



**Agir pour le Bien-Etre à Ciplly**

**DEMANDE DE PERMIS UNIQUE DE CLASSE 1 POUR UN  
CIRCUIT DE MOTO TRIAL SUR LE TERRIL DE CIPLY :**

**POURQUOI CE PROJET DOIT ÊTRE  
REFUSÉ**

*RAPPORT RÉDIGÉ PAR L'ABEC, COLLECTIF D'HABITANTS DE CIPLY*

**08 FÉVRIER 2011**



# Table des matières

<b>Table des matières</b>	<b>3</b>
<b>Résumé</b>	<b>4</b>
<b>1. Introduction générale</b>	<b>7</b>
1.1 Contexte de l'étude d'incidences	7
1.2 Organisation de la réunion de consultation du public	8
1.3 Présentation du site et de l'objet de la demande	8
1.3.1 Présentation du site	8
1.3.2 Objet de la demande	8
<b>2. Présentation des activités existantes et projetées</b>	<b>10</b>
2.1 Activités actuelles	10
2.2 Infrastructures et activités projetées	10
<b>3. Evaluation des incidences du projet et de ses alternatives</b>	<b>12</b>
3.1 Aménagement du territoire et urbanisme.	12
3.2 Relief-Géologie-Hydrogéologie-Pédologie-Stabilité	14
3.3 Hydrologie	15
3.4 Paysage et cadre bâti	16
3.5 Cadre Biologique	18
3.6 Circulation et stationnement	18
3.7 Air et climat	20
3.8 Ambiance sonore	20
3.8.1 Introduction	20
3.8.2 Les résultats des mesures effectuées	21
3.8.3 Commentaires sur les prises de son et la méthodologie d'évaluation de l'EIE	21
3.8.4 Conclusions	24
3.9 Energie	24
3.10 Déchets	25
3.11 Socio-économique et être humain	25
3.12 Synthèse des remarques des riverains	26
<b>3 bis. Formulaire général des demandes de permis d'environnement et de permis unique</b>	<b>28</b>
<b>4. Synthèse et conclusion</b>	<b>32</b>
<b>5. Proposition d'un projet alternatif plausible</b>	<b>33</b>
<b>6. Une autre approche de la gouvernance communale ?</b>	<b>35</b>
<b>7. Annexes</b>	<b>38</b>

## Résumé

Du 10 janvier 2011 au 8 Février 2011 s'est déroulée l'enquête publique concernant la demande de permis unique pour les activités de trial moto/VTT sur le terroir de CIPLY.

L'ABEC - Agir pour le Bien-Etre à Cibly - collectif de citoyens très préoccupés par le déroulement de toute la procédure, a apporté son soutien massif à l'ensemble de la population, pour faire la lumière sur ce projet et s'opposer à sa réalisation. Le site de l'ABEC ([www.cibly.be](http://www.cibly.be)) continue à s'enrichir d'informations à ce sujet.

Dans les pages qui suivent l'ABEC organise sa réponse selon une structure comparable à celle du rapport de synthèse non technique de l'étude d'incidences.

Pour rappel, ces activités de trial moto se pratiquent illégalement depuis plusieurs années et n'ont jusqu'à présent jamais fait l'objet de mesures par les services de police et ce malgré les plaintes de plusieurs riverains et alors que la ville et la police de l'environnement se devaient de les interdire.

Très simplement, puisque le plan de secteur était déjà applicable en 2000 (moment choisi par la ville pour accorder un bail au Royal Mons Auto Moto Club (RMAMC) avec une clause prévoyant l'installation de pistes de trial et de VTT), il s'agissait déjà à l'époque d'un acte illégal dans sa non reconnaissance de l'affectation reconnue en zone verte.

L'ABEC rappelle aussi que l'opposition de la population s'est déjà très nettement exprimée il y a trois ans, suite à la réunion d'information préalable à l'étude d'incidences.

L'ABEC constate que cette étude d'incidences, enfin consultable, reconnaît le bien fondé des craintes exprimées par la population. Elle constate même que les raisons de son opposition exprimées dès 2008 se voient renforcées par le contenu de cette étude d'incidences, dont l'auteur, qui a vraisemblablement été bridé dans sa liberté de rédaction, distille à qui peut les détecter de multiples bonnes raisons de ne pas mettre ce projet en œuvre.

Ainsi :

1. L'activité trial moto proposée est bien en totale inadéquation avec le plan de secteur et le schéma de structure établi par la Ville de Mons. Le lieu n'est pas du tout prévu pour cela.
2. Le village de Cibly, partie rurale de la Ville de Mons, n'est pas non plus adapté pour accueillir une telle activité : massif vert densément habité, routes étroites et en mauvais état qui subiront un impact négatif, stabilité du sol incertaine.
3. L'activité trial moto est bien destructrice du milieu naturel (faune et flore). Sachons que, sur base de la rareté des espèces animales qu'il abrite, le terroir de

Ciply figure en une précaire troisième position d'une classification de 77 terrils wallons, effectuée par le CARAH (Centre pour l'Agronomie et l'Agro-industrie de la Province de Hainaut, continuant un projet INTERREG). Faut-il aussi rappeler que le terril de Ciply est en zone d'espaces verts au plan de secteur ?

4. La nuisance liée au bruit que généreraient ces dizaines de motos est parfaitement hors normes légales et en tout cas intolérable. L'ABEC est franchement estomaquée par le peu de considération exprimé dans l'étude pour les graves nuisances sonores causées par le R5 à la population de la rue de Goispenne. Que ces mesures élevées de bruit de fond soient vues comme opportunes pour justifier d'encore en ajouter est une singulière marque de mépris.
5. Le site, c'est une évidence, est inadaptable à l'activité considérée et les mesures d'atténuation possibles proposées avec une bonne volonté naïve par le chargé d'étude semblent rebondir une à une sur la carapace d'indifférence du Demandeur face à la souffrance subie par la population locale. Dans la mesure où, c'est une autre évidence, la tâche de sélection des mesures d'atténuation des incidences a été déléguée au supposé exploitant, le RMAMC, on pouvait s'y attendre (voir point suivant).
6. Non seulement le site est inadaptable, mais la population de trialistes qui a pris l'habitude de le fréquenter illégalement a aussi démontré qu'elle n'était pas prête à faire le moindre effort pour respecter les lieux et la population. Personne à Ciply n'a d'ailleurs jamais pensé qu'une situation de compromis était possible et encore moins souhaitable. Comment espérer qu'un chat se soumette à un régime végétarien ? Instrumentalisation des Institutions, déclarations lacunaires et rassemblement illégaux (trials « intimes » convoqués par internet) sont plutôt la norme, sous le regard absent des Autorités qui feignent de légaliser sporadiquement ces activités par la délivrance d'un permis temporaire. C'est en tout cas, selon l' ABEC, une des principales raisons du manque de confiance raisonné de la population en la capacité des Autorités à faire respecter un hypothétique permis.
7. Economiquement, il n'y a aucune répercussion positive significative sur la ville et encore moins sur Ciply.
8. Le coût d'opportunité des activités envisagées et des dépenses déjà effectuées de manière incompréhensible par la ville pour ce projet est par contre énorme, ne fut-ce qu'en prenant en considération le coût direct (50.000€) correspondant à l'étude d'incidences et à la demande de permis, par ailleurs très mal et très incomplètement rédigée.
9. Il existe de biens meilleures solutions d'utilisation paisible du terril et compatibles, voire mieux, en parfaite synergie avec le milieu et une population attentive au beau et au bien-être.

10. Ethiquement il n'est pas correct de recourir à un abus de droit pour imposer une activité nuisible et sans intérêt collectif à une population, tout compte fait fort raisonnable, pour autant que l'on n'atteigne pas à son milieu de vie et à son bien-être. S'il se confirmait que la ville s'abaissait au rôle de prête nom pour un exploitant privé, cela resterait à jamais gravé dans les mémoires et l'ABEC pense que le responsable politique qui mettrait son nom au bas d'un tel acte perdrait à jamais toute crédibilité aux yeux des habitants de Cibly.

Il est décidément grand temps de reconnaître le caractère non fondé d'un tel projet et de l'oublier sur le territoire du Grand Mons. Une escalade supplémentaire des Autorités communales dans cette voie deviendrait franchement ridicule et tout-à-fait incompréhensible aux yeux de tous. Pourquoi un tel nombrilisme montois ? Pourquoi une approche aussi idéologique d'une situation simple, pour laquelle il suffit de s'inspirer des bonnes pratiques suivies ailleurs, pour trouver une solution qui réjouirait la population locale et l'impliquerait dans la gestion de son milieu de vie ?

L' ABEC attend de l'Autorité compétente qu'elle fasse preuve de l'éthique professionnelle qui l'honore en refusant d'accorder un permis pour une activité très préjudiciable à la population de CIPLY, nuisible, et sans aucun intérêt public ou collectif.

# 1. Introduction générale

Dans les pages qui suivent l' ABEC organise sa réponse selon une structure comparable à celle du rapport de synthèse non technique de l'étude d'incidences.

## 1.1 Contexte de l'étude d'incidences

La demande introduite par la Ville de Mons concerne une « demande de permis unique en vue d'installer des activités de trial et de VTT sur le teruil de Cibly ».

Cette seule phrase suscite déjà auprès des riverains deux interrogations majeures :

- A) Pourquoi la Ville souhaite-elle introduire une demande de permis pour une activité de VTT ? En effet, l'Arrêté du Gouvernement Wallon du 4 juillet 2002 ne répertorie pas les activités de vélo parmi les installations classées soumises à quelconque permis ou autorisation. Le chargé d'étude le confirme d'ailleurs dans son tableau 1.1-1 (page 3).

Quel est donc l'intérêt d'introduire une demande de permis unique pour une activité qui n'en requiert pas ? Aucun. Sauf peut-être celui de mieux faire passer, auprès des médias et du grand public, l'incongruité d'un circuit moto dans une zone d'espaces verts. Le VTT n'est donc qu'un prétexte. Les autorités compétentes ne seront pas dupes.

- B) Pourquoi la Ville est-elle demandeur de ce permis alors qu'il existe un exploitant du site, le RMAMC (Royal Mons Auto Moto Club), et que ce dernier s'est d'ailleurs engagé à travers le bail emphytéotique « à tout mettre en œuvre pour y développer des pistes de trial et de VTT » ?

