Province de **BRABANT WALLON**
Arrondissement de **NIVELLES**
COMMUNE DE REBECQ

EXTRAIT du registre des délibérations
du **COLLÈGE COMMUNAL**

SÉANCE DU 06 JUIN 2025

Présents :
Monsieur Dimitri LEGASSE, Bourgmestre;
Madame Patricia VENTURELLI, Monsieur Axel DEMOL, Monsieur Grégory HEMERIJCKX,
Madame Pina FULCO, Madame Claudia MANCINI, Échevins;
Monsieur Michaël CIVILIO, Directeur Général;
Excusé :
Monsieur Marino MARCHETTI, Président du CPAS;

PERMIS UNIQUE 2024/PU/1 - RUE DE REBECQ, 42 À 1430 QUENAST - EXTENSION D'UNE CARRIÈRE - HEIDELBERG MATERIALS- CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET AVIS PRÉALABLE DU COLLÈGE

Le Collège,
Vu le Livre Ier du Code de l'Environnement et le Livre II du Code de l'Environnement constituant le Code de l'Eau ;
Vu le Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;
Vu la Loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature, telle que modifiée à ce jour ;
Vu l'Arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées ;
Vu l'Arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;
Vu le Code du Développement territorial (CoDT) ;
Vu la réunion d'information préalable (RIP) organisée par Heidelberg Materials les 10 et 11 juin 2021, en ligne ;
Vu l'ensemble du dossier ;
Considérant la demande de permis unique introduite par Heidelberg Materials Benelux SA, visant :

- L'extension de la carrière de Quenast vers le sud sur une superficie de 50 hectares ;
- L'agrandissement de la zone de stockage des stériles et terres de découverture sur 20 hectares ;
- La suppression de la Drève Léon Jacques et de chemins vicinaux et la création d'une nouvelle voirie ;
- Le renouvellement anticipé du permis relatif aux installations de production.

Considérant que la demande de permis unique a été déclarée complète et recevable par le Fonctionnaire Technique et le Fonctionnaire délégué en date du 16 janvier 2025 ;
Considérant que l'enquête publique a débuté le 13 février 2025 et s'est terminée le 17 mars 2025 ; qu'une pétition de 240 signatures et 310 courriers individuels ont été récoltés ;
Considérant que les observations sont résumées dans le PV de clôture joint à la présente décision ;
Considérant qu'une réunion de concertation s'est tenue le 26 mars 2025 ; qu'un rapport de la réunion est joint à la présente décision ;
Considérant que les commissions suivantes ont été sollicitées par le Collège pour une remise d'avis :

- Avis CLDR ; son avis émis le 05 mars 2025 est favorable à la majorité sous conditions ;
- Avis CCATM ; son avis émis le 25 février 2025 est favorable à la majorité sous conditions et aménagements ;
- Avis CCA ; son avis émis le 24 février 2025 est conditionné à des remarques et des aménagements, si ceux-ci sont intégrés au projet leur avis est favorable à la majorité ;
- Avis CCCA ; son avis émis le 13 mars 2025 est favorable à la majorité sous conditions ;
- Avis Assemblée citoyenne ; son avis émis le 25 février 2025 est favorable à la majorité sous conditions ;

Considérant l'avis de la zone de secours, joint à la présente décision, émis le 06 mars 2025 et reçu par la Commune le 12 mars 2025, son avis est favorable sous conditions (condition reprise pour le projet de nouvelle voirie) :

- Si des limitations d'accès à certaines voiries adjacentes devaient être placées, les éléments constituant ces limitations devront pouvoir être facilement enlevés par les véhicules de secours ;

Considérant que le service de la défense, direction générale Ressource Matérielles (OTAN), a émis un avis défavorable ; vu l'importance de cet avis ;

> *« ... Dans les plans que nous avons reçus, le tracé du pipeline de l'OTAN et la zone réservée de 5m de part et d'autre de celui-ci ne sont pas représentés.*
> *Pour cette raison, nous vous informons que notre avis pour la demande en objet est temporairement négatif. Dès lors, un permis délivré qui permet le contraire sans l'accord de la Défense, ne peut avoir aucun effet... »*

Considérant qu'à l'analyse de la demande, les installations et/ou activités visées par le projet sont classées comme suit par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences, des installations et activités classées ou des installations ou des activités présentant un risque pour le sol :

