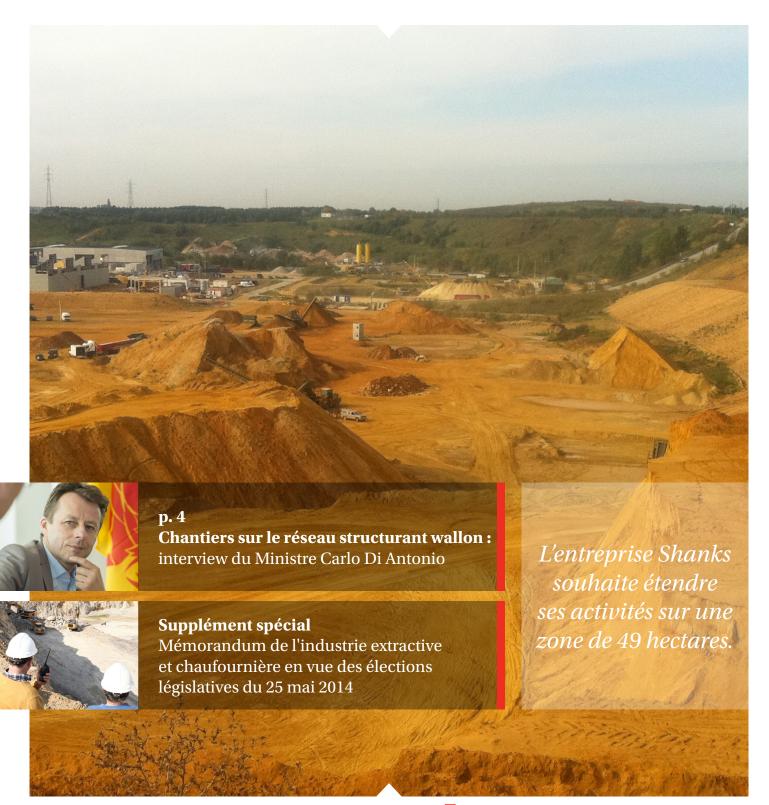
## QUADRARIAMAG

LE JOURNAL D'INFORMATION DE LA FÉDÉRATION DE L'INDUSTRIE EXTRACTIVE





#### ► SOMMAIRE



3
► MOT DU PRÉSIDENT DE FEDIEX
Assurons notre activité,
rappelons nos priorités!



**4**► ACTUALITÉS

Les chantiers sur le réseau structurant wallon peuvent-ils dynamiser l'économie belge et en particulier l'activité des membres de Fediex ? Interview croisée du Ministre Di Antonio et de l'Administrateur délégué de la Sofico, Jaques Dehalu



6

► NEWS DES MEMBRES

CBR rachète le groupe Cimescaut

Shanks s.a. : Enquête publique sur l'extension de la sablière

Le projet d'approfondissement de la carrière de la Boverie à Rochefort



9

► ENVIRONNEMENT

Evaluation environnementale des projets : l'Europe modifie sa législation

Fediex informe les fonctionnaires sur la gestion des eaux en carrière



10

► TECHNIQUE / SÉCURITÉ

ASBL BENOR: 1 an déjà

10ème journée technique du GBEE : toujours un succès

Des merlons pour sécuriser les bords de piste en carrière

La qualité des granulats : Point sur la révision des normes européennes harmonisées



12

► RECHERCHE & DÉVELOPPEMENT

L'expertise du Centre de recherches routières



**14**► AGENDA

Quadraria Mag est une publication de la Fédération de l'Industrie Extractive

Editeur responsable: Michel CALOZET, FEDIEX – Rue Edouard Belin, 7 – B-1435 Mont-Saint-Guibert

Comité de rédaction : Michel CALOZET, Michel EVRARD, Régis LORANT, Benoit LUSSIS, Hélène VANDEN HAUTE.

Conception et réalisation : PEPS COMMUNICATION • Mise en page : KNOK DESIGN

► MOT DU PRÉSIDENT DE FEDIEX

# Assurons notre activité, rappelons nos priorités!



Fediex a activement contribué à l'élaboration des mémorandums des principales organisations patronales.

L'année 2014 est une importante année d'élections, à tous les niveaux de pouvoir, à l'exception de nos communes. C'est donc une opportunité pour notre secteur de rappeler ses priorités pour, d'une part, assurer de bonnes conditions d'activités et d'investissements ; et pour d'autre part, apporter notre contribution au développement de notre région, notre pays et l'Europe.

ediex a activement contribué à l'élaboration des mémorandums des principales organisations patronales dont nous partageons les propositions. Eu égard à l'importance de nos activités en Wallonie, nous avons également rédigé un mémorandum spécifique à destination des acteurs politiques wallons.

Celui-ci se décline autour de trois leviers :

- développer une vision politique et un cadre fiscal;
- assurer la prédictibilité des décisions sur le long terme;
- préserver l'accès aux ressources minérales de notre pays et favoriser leur transfert modal vers les utilisateurs.

Notre mémorandum reprend 7 propositions concrètes que vous découvrirez à la suite du présent QuadrariaMag. Certaines sont d'ordre général et d'autres se focalisent sur des points plus précis de nos activités.

Par cette combinaison, Fediex entend rester un acteur constructif du paysage institutionnel, tout en étant le porte-parole actif de ses membres.

N'hésitez pas à diffuser ces propositions autour de vous, multipliant ainsi les contacts utiles pour communiquer notre contribution au développement de nos activités et de notre Région.

Bonne lecture!

Jean Marbehant | Président

#### ► ACTUALITÉS

# Les chantiers sur le réseau structurant wallon peuvent-ils dynamiser l'économie belge et en particulier l'activité des membres de Fediex?

INTERVIEWS CROISÉES DU **MINISTRE DI ANTONIO** ET DE L'ADMINIS-TRATEUR DÉLÉGUÉ DE LA SOFICO, **JACQUES DEHALU** 

Fin 2013, la SOFICO, maître d'ouvrage du réseau structurant wallon. annonçait l'engagement d'un budget de 120 millions d'euros en 2014 dans le cadre de son Plan Routes. Les objectifs de ce Plan rejoignent ceux du Ministre des Travaux publics, Carlo Di Antonio: sécuriser les autoroutes et routes nationales stratégiques de Wallonie, offrir plus de confort aux utilisateurs et améliorer la mobilité de manière générale.

## QuadrariaMag: Combien d'emplois directs et indirects représentent ces chantiers?

Carlo Di Antonio: Il faut savoir que le Plan Routes s'étale sur 5 ans et qu'il est entré en 2014 dans sa quatrième année. Le bilan du Plan Routes en termes d'emplois directs et indirects est très positif puisque l'on peut parler de plusieurs milliers d'emplois créés pendant la période de réalisation des infrastructures et même après, grâce à l'utilisation qui en est faite.