Pourquoi, alors qu'il s'y est engagé dans un acte officiel et qu'il en a tout à fait la capacité, le RMAMC n'introduit-il pas lui-même la demande de permis ?

La demande introduite porte sur 3 parcelles dont une seule appartient au demandeur, les deux autres appartiennent à Monsieur Jean-Claude Busine et au Royal Mons Auto Moto Club.

Il est quand même important de faire remarquer que l'ASBL RMAMC est propriétaire d'une parcelle comportant des terrains en zone bâissable alors que, dans le même temps elle a reçu annuellement d'importants subsides (15.000 EUR) de la Ville de Mons. **Selon quels critères la collectivité montoise finance-t-elle cette ASBL qui dispose manifestement d'avoirs importants ?**

## 1.2 Organisation de la réunion de consultation du public

A la suite de cette réunion, **58 personnes** se sont manifestées **en défaveur** du projet contre **5 en faveur**. Cela démontre d'une part que l'opposition des habitants de Cibly envers ce projet n'est pas nouvelle (en fait, elle remonte à près de 10 ans) et d'autre part que les avis exprimés sont **très nettement en défaveur** du projet (58 contre 5).

## 1.3 Présentation du site et de l'objet de la demande

### 1.3.1 Présentation du site

Le terroir de Cibly est un des 340 terroirs **majeurs** de Wallonie. Il se situe entre les rues Brunehault, des Robiniers et Goispenne. En **zone d'espaces verts** au plan de secteur, il est situé à 450 mètres du **Parc Naturel des Hauts-Pays**, à un peu plus de 100 mètres d'une zone **Natura 2000** (« Les Rogneaux »), à quelques encablures de deux **sites de grands intérêts biologiques**<sup>1</sup>: la « carrière Rustin » d'une part et la réserve naturelle gérée par Natagora (« les ronveaux ») d'autre part. Pour couronner le tout, l'ensemble de ce patrimoine écologique s'inscrit dans une **vallée d'intérêt paysager**.

Souvent présenté (dans l'EIE notamment) comme étant situé dans un « no-man s'land », le terroir est en fait ceinturé par plus d'une **cinquantaine d'habitations** dont certaines ont encore été construites en 2010 (juste en face du terroir, rue Goispenne). De plus, la majorité des terrains à bâtir disponibles dans le village se situe en fait autour du terroir. Les 250 autres habitations du village sont harmonieusement intégrées aux sites remarquables décrits plus haut.

**C'est donc dans cet environnement vert et densément peuplé que la Ville de Mons souhaite implanter un circuit de motos.**

### 1.3.2 Objet de la demande

L'activité de moto trial projetée comprend un double volet :

- A) Un volet « environnement » d'abord. En effet, l'activité projetée est une activité classée qui requiert un permis d'environnement accompagné d'une étude d'incidences sur l'environnement « *puisque'il y est organisé plus d'une activité ou dont la durée de l'activité dépasse 3 jours consécutifs* ».

A ce stade, il nous paraît primordial de rappeler que le RMAMC organise depuis de très (trop) nombreuses années ses entraînements de trial et la plupart de ses compétitions sur le terroir de Cibly **sans disposer du moindre permis**.

---

<sup>1</sup> <http://biodiversite.wallonie.be/cgi/sqib.communes.des.pl?NVLCOM=MONS>



Pourtant, la réglementation est sans équivoque : « nul ne peut exploiter un établissement de première ou deuxième classe sans avoir reçu préalablement un permis d'environnement ». Il s'agit d'une infraction de classe 2.

- B) Un volet « urbanistique » ensuite. Le demandeur entend construire un « clubhouse », une voie d'accès et un parking qui nécessitent une demande de permis d'urbanisme. En effet, la réglementation est claire ici aussi : « Nul ne peut, sans un permis d'urbanisme préalable..., construire ou utiliser un terrain pour le placement d'une ou plusieurs installations fixes... »

Nous devons de nouveau nous rendre à l'évidence, l'exploitant illégal actuel **contrevient** déjà maintenant à cette **disposition urbanistique** dans la mesure où il a aménagé sur le terrain un container (voir ci-dessous) qui lui sert de pour stocker le matériel. L'étude d'incidences mentionne d'ailleurs son existence (p. 9).

Ce container est bien une installation fixe au regard de l'article 84 du CWATUPE.



Photo du container

Nous constatons déjà que l'exploitant actuel, qui se profile pour être le futur exploitant, a déjà un **lourd passé d'infractions et de non-respect des décrets et règlements** en vigueur, et ce avec la complicité de la Ville de Mons, demandeur du permis.

Cette aversion prononcée au respect des contraintes et des règlements en vigueur fait craindre le pire aux riverains. **Pourquoi un exploitant qui n'a jamais pu respecter aucune réglementation va-t-il tout à coup respecter des contraintes qui lui seraient imposées par les autorités compétentes ?**

## 2. Présentation des activités existantes et projetées

### 2.1 Activités actuelles

L'activité de trial sur le terril est souvent présentée par les Autorités communales demandeuses du permis comme quasi « *multiséculaire* ». On en vient même à se demander si le trial n'était pas installé au terril de Cibly avant la première procession du car d'or en 1349. Cette activité est également décrite comme occasionnant peu de gênes et de rouspétances de la part des riverains.

Il n'en est rien. Le 18 octobre 2004, un conseiller communal interpellait déjà le Collège à propos des nuisances subies, notamment par les habitants de Cibly.

Cette démarche qui exprimait l'exaspération des riverains n'était que le début d'une longue série : nombreuses autres interpellations du Collège communal, appels à la police, mails aux échevins, réunions avec des représentants des forces de l'ordre, réunions citoyennes en présence du Collège pour dénoncer les nuisances, pétition, articles dans la presse, courrier à la police de l'environnement, aux ministres concernés, au Directeur général de la DGARN, à la DNF ou encore au Procureur du Roi.

A l'évidence, et comme nous le signalions déjà dans le chapitre 1, la mobilisation des riverains face aux nuisances des motos n'est pas neuve et s'est toujours exprimée avec beaucoup de détermination.

Par ailleurs, le demandeur prétend que le **VTT** se pratique régulièrement sur le terril de Cibly. Le chargé d'études nuance avec raison cette affirmation en relevant que l'activité « VTT-Trial » est **très rare**. Et pour cause puisqu'il n'y a, depuis peu, **qu'une activité par an**.

### 2.2 Infrastructures et activités projetées

Il est remarquable de signaler que la **justification** d'un projet qui a déjà coûté plus de **50.000 Eur** à la collectivité montoise en coûts directs **tient en 3 lignes** et le lecteur n'y trouvera aucune réponse à ses questions. Le demandeur estime simplement que, puisque le site s'implante dans un environnement de qualité (sic), il souhaite partager l'espace entre l'activité de trial et l'aménagement d'un sentier dédié aux visiteurs...

Le projet envisagé comprend :

- un **Club-House** dans lequel le demandeur (pour rappel la Ville de Mons) envisage d'installer un débit de boissons. Ce Club-House n'est, semble-t-il, qu'une « **vue de l'esprit** » si on en croit les déclarations du Président du RMAMC dans Le Soir du 6 janvier 2011. Une vue de l'esprit à 50.000 Eur, les montois apprécieront.

- Un **parking** de 220 places
- Un **élargissement des périodes d'ouverture** de 10h à 19h tous les samedis et dimanches.
- **7 jours de compétitions** par an. Pour ces 7 jours de compétitions, les riverains peuvent être rassurés car le Demandeur (la Ville de Mons) soumettra le calendrier des compétitions au...Collège communal !

Pour le reste, les riverains peuvent également être rassurés car le Demandeur s'engage à ce que « *le respect des conditions d'utilisation, des horaires et des types et nombres de véhicules sera de la responsabilité du RMAMC, gestionnaire du site* ».

Nous renvoyons le lecteur au Chapitre 1 pour estimer la capacité du gestionnaire actuel à respecter des règlements ou des décrets.

### 3. Evaluation des incidences du projet et de ses alternatives

Dans les pages qui suivent, nous passons en revue l'Etude d'Incidences sur l'Environnement (EIE) produite par le bureau agréé AGEKO. Nous partons de l'hypothèse que le lecteur a au moins le rapport de synthèse non technique en mains et nous nous bornons à mettre en exergue, en les commentant, des passages de l'étude complète (volume 1) qui nous semblent importants et auraient dû recevoir plus d'attention. Les références de pages se rapportent donc au volume 1.

Le lecteur intéressé peut retrouver l'EIE complète (volume 1) ainsi que le rapport non technique (volume 3) sur le site [www.ciply.be](http://www.ciply.be)

#### 3.1 Aménagement du territoire et urbanisme.

Le chargé d'étude ne répond évidemment pas vraiment à la question « en quoi le projet considéré répond-t-il aux conditions de dérogation prévues à l'art 127 §3 du CWATUPE ? » Le chargé d'étude rappelle toutefois fort à propos des passages pertinents du CWATUPE, et la contradiction entre le Schéma de Structure Communal de la ville et le projet envisagé.

Ainsi, en page 23 :

*« L'exploitation du terril pour les activités de trial et la construction des bâtiments est toutefois localisée au sein de la zone d'espaces verts, destinée au maintien, à la protection et à la régénération du milieu naturel, tel que défini à l'article 37 du CWATUPE.*

**Au sens de la définition, l'activité de trial ne devrait pas y être autorisée** ».

L'incompatibilité entre l'activité de trial et le terril, classé en zone verte, précède l'année 2000, date de signature du bail entre l'emphytéote (RMAMC) et la ville.