- Classe 1, 14.00.03 - Extraction de pierres, sables, argiles, sels, minéraux dans une carrière dont la superficie est supérieure ou égale à 20 ha, et située à moins de 125 m d'une zone d'habitat.
- Classe 1, 14.90.01.01 - Unités intégrées de concassage, de criblage, de lavage, de centrale à béton, d'enrobage, de manutention, de travail de la pierre dont la capacité de production est supérieure ou égale à 1.200.000 t/an - Capacité de production : capacité calculée sur base des facteurs suivants :
- 1° La capacité de production totale annuelle indiquée par le fournisseur des équipements, tenant compte des mises à l'arrêt obligatoires de chaque équipement pour des interventions de maintenance ;
- 2° Le bridage technique des équipements ;
- 3° Les interactions éventuelles des équipements entre eux ;
- 4° Les horaires d'exploitation figurant dans le dossier de demande.
- Classe 3, 40.10.01.01.01 - Production d'électricité – transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 100 kva et inférieure à 1 500 kva.
- Classe 2, 40.10.01.01.02 - Production d'électricité – transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1 500 kva.
- Classe 3, 40.20.03.01.01 - Autres traitements physiques des gaz, lorsque la puissance installée est, pour l'air et les gaz inertes, égale ou supérieure à 20 kw et inférieure à 200 kw.
- Classe 3, 40.30.02.01 - Installation de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique (à compression de vapeur, à absorption ou à adsorption) ou par tout procédé résultant d'une évolution de la technique en la matière : puissance frigorifique nominale utile (en kw) : la puissance frigorifique maximale fixée et garantie par le constructeur comme pouvant être fournie en marche continue tout en respectant les rendements utiles annoncés par le constructeur, dont la puissance frigorifique nominale utile est supérieure ou égale à 12 kw et inférieure à 300 kw ou contenant plus de 3 kg d'agent réfrigérant fluoré.
- Classe 3, 40.60.01 - Installation de combustion non visée par une autre rubrique (= non visée par une des rubriques de la famille 40.50) et dont la puissance thermique nominale est égale ou supérieure à 0,1 mw thermique et inférieure à 1 mw thermique.
- Classe 3, 50.20.01.01 - Entretien et/ou réparation de véhicules à moteur, lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est inférieur ou égal à 3.
- Classe 2, 50.20.03 - Car-wash (lave-auto-tunnel, lave-auto à portique et car-wash à zone de lavage unique ou multiple équipé de nettoyeur à haute pression).
- Classe 2, 50.50.03 - Commerce de détail et/ou distribution de carburants : installation de distribution non visée par les rubriques 50.50.01 et 50.50.02, destinée à l'alimentation en hydrocarbures liquides à température et pression normales (0 °c et 1 atmosphère), des réservoirs des véhicules à moteur et, le cas échéant, des réservoirs mobiles tels que bidons, jerrican - installation de distribution de carburants : l'ensemble des installations et des activités destinées à conditionner, à stocker et à transférer des carburants de réservoirs fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur.
- Classe 2, 63.12.05.02.02 - Déchets situés sur le site de production ou stockés par un détaillant dans le cadre d'une obligation de reprise de déchets en vertu de l'arrêté du gouvernement wallon du 25 avril 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur gestion : installation de stockage temporaire sur le site de production de déchets non dangereux, à l'exclusion des activités visées sous 63.12.05.03, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 100 t.
- Classe 2, 63.12.05.04.02 - Déchets situés sur le site de production ou stockés par un détaillant dans le cadre d'une obligation de reprise de déchets en vertu de l'arrêté du gouvernement wallon du 25 avril 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur

valorisation ou de leur gestion : installation de stockage temporaire sur le site de production de déchets dangereux, tels que définis à l'article 2, 5°, du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 1 t.