## QM : Combien de chantiers vont être initiés cette année ? Les marchés ont-ils déjà été attribués ?

Carlo Di Antonio: Il y a tout d'abord les chantiers qui ont déjà débuté et qui entrent dans une nouvelle phase. Je pense ici à l'E42 entre Daussoulx et Sambreville et entre Huccorgne et Saint-Georges. Par ailleurs, d'autres chantiers très importants démarreront cette année sur l'ensemble du territoire wallon constituant un programme de travaux ambitieux.

**Jacques Dehalu:** Il y a effectivement des chantiers importants qui vont débuter en 2014 et qui se prolongeront, pour certains, sur plusieurs années, en fonction de leur ampleur :

- ► Les travaux de réhabilitation du R9 de Charleroi ;
- ► La réhabilitation du tronçon entre Hensies et Saint-Ghislain (A7/E42) et le renouvellement des murs antibruit à Saint-Ghislain (A7/E42);
- ► A Tournai, la réfection des tronçons d'entrée et de sortie vers la France ;
- ► En province de Liège, la réhabilitation des trois viaducs successifs sur l'E40 à Herstal.

D'autres chantiers viendront s'ajouter à cette liste. Pour certains, les marchés sont déjà attribués et d'autres sont en passe de l'être.

## QM : Comment fonctionne l'attribution des marchés ?

**Jacques Dehalu:** Suivant les chantiers, les situations sont différentes. Soit tout le chantier est attribué à une entreprise, soit les chantiers sont scindés par phases. Celles-ci peuvent alors être attribuées à différentes entreprises.

## QM : Suivant quels critères les chantiers ont-ils été priorisés ?

Jacques Dehalu: En sa qualité de maître d'ouvrage, la SOFICO a établi une hiérarchisation dynamique des travaux prioritaires sur base de plusieurs critères comme la sécurité, la mobilité et la qualité des routes. Elle bénéficie de l'assistance technique du maître d'œuvre, la Direction Générale des Routes et Bâtiments (DGO1) du Service public de Wallonie.

## QM : Pensez-vous que ces travaux dynamisent les entreprises wallonnes ? La concurrence est grande et les marchés sont européens.

Jacques Dehalu: Les montants dont on parle sont colossaux et, au-delà de certains montants, la procédure doit en effet obligatoirement passer par un appel d'offres européen. Les marchés sont souvent remportés par des entreprises belges qui proposent des prix concurrentiels, étant donné qu'elles ont de solides réseaux de sous-traitants au niveau local.



D'ici 2015, nous aurons investi au total 554 millions d'euros pour rendre le réseau structurant wallon plus sûr et plus confortable.

Les entreprises belges ont une excellente connaissance du terrain et proposent des solutions adaptées aux difficultés qu'elles vont rencontrer. A leur tour, elles choisissent leurs sous-traitants et fournisseurs. C'est à elles que revient alors la responsabilité de faire vivre l'économie locale sous la vigilance de la DGO1 du Service public de Wallonie.

## QM: La SOFICO engage 120 millions d'euros sur une période de 3 ans. Ce budget est-il suffisant en comparaison avec les budgets antérieurs?

**Jacques Dehalu:** Lorsque l'on mentionne le montant de 120 millions d'euros, il faut être attentif au fait que l'on parle d'un montant « engagé » qui sera investi sur plusieurs années en fonction des chantiers.

Il est également important de remettre ces 120 millions dans le contexte du Plan Routes qui s'échelonne sur 5 ans. Ce plan prévoyait à l'époque un montant total de 500 millions d'euros dont une partie sous forme de prêt de la BEI – la Banque Européenne d'Investissements. A ce jour, 434 millions d'euros ont été investis dans des chantiers en cours d'exécution ou terminés, autrement dit: plus de 4/5ème du programme a donc été initié et est en cours d'exécution. Un rapide calcul vous permet de constater que, d'ici 2015, nous aurons investi au total 554 millions d'euros pour rendre le réseau structurant wallon plus sûr, plus confortable et pour améliorer la mobilité des citoyens.

#### QM : Monsieur le Ministre, considérez-vous que ces investissements dopent l'économie wallonne ?

Carlo Di Antonio: Il est certain que proposer un réseau structurant performant, dense et de qualité favorise l'économie d'un pays. Comme démontré par plusieurs études, la Wallonie est une des régions les plus attractives d'Europe pour les investisseurs belges ou étrangers. Les gains de temps, la diminution du nombre d'accidents, la fluidité du trafic, la qualité du revêtement sont autant d'atouts qui diminuent les coûts de transport pour nos entreprises et qui favorisent l'implantation de zonings. Ce gain économique rend la Wallonie plus attractive.

#### QM: En proposant un réseau de qualité, on attire également le transport international qui abîme nos routes et ne favorise pas forcément l'économie locale?

Carlo Di Antonio: La politique en matière de transport ne se limite pas à la route. De nombreux investissements sont aussi réalisés par la SOFICO sur les voies navigables wallonnes. Il est primordial de moderniser et d'augmenter les capacités de notre réseau fluvial, notamment pour soulager notre réseau routier. Cela passe notamment par la mise à grand gabarit des écluses mosanes d'Ivoz-Ramet, Lanaye et Ampsin-Neuville.

Cependant, cette politique ne s'avérera réellement porteuse que si tous les acteurs de l'économie s'inscrivent dans cette démarche et repensent leur approche de la multi-modalité. C'est l'atout de notre région et nous devons tous capitaliser sur celui-ci, en faveur de l'environnement et de l'économie wallonne.



▲ Carlo Di Antonio, Minsitre wallon des Travaux publics



▲ Jacques Dehalu, Administrateur Délégué de la SOFICO

#### ► NEWS DES MEMBRES

## CBR rachète le groupe Cimescaut

Le 15 janvier dernier, CBR, membre du groupe HeidelbergCement a procédé, au rachat de 62,91% des actions du groupe Cimescaut, ce qui porte sa participation dans le groupe à 96,93%.

BR a l'intention de lancer une offre publique de reprise sur les actions qui ne sont pas encore en sa possession.

Le rachat s'inscrit dans le cadre de la stratégie de développement d'HeidelbergCement dans les secteurs des granulats et du béton prêt à l'emploi. Le groupe HeidelbergCement est déjà présent dans ces secteurs en Belgique via ses filiales Sagrex et Inter-Beton. Le rachat concerne les activités suivantes du groupe Cimescaut :

- Cimescaut Matériaux en charge de la production et de la vente de granulats à partir de la carrière d'Antoing;
- ► La participation dans **MTH** (Matériaux Traités du Hainaut);
- ► CVG, le comptoir de vente en France ;
- ► Les centrales à béton de **Wellin**, de **Libramont** et 50% de la centrale d'**Achêne** (joint-venture avec Inter-Beton).

