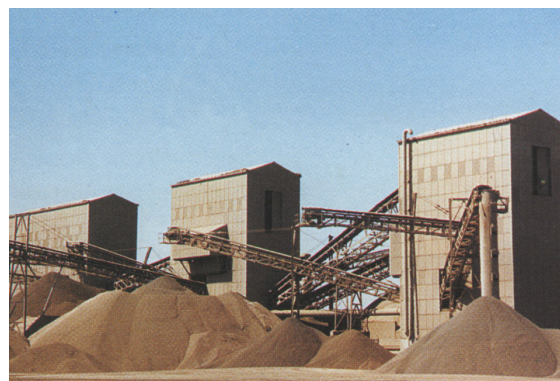


COORDINATION

CARRIÈRES



Cahier de recommandations à l'usage
des autorités et des exploitants



Inter-Environnement Wallonie
Rue Nanon 98 / 5000 Namur
t. 081 390 750 / f. 081 390 751
www.iew.be

Coordination Carrières
Recommandations à l'attention des exploitants
et des autorités

1^{er} mars 2012

La présente position a été rédigée en tenant compte d'apports multiples, dont les réflexions des membres d'IEW rassemblés sur le sujet lors d'un Conseil associatif organisé le 13 février 2012.



Table des matières

0. Introduction.....	6
1. Généralités	6
2. Une meilleure implication des associations et des riverains	7
2.1. Accès à l'information.....	7
2.2. Comité d'accompagnement	7
3. Donner un cadre et le faire respecter : recommandations à l'autorité.....	8
3.1. Des compensations alternatives plus strictes	8
3.2. Des contrôles renforcés	9
4. Une réduction des nuisances lors de l'exploitation	9
4.1. Renforcement des conditions sectorielles carrières	9
4.2. Mobilité/charroi	10
4.3. Nuisances dues aux tirs de mine	11
4.4. Une procédure pour les dégâts subis par les riverains.....	12
5. Un lien privilégié à la biodiversité pendant et après l'exploitation	12
6. Un réaménagement planifié et prudent	13
6.1. Une vision prospective.....	13
6.2. Assurer la sécurité du site et lutter contre les pollutions.....	13
6.3. Dans tous les cas, privilégier la biodiversité.....	14
7. Conclusion	15



0. Introduction

La Coordination Carrière rassemble les riverains membres d'associations concernées par la cohabitation avec l'activité carrière en Wallonie. Elle a été créée en 2010 par Inter-Environnement Wallonie pour répondre aux demandes croissantes des associations de riverains confrontés à de nouvelles exploitations ou à des agrandissements d'exploitations existantes. Ces riverains se sentent souvent désarmés devant la complexité de la législation wallonne, ce qui entraîne souvent un rapport de force en leur défaveur.

Tout au long de l'année 2011, la Coordination a effectué des visites de sites carriers et a organisé des formations qui ont été données par l'Administration wallonne. Ces activités ont permis de renforcer les compétences, aussi bien techniques que juridiques des participants, et elles ont également été l'occasion d'un dialogue entre riverains et carriers. A la suite de ce processus, les associations ont élaboré un ensemble de réflexions autour de l'exploitation des carrières, sur base de leur expérience mais aussi des visites et formations.

Les recommandations ci-après sont issues de ce processus associatif encadré par la Fédération. Elles ont pour objectif général de rendre plus faciles les relations entre riverains et exploitants de carrières. Il est clair pour tous les acteurs que dans une perspective de développement durable, la production de matériaux de construction doit rester une production locale, valorisant les ressources de la Wallonie et évitant ainsi l'impact environnemental du transport de produits lourds.

1. Généralités

Le travail de la Coordination tout au long de l'année 2011 a permis de se rendre compte que le monde carrier change et que la prise en compte des incidences sur l'environnement générées par l'exploitation des carrières s'améliore peu à peu. Cette évolution du secteur, y compris l'ouverture aux riverains quels qu'ils soient (habitants, industriels, agriculteurs) était une condition nécessaire à la poursuite de l'activité de chaque site.

Le désarroi des riverains et des associations reste néanmoins palpable, tant ils se sentent en position de faiblesse. Comment une personne isolée ou un petit groupe de citoyens bénévoles peuvent-ils comprendre une législation complexe et faire respecter leur droit à un environnement sain ? L'inégalité est difficilement vécue face au personnel formé et payé à ces tâches dans le monde carrier et à ses connaissances techniques pointues. Il en va de même à la lecture des documents soumis à enquête publique. Ils sont très techniques, y compris le résumé non technique, ce qui pose de nombreux problèmes de compréhension alors que le citoyen doit formuler ses éventuelles observations dans des délais de rigueur.

Par conséquent, il convient d'associer le citoyen plus en amont lors de la mise en route d'un nouveau projet carrier, qu'il s'agisse d'une extension, d'une nouvelle exploitation ou d'un projet de réaménagement d'ancienne exploitation. Cette démarche vise avant tout à assurer une meilleure compréhension mutuelle.



2. Une meilleure implication des associations et des riverains

Globalement, les associations estiment qu'elles pourraient être plus et mieux impliquées dès les premières étapes du projet. Elles demandent donc un meilleur accès à l'information dans le cadre des procédures d'autorisation d'activités extractives (modification de plan de secteur puis permis d'environnement ou permis unique), ainsi que la mise en place d'un comité d'accompagnement réellement représentatif des différents acteurs en présence.

2.1. Accès à l'information

Les associations demandent qu'il y ait plus d'échanges d'informations, de concertation entre riverains et exploitant. En particulier, une information à l'occasion de chaque « incident » (tirs de mine mal contrôlés, dépassements des horaires habituels de travail, etc.) serait la bienvenue et contribuerait à créer une relation d'échange et de confiance autour de l'exploitation. A cet effet, plusieurs moyens peuvent être envisagés : site internet de l'exploitant ou de la Commune, information via le bulletin du comité d'accompagnement, envoi e-mail systématique aux riverains les plus proches... Ce moyen ainsi que les types d'informations à diffuser devraient être formalisés via le comité d'accompagnement afin que cette communication se fasse de manière proactive sans être trop lourde à gérer par l'exploitant.

La Fédération conseille vivement une plus grande proactivité de la part de l'exploitant dans le cadre de la procédure d'enquête publique pour les permis d'environnement et permis uniques. La Fédération suggère que l'exploitant ou son bureau d'études rencontre d'initiative les associations et/ou les riverains avant la tenue de la réunion d'information préalable prévue dans la procédure légale. Ce contact permettrait que les préoccupations de riverains soient prises en compte par l'exploitant dès le début de son projet, ce qui devrait permettre de diminuer les divergences éventuelles entre l'exploitant et les riverains. Dans le cas où un comité d'accompagnement est en place et est suffisamment représentatif de la population riveraine (voir paragraphe suivant), celui-ci est évidemment le lieu à privilégier pour un tel contact, même si des contacts externes restent possibles.