- Classe 2, 63.12.05.05.02 - Déchets situés sur le site de production ou stockés par un détaillant dans le cadre d'une obligation de reprise de déchets en vertu de l'arrêté du gouvernement wallon du 25 avril 2002 instaurant une obligation de reprise de certains déchets en vue de leur valorisation ou de leur gestion : installation de stockage temporaire sur le site de production des huiles usagées, telles que définies à l'article 1er, 1°, de l'arrêté de l'exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 2 000 litres.
- Classe 2, 63.12.06.05 - Dépôts d'explosifs attachés et à l'usage exclusif d'un site d'extraction tel que visé aux rubriques 10, 11, 13 et 14, ainsi que les dépôts installés à l'intérieur des travaux souterrains.
- Classe 3, 63.12.08.01.01 - Dépôts de gaz sous pression (gaz comprimés, liquéfiés réfrigérés ou dissous) non visés explicitement par une autre rubrique : réservoirs fixes d'air comprimé lorsque la capacité nominale est supérieure ou égale à 150 litres.
- Classe 2, 63.12.09.03.02 - Dépôts de liquides inflammables, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, de catégorie 3, ainsi que les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 55 °c et inférieur ou égal à 75 °c comme les gazoles, les carburants diesel et les huiles de chauffage légères et les liquides combustibles dont le point d'éclair est supérieur à 60 °c et inférieur à 93 °c, et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 25 000 l.
- Classe 2, 63.12.13.02.B - Dépôts de produits minéraux pulvérulents non ensachés tels que ciment, plâtre, chaux, sable fillerisés, lorsque la capacité de stockage est égale ou supérieure à 125 m³, en zone d'habitat et en zone d'habitat à caractère rural. Classe 2, 63.12.14.02 - Dépôts de produits minéraux solides à l'exclusion de ceux visés par d'autres rubriques, lorsque la capacité de stockage est égale ou supérieure à 250 m³.
- Classe 3, 63.12.16.04.01.01 - Dépôts de substances et mélanges solides, liquides ou gaz - dangereux pour le milieu aquatique. La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant (à l'exception des carburants liquides à la pression atmosphérique pour moteurs à combustion interne et du mazout de chauffage) supérieure ou égale à 0,4 t et inférieure à 4 t.
- Classe 3, 63.12.16.04.03.01 - Dépôts de substances et mélanges solides, liquides ou gaz - dangereux pour le milieu aquatique de catégories 3 ou 4 chroniques. La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant (à l'exception des carburants liquides à la pression atmosphérique pour moteurs à combustion interne et du mazout de chauffage) supérieure ou égale à 1,6 t et inférieure à 16 t.
- Classe 2, 63.12.16.05.02 - Dépôts de substances et mélanges solides, liquides ou gaz - substances et mélanges classés : 1° Provoquant des corrosions, corrosion cutanée catégorie 1 (A, B, C) ; 2° Lésions oculaires graves catégorie 1 ; 3° Toxicité aiguë (toutes voies - catégorie 4) ; 4° Provoquant une irritation cutanée catégorie 2 ; 5° Lésion/irritation oculaire catégorie 2 ; 6° Toxicité spécifique pour certains organes cibles - exposition unique - (STOT SE) catégorie 3 ; 7° Présentant une toxicité spécifique pour certains organes cibles (STOT RE) catégories 1 ou 2 ; 8° Dangers pour la santé à long terme ; 9° Toxicité pour la reproduction (effet sur ou via l'allaitement) En quantité supérieure ou égale à 20 t.
- Classe 3, 74.30.01 - Essais et analyses techniques : centre d'essais et d'analyses.
- Classe 3, 90.11 - Unité d'épuration individuelle inférieure ou égale à 20 équivalent-habitant.
- Classe 3, 90.12 - Installation d'épuration individuelle comprise entre 20 et 100 équivalent-habitant.
- Classe 2, 90.10.01 - Déversement d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article D.2, 42°, du livre II du code de l'environnement, contenant le code de l'eau, dans les eaux de surface, les égouts publics ou les collecteurs d'eaux usées : rejets supérieurs à 100 équivalent-habitant/jour ou comportant des substances dangereuses visées aux annexes Ire et VII du livre II du code de l'environnement, contenant le code de l'eau.

Considérant que la demande comporte une étude d'incidences sur l'environnement (EIE) réalisée par ABV Environment ; que celle-ci analyse l'impact du projet global sur l'environnement et apporte des explications concernant la géologie – l'hydrologie – le relief et le paysage – le cadre biologique – la mobilité – les tirs de mines et les vibrations – l'air – l'énergie – les déchets – la sécurité – les aspects socio-économiques – le chantier de mise en œuvre – le réaménagement et les alternatives ;
Considérant l'importance d'assurer un équilibre entre le développement économique et la préservation du cadre de vie et des ressources naturelles locales ;

Considérant que l'extension de la carrière entraînera la suppression de 37,16 hectares d'espaces boisés qui constituent actuellement des habitats riches et diversifiés pour de nombreuses espèces animales et végétales ;
Considérant que ces espaces jouent un rôle clé dans le maillage écologique local, reliant des corridors naturels et des zones protégées voisines, notamment celles identifiées dans le réseau Natura 2000 et les sites de grand intérêt biologique (SGIB) ;
Considérant que l'étude d'incidences a identifié la présence de plusieurs espèces protégées dans la zone affectée, notamment :

- Les chiroptères : plusieurs espèces de chauves-souris, incluant des espèces migratrices, utilisent les cavités naturelles et les arbres pour se reproduire et hiberner ;
- L'avifaune : certaines espèces rares, telles que la bondrée apivore, le pic noir et le hibou moyen-duc, sont présentes dans la zone impactée ;
- Les amphibiens : des espèces telles que le triton alpestre et la salamandre tachetée occupent les zones humides et les fossés boisés ;
- La flore protégée : des plantes rares, adaptées aux sols calcaires et aux environnements semi-ouverts, risquent d'être détruites lors des travaux ;

Considérant que les corridors écologiques actuellement fonctionnels entre la carrière et les zones boisées environnantes seront fortement perturbés, voire interrompus mais que le projet propose des mesures de compensation écologique, à savoir :