Les opérations d'extraction et de vente de calcaire à partir de la carrière de Wellin (Carrières du Fond des Vaulx) ne font pas partie de la transaction. Elles ont été revendues à une joint-venture Switex/Groupe De Cloedt.

Ce rachat s'inscrit dans le cadre de la stratégie de développement d'HeidelbergCement dans les secteurs des granulats et du béton prêt à l'emploi.



'enquête publique s'est déroulée du 13 janvier au 26 février 2014. Une réunion d'information s'est tenue le 15 janvier, lors de laquelle très peu de questions ont été posées. Lors de la discussion, les points relatifs à l'exploitation de la future zone, des mécanismes d'expropriation et des compensations alternatives ont été évoqués.

Le 03 mars dernier, une réunion de concertation a eu lieu, afin d'examiner et de répondre aux différentes attentes du public exprimées lors de la séance et durant la période d'enquête. Dans les 45 jours, le dossier doit être transmis par la Commune au Gouvernement wallon pour observations et réclamations éventuelles.

Le Gouvernement sollicitera les avis de la CRAT (Commission régionale d'avis d'Aménagement du Territoire) et du CWEDD (Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable). Il y aura ensuite adoption définitive du plan de secteur, une déclaration environnementale et enfin publication au Moniteur belge. Le dossier arrive petit à petit à son terme...

L'enquête publique s'est déroulée du 13 janvier au 26 février 2014.

# Le projet d'approfondissement de la carrière de la Boverie à Rochefort



Afin de pérenniser ses activités de production de chaux en Wallonie, Lhoist souhaite approfondir la Carrière de la Boverie à Rochefort.

Les réserves de pierre calcaire exploitables dans le cadre du permis d'exploitation actuel seront épuisées d'ici 2023. L'extraction des réserves présentes sous le niveau actuel de la carrière (à 220 mètres d'altitude) permettrait de prolonger l'approvisionnement des usines à chaux de Lhoist à Rochefort et à Saint-Georges-sur-Meuse jusqu'en 2045.

## Une étude hydrogéologique préalable solide

Pour approfondir la carrière, un système de pompage de l'eau souterraine devrait être mis en place, permettant de faire baisser le niveau de la nappe phréatique située sous la carrière. Des études hydrogéologiques poussées ont été réalisées par des experts indépendants, en partenariat avec l'Abbaye Notre-Dame de Saint-Rémy et la Ville de Rochefort, afin d'évaluer la faisabilité de



l'exploitation plus en profondeur, tout en respectant les exigences qualitatives et quantitatives de l'Abbaye et de la Ville pour leur approvisionnement en eau.

## Une solution où tout le monde est gagnant

Globalement, le pompage permettra de maîtriser les variations saisonnières en maintenant un débit constant tout au long de l'année, ce qui n'est pas le cas de la galerie drainante actuelle. Les réserves d'eau situées sous le niveau de cette galerie deviendront alors accessibles en permanence, ce qui améliore la sécurité d'approvisionnement de l'Abbaye et de la Ville de Rochefort.

La qualité de l'eau produite lors du pompage d'exhaure respectera les normes en vigueur, car les eaux seront prélevées à une plus grande profondeur. L'eau continuera à venir de la même nappe phréatique, ce qui ne changera rien pour la brasserie de l'Abbaye de Rochefort puisque la bière sera brassée avec la même eau qu'aujourd'hui.

Lhoist pourra continuer à exploiter la pierre calcaire à la Carrière de la Boverie et garantira la prise en charge de tous les coûts de fonctionnement du pompage pendant 100 ans.

Cela permettra aussi de pérenniser les 470 emplois directs et indirects qui dépendent des activités d'extraction de Lhoist à la Carrière de la Boverie.

#### Une phase de test 100% réversible

Afin de valider l'étude hydrogéologique, il est prévu d'effectuer des tests de pompage 100% réversibles pour lesquels un permis d'environnement est nécessaire. Après avoir obtenu le permis en octobre 2013, celui-ci a été retiré à Lhoist en janvier par le Ministre wallon de l'Environnement, sur base des recours. Pourtant, ces tests sont non seulement recommandés dans le cadre de l'étude hydrogéologique préalable, mais aussi imposés par la Région wallonne.

Les enjeux sont importants et Lhoist reste persuadée de la solidité et du bien-fondé de son projet. Le dernier acte n'a donc pas encore été joué dans le cadre de ce projet.

Pour plus d'informations, nous vous invitons à consulter le site **www.info-tridaine.be** où le projet est expliqué en vidéo.

#### ► FNVIRONNEMENT

## Evaluation environnementale des projets : l'Europe modifie sa législation

Le 12 mars dernier, le Parlement européen a approuvé un projet de directive révisant la législation européenne relative aux évaluations environnementales des projets. De cette directive découle, en partie, le système d'études d'incidences sur l'environnement (EIE) tel que nous le connaissons dans les trois les régions du pays.

Il s'agit donc d'une révision importante pour le secteur carrier dont de nombreux projets de classe 1 ou de classe 2 sont soumis à ce type d'évaluation préalable à la délivrance du permis d'environnement ou permis unique.

Cette révision a été initiée par la Commission européenne en octobre 2012 avec pour objectifs de :

- ▶ prendre en compte les changements intervenus dans les domaines politique, juridique et technique au cours de ces 25 dernières années ;
- ► corriger certaines lacunes, et notamment la faible qualité de certaines EIE et le risque d'incohérence avec d'autres législations;
- ▶ simplifier le processus de l'EIE.

Etaient notamment en discussion les critères qui déterminent quels projets doivent être soumis à EIE, la procédure de contrôle de qualité des EIE, les conflits d'intérêts, la participation et l'information du public, la mise en place d'un mécanisme pour éviter les doubles emplois et superpositions avec d'autres exigences issues de la réglementation européenne, etc.

Ce sont ainsi pas moins de 500 amendements qui ont été examinés par le Parlement européen en première lecture!

## L'implication du secteur carrier dans les négociations

Tout au long de ces négociations, l'industrie des granulats a été impliquée afin de faire bénéficier les décisionnaires de son expérience, ceci aux niveaux européen (UEPG) et national (notamment FEDIEX), mais également en coopération avec d'autres secteurs (secteur extractif non-énergétique). Dans ses positions officielles comme lors de rencontres bilatérales ou à l'occasion de conférences, le message du secteur des granulats s'est voulu constructif: oui à une simplification des démarches, oui à des rapports environnementaux de qualité, mais en prenant en compte les réalités du terrain.

Ainsi, le secteur a porté la demande de permettre explicitement le couplage de la procédure EIE avec d'autres procédures d'évaluations issues d'autres législations européennes telles que Natura 2000 ou la directive d'évaluation des incidences des plans et programmes.