2.2. Comité d'accompagnement

A l'heure actuelle, la création d'un comité d'accompagnement (ou de suivi) n'est pas rendue obligatoire par la loi, même si elle est de plus en plus fréquente. L'Autorité peut imposer la création d'un tel comité soit lors d'une procédure d'octroi de permis, soit lors de la modification des conditions particulières d'exploitation d'un site carrier. Cependant, il manque de critères définissant exactement pour quels projets (au sens du décret du 31 mai 2007) il est pertinent d'exiger la création d'un comité d'accompagnement. L'établissement de tels critères doit faire l'objet de travaux au niveau régional, en vue d'être valables pour tous les secteurs d'activités et pas uniquement les carrières. Dans l'attente, il convient de généraliser la création de comités d'accompagnement lors de la délivrance de permis ou de la modification des conditions particulières d'exploitation.

Dans le cas de la création d'un nouveau site d'exploitation, le comité d'accompagnement devrait même être mis en place dès que possible, et en particulier au moment de l'enquête publique portant sur la modification de plan de secteur en vue de l'inscription d'une nouvelle zone d'extraction.



Composition du comité

Il apparaît que les riverains qui siègent dans les comités d'accompagnement ne sont pas toujours représentatifs. Concrètement, ces représentants n'ont (en général) pas été désignés par un processus démocratique mais sont sélectionnés par la Commune, au sein d'une liste de personnes ayant répondu à un appel à candidatures. La Fédération propose donc que la Commune invite les personnes candidates à se rassembler dans un local mis à leur disposition, et les laisse procéder eux-mêmes à la désignation de leurs représentants. Ces modalités devraient être exposées dans l'autorisation exigeant la création du comité d'accompagnement (permis unique ou arrêté approuvant la modification de plan de secteur), afin que le processus soit clair pour tous. De même, il convient d'y préciser la fréquence du renouvellement des membres du comité d'accompagnement : les personnes peuvent vouloir quitter leur poste au comité, ou vouloir le rejoindre... Il faut donc prévoir un renouvellement si possible dynamique, via des « élections » régulières.

Règlement d'ordre intérieur

Le Code de l'Environnement (Livre I, article D29-27) prévoit qu'à la première réunion du comité d'accompagnement un règlement d'ordre intérieur soit adopté, avec au minima les indications suivantes : les modalités de convocation, les modalités d'élaboration et de communication de l'ordre du jour, les modalités de déroulement des réunions et la périodicité des réunions. A côté de ce contenu minimal, la Fédération demande que soit concrétisée la Charte élaborée par la Commission Régionale d'Avis sur l'Exploitation des Carrières (CRAEC) et diffusée avec le guide « Carrières de Wallonie, un monde à (re)découvrir »¹. Cette charte formalise une série d'engagements que peuvent prendre les exploitants et les riverains afin de permettre les meilleures relations possibles entre riverains et exploitants au sein du comité d'accompagnement.

3. Donner un cadre et le faire respecter : recommandations à l'autorité

3.1. Des compensations alternatives plus strictes

En matière de modifications de plan de secteur, le CWATUPE prévoit le recours préférentiel aux compensations planologiques en vue de compenser l'inscription d'une zone préalablement non urbanisable en zone urbanisable, dont les zones d'extraction font partie. Si les compensations planologiques ne suffisent pas, il est possible d'avoir recours à des compensations alternatives.

En pratique, les associations constatent que le processus de décision autour de ces compensations alternatives est flou, et que la nature des compensations (création d'un échangeur autoroutier, construction d'un centre sportif, etc.) n'est pas à même de compenser effectivement la perte d'une zone non urbanisée. En particulier, l'aménagement d'un rond-point ou la création d'une route ne devrait jamais pouvoir être considéré comme une compensation environnementalement responsable. Par conséquent, la Fédération demande que le système des compensations alternatives soit revu et défini de manière beaucoup plus stricte pour éviter toute dérive. Seuls des aménagements en faveur de la biodiversité devraient être recevables. Cette révision doit bien sûr se faire en concertation entre les différents acteurs impliqués.

¹ *Carrières de Wallonie, un monde à (re)découvrir*, 2011, Service Public de Wallonie



3.2. Des contrôles renforcés

Les associations déplorent le manque de contrôle entrepris autour des exploitations d'extraction. Ainsi, des exploitations se poursuivent ouvertement tantôt sans le moindre permis tantôt en méconnaissant les conditions du permis. Les contrôles sont trop rares car les moyens humains au sein de l'Administration manquent en la matière.

La Fédération plaide pour un renforcement de l'action de contrôle du respect des conditions des permis d'environnement. Cette demande n'est pas limitée au secteur carriériste et rejoint les constats formulés dans le Tableau de Bord de l'environnement quant aux besoins de moyens du Département de la Police et des Contrôles.

Spécifiquement, nous demandons la mise en place d'une coordination autour des niveaux d'eau relevés dans les piézomètres de chaque exploitation concernée. Les données devraient être centralisées à la DG03, Direction des Eaux souterraines. En cas d'alerte de niveau trop bas, la DGO3 contacterait l'exploitant pour lui signifier un arrêt temporaire de pompage. La Fédération demande qu'une telle disposition et ses conditions d'utilisation soient ajoutées aux conditions sectorielles.

Enfin, les contrôles ne doivent pas se limiter au site même de l'exploitation et doivent pouvoir mettre en évidence des dépôts illégaux de déchets issus de la carrière dans les parcelles alentours (dans d'anciennes carrières, par exemple).

4. Une réduction des nuisances lors de l'exploitation

Les conditions sectorielles relatives aux carrières ont permis une meilleure prise en compte des nuisances occasionnées par une carrière en cours d'activité. Néanmoins, certaines nuisances sont encore difficilement gérées car elles dépendent de facteurs très locaux. C'est pourquoi, pour diminuer les nuisances des carrières en cours d'exploitation, il convient tout à la fois de moderniser les conditions sectorielles, mais aussi de mettre en place des procédures répondant à ces problèmes locaux.

4.1. Renforcement des conditions sectorielles carriéristes

Les conditions sectorielles carriéristes datent de 2003 et ne sont plus à jour. Les modifications du CWATUPE, par exemple, n'y sont pas reflétées et seul le réaménagement comme zone naturelle y est envisagé, alors que ce retour en zone naturelle ne se fait plus de manière automatique.

