



ASBL 'Sauvegardons Notre Environnement', 18 rue Gérard – 7061 Thieusies.
Tél. : 065/313164 Membre d'Inter Environnement Wallonie

Soignies, le 25 février 2010

Service du Développement
durable et territorial
32 Place Verte
7060 Soignies

A l'attention du Collège

Objet : Demande de permis unique de SCA Carrières du Hainaut
Concerne : Modification, extension et régularisation des installations de préparation de granulats

Monsieur le Bourgmestre,
Messieurs les Echevins,

Nous vous prions, Monsieur le Bourgmestre et Messieurs les Echevins, de bien vouloir prendre en considération les remarques développées ci-après :

1-) Un objet de la demande modifié sans réunion d'information ; une étude d'incidences incomplète et erronée

1.1. Lors de la réunion publique du 4 septembre 2008 consacrée à l'information des riverains avant l'étude des incidences, le projet présenté faisait état d'une augmentation de production d'environ 900.000 T/an par la Société Gralex (devenue entre-temps Sagrex). Ce qui devait nécessiter la modification et l'extension des installations de concassage-triage en vue de commercialiser une catégorie de granulats fins. La production totale de granulats passerait de 1,8 million à 2,7 millions de T/an. Cette production supplémentaire exigeant l'activité d'extraction et de transformation 24h sur 24, 5 jours sur 7.

Par contre, l'étude des incidences (EIE) soumise à la consultation publique le 31 janvier 2010 annonçait un supplément de 500.000 T/an de granulats calibrés de 0 à 250 mm au moyen du seul investissement d'une unité mobile de concassage-triage et de quelques adaptations aux installations existantes

La production étant passée entre-temps à 2,2 millions de T/an, et exploitée maintenant par la Société Holcim Granulats Belgique, atteindrait au total les 2,7 millions de T/an comme annoncés en septembre 2008. La plage horaire s'étendant cette fois de 04h à 24h, 5 jours sur 7.

Les riverains qui se sont manifestés dans le délai imposé de 15 jours après la date du 4 septembre 2008, ne pouvaient forcément prévoir une modification aussi importante dans les éléments de base qui leur permettaient d'exprimer leurs griefs. Certaines remarques formulées du 5 au 20 septembre ne concordent donc plus avec le contexte présenté 17 mois plus tard par l'EIE. Bien que l'objet de la demande, à savoir « l'augmentation de la production » n'ait pas changé, nous

constatons néanmoins que les moyens et les équipements à développer pour y arriver ne sont plus en concordance avec l'information communiquée aux riverains le 4 septembre 2008.

Entre une production intégralement localisée sur le site de Soignies et une production scindée sur deux sites éloignés, avec l'infrastructure routière pour interface, il y a un monde de différences en termes de nuisances environnementales.

A partir du moment où l'exploitant a décidé de modifier la nature de ses investissements, il aurait dû réorganiser une 2^e réunion d'information. Il ne l'a pas fait ; nous pouvons considérer cela comme de la désinformation.

1.2. D'autre part, dans la comparaison entre ce que l'EIE mentionne au chapitre I : « Localisation du projet », et la situation sur place, il y a une discordance flagrante :

a) A la page I-2 du chapitre I, il est clairement indiqué : *Le site, objet de la présente demande, porte uniquement sur les parcelles ou parties de parcelles occupées par les activités de production de granulats...*

b) Le tableau I-1 de la même page intègre les parcelles 367C et 367D dans la colonne reprenant la superficie totale de la parcelle occupée, comme dans la colonne reprenant la superficie de l'objet de la demande.

c) **La situation sur le terrain est toute différente**, les parcelles 367C et 367D ainsi que le tronçon du chemin de Felignies (compris entre le croisement de la piste à aménager en 'Entrée-Sortie' et la rue de Neufvilles) ne sont pas inclus dans l'ensemble des parcelles occupées par les activités de concassage. **Le chemin de Felignies est accessible et les parcelles 367C et 367D sont cultivées.** Cette situation inquiète les familles habitant le chemin de Felignies, qui, pour rejoindre la rue de Neufvilles, seraient contraintes d'emprunter la piste privée destinée au charroi des 500.000 T/an.