- Le reboisement progressif des zones tampons et des espaces adjacents non exploités par la planification d'un reboisement incluant des essences locales adaptées aux conditions écologiques du site ; cette planification devra être assortie d'un suivi obligatoire de la croissance des plantations pendant 10 ans, avec remplacement des arbres morts ou non viables ;
- La création de corridors écologiques, d'au moins 30 mètres de large pour assurer la connectivité entre les habitats restants. Ceux-ci doivent être conçus pour répondre aux besoins spécifiques des espèces locales, en évitant les obstacles artificiels tels que les routes et les zones industrielles ; et afin de répondre aux besoins spécifiques des oiseaux, chiroptères et amphibiens, il est proposé d'y intégrer des haies, prairies fleuries et zones boisées
- La mise en place de nichoirs et d'abris pour les espèces affectées, notamment les oiseaux et les chauves-souris ;
- La protection de la faune par le maintien de zones favorables pour la nidification des différentes espèces d'oiseaux et de chauve-souris (arbres morts, cavités,...), par la création de mares pour les amphibiens, avec des zones humides attenantes pour favoriser leur reproduction et respecter les recommandations relatives aux périodes de nidification des espèces sensibles ;

Considérant que dans le cadre des activités d'exploitation, l'installation de merlons anti-bruit et la limitation des horaires des activités bruyantes sont prévues mais que leur efficacité doit être évaluée périodiquement à travers des mesures acoustiques sur site ; à ce titre, les mesures suivantes sont prévues par le projet :

- Installation de sismographes pour surveiller en temps réel les vibrations et définir des seuils clairs d'intervention afin de prévenir tout dommage ; il est préconisé d'envisager le placement de sismographes supplémentaire dans certains points sensibles ;
- S'assurer du respect de la limitation des tirs de mine aux plages horaires 8h-18h, hors week-ends et jours fériés.

Considérant que la zone d'immersion temporaire prévue doit être correctement dimensionnée pour gérer les eaux de ruissellement, en tenant compte des épisodes de pluies intenses de plus en plus fréquents en raison du changement climatique ;
Considérant les épisodes précédents de glissements de terrain dans la zone ;
Considérant que le rejet des eaux de ruissellement doit respecter les normes environnementales les plus strictes pour limiter la dispersion de particules fines et de polluants.
Considérant que l'adoption des mesures suivantes est requise :

- Validation préalable par la cellule GISER du dimensionnement du bassin d'orage ;
- Mise en place d'un système de surveillance hydrologique ;
- Adaptation du réseau de collecte et d'évacuation des eaux en cas d'événements climatiques extrêmes ;

Considérant la qualité de l'air, les mesures de réduction des poussières sont prévues pour évaluer les impacts des poussières sur les zones résidentielles et les cultures environnantes, avec une transparence des résultats pour les parties prenantes, notamment l'utilisation de brumisateurs au niveau des installations de concassage et des pistes internes, l'arrosage régulier des pistes pour limiter la remise en

suspension des particules ainsi que la limitation de la vitesse des véhicules sur site pour réduire l'agitation des sols ;
Considérant toutefois que l'efficacité de ces mesures dépendra de leur mise en œuvre continue et de leur adaptation en fonction des conditions météorologiques (périodes de sécheresse, vents forts) ;
Considérant qu'il n'y a aucune certitude quant à l'avenir du maintien des besoins actuels en porphyre et considérant qu'il importe de gérer le milieu de vie et les ressources naturelles, de façon à préserver leurs qualités et à utiliser rationnellement et judicieusement leurs potentialités ; d'instaurer entre les besoins humains et le milieu de vie un équilibre qui permette à l'ensemble de la population de jouir durablement d'un cadre et de conditions de vie convenable ;
Considérant que l'extension entraînera la disparition de terres agricoles ;
Considérant que les biens sont soumis à l'application :

a) du plan de secteur de Nivelles approuvé par Arrêté Royal du 1 décembre 1981 : biens situés en zone de dépendances d'extraction, en zone d'habitat, en zone forestière et en zone d'espaces verts ;

b) du schéma de Développement Communal arrêté par le Conseil communal le 27 mars 2014 et entré en vigueur le 2 août 2014 ;

Considérant que la demande est conforme au plan de secteur ;
Considérant que les biens se situent en zone d'aléa d'inondation ;
Considérant que la demande implique les actes et travaux suivants :