De même, les conditions imposées ne tiennent pas compte des progrès techniques et des liens désormais mieux établis entre santé et environnement. Les conséquences du bruit nocturne sur la santé sont maintenant avérées et les recommandations internationales ont changé. Ainsi en 2009 l'Organisation Mondiale pour la Santé a sorti un rapport sur ce sujet assorti des recommandations suivantes : pour les nouvelles installations, les Etats-Membres sont incités à exiger un niveau sonore maximum de 40dB, mesuré à l'extérieur des habitations la nuit, pour limiter le niveau de bruit à l'intérieur à moins de 30dB (seuil limite d'effets constatés).

Par ailleurs, les riverains constatent que la méthode de mesure prescrite actuellement pour les carrières (mesure en bordure de parcelle) est parfois non représentative des nuisances réelles : le bruit peut être plus fort un peu plus loin, selon la topographie des lieux. Il y a donc lieu de modifier



cette méthode pour la rendre plus représentative des impacts réels et d'utiliser celle prescrite par les conditions générales d'exploitation (mesure à l'extérieur des habitations).

Concernant plus particulièrement le bruit lié aux engins situés sur le site de l'exploitation, l'utilisation d'avertisseurs de recul de type « cri du lynx » doit devenir systématique, en remplacement du bruit traditionnel très audible à longue distance. Étant donné la disponibilité de cette technologie et son faible coût, le recours à cette technique doit être fixé par les conditions sectorielles.

Un autre impact important des carrières est l'émission de poussières. À l'heure actuelle, les conditions sectorielles imposent en la matière des mesures générales de prévention, mais il n'existe pas d'obligation de résultats (normes d'émission). La faisabilité d'imposer de telles normes dans les conditions sectorielles doit être étudiée. À défaut, le permis doit prévoir l'imposition de telles normes.

4.2. Mobilité/charroi

Si le charroi occasionné par les carrières au niveau régional n'apparaît pas comme important, la situation est radicalement différente lorsqu'on se rapproche du site d'exploitation. Au niveau local, les camions sortant des carrières peuvent parfois embouteiller totalement un village et ses routes d'accès principales.

La voie d'eau et le rail ont été privilégiés dans un certain nombre de demandes récentes de permis. Les associations s'en réjouissent et demandent que lorsque ces possibilités existent physiquement, leur utilisation soit systématique.

La Fédération insiste pour que l'analyse des modes de transport alternatifs aux camions soit réalisée pour tous les sites lors des modifications de plan de secteur principalement mais aussi lors du renouvellement ou de l'attribution d'un permis.

Par ailleurs, les camions induisent un problème particulièrement visible au niveau local : le dépôt de poussières sur les routes. Bien que les nouveaux camions soient équipés de systèmes de bâchage électrifiés, la pratique (et l'habitude ancrée) consiste bien souvent à ne pas bâcher le camion, même si l'exploitant en fait la demande au transporteur et met à sa disposition un quai facilitant le bâchage du camion.

Bien qu'il n'y ait pas de réglementation sur ce problème, il existe un guide européen de bonnes pratiques en matière d'arrimage des marchandises. Il convient donc de renforcer sa mise en pratique sur le terrain. La Fédération demande donc que le secteur démontre une volonté d'améliorer ce point, en faisant une démarche commune (via une charte au niveau sectoriel, par exemple) vers les transporteurs pour imposer le bâchage en sortie de carrières.

À plus long terme, l'adoption d'une loi sur le bâchage des camions est souhaitable pour permettre à la police de verbaliser les transporteurs ne bâchant pas leurs camions.



Par ailleurs, la Fédération demande :

- que lors des réflexions sur les modifications de plans de secteur liées à des zones d'extraction, la problématique du charroi soit clairement analysée dans l'optique de promouvoir les modes de transport moins polluants et les itinéraires les moins agressifs sur l'environnement et la qualité de vie des habitants des environs ;
- qu'à l'occasion de chaque demande ou renouvellement de permis, le problème de la mobilité soit étudié en détail et que les itinéraires préférentiels soient fixés dans le permis ;
- que les pouvoirs publics jouent un rôle d'exemple en ayant recours pour les marchés publics préférentiellement et prioritairement à des matériaux produits localement lorsque cela est possible (calcaires, granulats, sables, pierres ornementales, etc.). Une étude de l'ULg en 2011 a ainsi démontré l'importance de l'impact environnemental du transport de la pierre bleue, et ce constat peut s'étendre à l'ensemble des matériaux de construction. Concrètement, la meilleure solution consiste à introduire un critère d'émissions de gaz à effet de serre dans le cahier des charges des marchés publics relatif aux matériaux de construction. Globalement, la Fédération prône l'introduction de critères sociaux et environnementaux dans tous les marchés publics.

4.3. Nuisances dues aux tirs de mine

Les tirs de mine causent des vibrations qui, outre le fait de générer des nuisances sonores, peuvent occasionner des dégâts dans les bâtiments dans un rayon qui dépend fortement de la nature du sol (certaines roches propageant plus les ondes que d'autres). Il existe des normes qui prédisent l'absence de dommages aux bâtiments en deçà d'une vitesse de propagation des ondes, mais elles sont statistiques et n'excluent pas tout dégât. En pratique, le respect de la norme n'est donc pas suffisant pour assurer l'absence totale de dégâts aux habitations.

Puisqu'il est impossible de donner des critères universels en matière de tirs de mine, la Fédération demande qu'au minimum :

- chaque carrière ayant recours à des tirs de mine dispose d'une assurance responsabilité civile sans franchise, en lien avec une procédure d'expertise des dégâts occasionnés aux habitations riveraines ;
- chaque exploitant s'engage, au moment de l'obtention ou du renouvellement de son permis, à mettre en œuvre une méthodologie visant à limiter les charges au plus strict nécessaire. Les paramètres de cette méthodologie ainsi que les moyens de contrôle nécessaires doivent, autant que possible, être déterminés par l'étude d'incidence sur l'environnement ;
- les riverains résidant dans une zone déterminée au moment de l'étude d'incidence soient informés systématiquement des dates et heures des tirs de mine. Si ceux-ci sont réguliers, l'information passera par l'intermédiaire du permis accordé ; s'ils sont variables, elle sera diffusée à la fois par envoi d'e-mails aux personnes concernées et par affichage aux limites du site (entrée, clôture en bordure de voirie, etc.).



