

Le 20 mars 2023

COMMISSION LOCALE DE DEVELOPPEMENT RURAL DE LIMBOURG

Séance du 20 mars 2023

Présents : Mr. Alain SCHILS, Président
Mr. Bernard SIEBERTZ, Mr. Marc BOURGEOIS, Mr. François CHARPENTIER, Mr. Bruno DEL MESTRE, Mr. Stephen BOLMAIN, Mr. Audric DAUVISTER, Membres de la CLDR.

Mr. Vincent LEGRAND, agent de développement à la Fondation Rurale de Wallonie
Mme Isabel LECLOUX, Conseillère en environnement à la Ville de LIMBOURG

Excusés : Mme. Adèle MARIETTE

Ordre du jour :

Avis de la Commission Locale de Développement Rural de la Ville de Limbourg sur la demande de permis unique de la Carrière LAMBRIGHS SRL

19h10, ouverture de la séance.

Objet de la demande de permis unique :

La carrière LAMBRIGHS BILSTAIN SRL sise Chemin de Saint Roch 5 à 4830 LIMBOURG demande un permis unique de classe 1 comportant une étude d'incidences sur l'environnement concernant le maintien en activité de la carrière et la modification du réaménagement final en envisageant le remblayage au moyen de terres et matières pierreuses naturelles exogènes, en vue de l'installation d'une unité de production d'énergie renouvelable.

Présentation du projet par le demandeur :

M. Olivier DEFECHEREUX

Géographe - Géomètre-Expert, Conseiller en aménagement du territoire et environnement.

Membre de l'Ordre Belge des Géomètres-Experts – OBGE asbl

Géo071032

BecD sprl

Rue de l'Abbé Pietkin, 9 à B-4950 Sourbrodt

Tél. +32 486 906 752

M. Lounis AZIBI

Responsable Développement Durable
Société ELOY

 +32 4 382 34 44

 +32 493 28 76 19

 l.azibi@eloytravaux.be

 www.eloy.be

Le renouvellement de la demande de permis concerne une extraction de 90.000 tonnes par an pendant 20 ans comme actuellement. Le permis actuel expire le 10 mai 2025. Il reste une trentaine d'années de travail au rythme actuel d'extraction (estimation : 31 ans).

La demande comporte également une demande de modification du réaménagement du site et l'installation d'une unité de production d'énergie renouvelable. Cette activité suivrait la même cadence que l'extraction : 90.000 tonnes par an de remblai. Il y en a pour environ pour 34 ans pour remblayer la carrière.

Le réaménagement de la carrière se fait selon le décret sol et l'arrêté relatif à la valorisation des terres excavées qui demandent de valoriser les terres excavées et de permettre la traçabilité de celles-ci. Les remblais à l'ancienne n'existent plus.

Le matériel utilisé pour l'activité resterait identique à l'existant.

Les prairies à réaménager aux alentours pour les espèces protégées, etc. le seraient dans le respect de la concertation intervenue entre la DNF et leur expert en matière de biodiversité, M. GILLIT.

Carrière de Dolhain = calcaire.

Carrière de Bilstain = dolomie

En matière de mobilité, un historique est présenté :

Avant 2014, les camions passaient par le Thier de Villers ou passaient pas le centre pour rejoindre Eupen.

Depuis 2014, le Thier de Villers est fermé et les camions circulent par le centre uniquement pour les deux carrières entre 7h00 et 17h00.

La carrière de dolomie de Bilstain évacue 90.000 tonnes/an cela correspond à 16 camions par jour soit 32 passages.

Un cumul des passages est donc demandé soit 64 passages.

La carrière de calcaire de Dolhain évacue 180.000 tonnes/an cela correspond à 32 camions par jour soit 64 passages.

Le total des passages serait donc de 128 passages projetés.

Le Thiers de Villers étant interdit aux camions, deux itinéraires ont été proposés lors de la Réunion d'Information Préalable (le centre de Dolhain et Polenterie – champs – Au Pairon – Elsaute).