Un autre enjeu de taille était la proposition du Parlement européen d'étendre le champ de la directive à la prospection de ressources minérales et la suppression du seuil européen des 25 hectares au-delà duquel toute carrière se soumet automatiquement à une EIE complète. Cette extension démesurée, finalement rejetée, aurait été un sérieux frein à l'ouverture et à l'extension de carrières, tout particulièrement pour les PME, frein

injustifié puisque l'accent des études doit être mis sur les effets majeurs.

## Conséquences pour le secteur des granulats

Au terme des débats, le texte tend vers un équilibre entre les impératifs environnementaux et la nécessité de ne pas handicaper trop lourdement l'industrie européenne. Les législations régionales belges étant très avancées, les modifications apportées à la directive ne devraient pas bouleverser fondamentalement le processus d'évaluation des incidences. Plusieurs adaptations de la législation seront cependant nécessaires lors de la transposition notamment en ce qui concerne l'implication et l'information du public (via un portail internet), le couplage des procédures d'évaluation et certaines considérations techniques quant à la manière de mener l'évaluation des incidences (scénario de référence, alternatives au projet, etc.).

Les parlementaires de la Commission Environnement ayant approuvé le texte le 12 février dernier, le vote en séance plénière s'est déroulé sans heurt. Le Conseil européen devra maintenant adopter le texte, probablement en juin 2014. La directive devrait dès lors être transposée dans les législations des Etats membres trois ans après son entrée en vigueur, soit en 2017.



# Fediex informe les fonctionnaires sur la gestion des eaux en carrière

e 27 février dernier, Fediex organisait une séance d'information à destination des fonctionnaires wallons en charge sur le thème de la gestion des eaux en carrière.

Cette séance d'information s'inscrit dans un cycle plus large destiné à mieux faire connaître les particularités de l'industrie extractive auprès des fonctionnaires en charge des dossiers « carrières ». Les thématiques relatives aux tirs de mine et aux émissions de poussières ont déjà fait l'objet de séances d'information similaires.

Les différents aspects de la gestion des eaux en carrière ont ainsi pu être décrits en détail par des spécialistes du secteur : l'origine des eaux d'exhaure (eaux souterraines, eaux de pluie et de ruissèlement), leur utilisation pour le lavage des granulats, des camions ou des installations, ou pour la réduction des émissions de poussières, le traitement de ces eaux notamment en bassin de décantation et, enfin, le contrôle des eaux rejetées.

La deuxième partie de la séance était consacrée à la présentation des différentes options de valorisation des eaux d'exhaure en eau potable. Dans ce cadre, le secteur a conclu une charte avec Aquawal, l'union professionnelle des producteurs d'eau, afin d'encourager cette valorisation.

Plusieurs projets aboutis ou en passe de l'être ont ainsi pu être présentés: la valorisation en cours dans le Tournaisis (Transhennuyère) et à Soignies-Ecaussines. Ceux-ci permettront de valoriser pas moins de 10 millions de m3 d'eau d'exhaure des carrières en eau potable chaque année. D'autres projets sont en cours de développement tels que la valorisation des eaux d'exhaure de la Carrière Berthe à Florennes ou le projet de valorisation des eaux d'exhaure de Lhoist à Jemelle.

#### ► TECHNIQUE / SÉCURITÉ

## ASBL BENOR : 1 an déjà

La marque de conformité BENOR est un gage de qualité pour les produits qui en sont munis. L'asbl BENOR a vu le jour récemment, et ce pour plusieurs raisons. Paul Meekels, le responsable du département Expertise Béton et Acier auprès du Ministère flamand de la Mobilité et des Travaux Publics, préside cette association. Il nous explique comment fonctionne cette asbl et quels sont les atouts de la marque BENOR pour les entrepreneurs et maîtres d'ouvrage.

## QuandrariaMag : Pourquoi avoir fondé l'asbl Benor ?

Paul Meekels: « La marque BENOR est un label de qualité volontaire depuis une quarantaine d'années. Tout allait bien en soi. BENOR s'est forgée une réputation d'ouvrages de qualité et de bons produits. Alors, pourquoi diable fonder une asbl? Selon l'Europe, il y avait un problème de confusion d'intérêts. La marque BENOR était gérée jusqu'à l'an dernier par des organisations dépendant du Gouvernement belge : d'abord l'IBN (Institut belge de normalisation), puis le NBN ou Bureau de normalisation. En 2008, l'Europe a décidé que, en procédant de la sorte, la Belgique commettait une confusion d'intérêts et engendrait une situation protectionniste. Il a fallu rompre le lien entre la marque et le Gouvernement belge. Nous nous sommes rassemblés autour de la table avec toutes les parties concernées par BENOR.»

## QuandrariaMag: La solution consistait à créer une asbl?

Paul Meekels: « En créant une asbl, nous dissocions la gestion de la marque du Gouvernement fédéral. L'asbl représente toutes les parties concernées: le secteur public et les utilisateurs privés, les producteurs et les instances de certification. »

### QuandrariaMag: L'asbl gère désormais la marque. Que cela signifie-t-il exactement?

Paul Meekels : « Nous déterminons entièrement sous quelles conditions la marque peut être utilisée. Nous devons naturellement veiller à maintenir une uniformité et nous conformer aux dispositions légales. »

### QuandrariaMag: L'asbl BENOR crée donc les conditions favorables à la bonne exécution du travail des instances de certification?

Paul Meekels: « Oui, nous vérifions également si tout se fait dans les règles. En fait, nous faisons exactement ce que faisait le NBN. Celui-ci est encore propriétaire de la marque et perçoit une rétribution, mais il ne détermine plus le contenu de la marque. »

### QuandrariaMag : Cette nouvelle structure a-t-elle une influence sur la marque en tant que telle ?

Paul Meekels: « Pas directement. Les utilisateurs devront pouvoir profiter des mêmes garanties. Nous voulons veiller à assurer un niveau uniforme dans tous les secteurs et être plus transparents envers l'utilisateur. Dans certains secteurs, nous pouvons nous améliorer dans ce domaine. Nous devons malgré tout voir comment concilier à la fois transparence et confidentialité. »





BENOR a une double valeur, une pour le client et une pour la qualité interne.

QuandrariaMag: La CPR (Construction Product Regulation) est d'application depuis le 1er juillet 2013, ce qui entraîne un certain nombre de petits changements. Les caractéristiques d'une marque nationale comme BENOR ne peuvent par exemple plus coïncider avec le marquage CE. Cela impliquera-t-il des changements pour BENOR?

Paul Meekels: «Le produit doit naturellement satisfaire aux normes harmonisées, si cellesci sont d'application. Si BENOR se contentait d'exiger exactement les mêmes critères que le marquage CE, il ne pourrait plus y avoir de marque BENOR sur le produit, la marque BENOR ne présenterait d'ailleurs plus de valeur ajoutée. »

QuandrariaMag: Les entrepreneurs et autres utilisateurs de granulats, de chaux de construction et d'éléments en pierre naturelle certifiés BENOR sont-ils suffisamment informés de ce que BENOR leur offre?