4.4. Une procédure pour les dégâts subis par les riverains

L'exploitation d'une carrière peut avoir des conséquences importantes pour les riverains. A titre d'exemples, les vibrations générées par les tirs de mine peuvent fissurer des maisons, la baisse du niveau de la nappe phréatique peut provoquer un affaissement des terrains, et les zones karstiques sont particulièrement exposées à l'ensemble de ces dégâts.

Si les assurances souscrites par les carriers peuvent indemniser ces dégâts, il reste beaucoup d'obstacles pratiques. La première difficulté est de rapporter la preuve que le dommage est généré par l'exploitation de la carrière. Le deuxième obstacle résulte de la franchise prévue par ces assurances, ce qui peut amener à un défaut de remboursement en cas de dégât inférieur au montant de la franchise.

Comme déjà précisé plus haut, la Fédération demande que les permis accordés incluent l'obligation à charge des exploitants de souscrire à des assurances responsabilité civile sans franchise, ou qu'à défaut, l'exploitant doive s'engager à couvrir le montant de cette franchise.

Par ailleurs, une procédure doit être instaurée en ce qui concerne l'établissement de la responsabilité de l'exploitant dans les dommages. Le recours à des experts doit être systématique, à condition qu'il n'engendre pas un coût prohibitif pour les riverains. Enfin, un état des lieux préalable impartial est indispensable dans un rayon minimal de 300m autour des limites de l'exploitation. Cette procédure n'est pas simple à développer, et il semble adéquat qu'elle soit négociée entre le secteur carrier et les associations de riverains, puis pérennisée dans chaque permis. Elle doit notamment permettre de constater et d'indemniser à la fois des dégâts immédiats (bris de vitre...) et des dégâts cumulés (fissures, mouvement d'un bâtiment...).

Enfin, dans les régions où les sollicitations de la nappe phréatique sont importantes (différentes carrières proches, présence de prises d'eau...), il convient de garder une vue globale de la zone et de ne pas mettre toutes les contraintes sur une seule de ces exploitations. Au contraire, les coûts et dédommagements éventuels doivent se faire conjointement, via des conditions à mettre en place par exemple par une convention entre les différents acteurs.

5. Un lien privilégié à la biodiversité pendant et après l'exploitation

Les carrières sont un lieu privilégié pour favoriser une biodiversité propre à des milieux naturels rares : falaises à vif, pelouses calcaires, etc. Bien souvent, il est possible de mener de front une exploitation de carrière et une politique en matière de biodiversité. C'est déjà le cas dans certaines exploitations: nidification des hirondelles de rivage, mares pour batraciens... Cependant, nous avons constaté que si les carriers sont plutôt de bonne volonté dans ce domaine, ils ne possèdent souvent pas les compétences en interne pour gérer leur site au mieux en matière de faune et de flore. Ce manque d'expertise les conduit à un comportement prudent par défaut, et les opportunités des carrières en cours d'exploitation sont clairement sous-exploitées.

Par conséquent, la Fédération propose que des partenariats soient établis entre les exploitants et des personnes, entreprises ou associations ayant des compétences reconnues de naturalistes. Ces partenariats peuvent être établis de manière volontaire par des conventions ponctuelles, ou bien demandés par l'autorité lors de l'obtention d'un permis. Ces spécialistes auront ainsi la possibilité de conseiller au mieux les exploitants, pour que biodiversité et activité économique soient toutes deux gagnantes.



De même, lors des différentes phases de réaménagement progressif tel que prévu par le permis, le choix d'aménagements accueillants pour la biodiversité permettra de s'assurer que le site d'exploitation est utilisé au mieux de ses capacités d'accueil de la nature.

6. Un réaménagement planifié et prudent

L'activité d'extraction est présente en Wallonie depuis plusieurs centaines d'années. Il existe donc de nombreuses anciennes carrières qui ont connu des sorts très différents : certaines ont été comblées et les terres ont été rendues à l'agriculture, d'autres ont été transformées en zones constructibles, la majorité enfin a été laissée à l'abandon et au reboisement progressif. Or, une carrière offre un potentiel maximal d'accueil de la biodiversité lorsqu'elle est encore en exploitation et dans le prolongement immédiat de la cessation d'activité. Le reboisement induit une perte de biodiversité par disparition des habitats ouverts rares et ce n'est qu'après une longue période que la forêt devient à son tour intéressante.

Il est à noter qu'il n'existe actuellement aucune définition de la « fin de l'exploitation », ce qui pose parfois des problèmes pratiques : à partir de quel moment passe-t-on dans de la post-gestion de site ? Ce point doit être résolu au cas par cas, dans chaque permis. On peut envisager des critères tels que la fréquence des tirs, le volume de roche restant, l'emplacement du front de taille... Le but n'est pas d'empêcher l'exploitant de reprendre l'exploitation de tel ou tel front de taille si l'opportunité se présente, mais bien d'essayer d'objectiver le moment adéquat pour aborder la phase de réaménagement.

6.1. Une vision prospective

Il est évident que même si les carrières sont des opportunités pour la biodiversité, une politique d'utilisation parcimonieuse des sols doit rester la priorité !

Cependant, lors de l'ouverture d'une nouvelle carrière ou l'extension d'une carrière existante, son réaménagement doit déjà être programmé dès le début, quitte à réajuster ces orientations à chaque permis subséquent. La Fédération demande donc que le réaménagement soit déjà étudié et phasé lors de la demande de permis initial, puis que ce plan soit réétudié à chaque renouvellement de permis (tous les 20 ans) en fonction de l'évolution du site, de sa biodiversité et du contexte local qui change souvent sur ce type d'échelle de temps.

Il conviendra ainsi de fixer la destination future de la zone d'extraction en collaboration entre les riverains, la commune et les carriers: qui sera propriétaire du site ? Qui le gèrera ? Avec quel argent ?

6.2. Assurer la sécurité du site et lutter contre les pollutions

Les carrières ou partie de carrières qui ne sont plus exploitées présentent des dangers potentiels, en terme de sécurité (falaises verticales, rochers instables...) et de pollutions potentielles (dues à l'activité précédemment menée ou aux dépôts d'immondices qui ont pu avoir lieu par la suite). A l'heure actuelle, le décret Sols n'étant pas encore entièrement entré en vigueur, il n'y a pas d'obligation de dépollution avant d'envisager une activité ultérieure sur le site.

Cette situation pose évidemment de gros problèmes, par exemple si on envisage de convertir le site en zone de loisirs.



Par conséquent, la mise en application du décret Sols doit devenir une priorité du Gouvernement wallon en matière d'environnement. Tant que ce problème n'est pas réglé, l'utilisation d'anciennes carrières pour toute activité restera potentiellement dangereuse.