Ce deuxième itinéraire n'a pas été retenu comme pertinent selon l'étude d'incidences sur l'environnement et a été écarté pour les raisons suivantes :

- Refus de la commune
- 1 propriétaire refuse
- Impact paysager important
- Croisements à sécuriser
- Imperméabilisation importante (contraire à la déclaration de politique régionale).
- Voiries trop étroites
- 1,5 km de voirie à créer, 2 km à renforcer, 3 croisements à réaménager

Concernant l'itinéraire actuel via le centre de Dolhain, les observations ont été épinglées :

- 10,5 km de voiries existantes communales entre la carrière et la nationale à renforcer
- Pas de voirie à créer
- 33 personnes habitant sur le tracé
- L'exploitation représente +/- 30 poids lourds par jour supplémentaires

Il y a une sécurisation du centre à réaliser mais cet itinéraire permet de respecter la volonté de 2014 de ne pas passer par le Thier de Villers. Pas de voirie à créer mais uniquement des aménagements et le renforcement de voiries déjà existantes à mettre en place. C'est l'itinéraire qui a été privilégié par le demandeur.

Plusieurs alternatives ont été investiguées et ont été écartées par le demandeur, présentation des différents itinéraires envisagés.

En ce qui concerne l'itinéraire passant par Baelen (sortie par le nord de la carrière) voici les observations formulées :

- Refus de la commune de Baelen
- Il n'y a pas d'accord des propriétaires privés
- Il n'y a pas d'accord d'Infrabel
- 1,2 km d'itinéraires de mobilité douce à utiliser (le long du TGV)
- 5 croisements à réaménager
- Imperméabilisation à réaliser (contraire à la déclaration de politique régionale)
- Déviation des poids lourds pas garantie
- Projet pas viable économiquement : 3,5 km de voirie à créer, 5 croisements à aménager...

Le début du projet a démarré en 2016, l'EIE a duré 3 ans.

La conclusion est que l'utilisation des voiries existantes est la moins impactante.

En 2020, une réunion a eu lieu avec les riverains du centre.

Pendant 2 ans le projet a été réétudié.

Questions de l'assemblée :

Un membre de l'assemblée se demande si l'utilisation du chemin de fer a été pensée et si, d'ici à 30 ans, les panneaux solaires seront toujours une technologie à la pointe.

Mr. AZIBI précise que depuis le début, 2016, l'entreprise a contacté la commune afin de trouver la meilleure solution. La conclusion de l'EIE que c'est de passer par le centre qui causera le moins d'incidences, même si le tronçon critique = le centre. L'entreprise est confrontée à un problème régional. Le problème du centre n'est pas neuf et pas uniquement lié à Eloy et CLB.

L'un des membres signale que la Ville fait face à un problème local avec une situation non satisfaisante de base, il ne s'agit pas uniquement d'un problème régional. Dans tous les cas, faire passer plus de camions dans le centre n'apporte aucune solution.

Un membre signale que la solution choisie est la moins coûteuse pour le demandeur et demande pourquoi le dossier a été déposé dans 5 communes.

Mr. DEFECHEREUX précise que les autres communes ont uniquement reçu une demande d'avis et que c'est la direction de Liège qui décide des communes potentiellement impactées et qui demande l'avis de ces communes

Ce à quoi l'assemblée répond que les autres communes ont tout intérêt à ce que le charroi passe à LIMBOURG.

Mr. AZIBI fait part des obstacles auxquels ils sont confrontés : accord de la commune pour créer des voiries, propriétaires qui ne veulent pas vendre, etc. Difficulté de construire une voirie privée (La Spi ne va pas exproprier pour une voirie privée).

Des membres de l'assemblée précisent qu'en ce qui concerne la sortie pas le nord, il n'y a personne à exproprier (ou presque personne) et qu'il n'y a pas tant de voiries à créer puisque la plus longue partie est sur le terrain de la carrière elle-même.

Mr. DEFECHEREUX déplore le fait qu'ils ont essayé de rentrer en dialogue avec les 2 communes et de faire une réunion pour faire remonter le problème plus haut mais que la commune ne se soit pas présentée.

Un membre de l'assemblée parle de la poussière que le charroi engendre en été.