Paul Meekels: « On peut certainement encore mieux informer les entrepreneurs des garanties importantes que leur offre une marque BENOR. Elle leur épargne bien des soucis. Beaucoup d'entrepreneurs n'en ont pas assez conscience aujourd'hui. Je parle d'expérience, en tant que maître d'ouvrage. Je ne siège pas dans BENOR en tant qu'autorité de régulation, mais en tant qu'utilisateur des produits BENOR. En tant qu'important maître d'ouvrage, nous voulons des produits adaptés à nos constructions. L'utilisation des produits BENOR nous simplifie la vie parce que nous ne devons plus faire procéder à des réceptions préalables par lot. Grâce à l'ensemble du système en amont de BENOR, nous avons la garantie que les produits satisfont aux exigences imposées et conviennent à l'application à laquelle nous les destinons. L'asbl BENOR est au demeurant en train de lancer une importante campagne de promotion et de sensibilisation des utilisateurs, qu'ils soient publics ou privés.»

QuandrariaMag : En Wallonie, le Gouvernement, en tant que maître d'ouvrage, impose moins BENOR dans les marchés publics.

Paul Meekels: « C'est le choix que font les responsables actuellement. Si des produits sans marque BENOR sont utilisés dans leurs constructions, ils doivent faire procéder à davantage de réceptions préalables par lot pour être certains de la qualité des produits utilisés. D'une part, cela augmente les coûts parce que beaucoup plus de gens interviennent dans ces réceptions que dans l'inspection continue de BENOR, et, d'autre part, les ingénieurs qui doivent effectuer ces contrôles ne sont pas toujours disponibles sur le marché. En outre, les producteurs trouvent aussi leur compte

dans BENOR. La systématique de BENOR permet de mieux travailler. Cela augmente la qualité intrinsèque des produits. Attention, ce n'est pas parce que vous n'avez pas de marque BENOR que vous fabriquez de mauvais produits. Mais BENOR est un gage d'efficacité dans le processus de production. La systématique de BENOR garantit d'obtenir un travail de qualité. BENOR a en ce sens une double valeur : une pour le client et une pour la qualité interne. Pour ce qui concerne la Région wallonne, il y a quand même lieu de signaler qu'elle s'est également engagée dans l'asbl BENOR puisqu'elle en assure la Vice-Présidence de la Commission d'Avis Technique de la Construction.»



## 10ème journée technique du GBEE : toujours un succès

Le Groupement Belge de l'Energie Explosive a été créé en 2004. Ce groupement est une plateforme de dialogue rassemblant tous les acteurs touchant de près ou de loin aux explosifs.

On y retrouve entre autres les fournisseurs et utilisateurs, mais aussi les différentes administrations fédérales et régionales concernées.

L'une des missions du GBEE est notamment d'assurer la bonne information de ses membres. A cet effet, est organisée chaque année une journée technique permettant notamment aux entreprises d'assurer leurs obligations de recyclage des chefs-mineurs en carrière.

La 10ème édition de la journée technique du GBEE a eu lieu le 31 janvier dernier à l'Amphithéâtre Stiévenart de la Faculté Polytechnique de Mons. Le programme de l'événement, qui a rassemblé près de 250 participants, a pris une forme articulée en trois volets pour cette édition anniversaire, revenant sur l'historique, présentant les innovations actuelles, et se projetant dans le futur.

Afin de mieux remplir ses missions, le GBEE se constituera en asbl cette année-ci, et vous fixe déjà rendez-vous en 2015 pour sa 11ème journée technique!

Le GBEE est une plateforme de dialogue rassemblant tous les acteurs touchant de près ou de loin aux explosifs.

# Des merlons pour sécuriser les bords de piste en carrière

Afin de réduire le risque de chute d'engins roulants, les carriers placent traditionnellement des gros blocs de roche en bord de piste. En de nombreux endroits, ces blocs sont communément appelés « pétards ».

L'interdistance entre deux blocs doit être suffisamment faible pour empêcher le passage d'un engin, et donc idéalement être inférieur à la largeur d'un véhicule. De plus, leur hauteur doit être suffisamment grande pour éviter qu'un engin puisse les surmonter, et donc idéalement être supérieure à la demi hauteur d'une roue. Si ces deux éléments sont respectés, l'analyse de risques montre que le risque de chute d'engins roulants atteint un niveau réduit de manière acceptable.

Malgré le respect de ces règles de bonnes pratiques, un accident est survenu aux Carrières Les Petons à Yves-Gomezée où un dumper articulé a chuté hors de piste. Heureusement, cet incident a eu lieu à un endroit où la hauteur était très faible... le chauffeur s'en est donc sorti indemne.

Tirant les enseignements de cet événement, une réflexion a alors été menée afin de réduire encore plus le risque de chute d'engins. Ces réflexions ont conduit à la décision de placer des merlons.

Les merlons sont des buttes longilignes continues d'1,5 mètre de hauteur, confectionnées à partir de terre et de sousproduits.

Cette solution sécurise encore plus les bords de pistes, protégeant également les éventuels piétons. En outre, il est possible et aisé de placer sur ces merlons des dispositifs de signalisation ou d'éclairage.

Depuis, d'autres carrières en Belgique ont décidé d'appliquer cette même solution.



Les merlons sont des buttes longilignes continues d'1,5 mètre de hauteur, confectionnées à partir de terre et de sous-produits.

## La qualité des granulats : Point sur la révision des normes européennes harmonisées

Depuis 2002, les granulats naturels, recyclés et artificiels sont couverts par des normes européennes harmonisées.

Ces normes couvrent les applications suivantes:

- ► Béton (EN 12620)
- ► Mélanges hydrocarbonés et enduits superficiels utilisés sur les chaussées, aérodromes et autres zones de circulation (EN 13043)
- ► Mortiers (EN 13139)
- ➤ Travaux de génie civil et construction de chaussées, avec traitement éventuel aux liants hydrauliques (EN 13242)
- ► Enrochements (EN 13383-1)
- ► Ballasts de voies ferrées (EN 13450)

Les travaux de révision de ces normes au sein du TC154 ont été terminés en 2013.

Cependant, des objections ont été soulevées vis-à-vis du respect des règles du CEN. Dès lors, les versions de 2002 et 2008 restent d'application en attendant que les nouvelles versions aient été soumises aux procédures complètes (CEN Inquiry et Final Vote).

Les versions de 2002 et 2008 restent d'application en attendant que les nouvelles versions aient été soumises aux procédures complètes.



#### ► RECHERCHE & DÉVELOPPEMEN

# L'expertise du Centre de recherches routières

Qui dit « Routes durables » dit « Matériaux de qualité »... Dans ce contexte, les activités du Centre de recherches routières (CRR) sont étroitement liées à l'industrie extractive et aux ressources minérales.