Par ailleurs, le site doit être sécurisé par l'exploitant dès que se produit la « fin de l'exploitation » telle que définie dans le permis. Cela comprend principalement la stabilisation de talus ou de falaises dangereuses pour des passants ou des habitations proches, sans toutefois détruire ces zones ou porter atteinte à la biodiversité qui s'y est installée. Le permis de l'exploitation doit préciser les opérations à effectuer, en fonction de l'utilisation qui en sera faite, du type de roche, de la présence d'habitations etc.

Par ailleurs, dans certains cas très spécifiques, il peut être nécessaire, au cas par cas, d'exiger de clôturer le site pour protéger les espèces hébergées sensibles au dérangement induit par les promeneurs. Mais cette fermeture doit rester exceptionnelle : il serait dommage de priver les citoyens d'une zone riche en biodiversité, avec tous les aspects éducatifs que cela implique.

Enfin, la destination finale de réaménagement doit tenir compte des risques de pollution éventuelle (même accidentelle) qui pourraient se produire sur le site du fait de la nouvelle activité envisagée. En effet, le fond des anciennes carrières se trouve généralement à proximité immédiate des nappes phréatiques, et la moindre épaisseur de roche diminue le rôle de filtre ou de tampon joué par le sol en cas de pollution. Par conséquent, il est dangereux de prévoir une activité industrielle dans une ancienne carrière sans prévoir des aménagements conséquents (impermeabilisation du fond de la carrière, système de récupération des eaux de ruissellement, cuves tampon, etc.).

6.3. Dans tous les cas, privilégier la biodiversité

Il est impossible de définir de manière générale le réaménagement optimal des carrières. Les options possibles dépendent de la taille de la carrière, de son emplacement géographique, de la proximité de modes de transport doux, des besoins locaux...

Globalement, le réaménagement sous forme de zone dédiée à la biodiversité (réserve naturelle, zone didactique d'éducation à l'environnement...) est souvent la solution la plus favorable à l'environnement et doit donc rester l'option privilégiée. Le réaménagement permet alors de garder ou de reconstruire des habitats qui ont tendance à disparaître au niveau régional, et qu'il convient de pérenniser en leur accordant un statut de protection fort issu de la Loi sur la conservation de la nature.

Les autres options de réaménagement ne doivent pas être oubliées : retour en zone agricole, conversion en zone de loisirs... Les possibilités sont nombreuses. Selon le contexte local qui doit être mis en évidence par une étude d'incidences au cours de l'exploitation de la carrière, l'une ou l'autre option peut s'avérer meilleure pour l'environnement car correspondant à un vrai besoin local. Le caractère local est important : la mise en œuvre d'un projet démesuré peut avoir des conséquences négatives pour l'environnement : flux accru de véhicules sur des routes non adaptées, nuisances sonores, importantes variations des volumes des rejets d'eaux usées et difficulté de les traiter, etc.

Cependant, quelle que soit la destination finale d'une ancienne carrière, la Fédération demande que la biodiversité y soit toujours accueillie au mieux, en utilisant les potentiels d'accueil fournis par l'ancienne carrière (falaises, pelouses sèches, zones humides, etc.). Ces zones plus naturelles peuvent parfaitement cohabiter avec une autre occupation du sol et y apporter une valeur positive.



7. Conclusion

Les recommandations présentées dans ce cahier sont issues de constats sur le terrain, au quotidien par certaines associations, ou lors des visites de la Coordination. Loin d'être irréalisables, elles constituent au contraire une opportunité de rétablir la confiance entre des acteurs économiques importants pour la Wallonie et les citoyens qui vivent à proximité de leurs sites d'exploitation. La Fédération souhaite que l'ouverture d'esprit et le dialogue qui ont été rencontrés lors des visites ou dans les discussions informelles ne restent pas lettre morte et continuent de contribuer à proposer des solutions concrètes aux riverains. Celles proposées dans ce document sont certes ambitieuses, mais c'est en collaboration entre le secteur carrier, l'Administration et les associations que la Fédération souhaite qu'elles soient mises en œuvre.

Annexe

Charte CRAEC

Annexe 2. La charte

I. Principes.

A côté de la check-list et d'une brochure, la " Charte " constitue l'un des trois documents du Guide de bonnes pratiques environnementales pour l'exploitation des carrières.

La " Charte " est un document qui n'est en principe pas utilisable en l'état, mais qu'il faut " habiller " au cas par cas pour certains points particuliers que recèlent toujours les sites qui l'utiliseront. A côté de parties communes qui décrivent les engagements des entreprises, calqués sur les éléments-clés des textes légaux exprimés de manière plus " simpliste ", l'habillage fera bien apparaître les modalités spécifiques de manière à les distinguer clairement dans la charte particulière.

1. Cadre général.

Concept.

La " Charte " constitue un document de référence placé, quand elle est partie prenante, sous le contrôle de la commune (des communes, si plusieurs sont concernées) ; cette " Charte " comporte d'une part un engagement des entreprises signataires à maîtriser leurs impacts environnementaux, à mettre en œuvre une concertation constructive, et à développer leur compétence environnementale, d'autre part un engagement des riverains de respecter les règles de concertation définies et/ou celui d'autres partenaires intéressés d'adopter des mesures qui y sont établies.

Esprit de la Charte.

La " Charte " n'est pas remise en question ni condamnée du fait de l'existence d'un comité d'accompagnement ; de tels comités d'accompagnement sont devenus pratique courante, et ils sont souvent inscrits comme condition d'un permis.

Mais ils peuvent être mal vécus en raison de leur caractère obligatoire et formaliste, et ils peuvent se tenir dans un climat de méfiance et de participation minimale.

Au contraire, l'adhésion à la " Charte " constitue une démarche volontaire de tous et qui repose sur un climat de confiance ; la " Charte " est donc condamnée à réussir, sinon elle n'existe pas ou elle n'existe plus.

Inscription dans un contexte local en évolution.

La " Charte " s'inscrit dans un contexte local. A côté

de principes généraux qu'on y retrouvera systématiquement, elle se doit donc de rencontrer les contingences spécifiques liées au lieu et au moment dans lesquels elle est établie. Or il y a de fortes chances que les circonstances changent avec le temps. D'une part l'activité et les pratiques industrielles sont en évolution constante, et d'autre part le voisinage est susceptible de se modifier, en nombre, dans sa composition, dans ses aspirations et dans l'organisation de sa représentation.

Il y a donc lieu de prévoir la possibilité d'évolution de la Charte.