L'un des membres demande quel est le chiffre d'affaire estimé sur les 60 années (30 ans extraction et 30 ans remblaiement) ?

Mr. AZIBI précise qu'il faudrait prévoir 7 millions d'euros pour la création de la voirie en cas de sortie par le nord de la carrière et qu'une enveloppe budgétaire est prévue pour prévoir des aménagements pour pallier le manque de sécurité.

L'un des membre précise que sur 34 ans, on parle de 3 millions de tonnes de terre.

A qui l'unité de production d'énergie va-t-elle bénéficier ? Quelle capacité pourrait avoir la centrale ?

L'idée est de commencer le remblaiement en suivant l'extraction. Ce que Eloy a proposé c'est de rétrocéder le terrain pour que la commune puisse installer ses panneaux. Ils ne sont pas allés au bout de ces discussions. 2 hectares de panneaux solaires sont prévus dans le cadre de ce réaménagement.

L'un des membres se demande en quoi l'intérêt général est respecté dans ce projet ? Selon lui, il y a deux moteurs : la poursuite de l'activité d'extraction, personne ne s'y oppose. Le 2^e, cette démarche de remblayage, qui représente un fameux pactole avec 3 millions de tonnes de terres. Il estime que la sortie par le nord de la carrière, a été évacuée très vite et que l'option de la gare n'intéresse personne. Il voit de nombreux intérêts privés mais quid de l'intérêt général et de la population de DOLHAIN qui va subir et qui subit déjà ? Il insiste sur le fait que la carrière de BAELEN évacue 100% de son charroi par DOLHAIN alors que 90% de la carrière se trouve sur son territoire.

Mr. DEFECHEREUX répond qu'il s'agit d'un problème entre communes. Quel autre choix y avait-il que de déposer le dossier ? Il faut espérer que les ministres compétents mettent tout le monde autour de la table. On ne peut déplacer une carrière, on ne sait pas la délocaliser.

Un membre de la CLDR demande combien d'emplois ETP il y a sur la carrière de BILSTAIN. Il y en a 6.

L'itinéraire par le nord est relativement plat mais il n'y a pas d'itinéraire idéal dans ce dossier. Mr. AZIBI et Mr. DEFECHEREUX tenaient à venir donner les explications aux membres de la CLDR pour maintenir le dialogue et répondre aux questions.

Les représentants du demandeur quittent l'assemblée.

Avis de la CLDR :

L'assemblée estime que le projet va à l'encontre des objectifs de la Commission Locale de Développement Rural et ne voit pas dans quelle mesure l'intérêt général est pris en compte par le demandeur. De plus, le projet va également à l'encontre d'une série de projets de reconstruction et de revitalisation prévus dans le centre-ville. Projets financés et soutenus par la Région.

La situation actuelle n'est déjà pas satisfaisante et la présence de camions supplémentaires ne pourra qu'empirer la situation actuelle tout en gardant à l'esprit que le jour où la carrière de DOLHAIN sera en fin de vie, des camions supplémentaires pourraient également s'ajouter à ce charroi.

La carrière de DOLHAIN se situe à 90% sur la commune de BAELEN alors que l'ensemble du charroi qui y est lié passe par DOLHAIN. L'itinéraire par le nord de la carrière est plus intéressant pour l'intérêt général.

La proposition par défaut retenue par le demandeur va à l'encontre de l'intérêt général et représente le tracé le plus impactant en nombre de personnes concernées.

Pour toutes ces raisons, l'assemblée de la CLDR est contre la demande telle que formulée. Elle soutient l'itinéraire validé par le Conseil communal le 31 janvier 2022 qui privilégie une sortie par le nord de la carrière de DOLHAIN.

Par ailleurs, en cas d'octroi de permis :

- L'assemblée estime qu'un comité d'accompagnement devra être mis en place afin de maintenir la communication entre les exploitants de la carrière et les acteurs concernés (le demandeur, les représentants communaux, les riverains, la DNF, etc.).
- L'assemblée estime que si le permis est malgré tout délivré, il devrait comprendre des limitations et restrictions de charroi journalier à déterminer.

Le Président,



Alain SCHILS