Il nous est difficile d'admettre qu'un chemin (repris sur toutes les cartes routières) soit amputé du tronçon faisant la jonction avec une route nationale, sans aucune demande de quelque nature que ce soit ? Et qu'en plus cela soit (involontairement peut-être) dissimulé dans une EIE !

Nous supposons qu'il puisse s'agir d'une erreur de communication entre l'exploitant et l'auteur de l'EIE, mais sommes néanmoins inquiets au sujet de la désinformation que cela peut induire chez les personnes qui consultent le dossier de l'enquête publique.

1.3. Nous constatons également cette désinformation dans l'EIE au sujet de la destination, non commerciale, de la production de 500.000 T/an de granulats.

Sur tous ces points, nous ne pouvons que juger l'EIE incomplète.

A titre indicatif, nous reproduisons ici le 2^e paragraphe d'introduction de notre lettre de réclamation du 17 septembre 2008 :

Nous avons apprécié la présentation objective, claire et sans ambiguïté du projet envisagé, et souhaitons vivement que les démarches futures se déroulent dans la même philosophie de communication.

2-) Des aspects problématiques déjà signalés en 2008 toujours non résolus par le projet de 2010

Nous reprenons ci-après les remarques que l'asbl SNE a formulées dans sa lettre du 17 septembre 2008 et vous faisons part de nos avis en regard de leur prise en considération dans l'EIE.

2.1. Modes de transport de la production et conséquences en termes de nuisances sonores et environnementales

a/ L'expédition de la production annoncée (2,75Mt/an) ne pourra se faire exclusivement par transport routier sous peine d'engendrer une situation critique extrême en terme de nuisances environnementales. Bruits, poussières, vibrations, émissions de CO₂, insécurité routière en seront les principaux inconvénients. Vu la densité du charroi que représente déjà la situation actuelle, l'idéal serait que tout le volume du surplus de production envisagé soit expédié par voies ferrées. La proximité de la ligne de chemin de fer et la configuration des voies ferrées de la gare de Soignies sont de nature à permettre cette perspective écologique.

Nous déplorons vivement que l'auteur de l'EIE se contente de donner un avis personnel sur l'éventualité d'utiliser la voie ferrée toute proche. Aucune approche ni demande de faisabilité auprès de la SNCB n'a été envisagée. Tout ce qui pourrait être convoyé par ce moyen de transport dégorgerait le charroi routier tant soit peu. La mise à deux bandes de la Route de la Pierre bleue et la jonction à la RN 57 ne doivent pas pour autant favoriser le 'tout à la route', qui est générateur de pollution, de CO₂, de vibrations et de poussières.

Le prétexte du coût de l'investissement pour l'exploitant ne se justifie pas en comparaison avec les nuisances que subiront les riverains perturbés par le charroi nocturne.

2.2. Nuisances sonores causées par la production et le charroi

b/ Nous nous opposons fortement à la mise en service d'une 3^e pause dans l'horaire des activités d'extraction et d'expédition pour les raisons suivantes :

- La proximité du centre-ville et l'orientation des vents dominants compromettent sérieusement le repos des riverains exposés aux incidences environnementales (bruits, poussières) qui, par conséquences directes, nuiront à leur santé.

- La même remarque vaut pour tous les riverains des routes N55, N57 et son prolongement RN57, N6, Rue de Neuvelles, Chemin du Spodio, exposés aux nuisances nocturnes du charroi lourd dont l'impact s'étendra pour le moins jusqu'aux jonctions des axes autoroutiers A8, E19, E42.

La plage horaire a été réduite de 4h pour la production et de 8h pour le charroi par rapport aux 24h annoncées à la présentation initiale du projet. C'est une maigre consolation pour les riverains qui verront de toute manière leur sommeil perturbé. Le bruit nocturne sera perceptible jusqu'au centre ville, et le charroi aura des répercussions sur la majorité des axes routiers. Par souci de priorité au chargement, la majorité des transporteurs seront déjà, dès trois heures du matin, aux portes de l'exploitation.