- la réalisation d'une nouvelle voirie de liaison en remblais et déblais de 11,40 mètres de largeur (piste cyclable comprise) qui empruntera également la rue Urban comprise entre la Drève Léon Jacques et la Rue de Rebecq. A cet endroit il s'agira d'une voirie de 9,90 mètres de largeur avec un trottoir exclusivement piéton ;
- la construction d'une piste cyclable bidirectionnelle de 2,5m avec un terre-plein séparatif d'1m ainsi que des accès depuis et vers celle-ci ;
- l'aménagement d'un rond-point au niveau du croisement entre la rue de Rebecq et la rue Urban donnant à chacun des accès (rue de Rebecq vers Quenast, rue de Rebecq vers Rebecq-Rognon et rue Urban) la même importance ;
- la construction d'un accès SIAMU/modes actifs au niveau du sentier de la Genette ;
- la construction d'un pont-cadre permettant le passage des dumpers sous la voirie de contournement, vers le lieu de stockage des terres stériles de découverture entre le sentier des Buts et le chemin de la Malpensée ;
- la réalisation d'un égouttage reprenant les eaux de voirie et des terrains proches se rejetant dans le ruisseau existant ; les eaux de ruissellement seront reprises dans des fossés et le ruisseau Le Flageot (qui sera dévié) pour ensuite être reprises dans un pertuis; un bassin de rétention d'une capacité de 13.484 m³ disposant d'une vanne à guillotine sera situé en amont de la zone urbanisée ;
- la rue Zaman se terminera en cul de sac avec le maintien de l'actuel rond-point donnant accès aux cyclistes à la piste cyclable qui longe la nouvelle voirie et à la section habitée de la rue Urban actuelle ;
- une coupe à blanc avec dessouchage de la végétation dans toute la zone de chantier ; et une replantation prévue à des périodes successives ;
- L'agrandissement de la zone de stockage de terres de découverture et stériles (environ 20 hectares) ;

Considérant que l'extension de la fosse d'extraction présente une superficie de 50 ha tandis que la zone d'exploitation actuelle est de 90 ha ;
Considérant que le projet d'extension s'intégrera dans la continuité de l'exploitation existante, sans modification de l'emplacement des installations de traitement, des bâtiments et des locaux ; qu'il n'est prévu aucune installation dans le périmètre de la demande qui se limite à extension de l'activité d'extraction ;
Considérant que le bois présent et destiné à être abattu présente une superficie de 37,16 ha ; que cette structure végétale présente un intérêt écologique tant d'un point de vue botanique que faunistique ; que des compensations sont prévues dans le dossier de demande ;
Considérant que les actes et travaux projetés impliquent d'importantes modifications du relief du sol tant pour la création de voirie que pour le bassin rétention et aussi pour permettre aux camions de l'exploitation des carrières de traverser la nouvelle voirie par un tunnel donnant accès directement à la zone de stockage des résidus d'exploitations ;
Considérant que la nouvelle route séparerait la fosse de la carrière et la zone de stockage des résidus d'exploitations dite la « motte » ;
Considérant que pour la réalisation du remblai de la motte, il est prévu :

- Banquette de 5 mètres de large tous les 10 mètres de haut ;

- Pente de talus de 17 degrés ;
- Niveau IGN du plateau du remblai 130 mètres ;
- Volume du remblai calculé : estimation 5.172.795 m³ ;

Considérant que la replantation est prévue presque entièrement le long de la nouvelle voirie et sur la future motte ;
Considérant que le souhait est de conserver l'aspect boisé lié à la colonisation végétale des talus de la carrière ; - qu'en mesure palliative, il a été prévu de planter le triple de la surface boisée remplacée par la route ;
Considérant qu'afin de réduire les émissions sonores liées à la phase de découverture chez les riverains, il est proposé d'ériger progressivement un merlon périphérique sur le pourtour de la zone d'extraction projetée à l'aide des terres de découverture ;
Considérant qu'il faut envisager une base de production annuelle de gisement de porphyre de 1.800.000 tonnes et que cela représente un volume de 720.000 m³ par an ; que cette production est envisagée sur 125 ans ; que cette période maximale induit le tracé d'une nouvelle voirie en périphérie de la future fosse entière, trop proche d'habitations et constructions existantes ;
Considérant que le projet est phasé, que l'évolution de la fosse d'exploitation ainsi que l'aménagement de la butte de stockage de stériles et terres de découverture ont été représentées par phase de 5 ans jusqu'à 30 ans ; puis à 50 ans, 90 ans et en ouverture maximale à environ 125 ans ;
Considérant que l'indication de l'évolution du site dépend du volume réel annuel qui sera mobilisé, tant en fonction du marché que de la réalité géologique rencontrée ; Considérant que la première phase est la création de la nouvelle voirie ; Considérant que chaque phase est accompagnée d'un principe de déboisement/replantation des zones concernées ;
Considérant que peu d'informations graphiques sont disponibles sur le merlon et sur son intégration paysagère ;
Considérant que la demande manque de coupe démontrant la perception du bâti avec le projet ; que la visualisation du projet voirie au droit du quartier du Puhain et de la ferme Chaussée de la genette 100 ;
Considérant que le projet s'écarte du SDC, qu'il empiètera sur la zone forestière alors que l'affectation préconisée à cet endroit est la construction indispensable à l'exploitation et à la surveillance des bois ;
Considérant l'article D.IV.5. du CoDT :

