'environnement

Le Pôle Environnement estime que l'étude d'incidences ne contient pas les éléments nécessaires à la prise de décision.

En ce qui concerne la poursuite de l'exploitation, le Pôle note que l'étude ne décrit pas suffisamment l'activité actuelle, la disposition de ses installations, les modalités d'exploitation de la fosse, la progression future du front de taille, des stocks... Des plans, des cartes et des coupes auraient été les bienvenus dans ce cadre. Les informations fournies par ailleurs dans le dossier de demande permettent néanmoins au Pôle de se prononcer sur le renouvellement de permis.

Pour le projet de réaménagement, l'étude ne décrit pas le remblaiement sur lequel elle s'est basée pour en évaluer les incidences (plans, illustrations 3D, coupes, phasage, volumes). En outre, aucune alternative n'est étudiée, que ce soit pour les volumes de terres exogènes amenées, leur qualité, le phasage et la forme du réaménagement final, ou que ce soit pour les usages finaux du sol. Peut-être d'autres modalités d'exploitation auraient-elles été judicieuses ? Dès lors, le Pôle ne peut juger de l'opportunité du projet déposé.

A propos du projet de centrale photovoltaïque, le Pôle rappelle la Circulaire du 12 janvier 2022.

Le Pôle émet de plus les remarques suivantes :

- dans le chapitre « mobilité », si des photos éclairent la situation, il manque particulièrement de plans : des voiries, des itinéraires étudiés et des éléments cités dans le texte (petit patrimoine, promenades, haies...);
- dans le chapitre sur le bruit, le résumé de l'étude CEDIA est peu clair en ce qu'il se concentre sur la méthode et les principes, et assez peu sur les résultats, cela sans présenter aucune carte (points de mesure, sources, modélisations bruit). Le texte renvoie trop souvent en annexe et parfois en annexe d'annexe ;
- dans le chapitre sur l'air, le Pôle s'étonne qu'il se limite à quelques considérations générales, sans indiquer si des émissions/retombées problématiques sont à noter. De même, le lecteur ne sait pas si les mesures de prévention indiquées sont générales, applicables au site, voire déjà appliquées ;
- en matière de forme, le Pôle regrette les annexes 'en tas', très volumineuses et difficiles à consulter ;
- quant au résumé non technique, il présente les mêmes difficultés que l'étude : il ne propose pas de description des installations, ni du projet, de son contexte général ; pas de carte de situation, du plan de secteur, de la nouvelle voirie. Le Pôle rappelle que le RNT doit se suffire à lui-même et suffire à comprendre les grandes lignes du projet ;
- enfin, il suggère à l'auteur d'étude de faire systématiquement le point, pour toute demande, sur les plaintes et leur procédure de traitement.

Pour terminer, le Pôle estime que la comparaison des 5 itinéraires – présentée à travers les tableaux de synthèse – permet de se former une opinion quant aux options possibles via la route. Il estime néanmoins que l'option du chemin de fer aurait dû être étudiée.

Les analyses de l'EIE quant aux aménagements actuels et souhaitables le long de l'itinéraire actuel des camions sont, pour le Pôle, pertinentes, tout comme les recommandations d'amélioration qui en découlent.

2. REMARQUES AUX AUTORITES ET ADMINISTRATIONS CONCERNEES

Le Pôle insiste pour que la sécurité soit assurée sur la séquence rue Thier-de-Villers – pont du chemin de fer – rue Moulin en Rhuyff – place Léon d’Andrimont – rue Joseph Wauters – rue de la Fontaine. Il invite les autorités à réaliser les suggestions de l’auteur d’étude sur la continuité et la sécurité des cheminements modes doux de l’exploitation à la N61, en collaboration avec la Carrière Lambrighs de Bilstain.

LE PÔLE ENVIRONNEMENT

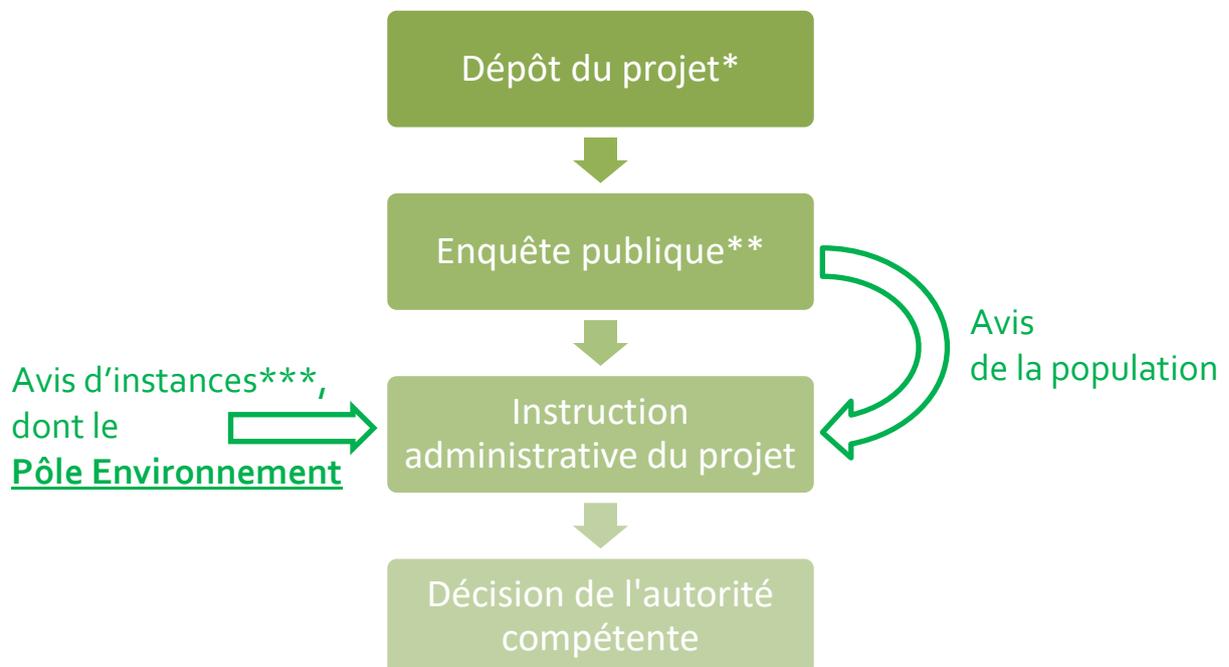
Quelle est la composition du Pôle ?

Quelles sont les missions du Pôle ?

Où retrouver tous les avis rendus par le Pôle ?

→ Consultez <https://www.cesewallonie.be/instances/pole-environnement>

Mais au fait, quelle est la place de l'avis du Pôle dans les différentes procédures ?



* Demande de permis ou projet de plan ou programme

** Ne sont pas soumis à enquête publique : demande d'exemption de la réalisation d'un RIE, projet de contenu des RIE, information dans les procédures de révision des plans de secteur...

*** Services régionaux et communaux, CCATM, Pôle Aménagement du territoire...

Notes :

- L'avis émis est le résultat de la conciliation des points de vue des diverses organisations et a pour objet d'éclairer l'autorité compétente dans sa prise de décision.
- La consultation du Pôle Environnement est obligatoire mais l'avis n'est pas conforme (moyennant motivation, l'autorité peut s'en écarter).
- A défaut d'avis, ceux-ci sont réputés favorables.