Pourtant le Demandeur, la ville, s'entête et le chargé d'étude rapporte (p27):

*« Pour rappel, **la volonté du Demandeur** est de proposer un espace qui soit partagé entre, d'une part, un espace dévolu à l'activité de trial en conservant le parcours actuel en l'état et, d'autre part, en aménageant un sentier ceinturant le site et permettant aux visiteurs d'accéder aux différentes zones ».*

Sur le plan des principes, d'abord, faudra-t-il que l'Autorité compétente rappelle qu'à Mons aussi, **c'est l'Etat de Droit qui prévaut**, et qu'un de ses fondements est le respect de la hiérarchie des sources de droit ? Comment une telle « volonté » du Demandeur -personne morale publique- peut-elle s'exprimer autrement qu'en émanant



d'une assemblée démocratiquement élue et compétente ? En l'occurrence, il n'existe forcément aucune trace d'une telle décision prise au niveau de pouvoir approprié. Sur le plan pratique, ensuite, quel est l'état actuel de référence et comment est-il documenté ?

Les riverains savent malheureusement que l'usager actuel et illégal des lieux (le RMAMC) a saccagé ceux-ci avec une violence incroyable, allant jusqu'à impunément abattre un couloir entier d'arbres (voir photo) sur la partie arborée du teruil.



Au fait, ça veut dire quoi « *permettre aux visiteurs d'accéder aux différentes zones* » comme le Demandeur en exprime la volonté ?

Voyons un type de zone potentiellement fréquentée par les visiteurs en diurne :



Parlant d'incidences et de risques des zones de trial, comment sont-elles évaluées au point de vue des risques auxquels sont exposés les visiteurs ?

Si une administration communale peut être condamnée pour la mort d'un enfant suite au renversement d'un goal de football mal fixé, qui réglerait l'imbroglio juridique qui résulterait de la chute d'un jeune VTT-iste amateur qui imiterait les prouesses de ses vedettes ? Qui assume la Responsabilité civile envers les visiteurs « tout public » accueilli par l'exploitant ? Et avant tout, qui affronte la douleur des familles de victimes ?

On sait que le Demandeur a développé un certain savoir-faire quand il s'agit de transférer les responsabilités à un pigeon. Pas plus tard qu'en octobre 2010, la ville cédait volontiers la responsabilité de délivrer un permis temporaire pour le trial du Mont Panisel au Fonctionnaire Technique par une méthode très simple : ne pas notifier au demandeur (cette fois le RMAMC !) le permis pour lequel elle (la ville) avait reçu la décision qu'il lui restait à simplement estampiller et notifier dans les délais.

Plus sur les risques dans la section suivante, comme nous allons le voir.

### 3.2 Relief-Géologie-Hydrogéologie-Pédologie-Stabilité

On retient que le site est un ancien site industriel repris dans la base de données Walsols éditée par la SPAQUE, mais aucune étude n'a été réalisée afin de préciser la contamination éventuelle au droit du site.

Plus précisément, page 46, on peut lire :

*« Des analyses de sol ont été effectuées au droit des futures infrastructures accessibles au public. Elles révèlent la présence d'une pollution historique dans les remblais liée à l'arasement du terril et aux anciennes infrastructures minières. **Par conséquent, il sera nécessaire de réaliser une étude de caractérisation qui devra être complétée par une étude de risque.** Celle-ci déterminera le degré de gravité des pollutions pour la santé humaine et la qualité de l'environnement. Cette étude de risque permettra de définir si le site doit faire l'objet de travaux d'assainissement et/ou de mesures de sécurité/suivi ».*

Il est à notre point de vue inimaginable (principe de précaution) de laisser planer une incertitude sur la sécurité des personnes, et spécialement des enfants, fréquentant le site.

Rappelons que selon le projet annoncé, l'accès aux piétons et vélos est libre en diurne. Le site devient de facto une vaste zone publique de jeux. L'étude de caractérisation et de risque recommandée s'impose. **Rien ne permet à ce stade de dire qu'elle aboutira à une caractérisation permettant de laisser le terrain sans assainissement.** Quel que soit le résultat de l'étude de caractérisation, on peut déjà prévoir que la fixation du sol

par la végétation qui reprendrait ses droits partout, comme on peut s'y attendre en zone verte, diminuerait grandement les risques de dispersion de la potentielle contamination du sol.

Cette même section 3.2 aborde d'autres aspects que nous commentons rapidement :

- Page 43, « MANUTENTION » : On s'attend à des **activités de maintenance sur les motos**. Outre les tapis environnementaux, d'autres règlements s'imposent. Si un amas de paille est considéré comme un tapis absorbant conforme - c'est ce dont les trialistes semblent se contenter - il manque une précision sur sa destination après usage : quel centre d'incinération agréé ?
- Page 43 : La survenance d'un **épanchement d'huile** est quasi (en termes de probabilités et d'évaluation des risques) certaine. Cela engendrera aussi des déchets requérant le traitement dans un centre pour terres polluées. La demande de permis unique ne parle que de déchets domestiques. Peu plausible. Est-ce une lacune acceptable dans une telle demande, d'autant plus que la collecte d'huiles usagées doit se faire par collecteur agréé ?
- Page 44 : « EAUX USEES ET EAUX DE RUISSELLEMENT ». Si le site est fréquenté par pics, comme les jours de compétition, la capacité d'épuration annoncée (9 Equivalents Habitants) est parfaitement insuffisante sans connaître le calendrier et la fréquentation des compétitions. Est-ce de bonne pratique ? Qu'importe puisque les odeurs seront surtout perçues par les riverains après le départ des spectateurs ?

### 3.3 Hydrologie

On rappelle évidemment que le site se trouve dans la vallée du By, affluent de la Trouille, dont le bassin bénéficie d'un contrat de rivière dont Mons est signataire et dont, parmi les objectifs, figurent :

- **Protéger** et mettre en valeur le **patrimoine naturel** ;
- **Améliorer l'impact paysager** des abords de la Trouille et de ses affluents.

Pour le reste nous n'avons d'autre commentaire que celui-ci : ici comme ailleurs, les contraintes engendrées sur le site et l'environnement par l'organisation des compétitions sont escamotées. La mention de mesures palliatives (nombre de containers provisoires de sanitaires et douches et leurs points d'évacuation, avec quels permis ?) aurait rendu l'étude plus crédible pour les situations de compétition annoncées, mais souvent peu quantifiées.



### 3.4 Paysage et cadre bâti

Fort heureusement, l'étude reconnaît que le terril de Cibly « *marque le paysage des alentours. Il...accroche le regard et ferme des perspectives... »*.

L'étude ajoute par la suite, en page 66 :

#### « Activité trial »

*L'activité de trial en tant que telle n'a qu'un impact limité sur la qualité paysagère de la zone, hormis durant les compétitions ou la présence d'un public nombreux et d'installations provisoires engendre davantage de nuisances visuelles».*

Nous pensons au contraire, que **l'activité trial a un impact majeur sur la zone**, car la détérioration de la végétation, principalement sur la face sud du terril, en résulte. Fort heureusement, le repeuplement végétal est encore possible, grâce ci et là à la présence de surfaces encore garnies de végétation pionnière.

Il y a lieu de reconnaître le caractère illégal de la pratique du trial sur le terril et d'arrêter la détérioration de la végétation, aggravée par l'érosion du sol dès que le réseau racinaire est irrévérablement arraché, comme en de nombreux endroits :





Une remarque et une question encore :

- Ciproly se visite de préférence à pied et l'importance du point de vue à partir du R5 est toute relative aux promeneurs qui ont le temps de constater les dégâts.
- Pourquoi ne disposons-nous pas d'une modélisation de la vallée en 3D permettant de comparer l'intérêt paysager d'une masse grise dénudée et d'un terril vert ?

Malheureusement, des « pistes balisées » ne sont pas suffisantes aux trialistes, il faut encore « dégager la visibilité » en attaquant les taillis et repousses à la tronçonneuse et à la débrousailluse. Simples dégâts collatéraux ou démonstration par l'absurde ?



### 3.5 Cadre Biologique

Après ce qui précède, il est difficile d'aborder le cadre biologique sans une certaine appréhension sur ce que l'on va y lire.

Après une recherche fouillée, l'étude conclut fort bien en page 88:

*« Au plan de secteur, le site se trouve dans une zone d'espaces verts. Lors de l'élaboration du SSC (Schéma de Structure Communal), un inventaire des sites d'intérêt écologique et paysager a été réalisé et le terril de Cibly fait partie de cet inventaire. Les informations sur le terril de Cibly recueillies dans ce cadre-la font état de la présence de tous les types de végétations typiques des terrils : pelouses thermophiles côte sud, végétations pionnières sur les éboulis, forêts denses. A noter qu'une zone Natura 2000 « La Vallée de la Trouille » se trouve à 180 m au Nord-Ouest du site. Le site du Demandeur se trouve à proximité des ruisseaux du By (+/-100 m) et des Rogneaux (+/-150 m), deux affluents de La Trouille. Le bassin de la Trouille fait l'objet d'un Contrat de Rivière dont la Ville de Mons est signataire. Le site forme ainsi une poche de biodiversité comprise entre deux axes de liaisons formés par les vallées du By et du ruisseau du Temple, par ailleurs reprise en Natura 2000 ».*

La poche de diversité que constitue le site de CIPLY joue donc parfaitement son rôle de **maillon vert** entre des zones Natura 2000, reconnues d'intérêt communautaire et reprises sous le code BE 32019.

Précisons, si le lecteur ne l'avait pas compris (page 85), que c'est par suite d'une pratique illégale du trial que les zones 8 et 9 - correspondant aux aires de pratique intensive - sont devenues de « simple valeur biologique ». Sur quelle base faudrait-il accepter comme une « situation à régulariser » une détérioration heureusement encore régénérable si le trial est enfin interdit ? **Recommander de pratiquer les activités de trial sur les zones de simple valeur biologique s'apparente au cynisme.**

Nous concluons que cette zone d'espaces verts est gravement menacée par la pratique d'un sport moteur en tous points incompatible avec l'affectation du site en zone verte au plan de secteur. Il n'est pas question de rechercher des conditions de pratique acceptable du trial dans cette zone. Il y a lieu de définitivement l'interdire **si l'on veut éviter le saccage du terril de Cibly apparaissant en 3<sup>ième</sup> place sur 77 terrils classés du point de vue rareté des espèces animales. Protégeons et régénérons leur milieu biologique naturel en même temps que celui des riverains.**

### 3.6 Circulation et stationnement

« La voirie de Cibly est une voirie destinée à la population locale. S'y croiser est toujours difficile. Dès que l'on s'écarte du cœur du village, il n'y a plus de trottoirs.