> « Un permis ou un certificat d'urbanisme n° 2 peut s'écarter du schéma de développement du territoire lorsqu'il s'applique, d'un schéma de développement pluricommunal, d'un schéma de développement communal, d'un schéma d'orientation local, d'une carte d'affectation des sols, du contenu à valeur indicative d'un guide ou d'un permis d'urbanisation moyennant une motivation démontrant que le projet :
> 1° ne compromet pas les objectifs de développement territorial, d'aménagement du territoire ou d'urbanisme contenus dans le schéma, la carte d'affectation des sols, le guide ou le permis d'urbanisation ;
> 2° contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis. » ;

Considérant que le projet n'implique pas de nouvelle construction en zone forestière mise à part la nouvelle voirie et que celle-ci doit respecter un rayon de braquage adéquat ; qu'à cet endroit, le tracé de la voirie n'a pas d'impact majeur négatif, du fait de son éloignement, sur les constructions existantes ;
Considérant que le SDC de Rebecq a pour objectif de préserver la qualité de ses paysages bâtis et non bâtis ; que la commune est majoritairement rurale et que la volonté communale est de garder son caractère vert, aéré et villageois, principales caractéristiques de son cadre de vie ;
Considérant que les objectifs du SDC sont :

- Renforcer la structure spatiale existante et rééquilibrer le développement socio-territorial tout en assurant le maintien du caractère rural de l'entité ;
- Assurer la mixité et la complémentarité des fonctions sur l'ensemble du territoire tout en garantissant leur intégration dans le tissu rural ;
- Protéger et valoriser le patrimoine naturel dans le cadre d'une politique de développement durable ;
- Sécuriser les déplacements, favoriser une mobilité durable, ainsi qu'améliorer l'accessibilité et l'usage des espaces et des équipements ;

Considérant que le projet favorise l'exploitation des ressources naturelles primaires locale ;
Vu la délibération du Conseil communal du 22/04/2025, jointe à la présente délibération ; qu'il y a lieu de se rallier pleinement aux motivations émises, entre autres :

> *"[...] Considérant que les voiries communales existantes ne sont pas en mesure d'absorber le trafic qui serait engendré par la suppression de la Drève Léon Jacques ; que le Plan communal de mobilité (PCM – 2010) mentionne explicitement que lesdites voiries communales ne pourront pas et ne devront pas assumer ces flux de transit suite à la suppression de la Drève Léon Jacques ;*

[...] Considérant que l'objectif de la nouvelle voirie est de désengorger le carrefour rue de Rebecq – rue Zaman et Drève Léon Jacques par où transite actuellement tout le trafic provenant de la E429, de Rebecq et de Quenast devant rejoindre l'axe prioritaire que constitue la RN 6 ; qu'en effet la Drève Léon Jacques agit actuellement comme une liaison majeure entre Rebecq et la RN6 ; qu'elle permet également aux automobilistes de rejoindre différentes destinations ; villes voisines, gares...
Considérant que la longueur de la nouvelle voirie est supérieure à celle de la Drève Léon Jacques ;
[...] Considérant que Le Flageot va être dévié pour suivre la nouvelle voirie ; que tout le réseau de ruissellement de l'eau en voirie sera directement connecté à ce cours d'eau, contrairement à la situation existante ; que malgré la capacité de la ZIT, celle-ci risque d'être en sous capacité en cas d'épisodes exceptionnels ;
[...] Considérant qu'après analyse du dossier, les aspects suivants sont manquants afin d'assurer la sécurité des usagers de la nouvelle voirie :

- les glissières de sécurité sont positionnées en accotement sur les extrémités extérieures; il est recommandé, côté piste cyclable, de positionner également une glissière (ou autre dispositif) entre la voirie et la piste cyclable pour protéger les usagers faibles ;
- aucun éclairage public n'est prévu dans le projet; malgré la coupure de nuit, il est préconisé d'éclairer les zones à risques ou de prévoir des dispositifs améliorant la visibilité de nuit;
- entre la voirie et la piste cyclable, il est préconisé de placer l'éclairage public de manière à optimiser le partage différencié de lumière;

Considérant que lors de la réunion de concertation un des représentants du demandeur a signalé qu'une étude d'éclairage sera demandée à Ores une fois l'obtention des autorisations liées au permis car cette étude engendre des frais et du travail importants ;
Considérant qu'il apparaît nécessaire que cette étude soit réalisée au stade du projet ;
Considérant que l'étude d'incidence propose également des recommandations à ce sujet qui seront prises en compte ;
Considérant la disparition de 16 sentiers pédestres et de 3 chemins;
Considérant que les aspects suivants doivent être étudiés davantage afin d'assurer la convivialité, la tranquillité et la sécurité et ainsi garantir l'amélioration du maillage des voiries, la facilité des cheminements des usagers faibles et encourager l'utilisation des modes doux de communication :