2. Les trois objectifs-cibles de la Charte pour l'entreprise.

La " Charte " reprend les éléments de base communs à tout le secteur (descriptif technique succinct) qui sont tous amorcés pour leur partie incontournable de manière à pouvoir être complétés au cas par cas par des considérations particulières, ainsi que par les éléments spécifiques à chaque site ; elle rencontre ainsi les besoins de communication et de transparence.

1° Puisque maîtriser les impacts constitue le fondement de toute démarche environnementale, l'entreprise s'engage par la signature d'une charte :

- à respecter au mieux le cadre de vie des riverains et les écosystèmes ;
- à limiter les impacts environnementaux de ses activités liées à l'exploitation et au transport ;
- à réduire ses impacts sur l'eau, l'air, les paysages et la biodiversité ;
- à réduire ses émissions de bruit, de vibrations et de poussières ;
- à mettre en œuvre un ensemble de méthodes vigilantes de bonnes pratiques définies le plus opportunément dans le Référentiel de Progrès Environnemental de la " Charte " pour contrôler, supprimer ou limiter ses impacts environnementaux en ayant recours aux meilleures techniques disponibles économiquement acceptables.

2° Afin d'assurer son intégration dans un territoire d'accueil à l'évolution duquel elle participe, l'entreprise doit pouvoir présenter un projet en cohérence avec les attentes et les objectifs des autres acteurs du territoire. A cette fin, elle doit mettre en œuvre une concertation constructive et assurer la qualité des échanges pendant toute la vie de la carrière, du projet initial jusqu'au réaménagement final.

L'organisation de cette concertation constructive avec

les parties concernées constitue le second engagement de l'entreprise adhérente.

Cette concertation se doit d'être mise en place sur chaque site industriel ainsi qu'au niveau régional et national.

Il ne s'agit donc pas ici d'une communication " institutionnelle ", assurée formellement et souvent à l'heure actuelle à travers Internet, mais bien de la volonté d'organiser une concertation personnalisée avec ses partenaires par des contacts humains.

3° Pour assurer l'efficacité de sa démarche, l'entreprise doit promouvoir le développement de ses compétences environnementales.

À cette fin, l'entreprise peut désigner un " Interlocuteur Charte ", bénéficiant d'une formation régulière, qui veillera à assurer la pérennité de la " Charte " et à animer le " Chemin de progrès "; outil spécifique reposant sur un système d'audit et de conseil organisé suivant un rythme annuel, défini avec et pour les entreprises, afin de garantir le respect d'un socle commun de bonnes pratiques définies dans un Référentiel de Progrès Environnemental.

3. Partenaires.

La " Charte " repose sur le principe d'engagements réciproques et suppose donc qu'il y ait des partenaires.

On citera :

- a) l'entreprise, partenaire évidente et promotrice de la " Charte ";
- b) les riverains et les propriétaires de biens voisins ;
- c) la commune, partenaire si elle le décide ou interlocuteur extérieur privilégié ;
- d) d'autres partenaires, tels que la DGO Routes et Bâtiments, la province (service voyer), les transporteurs, les fédérations d'entreprises, le comité d'accompagnement, d'autres parties intéressées (impétrants, distribution ...) qui ont la possibilité de s'associer en tout ou partie à la démarche.

Il est particulièrement opportun pour les futurs partenaires d'une " Charte " de se référer à des engagements déjà existants, ce qui permettra d'éviter de nombreuses discussions sur des détails de rédaction qui ont probablement déjà été réglés antérieurement.

En outre, il peut arriver également que l'entreprise soucieuse de s'inscrire dans une démarche de progrès, le fasse unilatéralement, rende ses intentions

publiques et officielles, et demande éventuellement aux pouvoirs publics de les valider. On parlera alors d'Engagement de Progrès.

4. Réciprocité des engagements.

a) Pour l'entreprise, adhérer à la " Charte ", c'est prendre l'engagement, pour l'ensemble de ses sites, de :

- maîtriser ses impacts environnementaux ;
- mettre en œuvre une concertation constructive ;
- développer sa compétence environnementale.

b) Pour les riverains, adhérer à la " Charte ", c'est prendre l'engagement de respecter les règles de la concertation telles que définies.

c) Pour la commune, partenaire si elle le décide, l'engagement consiste à organiser la concertation, à contrôler le respect des engagements, à servir de recours pour rétablir un contexte positif momentanément compromis, à être un lieu de rencontre " neutre " ouvert au dialogue...

d) Pour les autres partenaires éventuels tels que la DGO Routes et Bâtiments, la province, les transporteurs, d'autres parties intéressées (impétrants, distribution ...), l'engagement est circonstanciel, mais il doit faire l'objet d'une formalisation claire, de la même manière que pour l'entreprise.

5. Organisation des relations entreprise-riverains.

Il n'existe pas de méthode ou règle absolue pour déterminer qui est riverain. Les rayons d'enquêtes publiques, de 50 ou 100 mètres, peuvent se justifier administrativement, mais ils ne sont pas souvent la référence la plus opportune pour aborder des problèmes concrets tels que tirs de mines, poussières, bruit, transports... Le rayon est donc variable et il peut être différent selon les problèmes abordés, influencé par la direction des vents dominants, les sens d'abattage, les circonstances locales telles que les agglomérations d'habitat...

L'important est de trouver des règles cohérentes, et de ne pas créer de discriminations au sein du voisinage.

Cette détermination d'un rayon de voisinage est utile à maints égards :

- permettre aux riverains de se structurer et de s'organiser par exemple en comité ou en association, d'une manière incontestable ;

- il est également important que l'entreprise sache à qui s'adresser officiellement pour prendre les mesures pratiques et administratives ad hoc, qui informer et contacter parmi les riverains, en cas de projet nouveau, d'incident ou d'accident... La désignation de personnes de contact représentatives des riverains s'avère des plus utiles, tout comme celle d'une personne de référence au sein de l'entreprise.

La pratique de relations directes avec les riverains, utile au quotidien, se doit par ailleurs de coexister avec la communication officielle. A cet égard, le lien sera fait avec le Comité d'Accompagnement, et il y sera rendu compte des éléments marquants des relations de voisinage.

Il est évident que ces principes de bonne organisation sont applicables à l'ensemble des autres partenaires de la " Charte ".

II. Objets de la " Charte ".

Une " Charte " environnementale peut s'articuler de plusieurs manières selon les objets visés :

- couvrir l'ensemble des impacts environnementaux d'un site ;
- couvrir l'ensemble des impacts environnementaux d'un bassin carrier;
- cibler un problème particulier d'un site ;
- cibler un problème particulier commun à plusieurs sites d'un bassin carrier, par exemple un problème de transport commun à plusieurs entreprises.