Qui, du centre de Soignies et des RN55, RN57, N6 et N524, jusqu'aux autoroutes A8, E19 et E42, du nord au sud et d'est en ouest, peut encore espérer des nuits tranquilles ?

2.3. Implantation des installations de chargement et conséquences sur la production de poussières et la sécurité du trafic

a/ La disposition des trémies de chargement nous paraît trop près de la rue de Neuvelles, ce qui ne permet pas de disposer d'une piste interne suffisamment longue pour assurer un dépoussiérage ou nettoyage efficace des camions quittant le site. Il serait regrettable que l'erreur commise en 2000 à la Carrière de Quenast se répète de nouveau !

La remarque vaut toujours pour la piste existante qui conserve sa trajectoire initiale. Par contre, la 2^e piste créée pour le charroi devant accéder à l'aire de concassage de l'unité mobile est nettement mieux adaptée pour un nettoyage efficace des roues de camion.

Nous retenons que si le projet avait été développé tel que présenté en séance d'information du 4 septembre 2008, une nouvelle piste pouvait convenir pour l'ensemble du charroi.

b/ Cette problématique pourrait trouver une solution alternative en créant un passage souterrain ou aérien (suivant la dénivellation des lieux) pour éviter la traversée de la rue de Neufvilles. Celle-ci ne serait de ce fait pratiquement pas exposée aux salissures engendrées par le charroi carrier.

Cette proposition était envisageable dans le projet initial puisque l'exploitant comptait déplacer l'entrée-sortie face à la Route de la Pierre bleue (RPb).

La mise à trois bandes de circulation rue de Neufvilles et l'aménagement d'un dispositif de virage à gauche facilitera l'écoulement du trafic, mais pourrait être très dangereux pour les usagers faibles, que sont les deux roues, qui auront bien du mal à se faufiler dans la densité du charroi à cet endroit. L'aménagement d'une deuxième piste 'entrée-sortie' présentée comme étant favorable à une meilleure répartition du charroi rue de Neufvilles n'a pas de sens puisque l'ensemble du charroi sera en principe contraint d'emprunter la RPb. A notre sens, l'unique raison de cette 2^e piste est de distinguer la production commerciale de la production destinée au site de Perlonjour.

2.4. Approfondissement de l'excavation et conséquences liées à l'eau et aux vibrations

a/ L'objectif d'exploiter le gisement plus en profondeur et la valorisation maximale des râches sont envisageables, mais peuvent avoir des conséquences imprévues dès que la profondeur de l'excavation atteint des niveaux peu pratiqués (les Carrières Nocarcentre ont eu l'occasion d'en faire l'expérience il y a quelques années).

Nous demandons donc que l'étude d'incidences se penche de manière approfondie sur ce qui concerne les conséquences que cela pourrait avoir sur la nappe aquifère et sur les vibrations engendrées par les tirs miniers. De plus, comme nous l'avons déjà formulé pour le projet d'exploitation du Tellier des Prés, nous insistons pour que la synergie entre ces deux incidences soit développée plutôt que de les considérer comme indépendantes l'une de l'autre.

Nous devons constater à regret que l'EIE ne répond pas à cette question. Or plus la fosse d'extraction s'approfondit, plus le débit de l'exhaure augmente. Le fait que la SCA Carrières du Hainaut mette une partie de ses eaux d'exhaure à la disposition de la SWDE n'est qu'un avantage relatif, limité à la capacité de traitement des installations réceptrices. Le jour où un excédent se produira, il devra être déversé en rivière comme par le passé.

Nous constatons que le tableau VII-2 du chapitre 07 reprenant les débits annuels de pompage des eaux d'exhaure mentionne 5.759.609 m³ pour l'année 2008. Alors qu'un relevé similaire effectué dans une étude du bureau Poly'Art indiquait un volume d'exhaure (en hausse progressive) de 6.000.000 m³ en 2001. Ce qui par extrapolation devrait avoisiner les 8 millions de m³ en 2009.

L'autre incidence non négligeable des tirs miniers pratiqués plus en profondeur n'a pas été examinée non plus. Il est pourtant bien évident que l'amortissement et la dispersion des vibrations occasionnées par les explosions varient au fur et à mesure de l'avancée dans le gisement, tant pour le niveau que pour l'axe du tir.