- *La continuité du cheminement cyclo-pédestre : la nouvelle voirie possède un cheminement cyclo-pédestre intéressant mais elle doit absolument être améliorée et se prolonger dans la rue Urban jusqu'à la rue de Rebecq ; la largeur actuelle de ce cheminement est insuffisante pour assurer une mobilité active durable, notamment face à l'augmentation de ce mode de déplacement prévu ;*
- *Désenclaver le quartier de la Genette : le quartier de la Genette va être coupé du reste du village ; tout ce quartier devra se diriger vers le centre, ce qui implique une circulation plus intense dans le centre de Rebecq. Ce quartier deviendra un cul de sac dont le seul accès se fera via la rue du Pont; un second accès/sortie doit être pensé de manière à ne pas augmenter le trafic dans ce quartier - circulation locale uniquement (par ex : via le maintien du Chemin de la Malpensée, via l'accès des services de secours...) ;*
- *Les tronçons de voiries existantes de part et d'autre de la nouvelle voirie méritent une attention particulière tant au niveau de leur gabarit que de leur aménagement ; dès lors le périmètre du projet voirie devrait être étendu :*
  - *la connexion entre la nouvelle voirie et le rond-point existant rue Zaman/ rue Urban n'est pas claire et non représentée dans les plans ; celui-ci devrait permettre à un long charroi de l'utiliser et de faire demi-tour ;*
  - *le tronçon entre la fin du nouvel asphaltage de la rue de Rebecq et les accès au site d'Heidelberg Materials de la route Industrielle ;*
  - *le tronçon de la Drève Léon Jacques situé à hauteur de la Cité Germinal (lien entre la nouvelle voirie à créer et la N6);*
- *L'écran végétal prévu pour limiter l'impact de la route sur les riverains n'est pas suffisant, tout singulièrement au droit du quartier de la Genette ;*
- *Le projet ne prévoit pas de zones « refuge » de part et d'autre de la nouvelle voirie en vue d'assurer la sécurité des usagers en cas de panne, d'accidents ;*

Considérant que les modifications que prévoit le projet au réseau viaire, en l'état, nuira au maillage entre les villages ;

Considérant qu'il revient aux autorités publiques de protéger et d'améliorer la qualité du cadre de vie et des conditions de vie de la population, pour lui assurer un environnement sain, sûr et agréable et que le présent projet présente des problèmes au regard de ces obligations ;
Considérant que la proximité du projet par rapport aux habitations générera des nuisances relatives aux bruits, aux vibrations, à la pollution, aux poussières et au paysage ; Considérant que des écrans végétaux sont prévus mais que le projet ne prévoit aucun autre dispositif permettant de réduire les éléments précités ; Considérant que les vues 2 et 4 du "photomontage - Asymétrie", jointes dans la demande, démontrent la proximité des biens existants par rapport au projet de création de voirie ; Considérant que la voirie devrait être plus éloignée des biens existants ;
Considérant que les distances à parcourir sur le site sont assez importantes, qu'en effet il est difficile d'imaginer qu'un grand nombre de personnes traversent à pied aujourd'hui les presque deux kilomètres pour rejoindre Rebecq et la cité Germinal - manque d'infrastructure; que bien que les distances soient augmentées, le projet s'inscrit dans une optique d'amélioration des déplacements piétons ; dans la situation actuelle il n'existe pas de trottoir et les piétons éventuels sont amenés à devoir marcher sur la route ou la piste cyclable non sécurisée ;
Considérant que même si le projet propose des améliorations comparativement à la situation actuelle, l'opportunité du projet implique que ceux-ci soient optimisés, que l'espace dédié à toutes les formes de mobilité active (piéton, trottinette, vélo...) doit être dimensionné de manière à permettre des croisements conviviaux dans les deux sens et de part et d'autre du périmètre actuellement défini ;
Considérant que l'opportunité du projet doit encourager la mobilité active en vue de répondre aux objectifs régionaux ;
Considérant que la ligne principale de bus qui emprunte la Drève est la ligne 116 ainsi que toutes ses variantes ; qu'il n'existe aujourd'hui qu'un seul arrêt de bus sur la drève qui sera supprimé ; l'arrêt rue Zaman sera déplacé, qu'il est envisagé de créer un arrêt sur le nouvel axe à hauteur de la rue Urban habitée, soit en zone agglomérée où le 50km/h est imposé ; le bus s'arrêtant sur la chaussée au niveau d'un quai surélevé et équipé pour les 2 arrêts (abri voyageurs et abri vélo) ;
Considérant qu'un arrêt de bus est déjà existant en haut de la Rue de Rebecq, qu'il sera conservé ;
Considérant qu'il serait dès lors plus judicieux de prévoir le déplacement de l'arrêt de bus au niveau du Sentier de la Genette pour le quartier de la Genette et que les quais (abris) ne devront pas gêner, ni s'entremêler au cheminement cyclo-pédestre ;
Considérant qu'après analyse du dossier les aspects techniques suivants sont manquants afin d'assurer la gestion, l'entretien et donc la sûreté et la salubrité de la nouvelle voirie :