Lorsque l'on se situe au niveau d'un bassin, il est préférable d'établir plusieurs chartes particulières, ciblées chacune sur un thème précis, par exemple le problème des transports, plutôt que de vouloir tout aborder dans un seul document, au risque d'arriver à une charte " fourre-tout ".

Le corollaire de ce principe est que l'on peut donc avoir plusieurs chartes pour un même bassin ou pour un même site.

III. Proposition de formulation d'engagements d'une Charte-Type.

III A. Proposition d'engagements pour les nuisances liées directement au site.

Objectif :

Amélioration pour l'entreprise de son intégration et de son acceptation dans son environnement, en se

fixant des objectifs de résultats et en se dotant des moyens pour les respecter.

Engagements.

Différents niveaux sont envisageables :

- respect des conditions-types d'exploitation en vigueur en Région wallonne ;
- engagements pris en réponse à une pression ou un souhait exprimé localement ;
- améliorations spontanées d'initiative volontaire.

A) Respect des conditions-types d'exploitation en vigueur en Région wallonne.

On se réfèrera à l'AGW du 17 juillet 2003 dont est donné ci-après un contenu synthétique :

1) Périmètre d'extraction et propriétés voisines :

- panneaux et clôture pour éviter l'accès de personnes étrangères à la carrière
- conservation des biens voisins, pylônes, lignes, conduites...(éboulements, boues...)
- largeur du palier de découverte suffisante
- tenue des plans nécessaires à définir la limite d'extraction.

2) Utilisation d'explosifs :

- respect des dispositions légales et des modalités particulières et plages horaires fixées par l'autorité compétente.
- mesures éventuelles de vibrations du sol et, au besoin, de l'air dues aux tirs de mines (voir " 9 " ci-dessous);

3) Charroi :

- arrosage du circuit interne
- épuration des eaux résiduaires avant leur rejet vers l'extérieur
- silencieux d'admission et d'échappement sur véhicules et engins
- kit d'intervention d'urgence anti-pollution

4) Réaménagement des carrières (développé sous le point IIIB) :

- réaménagement de la carrière en conformité avec le CWATUP
- amélioration de la biodiversité
- sécurisation du site (clôtures, stabilité des fronts...)
- réaménagement par phases successives en cours d'exploitation.
- respect des caractéristiques géologiques et pédologiques,

- réaménagement distinct de la carrière, dépôts de stériles, bassins de décantation...
- post-gestion du site (sécurité, contrôle et entretien des plantations...;
- mise en œuvre du réaménagement basé sur le Guide de Bonne Pratique de la Région Wallonne.
- couverture du coût du réaménagement garantie par la sûreté légale.

5) Eau :

- protection de la nappe d'eau souterraine et des eaux de surface
- entretien, réparation, et ravitaillement en carburant des engins sur une aire bétonnée étanche permettant la récupération des produits accidentellement répandus.
- rejets en eaux de surface ou en égouts satisfaisant aux prescriptions légales
- stabilité, étanchéité, entretien et surveillance des digues des bassins de décantation
- clôture et panneaux pour interdire l'accès de personnes non autorisées aux bassins de décantation

6) Air (lutte contre les émissions de poussières) :

- maintien des installations et des systèmes de dépoussiérage en bon état d'entretien et de fonctionnement.
- maintien des concasseurs, cribles et malaxeurs en enceintes fermées ;
- attention particulière aux bandes transporteuses, jonctions, points de déversement ;
- maintien en état de propreté et nettoyage facile des bandes transporteuses
- humidification des produits criblés 0/2 mm ;
- limitation des dégagements de poussières lors des mises en stock et chargements ;
- indiquer sur un flow-sheet les moyens d'abattage ou de filtration des émissions de poussières ;

7) Bruit :

- localisation des parties d'installations génératrices de bruit dans des bâtiments fermés ;
- mesures de bruit en application de dispositions sectorielles ;
- respect des valeurs limites de niveaux de bruit, variant entre 45 et 60 dB(A) selon le contexte (site existant ou non) et le créneau horaire ;

8) Vibrations dues aux machines tournantes :

- précautions visant le voisinage et la stabilité des constructions, et relatives aux moteurs, transmissions, engins, mises en œuvre...

9) Vibrations dues aux tirs de mines :

- dispositions visant le voisinage et la stabilité des constructions.
- respect des limites de la vitesse de vibration, en fonction de la catégorie de l'immeuble sollicité et en fonction de la fréquence de la sollicitation (norme Din 4150).
- mesures des vibrations selon les dispositions opératoires réglementaires ;

10) Contrôle, autocontrôle, auto-surveillance :

- consignation et tenue à disposition des autorités des rapports, certificats, registres et procès-verbaux relatifs aux mesures, contrôles, accidents ou incidents, modifications ;
- contrôle des appareils de contrôle et de sécurité par un organisme agréé ;

B) Engagements pris en réponse à des aspirations exprimées localement ou d'initiative spontanée.

Autrefois, la matière étant moins réglementée et les conditions d'exploitation formalisées de manière moins exhaustive, de nombreux engagements pouvaient être pris de manière volontaire.

L'existence de l'AGW du 17 juillet 2003 réduit le nombre d'initiatives volontaires possibles, mais pas mal d'actions sont possibles avec un peu d'imagination et d'écoute des souhaits locaux.

Par ailleurs, il y a lieu de porter attention au fait que, bien que proactifs, de tels engagements n'en sont pas moins soumis à des règles de droit public ou privé. Ils peuvent nécessiter la modification du plan de secteur, l'obtention d'un permis officiel ou d'une autorisation particulière en bonne et due forme, ... Ils ne dégagent pas non plus le bénéficiaire de ses responsabilités et de l'obligation de se conformer à des règles de sécurité.