Pas de réponse non plus dans la demande d'étudier la synergie entre l'abaissement de la nappe aquifère et les tirs miniers, alors que les caractéristiques mécaniques d'un sol gorgé d'eau et d'un sol asséché en profondeur sont totalement différentes.

2.5. Restauration des installations existantes

a/ Nous pensons qu'il serait judicieux de profiter de l'extension des unités de traitement des concassés pour restaurer les installations actuelles de concassage-triage-stockage, car trop de lacunes apparaissent en ce qui concerne les nuisances en bruits et poussières. Bardages, manutention par courroie transporteuse et déversement en stock pile, méritent un sérieux rééquipement pour répondre aux normes des nuisances citées ci avant.

L'étude n'aborde pas directement l'état des bâtiments abritant les équipements de concassage-triage, ni celui des transporteurs à courroie assurant la manutention des produits en cours de transformation. Elle est cependant assez développée en ce qui concerne les émissions de bruits et de poussières, avec une attention plus particulière pour ces dernières. En effet, la norme en concentration de poussières a été largement dépassée à plusieurs endroits lors des relevés effectués. Par contre, les émissions de bruits n'ont pas dépassé les seuils de la norme applicable dans le cas présent.

Selon l'EIE, les deux sources principales émettant des poussières sont la mise en tas et les convoyeurs à bande (transporteurs à courroie). En réalité, ces deux sources sont liées puisque c'est depuis la jetée des transporteurs que sont alimentés les tas. Viennent ensuite les unités de broyage et de criblage.

D'autre part, au niveau des bruits, l'EIE attribue la source sonore la plus importante au charroi. Ce qui nous paraît invraisemblable étant donné que les camions sont mûs par des moteurs à combustion à régime lent qui, ne produisant pas d'explosion, n'émettent que des sons de fréquence et d'intensité faibles. Par contre, les bruits provenant des installations sont générés par des chocs entre pierre et métal ou pierre sur pierre, qui émettent des sons plus élevés. Le témoignage des riverains confirme bien que le son du charroi n'est pas perceptible à 400m alors que les bruits de concassage-criblage s'entendent à plus de 1000m, tous ces bruits étant observés en conjonction.

Les bâtiments métalliques abritant les équipements de concassage-criblage du site Holcim des Carrières du Hainaut ne répondent pas aux conditions sectorielles relatives aux carrières (Arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003, chapitre V, art. 37 à 42).

Dans le chapitre 09 de l'EIE, l'auteur consacre une page à cet arrêté du GW, une autre aux moyens mis en œuvre par l'exploitant, et les deux dernières à la synthèse et aux recommandations, sans faire état de la non-conformité des installations.

Nous revenons donc sur ce point 4 de notre lettre du 17 septembre 2008 pour attirer l'attention de nouveau sur la vétusté des installations existantes et pour insister sur la nécessité de les remettre en état conformément aux conditions citées ci avant.

C'est-à-dire : fermeture complète des bâtiments de concassage-triage, avec étanchéité et isolation phonique des bardages et couvertures. Capotage et bardage des transporteurs à courroies sont aussi nécessaires. De plus, une installation de captage des poussières est indispensable vu le taux élevé d'émission.

2.6. Prise en compte du vécu des riverains

a/ Les bureaux d'études ont coutume de puiser une bonne partie de leurs renseignements auprès des exploitants, ce qui est bien compréhensible. Toutefois les riverains disposent également de renseignements précieux, issus bien souvent d'observations pertinentes, qui peuvent apporter un éclairage différent sur l'aspect environnemental.

Nous avons également émis ce souhait lors de l'EI du Tellier des Près, mais cela ne fut pas pris en considération non plus.