Les chemins d'accès conseillés par le chargé d'étude sont ineptes. La ruelle Mortiau est à sens unique et ne permet pas d'entrer dans le village à partir de la rue de Monte-en-Peine. Si on arrive par la sortie 4 de la R5, les marques au sol de la chaussée de Maubeuge ne permettent pas d'entrer par l'extrémité de la rue des Robiniers. De plus cette rue pavée est la plus défoncée du village.

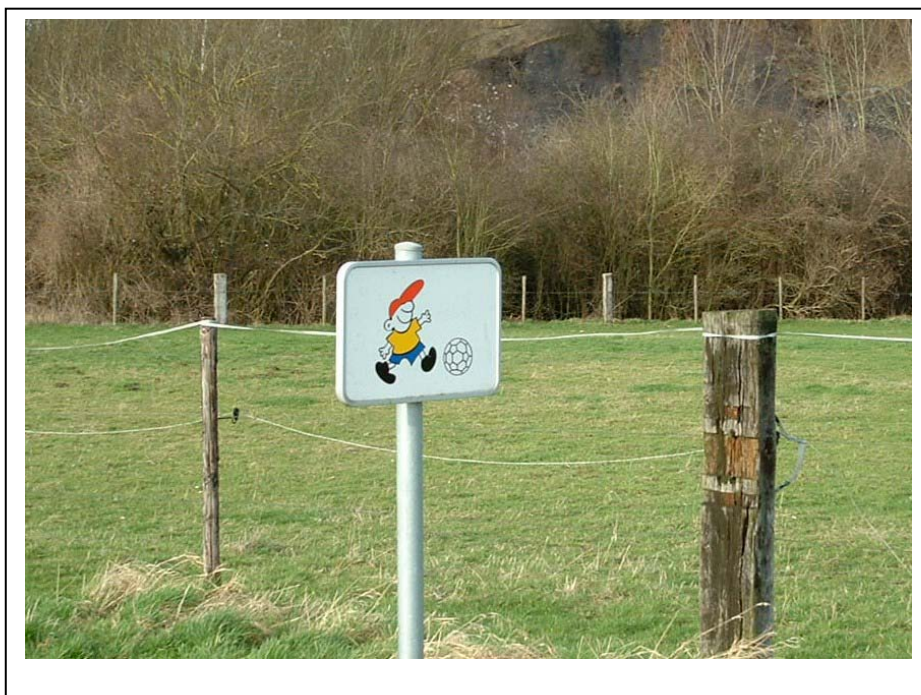
Conseiller d'entrer par la rue Brunehaut en venant de la chaussée de Maubeuge est une hérésie. Le chargé d'étude ignore manifestement que cette rue passe au-dessus des galeries de l'ancienne carrière Ronveaux. Les vibrations provoquées par les véhicules assez lourds, roulant souvent trop vite, qui se rendent au terril, ne feront que précipiter le moment où de nouveaux éboulements auront lieu dans la carrière. Le seul moyen d'entrer dans le village sans trop d'inconvénients est d'entrer par la rue Fassiau et de longer le By. Emprunter la première portion de la rue des Robiniers, c'est chercher la difficulté : la rue est très étroite. Ensuite, il faut traverser la place et poursuivre dans la rue des Robiniers. Là aussi, la rue passe au dessus de galeries fragiles.

Les jours d'entraînement, il n'y a peut-être qu'une quinzaine de véhicules sur le site mais c'est déjà trop à l'échelle de Cibly. Le passage de 4x4 avec remorque, de petits camions, de motor-homes est bruyant et gêne les piétons qui profitent de leur week end pour promener leurs enfants ou leur chien, pour faire du jogging ou pour faire un tour à vélo...Les rues sans trottoirs deviennent dangereuses ».

Ainsi parle une habitante de Cibly.

Le chargé d'étude a-t-il parcouru les rues dont il parle ?

Ne parlons pas de l'accès au site prévu tout au bout - la partie la plus étroite - de la rue de Goïspenne, aux extrémités de laquelle des plaques annoncent des enfants jouant en rue et par laquelle le trajet de nombreuses promenades pédestres passe aussi?



Le Demandeur montre en tout cas sa capacité à cultiver les paradoxes : la voie d'entrée principale sur le site est suffisamment large pour que deux véhicules s'y croisent, mais la route y menant pas. A-t-on prévu le réglage par feux d'une circulation alternée ?

### 3.7 Air et climat

On rappelle que les pots catalytiques, s'ils étaient utilisés, élimineraient les hydrocarbures imbrûlés (polluants et parfois mutagènes et cancérigènes). Le Demandeur livre son verdict dans le tableau de synthèse (voir plus loin) : sans objet !

Heureusement, en page 107 : « Le chargé d'étude est bien inspiré en recommandant d'arrêter le moteur lorsque son fonctionnement n'est pas nécessaire ». Nous pensons que c'est la sagesse même et que dans la mesure où, nous le démontrons suffisamment plus loin (3.11), le trial moto n'est jamais une activité nécessaire sur le territoire du Grand Mons, les moteurs peuvent être arrêtés définitivement sur le terril de Cibly.

Au fait, sur les très populaires motos pré-65, forcément pas équipées de pots catalytiques, les plaquettes de frein sont-elles en amiante d'origine aussi ?

### 3.8 Ambiance sonore

#### 3.8.1 Introduction

Cette partie de l'étude d'incidences a particulièrement retenu notre attention.

Que le lecteur peu averti, qui pourrait penser qu'une augmentation de niveau de bruit de 10 dB est « supportable », sache que l'énergie sonore émise à la source, a pour cela dû être multipliée par 10 par rapport au niveau avant augmentation! Les oreilles humaines ont peut-être la propriété remarquable « d'encaisser » facilement des niveaux de bruit étonnamment élevés avant d'atteindre un seuil de douleur, mais le reste de l'organisme manifeste beaucoup plus tôt les conséquences négatives sur la santé et le bien-être de ces énormes quantités d'énergie sonore dissipées : insomnie, nervosité, défauts de concentration (et les conséquences aux niveaux privé, professionnel et scolaire), palpitations cardiaques et hypertension, pouvant mener à des accidents vasculaires cérébraux ou des infarctus.

L' ABEC se montre avant tout très préoccupée par l'ambiance sonore « habituelle » dans laquelle vivent les habitants de la rue de Goïspenne . Au lieu de se « frotter les mains » et de se déculpabiliser en tant que Demandeur (« chouette le bruit de fond de la R5 couvre le bruit des motos ! ») on se serait attendu à ce que la ville, au courant des mesures de bruit insupportables constatées voilà plus de deux ans, les révèle et entreprenne les démarches nécessaires auprès de la RW afin que l'installation de murs antibruit à l'arrière des maisons de la rue Goïspenne soit rapidement menée à bien. Cette zone du Ring est un point noir répertorié par la Région wallonne.



### 3.8.2 Les résultats des mesures effectuées

Ceci étant dit, les mesures effectuées visent à vérifier la conformité de l'activité avec les normes acoustiques de la Région Wallonne.

Nous les avons soumises à l'analyse d'une compétence extérieure agréée (Aurea Acoustics), tout comme la société ASM à qui a été sous-traité l'ensemble des mesures sur lesquelles se base l'étude d'incidences. Voici les conclusions :

- les valeurs limites de la réglementation wallonne sont dépassées dans deux cas sur cinq lors des activités d'entraînement en semaine et le samedi,
- les valeurs limites sont dépassées pour toutes les situations étudiées si les activités d'entraînement ont lieu le dimanche,
- les valeurs limites sont dépassées pour toutes les situations étudiées pour les activités en compétition, que ce soit le samedi ou le dimanche

Le rapport complet de la société Aurea Acoustics apparaît en annexe 4.

### 3.8.3 Commentaires sur les prises de son et la méthodologie d'évaluation de l'EIE

Il revient aux scientifiques de livrer des mesures effectuées avec la plus grande rigueur, et s'ils s'écartent de cette exigence, de communiquer au lecteur le pourquoi du non respect de la méthode recommandée. Il revient aussi aux scientifiques de livrer leurs interprétations avec la plus grande objectivité. Nous regrettons de constater que ce n'est pas toujours le cas.

Ainsi, en ce qui concerne le prétendu « *Masquage du bruit de l'activité par le bruit de la circulation sur le R5* », l'analyse reprise au point 3.8.2.4 **conclusion sur la situation existante (hors moto)** indiquant que « *si le bruit généré par les motos reste inférieur ou similaire aux niveaux de bruit de fond constatés, le bruit des motos sera masqué par le bruit de la route R5 et ce, même si les valeurs limites de la réglementation sont légèrement dépassées* » est **incorrecte** pour plusieurs raisons :

- on ne tient pas compte dans cette approche que le spectre des motos en entraînement ou compétition est différent du spectre de la circulation du R5, à niveau égal, les deux sources sont donc discernables et une nouvelle gêne apparaîtra alors pour les riverains ;
- quand bien même les spectres seraient identiques, le niveau de bruit de fond le plus élevé mesuré est de 58.5 dB(A). Pour que ce niveau reste identique avec le trial en activité, il faudrait donc que les motos ne génèrent pas un niveau de

bruit particulier de plus de 48.5 dB(A), ce qui n'est pas le cas au vu de la plupart de mesures réalisées aux autres points. Le niveau de 58.5 dB(A) sera donc dépassé.

- finalement, le raisonnement de masquage pose problème dès le moment où l'on sait que le R5 est classé parmi les « points noirs acoustiques » de la Région Wallonne et qu'un meilleur revêtement ou des travaux d'insonorisation (panneaux acoustiques autoroutiers) ramèneraient le niveau de bruit de fond à une valeur bien inférieure au niveau actuel. L'ABEC mettra un point d'honneur à faire en sorte que ces travaux aient lieu sans tarder.

Sur le plan méthodologie, on se serait aussi attendu à ce que les mesures, tant en situation d'entraînement qu'en compétition, aient été effectuées avec plus de rigueur.