L'expertise du CRR concerne les technologies de pointe liées au domaine routier, ce qui englobe principalement la construction des routes et leur dimensionnement, la mise en œuvre, l'entretien, la mobilité et la sécurité.

Les activités principales du CRR sont la recherche appliquée, l'assistance aux entreprises, administrations, bureaux d'études et producteurs de matériaux routiers, les guidances techniques, la participation à des groupes de travail nationaux et internationaux et le transfert de connaissances via des formations et des publications.

Pour assurer la construction de routes durables, la connaissance des matériaux mis en œuvre est primordiale, tant pour le revêtement que pour les couches sousjacentes depuis la fondation jusqu'au remblai. Ces matériaux doivent résister aux sollicitations exercées par le trafic et aux conditions climatiques. L'optimisation de leurs performances mécaniques en fonction de leur application est essentielle

pour garantir la pérennité des ouvrages et le confort des usagers.

#### Des activités de recherche liées à l'industrie extractive et aux ressources minérales

Pour les fondations et sous-fondations routières, le sable et les granulats naturels constituent les matériaux de référence. Ils doivent satisfaire aux exigences définies dans les cahiers des charges type. Le CRR réalise les essais classiques de caractérisation des granulats: analyse granulométrique, compactibilité (Proctor), indice de portance immédiat (IPI), 'Californian bearing index' (CBR), qualité des fines (essai au bleu de méthylène ou équivalent de sable), coefficient Los Angeles, coefficient Micro Deval, indice de forme, coefficient de polissage accéléré, résistance au gel-dégel...

Le CRR possède aussi un équipement unique en Belgique qui simule l'effet du trafic sur les granulats non liés mis en œuvre en fondations, ce qui permet de mesurer des modules résilients et les déformations permanentes liées à l'orniérage, utiles pour un calcul de dimensionnement et l'évaluation du comportement à long terme. Le CRR réalise régulièrement les essais de contrôle sur chantier tels les essais à la plaque, les mesures aux gammadensimètre, les sondes de battage légères...

#### Le traitement des sols à la chaux

Le traitement des sols à la chaux (certifiée BENOR conformément au PTV 459) est devenu une pratique courante en géotechnique routière (Figure 1). Cette technique permet d'améliorer la traficabilité du sol en place et de lui conférer une portance suffisante pour supporter les couches susjacentes de la structure routière. Grâce à son caractère pouzzolanique, la chaux est aussi utilisée pour stabiliser les sols très argileux, ce qui leur confère à terme une résistance à l'eau et au gel.

Le CRR a publié en 2010 un code des bonnes pratiques sur le sujet, ainsi que quatre guides



▲ Figure 1 : Traitement d'un sol à la chaux



▲ Figure 2 : Répandage de lait de chaux dilué à la saumureuse (crédit photo : SANEF).



▲ Figures 3 et 4 : Essai de sensibilité à l'eau

## Afin d'améliorer la durabilité de nos routes, les ressources minérales de notre pays constituent un atout indéniable.

pratiques associés (remblayage de tranchées, remblais/fond de coffre, sous-fondations et fondations de dalles industrielles). Le CRR possède les équipements de laboratoire pour réaliser les études de formulation, ainsi que l'expertise requise pour interpréter ces essais.

L'amélioration des performances des revêtements bitumineux

L'utilisation des ressources minérales ne se limite pas aux couches de fondations ou sousfondations. L'apport de certains matériaux (lait de chaux ou filler additivé) peut aussi améliorer les performances des revêtements bitumineux.

Un premier exemple consiste à utiliser du lait de chaux dilué afin de protéger les couches de collage (Figure 2). Des essais tels que le cisaillement direct ou l'essai de traction directe ont été réalisés, afin de s'assurer que ce produit n'avait pas d'incidence négative sur l'adhésion entre les couches constitutives des chaussées. Ceux-ci ont montré que la qualité du collage est suffisante et le

traitement au lait de chaux, sous réserve de l'appliquer selon les recommandations d'usage précisées par le producteur, s'avère être une solution valable pour préserver l'intégrité des couches de collage appliquées à des taux de répandage faibles ou élevés.

Un autre exemple consiste à utiliser des fillers additivés dans les revêtements bitumineux de type SMA ('Stone Mastic Asphalt'). Dans le cadre du groupe de travail CRR BAC-2 'Propriétés des fillers,' une attention particulière a été accordée ces dernières années à l'éventuel impact de la nature du filler sur la durabilité, et plus spécifiquement sur la sensibilité à l'eau des enrobés de type SMA. Un aspect qui a été étudié en profondeur est l'emploi de fillers 'actifs' ou, en d'autres termes, des fillers qui contiennent une certaine quantité de chaux éteinte ou de chaux hydratée. En effet, la chaux hydratée agit en tant que promoteur d'adhésion, donc augmente l'adhésion entre le liant bitumineux et les granulats, et par conséquent la durabilité de l'enrobé.

Le CRR a développé de nombreuses connaissances en la matière, non seulement au niveau de la caractérisation des fillers selon les méthodes décrites dans la NBN EN 13043 (granularité, masse volumique, pourcentage de vides, essai au bleu de méthylène, détermination de la teneur en chaux hydratée... ), mais également au niveau des essais performantiels mécaniques sur enrobés conformément aux essais décrits dans la série des NBN EN 12697. Plus spécifiquement, il s'agit ici de la détermination de la sensibilité à l'eau, de la résistance à l'orniérage et de l'ouvrabilité. Les résultats d'essai obtenus en laboratoire ont également été validés in situ par le biais du suivi d'une série de chantiers et/ ou de sections expérimentales et ce en collaboration avec l'Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

Le suivi lors de la mise en œuvre (évolution de la température de l'enrobé ou du processus de compactage à l'aide de mesures de densité nucléaire ou -sonde) ainsi que dans le temps, par le biais d'inspection visuelle, fait partie de l'expertise du CRR.

Dans le cadre de ces différentes activités, le CRR participe activement à différents groupes de travail : le groupe-miroir belge du TC 154 'Granulats' (E154), le groupe de travail 'Couches de collage' réunissant la FWEV, le SPW et le CRR, les groupes européens de normalisation (TC 227 'Routes' et TC 396 'Terrassements'), ainsi que les groupes de travail du CCT Qualiroutes.

Le CRR poursuit ses travaux de recherches, afin d'améliorer la durabilité de nos routes et d'accroître sans cesse son expertise. Il est certain que les ressources minérales de notre pays constituent à cet égard un atout indéniable.