Nous n'avons pas reçu l'écho que l'un ou l'autre riverain ait été consulté par le Bureau d'études Incitec, mais en outre, à l'analyse des incidences, nous sommes presque convaincus qu'aucun riverain n'a eu l'occasion de s'exprimer. Toutes les données techniques et scientifiques qui justifient l'étendue des nuisances étudiées sont le fruit d'un savoir basé sur ce qui est mesurable et quantifiable, aucune composante liée à la connaissance de terrain ne transpire de l'EIE. Or c'est justement cette connaissance, cette perception que peuvent apporter les riverains qui vivent

journallement agressés par les nuisances. De la même manière que les espèces sauvages perçoivent le danger bien avant l'arrivée ou le déclenchement des catastrophes.

Présenter la perception des bruits et des tirs miniers comme étant la résultante d'un phénomène de névrose collective relève d'une mécanisation de la compréhension des phénomènes, qui privilégie le savoir accumulé dans un bagage instructif au détriment de la connaissance universelle accessible par la clairvoyance. Les riverains vivent dans l'immixtion des nuisances et en ressentent toutes les influences négatives, leur instinct de survie alimente leur ressenti qui reflète une réalité, même si celle-ci n'est pas nécessairement en concordance avec l'observation physique chiffrée relevée par la science du savoir. Par contre, l'exploitant qui se trouve derrière le point de l'émission de ces nuisances n'en perçoit pratiquement rien. Se documenter auprès de ce dernier pour mener une EIE en ignorant la perception des riverains ne permet pas d'attribuer l'adjectif « complète » à cette étude. Il est bien regrettable que ce point n'ait pas fait l'objet d'une attention particulière de la part de l'auteur de l'EIE. Nous ne pouvons que constater, une fois de plus, la négligence du facteur humain et de l'importance de la qualité de la vie dans l'harmonie du vivre-ensemble.

b/ Vu l'importance que revêt ce projet, au regard des risques inhérents aux débits annoncés, nous estimons que la mise en place d'un Comité d'accompagnement sera indispensable.

Nous espérons ardemment que l'instauration d'un Comité d'accompagnement, que nous sollicitons avec vigueur, permettra de compenser tant soit peu les lacunes évoquées au point précédent.

Plusieurs recommandations dans l'EIE sont favorables aux dialogues riverains-carriers ainsi qu'à la mise en place d'un Comité d'accompagnement, ce que nous apprécions.

Le point suivant qui a fait l'objet d'une demande ultérieure (le 7 octobre 2008) à la date limite, a néanmoins été transmis au bureau en charge de l'EIE.

2.7. Pérennité de l'exploitation

Nous pensons qu'il serait utile que l'étude des incidences développe la question de savoir quel est le volume du gisement non encore exploité, et si celui-ci peut assurer la pérennité annoncée pour les prochaines 50 années d'exploitation annoncées.

Selon la nature des documents géologiques actuels et la configuration des contraintes limitrophes de l'exploitation, il nous paraît intéressant, à plus d'un titre, qu'une investigation soit développée au sujet de cette question.

Aucune indication ne transpire de l'EIE sur ce point : pas d'évaluation de la réserve de gisement, pas de phasage de l'avancée dans le gisement, pas de date d'échéance de la fin d'exploitation. (Cette demande a-t-elle été réellement transmise ?)

3-) Bruits

Dans le contexte théorique de modélisation, il apparaît que seule l'exploitation agricole abandonnée face au chemin de Felignies se trouve dans le rayon critique des 50dB(A) défini par l'EIE. C'est à la limite de la norme mais au rythme de 20h par jour, ce serait intenable pour ceux qui l'habiteraient.

Nous savons par témoignage que les bruits les plus intenses émis par vent dominant, à travers un espace dégagé, sont perçus et dérangeants pour les riverains situés à plus de 1000m des

installations. Ce qui nous porte à croire que l'EIE n'a pas suffisamment développé cette nuisance au niveau de l'application pratique. Ce chapitre sur le bruit ne fait état que de mesures théoriques, comme si tout dépendait de considérations mécaniques stables : le facteur « vents dominants » n'intervient pas dans le calcul du périmètre sensible.

Même largement en deçà de la norme admise, tout bruit émettant des sons disharmonieux perturbe l'équilibre psychique et irrite les nerfs. Cet aspect particulier touchant à la santé d'autrui n'est pas pris plus en considération que bien d'autres du même genre.