- *La couche d'usure prévue en voirie n'est pas optimum pour lutter contre les ornières ;*
- *Le projet prévoit un enrobé à squelette pierreux, SMA 10-2 épaisseur de 4 cm. Il est préconisé de le remplacer par un SMA-14-2, épaisseur de 5 cm ;*
- *La demande ne décrit pas le matériau choisi concernant les parties franchissables du nouveau rond-point de la rue de Rebecq, hors bande de circulation asphaltée, à savoir l'anneau extérieur autour du rond-point et l'intérieur du virage pour remonter la rue Urban. Il est préconisé d'utiliser un béton armé imprimé à couler en place ;*
- *Le type de marquage routier n'est pas précisé. Au vu de la fréquentation et pour une raison de durabilité, il est préconisé d'utiliser un marquage en thermoplastique ;*
- *La distance de 1 mètre permettant de positionner les impétrants entre la piste cyclable et la voirie est insuffisante au vu du nombre d'impétrants à déplacer. De plus, en cas de réparation future, celles-ci ne pourront se faire sans démonter les bordures en place. Il est préconisé de positionner les impétrants en accotement ;*
- *Aucune étude photométrique et aucun plan d'impétrants ne sont associés au projet. Quid de la faisabilité technique à ce stade ? La pose des impétrants dans la nouvelle voirie devrait être à charge du demandeur ;*
- *Les impétrants au droit du nouveau rond-point à la rue de Rebecq devront être déplacés pour ne pas se trouver sous le nouveau rond-point.*

[...]"

Considérant que le Collège se rallie également aux conditions émises par les commissions consultées ;
Considérant que le tronçon de la Drève Léon Jacques restant (entre le début de la nouvelle voirie et le carrefour à feu) doit être intégré dans la réflexion du projet afin de garantir l'intégration du projet dans son contexte notamment la hiérarchisation des voiries, état de la voirie, sécurisation de la voirie, liaison des modes actifs ;

Considérant que le tronçon entre la fin du nouvel asphaltage de la rue de Rebecq et les accès au site d'Heidelberg Materials de la route Industrielle doit être intégré dans la réflexion du projet afin de garantir l'intégration du projet dans son contexte notamment la gestion d'une entrée/sortie sécurisée pour le village de Quenast depuis la route Industrielle, état de la voirie, liaison des modes actifs ;
Considérant que le CoDT prévoit en son article D.IV.54., qu'outre des conditions nécessaires à la faisabilité ou à l'intégration du projet, l'autorité compétente peut subordonner la délivrance des permis aux charges qu'elle juge utile d'imposer au demandeur dans le respect du principe de proportionnalité ;
Considérant qu'au vu des nombreuses conditions et modifications évoquée pour l'intégration de la nouvelle voirie tant en termes de périmètre d'intervention que de gabarit et de tracé de celle-ci ;
Considérant que la demande globale doit également être réétudiée dans son ensemble ; - que ces modifications permettront au projet à contribuer davantage à la protection, à la gestion et à l'aménagement des paysages bâtis et non bâtis et de répondre d'autant plus aux objectifs du SDC ;
Considérant que le CoDT prévoit en son article D.IV.42 que des plans modificatifs ou un complément de notice d'évaluation des incidences ou d'étude d'incidences peuvent être introduits ;
Pour tous les motifs précités,

n'est pas opposé à une extension de la carrière et à la création d'une voirie alternative; cependant le projet tel que présenté doit être revu de manière à répondre aux remarques relevées ci-dessus; les modifications à apporter impliquent que des pièces modificatives soient introduites par le demandeur;
invite, à défaut du dépôt de pièces modificatives et en cas d'octroi du permis unique, les fonctionnaires technique et délégué à imposer à titre de charge d'urbanisme les éléments repris dans les visas de la présente décision.

Par le Collège Communal,

Le Directeur Général,
Michaël CIVILIO

Le Bourgmestre,
Dimitri LEGASSE

Pour extrait conforme,
Rebecq, le 13/06/25

Le Directeur général
Michaël CIVILIO



Le Bourgmestre
Dimitri LEGASSE