## Contacts

Division Géotechnique et Environnement:

- ► C. Grégoire (c.gregoire@brrc.be)
- ▶ B. Janssens (b.janssens@brrc.be)
- ► Fr. Theys (fr.theys@brrc.be)

Division Chaussées asphaltiques, autres applications bitumineuses et chimie :

- ► A. Destrée (a.destree@brrc.be)
- ► S. Vansteenkiste (s.vansteenkiste@brrc.be)

Le Centre de recherches routières a publié en 2010 un code des bonnes pratiques sur le traitement des sols à la chaux.



## Agenda

Le 25/04/2014

Assemblée générale de la Fédération de l'industrie extractive de Belgique

L'Assemblée Générale de la FEDIEX se tiendra au Cercle de Wallonie de Namur le vendredi 25 avril 2014 de 12h00 à 15h00, en présence de Monsieur Philippe Henry; Ministre wallon de l'Environnement, de l'aménagement du Territoire et de la Mobilité.

- ► Adresse : Cercle de Wallonie Avenue de la Vecquée, 21 B-5000 Namur
- ▶ Réservé aux membres de Fediex ou sur invitation personnelle

Le 22/10/2014

Séminaire « Transport » de la CRAEC (Commission régionale d'Avis pour l'Exploitation des Carrières)

### Séminaire traitant du transport dans le secteur carrier

- ► Lieu : Moulins de Beez rue du Moulin de Meuse, 4 B-5000 Namur (Beez)
- ▶ Programme suivra





Avec la terre, l'eau et le bois, la pierre est une des quatre richesses naturelles de notre pays présente en abondance. La matière minérale se retrouve à la base de nombreuses activités industrielles, attire l'investisseur et participe au maintien et au développement harmonieux de notre économie.

L'industrie extractive et chaufournière est un employeur de proximité et un employeur durable. L'exploitation de gisements, non délocalisables, et la transformation de la matière extraite nécessitent de lourds investissements, consentis en vue de garantir la stabilité de nos entreprises, et ce pour plusieurs générations.

L'industrie extractive et chaufournière représente 2.840 emplois locaux en Région wallonne.

Le secteur est conscient du fait que l'exploitation de la matière minérale doit s'intégrer dans son environnement socio-économique, dans le respect des trois piliers du développement durable. Et ce faisant, en assurant un meilleur dialogue avec ses interlocuteurs, notamment par la recherche de partenariats qui répondent ainsi aux préoccupations de la société en constante évolution.

En moyenne, 70 millions de tonnes sont extraites du sous-sol belge chaque année.

L'activité d'extraction n'est toutefois possible que si l'industrie peut accéder et exploiter des gisements, transformer la pierre extraite et avoir accès à ses marchés.

L'industrie extractive et chaufournière a besoin d'évoluer dans un climat favorable pour implanter durablement le secteur dans la vie économique et, mieux encore, développer ses activités dans le respect de ses différentes parties intervenantes. Par la poursuite des partenariats constructifs avec les autorités, le secteur souhaite rencontrer ces deux objectifs.

## *Il faut :*

- 100 à 300t de granulats pour construire une maison
- 20 à 40.000t pour un hôpital, une école ou une université
- 10.000t pour 1 km de voie ferrée, 40.000t si c'est un TGV
- 10.000t pour 1 km de route, 40.000t pour une autoroute.

Fediex s'adresse aux décideurs politiques en vue des élections régionales du 25 mai 2014 pour poursuivre voire amplifier la dynamique existante à tous les niveaux de pouvoir.

Une telle dynamique peut être intensifiée en actionnant trois leviers :

- (1) développer une vision politique et un cadre fiscal,
- (2) assurer la prédictibilité des décisions sur le long terme,
- (3) préserver l'accès aux ressources minérales de notre pays et favoriser leur transfert modal vers les utilisateurs.

Fediex soutient par ailleurs les propositions émises par la Fédération des Entreprises de Belgique, l'Union wallonne des Entreprises et les Producteurs de matériaux de construction.

Les 7 propositions reprises ciaprès permettront de continuer à investir dans les activités extractives, essentielles pour notre économie, et garantir l'avenir professionnel de milliers de travailleurs du secteur.

## Développer une vision politique et un cadre fiscal

es politiques industrielles, environnementales, énergétiques, économiques et territoriales menées aux différents niveaux de pouvoir doivent apporter une réponse concrète aux défis auxquels est confrontée notre société. Il est primordial d'assurer une plus grande cohérence entre ces différentes politiques et les législations qui en découlent, éviter un trop grand cloisonnement et garantir ainsi une action transversale efficace répondant aux attentes de notre société.

Fediex souhaite une coordination plus grande entre les politiques menées aux différents niveaux de pouvoir. Ce renforcement de coordination devra se marquer notamment dans le cadre de la politique fiscale menée par le Gouvernement wallon.

Le secteur est d'avis que les taxes et contributions environnementales existantes devront être évaluées en fonction des objectifs environnementaux poursuivis. Cela n'a malheureusement pas toujours été le cas. On citera à titre d'exemple la contribution de prélèvement sur les eaux souterraines qui frappe indistinctement les entreprises qui valorisent ou non leurs eaux d'exhaure, et ce malgré un objectif annoncé de favoriser la valorisation des eaux d'exhaure.

Ces dernières années, le secteur a été confronté à une hausse de la contribution de prélèvement des eaux souterraines, des surcoûts énergétiques, des taxes communales à l'extraction, des taxes sur l'utilisation d'explosifs.

Il en est de même pour l'énergie qui est un facteur de coût important pour les industries. Les coûts énergétiques élevés en Wallonie, notamment en ce qui concerne l'électricité, constituent un handicap de compétitivité sérieux.

#### >> PROPOSITION 1

## Décider d'un moratoire fiscal pour les 5 prochaines années

Une stabilité fiscale est indispensable pour le secteur. De trop nombreuses taxes et contributions ont été introduites ou augmentées lors de la dernière législature par la Région ou les communes. Elles pèsent sur nos activités. Ces hausses, et plus particulièrement leur caractère imprévisible, ont des conséquences néfastes sur les investissements qui peuvent être retardés ou même annulés. Cette prédictibilité fiscale est en effet essentielle afin de pouvoir anticiper les conséquences économiques des choix industriels du secteur carrier. Fediex demande aux prochains Gouvernements un moratoire fiscal pour les cinq prochaines années.

#### >> PROPOSITION 2

## Revoir les politiques énergétiques de manière à les rendre compatibles avec les objectifs de croissance industrielle

Les ambitions de réduction des émissions de gaz à effet de serre doivent être rendues compatibles avec :

- la disponibilité de la biomasse comme source d'énergie,
- les capacités d'amélioration énergétique,
- la faisabilité de capture et de séquestration du carbone dans la région,
- du taux de croissance industrielle planifiée par le Gouvernement wallon.

L'électricité est plus chère de 10 à 25€/MWh en Belgique et en Wallonie par rapport aux pays

## **Assurer** la prédictibilité des décisions sur le long terme

In secteur comme l'industrie extractive et chaufournière est amené à prendre des décisions qui visent le long terme, à des horizons dépassant souvent plusieurs dizaines d'années. De telles décisions ne peuvent être raisonnablement prises que dans un climat régulatoire et législatif stable.