Les recommandations se limitent à la régulation du charroi, considéré comme source principale de bruits, et à l'entretien des routes. Tout simplement absurde !

Dans le dernier paragraphe du point 2.4., nous détaillons les mesures réellement efficaces pour neutraliser la dispersion des bruits.

4-) Poussières

Ce chapitre a fait l'objet d'un examen plus approfondi et mieux documenté sur la pollution qui semble la plus conséquente dans ce dossier. Toutefois, un regard critique pointu sur l'EIE fait apparaître que les recommandations, pour éviter cette nuisance majeure, se limitent à une série de mesures ponctuelles et particulières que pratiquerait déjà l'exploitant. Au regard des résultats, nous ne doutons pas de leur inefficacité.

Nous n'approuvons pas l'avis tel que l'expose l'EIE sur la neutralité des poussières calcaires pour la santé. Que bien du contraire ! Même si ces poussières ne présentent pas de nocivité directe, leur inhalation continue les incruste dans les voies respiratoires, elles sont alors enkystées par l'organisme et déposées dans les poumons, où elles perturbent sérieusement la première fonction vitale. Au fil du temps apparaissent alors divers symptômes chroniques desquels résulteront des maladies d'aboutissement (crise cardiaque et cancer).

Telles que nous les réclamons au point 2.4, la restauration et la mise en conformité des installations existantes seront la seule solution permettant de réduire drastiquement les émissions de poussières et en même temps de bruits. C'est un investissement nécessaire et indispensable pour assurer la santé, la paix et la tranquillité pour les riverains, et pour l'exploitant par relation de cause à effet.

5-) Charroi

La recommandation, voire l'obligation, d'utiliser la Route de la Pierre bleue pour libérer le centre ville restera illusoire tant que la jonction de cette RPb avec la RN57 ne sera pas opérationnelle.

Nous insistons donc pour que l'augmentation de production sollicitée par le projet ne soit pas permise tant que ce raccordement routier n'est pas réalisé.

Aucun élément de l'EIE ne permet de connaître le trajet du charroi devant acheminer les 500.000 T/an vers le site de Perlonjour. Quelles seront les conditions de circulation de ce charroi qui va générer 75 allées et venues par jour en traversant la ville par les RN55 et la N6 ?

6-) Remarque particulière

Nous nous interrogeons encore sur les raisons exactes de l'absence d'indication concernant la destination des 500.000T/an de 0-250mm. Et qu'en est-il des deux parcelles agricoles, adjacentes au Chemin de Felignies, inscrites dans la limite du périmètre d'activités de la carrière ? Pourquoi ce manque de transparence ?

Une demande de modification pour le site de Perlonjour nous a permis de comprendre la relation qu'il y a entre cette demande et l'EIE pour le site de Soignies. En arrière-plan de ce lien entre deux enquêtes séparées se profile l'ombre d'une **frilosité en termes d'investissement**. Le gisement des Carrières du Hainaut est-il encore suffisamment rentable pour faire face à la concurrence, à la crise économique et à l'importation ?

Le projet présenté en 2008 n'était pas de nature à soulever une telle interrogation, par contre le bricolage proposé dans la version remaniée y contribue largement.

7-) Conclusions

Sur les 6 questions posées par SNE avant l'EIE, 3 sont sans réponse, et les 3 autres ne nous apportent que peu de satisfaction. Nous sommes au regret de devoir considérer cette EIE à la fois comme trop théorique et/ou superficielle sur les aspects pointus qui caractérisent les nuisances de bruits et de poussières.

Nous estimons que suite à la modification du projet initial, la demande d'exploitation pour le site de Perlonjour, et l'EIE pour le site de Soignies, devaient faire l'objet d'une EIE unique.

En complément d'information, nous recommandons vivement aux autorités compétentes de prendre connaissance des courriers de réclamation qui ont été adressés pour le site de Perlonjour, lors de l'enquête sur la demande de modification de production. Notamment notre lettre du 12 février 2010 et la lettre du Comité du Tellier des Prés, du 12 février également.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Bourgmestre et Messieurs les Echevins, l'assurance de notre bienveillante considération.

Nadine Van Deun
Présidente

Caroline Balate,
Secrétaire