De manière générale, le nombre de points de mesures de bruit est quelque peu limité pour en tirer toutes les conclusions parfois péremptoires que nous lisons. Le chargé d'étude aurait dû élargir son périmètre compte tenu de la complexité des lieux. On comprend mieux pourquoi la société Aurea, plus prudente, se borne à commenter ce qu'elle peut mesurer et calculer conformément à la norme. Pour le reste il conviendrait d'établir une cartographie sonore reposant sur un solide modèle après validation de celui-ci.

A titre indicatif, par le fait que le terril constitue un versant de vallée, on peut s'attendre à ce que les effets de réflexion et d'écho interviennent et des riverains non soupçonnés d'hallucinations entendent en effet le bruit des motos à la rue Brunehaut, de l'autre côté de la vallée ou dans la rue des Robiniers, dans sa section montante vers la place du village, dès que des motos se déplacent sur la face nord du terril .

Avant d'aller plus loin dans nos commentaires à propos de la méthodologie, relevons la liberté que la société ASM prend en affirmant (p111) :

*« L'indice LA50, qui est le niveau sonore atteint pendant 50% du temps, est considéré comme l'indice le plus représentatif du bruit de fond en raison de la présence proche d'une route fortement fréquentée la R5. C'est cet indice qui sera utilisé pour l'étude et le calcul des niveaux de bruit particulier. »*

Lorsque l'on se réfère à une norme, on n' en change pas le contenu à sa guise.

Aurea Acoustics s'en est tenue strictement aux prescriptions de la norme et a calculé les niveaux équivalents particuliers, tout en déplorant :

*« Remarque : Ces valeurs sont vraisemblablement sous-estimées du fait des intervalles d'observation choisis, notamment parce que le bruit de fond utilisé pour évaluer les activités le dimanche est le bruit de fond mesuré le samedi (qui est fort différent étant donné la circulation moins importante sur le R5 le dimanche) ».*

Enfin, les autres sources sonores (accès parking, équipements techniques du club-house,...) sont listées mais jamais évaluées. Leur impact n'est certainement pas nul car le chargé d'étude (p.130) recommande : « *les équipements techniques du club-house devront faire l'objet d'une étude spécifique* ».

Quant à la méthodologie en situation d'entraînement. Nous ne connaissons rien de l'identité des pilotes ni les caractéristiques techniques des motos. Nous n'avons aucune garantie que les motos qui s'entraînent le samedi 18 octobre 2008 sont celles qui se retrouvent hebdomadairement sur le terrain d'entraînement. Aucune garantie non plus que la séance de mesures est effectuée « en aveugle » avec des pilotes qui s'exercent « comme d'habitude ». En fait, le RMAMC était prévenu à l'avance du déroulement des mesures de bruit.

Troublante quand même cette omission du tableau 3.8-6 en page 117 de la mesure (point CD3-E) la plus élevée relevée au cours des séances d'entraînement. La société que nous avons consultée a calculé un niveau de bruit équivalent à 64.4 dB (A) soit 14.4 dB au dessus de la norme le samedi et 19.4 dB(A) au dessus de la norme le dimanche.

Ne nous étonnons pas que les conclusions sur la situation en entraînement (p.119) sont alors erronées car le dépassement sonore de la valeur limite de 45 dB(A) n'est pas de 3 dB(A) maximum mais bien de 19,4 dans le pire des cas !

On ne parle plus de risque, on parle de faits et de chiffres calculés selon la norme.

Quant à la méthodologie en situation de compétition. Nous le savons maintenant, la société chargée d'effectuer les mesures acoustiques utilise, pour le dimanche 9 novembre, les mêmes mesures de bruit de fond (Bdf) que celles utilisées pour les mesures du samedi 18 octobre.

Troublante encore cette constatation supplémentaire que l'étude d'incidences reproduit en page 124 deux fois le même tableau sous des numéros différents ( 3.8-9 et 3.8-10) et élimine ainsi du champ d'attention du lecteur l'affichage trop voyant de niveaux de bruits équivalents particuliers, objectif principal de l'étude, décidément gênants. Le texte se rachète toutefois partiellement de cette omission un peu plus loin et révèle le diagnostic implacable, en page 127 : « *Le dimanche, les compétitions de motos de trial ne sont pas conformes à la réglementation wallonne sur la totalité du site avec de 5 à 23 dB(A) de dépassements sonores constatés par rapport à la valeur limite de 45 dB (A) applicable* ». Le lecteur attentif remarquera en parcourant les tableaux produits par la firme que nous avons consultée, que les vrais dépassements à déplorer le dimanche vont de 8 à 28 dB !

### 3.8.4 Conclusions

Quoi qu'il en soit, tous les niveaux de bruit atteints sont tellement mauvais que la conclusion est très simple :

**le lieu envisagé pour la pratique du trial moto ne convient pas du tout.**

Le simple bon sens aurait abouti à la même conclusion. Aucun riverain ne se laissera abuser par des interprétations tronquées, voire erronées, des mesures de bruit.

La patience des riverains n'a que trop duré et n'a jamais mené à aucun respect de la part des trialistes.

Comment accrédi-ter, sur base d'un rapport aussi lacunaire, la recommandation consistant à limiter le nombre de motos sur le ter-til en même temps, pour diminuer les nuisances ?

De même recom-mander d'instaurer des règles de bonnes conduites aux trialistes et miser sur leurs comportements responsables afin de prendre en compte le confort sonore des riverains s'apparente plus à un vœu pieux qu'à une véritable recommandation. Par ailleurs, le lecteur attentif notera que la zone d'entraînement recommandée par le chargé d'étude, sur base de l'étude du bruit, recouvre de nombreuses zones de bonnes valeurs, voire de grandes valeurs biologiques (zone 7). Nous devons le constater, les recommandations du chargé d'étude sont parfois incompatibles les unes avec les autres.

La société indépendante que nous avons consultée s'exprime sans ambiguïté quant à d'éventuelles recommandations qui permettraient de réduire les nuisances :

*« Ramener de tels dépassements aux critères de la norme demande des moyens techniques et organisationnels excessivement importants, peut-être même n'est-il pas possible de descendre les niveaux de bruits dans des valeurs conformes à la norme, seule une modélisation du site et des solutions envisagées pourrait le confirmer ».*

### 3.9 Energie

Nous sommes rassurés, le club house satisfera à la norme PEB mais personne n'a fait le calcul du coût CO<sub>2</sub> qu'engendre la pratique du trial sur les lieux, ni le coût CO<sub>2</sub> des trajets de déplacement, parfois de très loin, pour s'y rendre. La ville de Mons et la Région Wallonne peuvent continuer à attribuer leurs primes à l'énergie en bonne conscience.



### 3.10 Déchets

Rien que des déchets domestiques ?

L'étude d'incidences n'est simplement pas crédible.

Nous pensons que les motos de trial engendreraient sur le site, comme sur tous les sites où des motos se retrouvent, des déchets toxiques et huileux demandant des installations spécifiques non prévues et la collecte régulière des déchets (huiles usagées, matériaux absorbants, terres contaminées) par un collecteur agréé. Ce point a déjà été abordé au point 3.2

### 3.11 Socio-économique et être humain

Le chargé d'étude le reconnaît : le projet défendu par la ville n'a pas d'impact socio-économique sauf un très faible impact positif lors du trial du mont Panisel. On peut supposer que certains participants se rendent au restaurant après l'épreuve...

Il reconnaît que les terrains à bâtir et les maisons situés en périphérie du site perdront de leur valeur. Ces maisons représentent souvent le labeur de toute une vie ( Vol.1 p23).

A quel besoin collectif le trial répond-il ? « Au besoin des trialistes de pratiquer leur sport » nous dit le chargé d'étude...

Qui sont-ils, ces trialistes ?

Nous avons pu consulter la liste de 2007 des membres du RMAMC , soit la liste datant d'un an avant l'étude d'incidences. (On peut se la procurer au tribunal de commerce tout à fait légalement). En 2007, 19 membres étaient inscrits en catégorie « trial » dont 6 habitaient l'entité montoise. 20 autres membres étaient inscrits en catégorie « terril » ou « 7terril » dont 6 habitaient l'entité montoise. Nous ignorons ce que font les membres de ces 2 dernières catégories. S'ils font eux aussi du trial, la ville aura dépensé près de 50.000 euros pour permettre à 12 montois de satisfaire leur besoin en trial ! Et les autres, d'où viennent-ils ? Ils viennent de France, de Flandre, de Bruxelles, de Tervuren, de Nivelles...Pourtant, la Ville soutient (et finance !) jusqu'à l'absurde, cette activité qui nuit gravement au bien-être de ses administrés et à leur environnement.

Pourquoi faut-il absolument un site de trial à Ciplly ? « Parce qu'il n'y a pas d'autre endroit pour le faire à Mons » nous dit le chargé d'étude d'incidences. Voilà une explication grotesque... Si des arguments de ce type font mouche auprès des Autorité compétentes, elles auront bientôt à traiter un permis unique pour l'installation d'une piste de ski alpin et d'une rivière sauvage (le By ?) pour pratiquer le rafting à Mons .

N'existe-t-il nulle part en Wallonie ou ailleurs, des pentes qui ne se trouvent ni au milieu d'habitations ni en zone verte ?

La Communauté Française a pris conscience de cette question et a lancé un appel à projet de site moto à l'échelle de son territoire. Première prescription du Cahier des Charges : respecter les contraintes du plan de secteur !

Nous invitons le lecteur à s'informer plus sur cette question en consultant l'annexe 5.

### 3.12 Synthèse des remarques des riverains

Exprimées dès janvier 2008, les remarques des riverains témoignent d'une bonne connaissance du site et des incidences de l'activité trial moto sur le terroir et son environnement. Beaucoup de riverains l'ont aussi souligné dans les courriers envoyés à l'administration communale au cours de l'enquête publique: leurs craintes sont renforcées après la lecture de l'étude d'incidences et au vu du comportement « en pays conquis » des trialistes qui fréquentent le site en toute impunité.

Nos remarques et commentaires dans chacun des sous-titres de 3.1 à 3.11 s'appliquent bien sûr ici en tous points.

Nous nous bornons ici à relever quelques malentendus ou lacunes dans les réponses formulées par le chargé d'étude à ces remarques des riverains.