L'enjeu principal pour le secteur est de pouvoir disposer d'un climat de confiance, laissant le moins de place possible à l'interprétation et rendant l'issue des décisions des différentes autorités plus compréhensibles. L'industrie extractive et chaufournière est d'avis que tant la société civile que le monde industriel seraient tous deux gagnants à disposer d'un processus de consultation et de décision plus simple et plus clair qu'actuellement.

### >> PROPOSITION 3

## Retrouver une stabilité législative au travers du nouveau Code de Développement Territorial

En fin de législature, le Gouvernement a adopté une réforme importante de la législation régissant l'aménagement du territoire en Wallonie. La possibilité d'introduire conjointement des demandes de modification de plan de secteur et de permis est une des avancées importantes introduites par le Code de Développement Territorial. Elle est de nature à simplifier de manière significative les procédures, entre autres pour les projets de l'industrie extractive et chaufournière.

Fediex espère que cette réforme en profondeur met fin à la série d'adaptations successives de la législation relative à l'aménagement du territoire et appelle le nouveau Gouvernement à continuer à œuvrer dans le sens de la simplification administrative et faire fonctionner le nouveau dispositif dans un esprit de pragmatisme et de stabilité.

## >> PROPOSITION 4

## Réduire les délais d'instruction des dossiers de modification de plan de secteur : création d'une Cellule de développement « Carrières et dépendances »

Les délais d'instruction des dossiers de demande de modification de plan de secteur sont régulièrement dépassés. Ce constat pose inévitablement la question des moyens techniques et humains dont dispose l'Administration pour assumer ses missions, mais aussi de la coopération entre les différents services ainsi qu'entre l'Administration et le pouvoir politique. Fediex plaide dès lors pour une centralisation des demandes de permis et une allocation des moyens plus efficace, permettant des réponses plus rapides et cohérentes de la part de l'Administration wallonne.

Certains dossiers de demande de modification de plan de secteur ont mis plus de 20 ans pour aboutir! Le prochain Gouvernement doit prendre toutes les mesures pour **réduire les délais d'instruction des dossiers de modification de plan de secteur.** 

De par les particularités du secteur, les demandes de permis pour des projets carriers font l'objet de consultation de nombreux services au sein de l'Administration : Administration du Territoire, Nature et Forêts, Eaux de surface, Eaux souterraines, Sols et Déchets, etc. Il en résulte des avis parfois divergents dont le Fonctionnaire technique, en collaboration avec le Fonctionnaire délégué (pour les permis uniques), est actuellement chargé de faire la synthèse.

Fediex propose de rationaliser ce mode de fonctionnement et de **créer une Cellule de développement** « **carrières et dépendances** » rassemblant l'ensemble des acteurs **impliqués dans le traitement des demandes de projets de carrières et de leurs dépendances.** 

Jusqu'à 15 services administratifs et organes consultatifs sont potentiellement consultés lors d'une demande de permis pour un projet de carrière.

#### >> PROPOSITION 5

## Poursuivre le dialogue au sein de la Task-force Carrières

La Task-Force Carrières est un outil essentiel de dialogue entre l'Administration, les Cabinets ministériels impliqués dans les décisions d'aménagement du territoire et le secteur carrier. Elle permet à ces différents acteurs de mieux se comprendre et de prendre les décisions les plus pertinentes possibles pour l'avenir du secteur et du développement économique de la Wallonie.

Au vu de l'importance du secteur en tant que pourvoyeur de matières premières aux autres acteurs industriels, le secteur souhaite donc le maintien de cette structure de dialogue essentielle.

## **Préserver** l'accès aux ressources minérales de notre pays et favoriser leur transfert modal vers les utilisateurs

exploitation de la pierre et sa transformation génèrent des nuisances que les exploitants tentent de réduire au maximum de leurs possibilités. Pour faire face aux priorités et aux défis sociétaux, tout en sauvegardant le développement potentiel du secteur, il est essentiel de se baser sur les éléments objectifs qui seront apportés par les différentes parties : promoteurs des projets, société civile, Administrations, universités et experts.

#### >> PROPOSITION 6

## Protéger l'accès aux gisements de matières minérales

A côté de ces questions liées directement aux sites d'extraction, Fediex appelle aussi les décideurs à prendre, à plus long terme, les décisions qui permettront de garantir un accès aux gisements.

Les matières premières sont essentielles à l'économie de notre pays. Leur disponibilité à un coût raisonnable est un critère important dans le choix d'investir dans de nouvelles capacités de production ou de maintenir les capacités installées.

Les ressources minérales potentielles couvrent une superficie estimée à 17.000 ha, soit 1% du territoire wallon

La Belgique, et particulièrement la Wallonie, dispose d'un sous-sol riche en matières minérales. C'est là un de ses atouts qu'il faut pouvoir préserver et exploiter.

Fediex plaide pour que, comme le prévoit le SDER, un mécanisme de protection des gisements de matières minérales soit mis en œuvre de manière à les préserver de l'urbanisation.

Cette protection peut prendre différentes formes. L'établissement d'une véritable cartographie des gisements, à usage de l'Administration, devrait permettre d'identifier des zones inappropriées pour le développement d'une urbanisation ou d'autres activités de nature à mettre en péril l'exploitation future des gisements (telle que, par exemple, l'installation de parcs éoliens).

Cette protection pourrait également, pour certains gisements, être réalisée via la définition de « périmètres de protection de gisements » où seuls des projets ne mettant en péril l'exploitation future des gisements pourraient être autorisés.

#### >> PROPOSITION 7

## Accélérer les investissements en vue de développer le transport par voie d'eau et par rail en Wallonie

La Belgique occupe une situation centrale au cœur de l'Europe à proximité de grandes métropoles. Cette situation, couplée à un réseau de communication déjà bien développé, fait de la Belgique un centre logistique de dimension européenne. Il s'agit là d'un atout sur lequel il est également essentiel de capitaliser!

Le retard en matière de dragage des voies d'eau navigables est tel qu'il faudra plus de 10 ans, au rythme actuel de dragage pour retrouver le gabarit normal des voies d'eau! Fediex constate une carence dans les investissements relatifs aux infrastructures de transport, en particulier en ce qui concerne le rail et la voie d'eau. Les indicateurs clés de l'Environnement wallon montrent d'ailleurs que la Wallonie peine à organiser le transfert modal vers ces moyens de transport.

#### Fediex plaide pour:

- planifier les travaux de dragage, de mise à gabarit des cours d'eau et d'infrastructure;
- prévoir les budgets associés à ces travaux sur le long

L'objectif est ici de préserver cet atout logistique important pour la Wallonie et promouvoir un transport de marchandises durable.