Ainsi, en remarque n° 3 « Incidences sur le patrimoine », force est de constater que les riverains sont très concernés par la diminution de la valeur de leur bien immobilier en cas d'implantation d'une activité de classe 1 dans le village. D'autre part, si les haies et arbres remarquables ont été recensés, il n'en n'est rien pour les arbres et taillis peuplant le terroir, qui doivent lutter contre la débroussailluse nerveuse et la tronçonneuse hystérique des membres du RMAMC, qui sont allés jusqu'à abattre un large couloir d'arbres pour aménager la piste du fameux « Hill Climb ». Difficile, dans ces conditions, de croire la déclaration du chargé d'étude en fin de remarque 10 : « *dans les zones de qualité biologique, la végétation en place (ndlr : comprenez ce qu'il en reste !) ne devrait pas être modifiée par l'activité* ».

Partout dans le texte, les recommandations de bonnes pratiques à respecter sont d'ailleurs vues comme des vœux pieux du chargé d'étude, qui a quand même dû se rendre compte que toutes pouvaient être respectées dès aujourd'hui mais qu'aucune ne l'était.

Alors, pourquoi le seraient-elles demain ?

Mais c'est malheureusement encore le Demandeur, la vile, qui suscite le plus d'inquiétudes dans le chef des riverains et notamment pour les raisons suivantes :

- Elle se présente comme demandeur pour l'ouverture d'un débit de boissons, dont en fin de compte elle a la responsabilité du contrôle par le règlement de police ;
- Elle s'obstine à imposer, comme critère de choix du site, qu'il soit situé sur le territoire de la ville. En quoi pratiquer le trial sur un terroir nu, dans un lieu quasi désert de l'axiale boraine est-il insurmontable ?
- Son indifférence vis-à-vis des activités illégales de trial et les nuisances qu'elles engendrent est notoire. La première phrase, quelque peu sibylline, de l'article du bail concédé par la ville au RMAMC, n'a jamais constitué une grande contrainte pour l'exploitant potentiel, que du contraire.

Enfin, il faut le souligner, le document mis à la disposition du public a plus d'une fois fait l'objet de lectures et de discussions entre AGECO, le Demandeur et le RMAMC, dans le but d'en améliorer le contenu. Qu'aucun de ces trois intervenants n'ait trouvé bon d'exprimer un peu de compassion pour la souffrance des riverains de la rue de Goispenne, exposés au niveau de bruit élevé produit par le R5, en dit long sur l'idéologie dominante.

### **3 bis. Formulaire général des demandes de permis d'environnement et de permis unique**

Cette étude d'incidences sur l'environnement, que nous venons de passer en revue de manière critique constitue la grosse pièce du dossier. Toutefois, dans le dossier complet de demande de permis unique, elle apparaît comme l'annexe 8 du formulaire officiel de demande de permis. Ce formulaire (annexe 6 de ce document) est vraiment la clef de voûte de l'édifice « demande de permis d'environnement et de permis unique ». Il exige du demandeur qu'il répertorie toutes les pièces de son dossier et en montre l'articulation, les unes par rapport aux autres, en répondant à une suite logique de questions et sous-questions. C'est au bas de ce formulaire que les représentants légaux du Demandeur apposent leur signature et s'engagent.

A notre grand étonnement - mais devons-nous encore nous étonner- ce sont les parties sensibles du formulaire qui sont remplies de la manière la plus lacunaire.

Ainsi, et pour ne relever que les points principaux, tout en nous excusant auprès du lecteur de devoir aborder ces questions rébarbatives mais tellement fondamentales :

Les références (cadre et page) se réfèrent au formulaire standard de permis d'environnement dont l'exemplaire rempli par le Demandeur figure en annexe 6

1. Cadre II, II.1 p 3 : La dénomination et l'identité de l'exploitant est remplacée par une description générique de l'activité prévue. Curieuse manière de répondre aux prescriptions du code de l'environnement. Il ne s'agit pas d'une simple « erreur matérielle » de la part du Demandeur. Telle que remplie, cette case équivaut à déclarer que le Demandeur est l'exploitant. Rien, nulle part, ne permet en effet de dire le contraire sauf une possible interprétation à la lumière de l' EIE qui mélange régulièrement Demandeur et Exploitant. Que doit comprendre le public ? Dans le contexte de la demande (hypothétique obtention d'une dérogation à l'art 127S3 du CWATUPE) il n'est pas anodin de laisser la demande remplie de manière imprécise et lacunaire. Un permis obtenu par dérogation à un Demandeur public est-il par la suite transférable à un Exploitant privé distinct ? Ce n'est certainement pas l' intention du législateur au moment de la promulgation du décret, sinon il ouvrirait une énorme porte aux abus de tous genres et particulièrement à l'abus de droit qui consiste à créer la fiction d'un Demandeur public prête-nom d'un Demandeur privé qui se substituerait à lui dès le permis accordé.
2. Cadre sous II.2.2 p4 : A quoi un simple renvoi « voir annexe n° 8 EIE » engage-t-il le demandeur ? Et l'exploitant quand il est différent du Demandeur ?
3. III.4, a) p6 : A la question « mise en activité d'un établissement nouveau ? », le Demandeur, la ville, répond « OUI ». Pour la ville, l'activité de trial moto est

certainement une activité nouvelle. Se réserve-t-elle la possibilité d'ajouter cette activité à ses missions de service public et d'en assurer elle-même l'exploitation ? Le lecteur n'en sait rien. Dès que l'on part d'une information lacunaire, comme expliquée en 1., ci dessus, il est difficile de rester cohérent à travers un document qui a aussi pour objectif d'assister le lecteur-évaluateur en lui permettant de recouper les informations fournies et de les examiner sous différents angles.

4. IV.5.2 p8 : nous notons, aucun dépôt de déchets d'origine « moto », à savoir, huile, graisse, carburant, eau de lavage, etc... n'est à prévoir. La demande de permis correspond-t-elle à la réalité observée, voire réalistement prévisible ? Nous notons aussi en I.2.1 page 14, aucun polluant dans les eaux rejetées. C'est tout simplement pas plausible sans installation technique performante. Or, une telle installation (comportant notamment un séparateur d'huile) n'est décrite nulle part. La manière dont le formulaire est rempli est pour le moins légère.
5. II.1 p17 : « OUI le projet engendre des rejets atmosphériques ». Par la manière dont cela est explicité dans la suite, seule la chaudière serait responsable de rejets atmosphériques. Manifestement, le Demandeur ne tient pas compte des recommandations de l' EIE concernant le trafic automobile (parking de 220 places ) et les motos, dont les moteurs sont encore du type 2 temps.
6. II.2 p18 : A la question « le projet engendre t-il des nuisances olfactives perceptibles à l'extérieur de l' Etablissement ? », le Demandeur répond « NON ». L'activité « Hill climb » décrite dans l' EIE part pourtant d'une distance de moins de 10 m de la cour de la ferme aux Annettes.
7. Cadre III page 19 : A la question « LE PROJET IMPLIQUE-T-IL DES EMISSIONS SONORES PERCEPTIBLES A L' EXTERIEUR DE L' ETABLISSEMENT ? » le Demandeur ne répond ni par OUI ni par NON mais s'engage à trois mesures de prévention et renvoie à la lecture de l' EIE, annexe 8, pour plus de détails. Compte tenu de ce que nous avons mis en évidence plus haut ( 3.8 Ambiance sonore ), on entre ici dans le domaine d'HARRY POTTER car il relèverait de la magie d'obtenir un effet réel des mesure proposées.

Que le lecteur juge lui-même :

- « Recul par rapport aux habitations voisines »
- « Densification par une barrière végétale locale ». Rappelons que l'effet scientifiquement prouvé d'une telle mesure est une décroissance de l'ordre de 0.5 dB par épaisseur de 10m de barrière végétale feuillue
- « Nombre limité de motos en fonctionnement simultanément ».

En résumé, ces mesures de prévention sont connues comme sans effet significatif ou impossibles à mettre en œuvre.

8. Cadre IV. A la question « LE CHARROI INTERNE ET/OU EXTERNE GENERE PAR LE PROJET IMPLQUE-T-IL DES NUISANCES POUR L ENVIRONNEMENT ? », le Demandeur répond « NON » mais il propose des moyens pour les réduire parmi lesquels tous ceux dont il laisse la responsabilité de la mise en œuvre aux mains de l'exploitant, alors qu'il s'agit de mesures de police.
9. IV.2 A la question « LE PROJET OCCASIONNE T-IL DES VIBRATIONS ? », le Demandeur répond « NON ». Comment cela peut-il être démontré ? Le terril sans sa stabilisation racinaire naturelle est exposé à des glissements de terrains. Le risque doit être évalué. Le site de la RW recommande d'examiner cet aspect des nuisances potentielles - les vibrations - pour l'activité (catégorie 91.61.10.02 ) envisagée. Le Demandeur a sans doute survolé trop rapidement les recommandations de bonne pratique . La présence de deux puits de mine - zones non aedificandi - devrait aussi inciter à plus de prudence. Nous sommes sur un ancien site minier.
10. IV.3 p 21 : A la question « LE PROJET OCCASIONNE-T-IL DES EFFETS SUR L'HOMME, LA FAUNE, LA FLORE, LE SOL, LE CLIMAT, LE PAYSAGE, LES BIENS MATERIELS ET LE PATRIMOINE CULTUREL ? » le Demandeur répond heureusement « OUI » et botte en touche en renvoyant le lecteur à l'annexe 8. Malheureusement, c'est peu dire, toutes les recommandations que le chargé d'études formule ne sont pas traduites en moyens que le Demandeur s'engage à mettre en œuvre. Que doit comprendre le public de manière non ambiguë ? Quels sont les engagements fermes du Demandeur qui se garde bien de révéler que le bail accordé au RMAMC, hypothétique exploitant , n'a aucune force contraignante sur ce dernier.
11. IV.4.1. p22 : A la question « LE PROJET SE SITUE T-IL DANS LE PERIMETRE D' UN SITE NATURA 2000 ? » le Demandeur révèle une fois de plus sa connaissance très superficielle du dossier et répond « NON ». Les manuels d'aide pour remplir le formulaire de demande explicitent pourtant clairement l'expression « dans le périmètre », qui n'est pas équivalente à « dans » au sens strict du terme. Le site est en fait à 180 m d'une zone NATURA 2000 et l'EIE le reconnaît. De nouveau cette déconnexion entre l'EIE et le formulaire de demande de permis engendre des ambiguïtés inacceptables. Le Demandeur, qui s'engage par sa signature au bas du document , ne peut pas transférer sur le lecteur la responsabilité de trouver la réponse juste dans un document de plus de 250 pages, quand il s'en démontre incapable lui-même.
12. Iv.4.2. p22 : Dans sa désespérante cohérence par rapport à la réponse précédente, le Demandeur s'enfonçe et répond « NON » à la question « LE PROJET EST-IL SUSCEPTIBLE D'AFPECTER UN SITE NATURA 2000 DE MANIÈRE SIGNIFICATIVE ? ». Les riverains le savent trop bien, le projet est susceptible d'affecter un site NATURA 2000 de manière TRES significative, puisque le site NATURA 2000 en question a plusieurs fois été traversé par une

compétition scandaleusement et répétitivement autorisée par le Demandeur - la Ville - en novembre, à l'occasion du trial dit du Mont Panisel.

13. Annexe 3-4 : « Extrait du plan cadastral comprenant les parcelles dans un rayon de 200 mètres et les noms des propriétaires ». Le plan est incomplet et ne permet pas de se rendre compte de la disposition des parcelles pourtant renseignées dans la liste des noms des propriétaires. Aucune des parcelles situées côté N-E de la rue des Robiniers n'est dessinée. C'est une lacune d'information préoccupante pour le public concerné, d'autant plus que s'il s'enquiert lui-même de trouver l'information, il découvre qu'une des parcelles appartient à la société immobilière LES SARASINS, dont un des administrateurs, Mr Potiez, est aussi un des signataires du bail, pour le RMAMC dont il est le vice-Président à l'époque. Le domicile de ce dernier est d'ailleurs le siège social de l'immobilière en question.
  
14. Annexe 7 : « Dossier de demande de permis d'urbanisme ». Le Demandeur, la ville, y déclare que les 3 parcelles concernées pour le projet lui appartiennent. Ce n'est pas le cas. La ville a gardé le tréfonds du terri, la deuxième parcelle appartient au RMAMC et la troisième au Président d'honneur du RMAMC, Mr Busine. Que conclure ?

## 4. Synthèse et conclusion

On ne manque pas d'être interpellé par le tableau de synthèse (pages 148 à 152 du volume 1 ou pages 49 à 53 du volume 3) et par l'objectif honorable qu'il poursuit : pour chaque domaine de l'environnement, rappeler les constats et incidences relevés dans le cadre de l'EIE, les mesures prises par le Demandeur et le rappel des recommandations principales de l'EIE.

Force est de constater une déconnexion certaine entre les recommandations principales de l'EIE et la façon dont le Demandeur en tient compte. Il est trop tristement patent que la ville a délégué ce travail sans aucune réelle implication de sa part. Dans les faits, on aboutit à une colonne de mesures prises par le Demandeur essentiellement sur le plan urbanistique, auxquelles s'ajoutent des grandes généralités sur l'activité Trial et une colonne de vœux pieux du chargé d'étude qui, sur le plan opérationnel, semble avoir prêché dans le désert.

Nos commentaires et questions à la lecture du formulaire général de demande de permis se trouvent ici renforcés : il ne se peut pas que le public ait à deviner à quoi le Demandeur s'engage sur le plan opérationnel parmi les recommandations du chargé d'étude. On sait que le Demandeur, pense à déléguer le suivi de ces recommandations à un exploitant et se reposer sur la capacité d'autocontrôle de celui-ci ...

Le public se rend compte de la pièce dans laquelle il est amené à jouer : « docilement » participer à la gestion strictement administrative d'un dossier, pour lequel la ville se « sent » obligée, et ainsi lui permettre de le transférer le plus rapidement possible à un exploitant confortablement resté au balcon. Le public devrait être rassuré de savoir que le lien contractuel qui relie la ville à l'exploitant pressenti est un simple bail. Pour le reste, le RMAMC est investi de la confiance aveugle de la ville sur base de ses « performances passées démontrées » et surtout de sa « capacité d'autocontrôle ».

Le public n'est pas dupe

La conclusion s'impose d'elle-même :

Il est décidément grand temps de reconnaître le caractère non fondé d'un tel projet et de l'oublier sur le territoire du Grand Mons. Une escalade supplémentaire des Autorités communales dans cette voie deviendrait franchement ridicule et tout-à-fait incompréhensible aux yeux de tous. Pourquoi un tel nombrilisme montois ? Pourquoi une approche aussi idéologique d'une situation simple, pour laquelle il suffit de s'inspirer des bonnes pratiques suivies ailleurs, pour trouver une solution qui réjouirait la population locale, et l'impliquerait dans la gestion de son milieu de vie ?

L' ABEC attend de l' Autorité compétente qu'elle fasse preuve de l'éthique professionnelle qui l'honore en refusant d'accorder un permis pour une activité très préjudiciable à la population de CIPLY, nuisible, et sans aucun intérêt public ou collectif.



## 5. Proposition d'un projet alternatif plausible

Nous nous sommes mis dans la position où la ville aurait dû se trouver avant de prendre la décision d'essayer de justifier l'implantation d'une activité de trial moto sur le terril de Cibly.

Nous nous sommes aussi renseignés sur la manière dont les autres sites de trial fonctionnent, tant en Belgique qu'à l'étranger.

Bien sûr, nous ne nous sommes pas sentis contraints par une activité décidée à l'avance. La conclusion est simple, il n'y a pas moyen de s'en sortir sans procéder au préalable à une analyse AFOM (Atouts, Faiblesse, Opportunités, Menaces) - voir page 34 - de Cibly.

En partant de cette analyse, nous entamons une réflexion sur l'avenir, qui exploite les opportunités qui se présentent à Cibly, et repousse ou diminue les menaces, en nous reposant sur les forces reconnues au village, et en étant conscients des faiblesses à surmonter.

Le potentiel touristique, scientifique, sportif (parcours santé) et culturel offert par les terrils est unanimement reconnu.

Le terril de Cibly est au 3<sup>e</sup> rang d'un classement parmi 77 terrils wallons recensés selon une méthode standardisée de mesure de la rareté des espèces animales qui y vivent. Sa position - en ville à la campagne - au milieu d'une zone de grand intérêt géologique ([www.Lamalogne.be](http://www.Lamalogne.be)) accentue ses atouts déjà très enviés. Les asbl « La Malogne » et « Environnement et Découverte » y encadrent les activités d'adultes et d'enfants, qu'attirent ces zones de grand intérêt scientifique.

Le village, remarquablement intégré dans son massif vert, abritant une réserve naturelle Natagora, un site Natura 2000 et une ancienne carrière (Rustin) reconnue maintenant de grand intérêt biologique forme, avec le terril encore, une vallée reconnue d'intérêt paysager.

Déjà fort prisé des promeneurs Cibly se montrerait naturellement accueillant pour des activités mettant aussi en valeur ses vestiges industriels.

Mons, ville d'enseignement et de recherche pourrait légitimement s'enorgueillir d'une palette aussi variée d'activités d'étude, de travaux pratiques et de recherche sur des milieux et matériaux de choix, à 4 km de ses boulevards.

Ce bref chapitre n'a pas l'ambition de boucler un projet alternatif complet pour Cibly. Il vise seulement à suggérer d'autres scénarios compatibles et en parfaite synergie avec le projet de village à la ville, cher à ses habitants appréciant par-dessus tout ce lieu où il fait bon vivre.

<p><b>Atouts :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massif vert constitué de sites remarquables : Natura 2000, Réserve Natagora, carrière Rustin, terril occupant le 3<sup>ème</sup> rang sur 77 terrils classés par indices de rareté en espèces animales</li> <li>-Habitat à caractère rural intégré au massif vert</li> <li>-Des activités agricoles (fermes et horticulteurs) bien intégrées au village</li> <li>-Présence du By et sa vallée d'intérêt paysager</li> <li>-Population respectueuse de l'environnement</li> <li>- Points de haut intérêt minéralogique et biologique</li> <li>- grande diversité biologique</li> <li>- Points de haut intérêt archéologique industriel (friches d'industrie extractive)</li> <li>-Population appréciant le beau, la convivialité, le calme et les sports non motorisés respectueux de l'environnement.</li> <li>-Citoyens conscients de leurs devoirs et de leurs droits.</li> <li>-Citoyens appréciant et en recherche du bien-être</li> <li>-Citoyens respectueux de l'Etat de droit</li> <li>-Une population accueillante, respectueuse d'autrui et disposant de compétences diverses</li> <li>-Une population en voie de rajeunissement, attentive à ses seniors</li> <li>-Des lieux où l'homme, le silence et la nature se côtoient</li> <li>-Une capacité de bénévolat, de respect du patrimoine commun, d'autodiscipline et de mobilisation au sein de la population.</li> <li>-Un village conscient de son origine et de son histoire</li> <li>-Village campagnard à 4 km du centre ville de Mons</li> <li>-Un village où l'on se rend mais où l'on passe peu</li> <li>-Un accès facile par route</li> <li>-Un milieu de vie apprécié de ses habitants</li> </ul>	<p><b>Faiblesses :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Une infrastructure routière faible (rues étroites sinueuses et en pente)</li> <li>-Une infrastructure égouts inexistante à beaucoup d'endroits</li> <li>-Une exposition à des inondations subites si le By est mal entretenu</li> <li>-Des sites d'activités industrielles du passé, non entièrement régénérés, et objets de convoitises privées.</li> <li>-Un sous-sol peu connu, instable et fragile : présence de nombreuses galeries, boueux</li> <li>-Un laxisme des autorités pour faire respecter les zones protégées (Zone verte au plan de secteur, zone Natura 2000 )</li> <li>-Peu d'infrastructures communautaires pluralistes</li> <li>-Peu d'accès par transports en commun</li> </ul>
<p><b>Opportunités :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Patrimoine naturel, paysager , campagnard et industriel plus exploité</li> <li>-Synergies avec les centres de compétences locaux : écoles, facultés, asbl éducatives, culturelles et sportives</li> <li>-La proximité du parc des Hauts- Pays et du PASS</li> <li>-La proximité et les synergies avec deux villages actifs voisins : Asquillies et Noirchain</li> <li>-Des parcours de promenades équestres</li> <li>-Village et son terril repérés sur les sentiers des terrils</li> <li>-Passage de marches ADEPS, Amis de la Nature,</li> <li>-Passage d'un sentier GR</li> <li>-Le caractère pittoresque unique d'un site intégrant harmonieusement habitat rural et massif vert naturel</li> <li>-Des terrils déboisés, hors de l'entité de Mons, potentiellement accueillants pour les sports moteurs</li> <li>-L'appel d'offre, respectueux du plan de secteur, lancé par la RW pour un projet de circuit de toutes activités moto : moto cross, trial, etc...</li> </ul>	<p><b>Menaces :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Projet mégalo de concentration d'activités de loisirs motorisés</li> <li>-Promoteurs privés irrespectueux des règlements et décrets</li> <li>-Le style de « gouvernance publique » pratiqué par la ville : Pas de transparence des décisions.</li> <li>-Manque de prise de conscience des conflits d'intérêts au niveau des autorités communales</li> <li>-Un terril, patrimoine public, cédé en bail emphytéotique à un club dans lequel se côtoient « TANKS in TOWN », sponsors généreux et activités de trial et de Motocross</li> <li>-La demande de PU pour l'activité Trial sur le terril, actuellement soumis à enquête publique et visant une dérogation au plan de secteur pour le terril de CIPLY situé en zone d'espaces verts</li> <li>- Les autorisations bienveillantes accordées par la ville pour relier des zones de trial par les voies publiques et les zones protégées (Natura 2000)</li> <li>-Les autorités sourdes aux plaintes des habitants qui signalent des infractions routières, environnementales et urbanistiques</li> <li>-Manque de respect des autorités communales par rapport aux habitants locaux</li> <li>-Invasions intempestives de véhicules motorisés dans des zones protégées et sur les voies inadaptées du village</li> </ul>

## 6. Une autre approche de la gouvernance communale ?

Nous sommes dans le cadre d'un mémoire de prise de position d'un collectif de citoyens en réaction à une enquête publique à propos d'un projet d'établissement de classe 1 (activité de Trial moto) sur un site affecté en zone d'espaces verts au plan de secteur.

N'est-il pas présomptueux d'aborder un sujet aussi important que la gouvernance communale dans ce cadre ?

Nous ne le pensons pas. Le lecteur jugera.

Selon la SWEF, Société Wallonne d'Evaluation et de Prospective, « *la Gouvernance peut être définie comme une démarche qui vise à optimaliser la gestion des capacités institutionnelles, le processus de décision des autorités publiques et la gestion des fonds publics, dans le respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales* ».

Bien évidemment cette exigence, à laquelle le pouvoir doit répondre, vise à plus de démocratie et à un meilleur bien-être et suscite des dynamiques endogènes - l' ABEC n'est pas un cas isolé - qui permettent aux citoyens de s'exprimer et d'agir dans une logique de développement viable.

Par leurs actions, les citoyens visent notamment à :

- La mise en pratique de la démocratie participative
- Assurer le respect des conditions susceptibles de mener en la confiance dans les débats publics et l'action publique
- Obtenir la prise en compte légitime des aspirations et attentes des membres d'une société diversifiée, par des méthodes connues à l'avance et en toute transparence.

Par sa définition, la Gouvernance répond à des exigences de rigueur, modérées par la nécessaire prise en considération de la dimension politique de toute gestion publique.

L' ABEC a soutenu les citoyens dans leurs réactions à une enquête publique concernant un projet qui a fait l'objet d'une Etude d'Incidences sur l'Environnement ( EIE), volumineux document dans lequel on reconnaît une démarche d'évaluation du projet envisagé selon les critères prévus par la loi.

Le présent mémoire a essentiellement été consacré à la revue critique de ce travail d'évaluation.

Notre approche est maintenant tout autre. Nous soumettons la démarche de l'acteur public, la ville de Mons, au crible d'une série de questions permettant d'évaluer la qualité de la gouvernance de l'acteur public impliqué, dans le cadre de la gestion de ce projet, et nous communiquons des informations vérifiables qui permettent au lecteur de se fonder sa propre opinion .

De nouveau, nous nous tournons vers la SWEP, son site internet ([www.la-swep.be](http://www.la-swep.be)) en l'occurrence, pour une formulation non teintée de partialité de quelques questions concernant la démarche d'évaluation :

Questions	Constatations factuelles
L'objet de l'évaluation a été précisément défini	Le projet décrit consiste en l'implantation d'une activité de trial /VTT. Le RMAMC n'a jamais eu le VTT comme objet social.
La logique d'action de la politique publique évaluée a été clarifiée	La ville veut « régulariser » une activité qu'elle reconnaît comme illégale.
Les arbitrages et les éventuels conflits d'objectifs ont été mis en évidence	L' EIE parle d'une <u>volonté</u> du Demandeur, la ville, d'utiliser le site pour une activité de trial moto - incompatible avec l'affectation du site au plan de secteur - et en même temps d'y accueillir des visiteurs. Aucune trace, au niveau décisionnel – Collège des Bourgmestre et Echevins ou Conseil Communal - de résolution des arbitrages ayant dû être opérés ni des conflits d'objectifs constatés.
Les objectifs poursuivis ont été explicités et les moyens mis en œuvre ont été identifiés	Le formulaire de demande de permis d'environnement renseigne l'identité du Demandeur, la ville. Un exploitant potentiellement différent du demandeur n'est pas renseigné dans ce document officiel principal.
Les externalités et les effets pervers de la politique menée ont été mesurés	Comme le déclarait Monsieur Jean-Luc Aubertin, fonctionnaire délégué de la Province de Luxembourg, à propos du motocross illégal à Jamoigne (Le Soir du 17 juillet 2001) : « <i>On accepte pas la politique du fait accompli dans l'espoir d'une régularisation ultérieure, cela permet toutes les dérives</i> ». Plusieurs citoyens se sont demandés : va-t-on apprendre à nos enfants que la pratique assidue d'une activité illégale, suffisamment longtemps, aboutit à Mons à une reconnaissance automatique par l'attribution d'un permis ?
Un apprentissage mutuel des contraintes et pratiques des différents acteurs a été réalisé	Qui sont les acteurs ?
L'indépendance de l'évaluateur et de sa démarche ont permis de prendre en compte l'intérêt général ainsi que les préoccupations des groupes qui ne seraient pas représentés dans l'instance d'évaluation	L'avis de marché public annonce que le chargé d'étude collaborera avec le RMAMC, auquel la ville a concédé un bail. Des membres du RMAMC étaient présents lors de la réunion préalable à l'étude d'incidences. Aucun habitant de Cipluy n'a été interrogé de janvier 2008 à décembre 2010, mais les membres du RMAMC bien.
La crédibilité des évaluateurs, de leur démarche méthodologique et la confiance qui leur est accordée n'a pu être mise en cause	Le public n'a pas été partie prenante dans la campagne de mesures de bruits.
Aucune organisation d'évaluation n'a le monopole de la demande d'évaluation dans sa sphère de compétence	L' ABEC a eu recours à une autre société pour interpréter les mesures de bruit qui, telles qu'affichées dans l' EIE, ne respectent pas le prescrit de la norme pour les calculer.
Le champ, l'objet, les objectifs, les indicateurs de la démarche et du référentiel de la démarche ont été préalablement déterminés (il ne s'agit pas de déterminer les objectifs en fonction des résultats),	Le chargé d'étude, pris à son insu dans une situation de double contrainte a fort honorablement communiqué un document lisible à deux niveaux. Le fonctionnaire délégué a été consulté par le demandeur pour explorer les moyens de s'écarter du plan de secteur.

Le contrôle de la qualité, notamment des critères et indicateurs a été attesté	AGECO est bien une société agréée. La ville de Mons, contrairement à Charleroi depuis 2007, ne soumet pas ses décisions aux critères d'un code d'éthique démocratiquement approuvé, prévenant les conflits d'intérêts ou même les conflits d'intérêts apparents.
L'évaluation a été faite de manière contradictoire, au moins dans ses conclusions	Non. L' ABEC tente de suppléer ce manque par la production de ce mémoire
La transparence et la publicité de l'annonce du travail d'évaluation et de ses résultats est assurée.	Le site internet de la ville s'est borné à publier l'avis d'enquête publique et quelques documents administratifs sans intérêt L'ABEC n'a pu obtenir la copie électronique du dossier soumis à enquête publique que le mercredi 19 janvier (soit 16 jours après que le dossier ait été consultable), en payant 34€ pour un CD. Elle en a immédiatement assuré la publication sur son site internet ( <a href="http://www.ciply.be">www.ciply.be</a> ).

Le lecteur jugera si le tableau est satisfaisant.

Nous nous gardons de toute généralisation sur la gouvernance communale en d'autres domaines, mais c'est encore en posant des questions que nous invitons le lecteur à se constituer sa propre opinion :

- La divulgation des politiques alternatives considérées, mais non retenues, est-elle assurée et explicitée ?
- L'intervention publique, là où elle a lieu, est-elle légitime ?
- L'administration concernée sait-elle ce qu'elle fait ?
- La voie choisie pour mettre en œuvre la décision politique est-elle démontrée la plus efficace (principe de subsidiarité, maîtrise des coûts) selon des critères connus et convenus à l'avance?
- L'assemblée compétente, le Conseil Communal, exerce-t-il pleinement ses pouvoirs de prévision et d'autorisation en utilisant l'outil budgétaire ?

## **7. Annexes**

Annexe 1 : Définitions de Trial moto et de compétition de trial

Annexe 2 : Bail emphytéotique concédé par la ville au RMAMC en 2000

Annexe 3 : Extraits du CWATUPE : définition de la Zone d'Espaces verts , art 127 S3

Annexe 4 : Etude Acoustique réalisée par AUREA ACOUSTICS

Annexe 5 : Appel d'offre de la Communauté Française pour un site de pratique des différentes disciplines de la moto. Article LE SOIR.

Annexe 6 : Formulaire général des demandes de permis d'environnement et de permis unique tel que rempli par le Demandeur