La formulation de réponses à des souhaits perçus de l'extérieur ou de propositions spontanées peut être traitée conjointement et, sans vouloir fournir une liste exhaustive, on peut citer à titre d'exemple :

1) Tirs :

- orientation des fronts d'abattage de manière adaptée à la fissuration et au pendage des couches, ou vers des zones ne présentant pas de risque ;
- réduction de la charge unitaire des tirs en utilisant des détonateurs électroniques à microretards engendrant des vibrations perçues séparément, sans accroissement de l'amplitude maximale ;

- utilisation éventuelle de divers procédés de minage (pré-découpage, barrières des trous forés,...) ;
- utilisation d'engins mécaniques tels qu'une pelle en butte, en remplacement de l'explosif, pour effectuer les opérations d'abattage dans les étages le permettant (roches meubles ou altérées) ;
- adaptation des campagnes de mesures de vibrations en fonction de la progression de la carrière ;

2) Poussières :

- utilisation d'outils de forage équipés de dépoussiérage autonome ;

3) Poussières et Bruit :

- profiter de la topographie naturelle (creux et buttes) et complémentairement l'aménager spécialement pour jouer un rôle d'écran (merlons arborés, stocks de matériaux...);

4) Eau :

- systématisation du recyclage des eaux ;
- adaptation des circuits d'eau pour assurer la chasse au gaspillage, éviter les fuites, séparer les réseaux ;
- mise à disposition des pouvoirs publics de l'eau captée non consommée ;

5) Propreté Publique :

- participation à des initiatives de pouvoirs publics en matière de propreté publique du réseau routier ;
- nettoyage des abords du périmètre industriel sur le domaine public riverain ;

6) Paysage et patrimoine :

- recours éventuel aux services d'un bureau spécialisé de paysagistes ;
- boisement de bassins, mottes ou terrils au-delà des strictes conditions du permis, permettant de maintenir ou d'assurer la biodiversité ;
- conservation volontaire et entretien ou cession à des tiers passionnés d'éléments de patrimoine tels qu'anciens fours à chaux, ponts roulants, machines ferroviaires...

7) Biodiversité :

- préoccupation à l'égard de la biodiversité pendant et après l'exploitation ;
- ouverture aux groupements de naturalistes et aux milieux scientifiques, dans le respect des règles de sécurité, de sites d'ancienne activité dignes d'intérêt ;
- passation de contrat avec une institution publique ou avec une association spécialisée en vue d'assurer la post-gestion du site de manière optimisée ;

8) Intégration dans le voisinage :

- organisation de circuits ou de promenades périodiques ouvrant le site à la curiosité du voisinage ;
- ouverture de plans d'eau (p ex bassins de décantation) à des sociétés de pêche ;
- ouverture d'anciennes carrières profondes inondées à des sociétés de plongée ;

9) Accords volontaires :

- participation à des accords de branche en matière de CO2, énergie...

10) Initiatives publiques :

- réponse à des sollicitations de pouvoirs publics pour régler des problèmes locaux ou régionaux ;

11) Organisation :

- adhésion à un système volontaire d'amélioration continue (ISO 14000, EMAS...);

12) Communication:

- création volontaire d'un comité d'accompagnement non institué ;
- création volontaire éventuelle d'un comité de riverains ;
- désignation d'un ombudsman ;
- création d'une ligne verte ;

III B. Proposition d'engagements pour le Réaménagement.

Les recommandations en matière de réaménagement font l'objet d'un Guide de Bonne Pratique annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 portant conditions sectorielles relatives aux carrières et à leurs dépendances, et destiné à la mise en œuvre de son article 25.

Ces propositions ne se veulent nullement exhaustives, et d'autres solutions peuvent d'ailleurs être adoptées afin de mieux répondre aux caractéristiques spécifiques d'un site.

Outre des recommandations générales, des recommandations particulières sont formulées en fonction de quatre grandes catégories de carrières :

- carrières de roches meubles de type sable et gravier ;
- carrières de roches meubles de type terre plastique, argile et kaolin ;
- carrières de roches cohérentes carbonatées (calcaires) ;

- re, craie, tuffeau);
- carrières de roches cohérentes siliceuses (porphyre, grès, schiste et ardoise);

En outre, les propositions de réaménagement sont articulées autour de cinq «parties de carrières» :

- découverte;
- dépôts de stériles et merlons;
- plancher de carrière;
- front de taille;
- bassins de décantation.

Le Guide constitue un ouvrage très documenté, qu'il n'est pas utile ni opportun de résumer.

On retiendra que les objectifs de réaménagement doivent viser :

- la sécurisation du site ;
- l'augmentation de l'attractivité du site pour la faune et la flore ;
- l'utilisation d'espèces indigènes ;
- la diversité de milieux.

A cette fin, de nombreuses idées de bonne pratique, parfois de bon sens, souvent moins coûteuses que de grands travaux qui aboutiraient souvent à un réaménagement final peu inspiré, sont détaillées :

- organisation du réaménagement au cours des différentes phases d'exploitation, dès le stade de la découverte ;
- protection temporaire des zones de nidification en découverte ;
- séparation des terres arables en vue de leur réemploi optimal ;
- localisation du stockage des stériles autant que possible définitive ;
- maintien de parois verticales et maximum de diversité dans les parois ;
- diversification de la topographie des lieux ;
- variation dans les pentes sur le plancher de la carrière ;
- création de mares ;
- maintien de secteurs de faible profondeur d'eau et d'îlots ;
- maintien d'espaces de sols nus ou à végétation discontinue
- conservation des stades pionniers de la végétation ;
- utilisation d'espèces végétales indigènes sous le contrôle de l'administration qui a la nature dans ses compétences : ligneuses, légumineuses, graminées, dicotylées à fleurs (nombreux exemples)
- création de prairies fleuries

L'exploitant est invité à consulter ce guide soit directement, soit le cas échéant à travers les recommandations de l'étude d'incidences liée à son permis. Il y trouvera à coup sûr des recommandations utiles, qui pourront encore être adaptées au cas particulier de sa carrière.

III C. Proposition d'engagements pour la problématique des transports.

La présentation qui suit fait largement référence au modèle de Charte de la vallée de l'Ourthe ainsi que de l'Engagement de Progrès pris dans le Bassin Carrier du Tournaisis. Dans ces deux cas, les riverains n'étaient pas partie prenante en tant que tels.

1) Objectif.

Minimiser les désagréments du charroi des carrières dans un territoire déterminé afin de garantir un parfait équilibre entre développement économique et qualité de vie.

2) Partenaires.

La " Charte " peut associer selon les cas les acteurs suivants :

- les entreprises de carrières ;
- les transporteurs ;
- les fédérations professionnelles ;
- la DGO Routes et Bâtiments ;
- les communes ;
- les zones de police locales concernées ;
- la Province (Service voyer) ;
- d'autres parties intéressées (impétrants, distribution ...)

3) Engagements.

• Pour les exploitants de carrières :

- éviter les surcharges au chargement ;
- assurer la propreté des camions en mettant à disposition des infrastructures appropriées et respectueuses de l'environnement au sens large ;
- respecter les heures de chargement ;
- aménager un accès adapté aux besoins ;
- asphalté les zones à proximité de la balance et des silos ;
- nettoyer les voiries publiques salies par le charroi sortant des sites d'exploitation ;
- impliquer les sociétés de transport.
- se conformer aux règles convenues pour ses propres transports ;
- favoriser l'évacuation par chemin de fer et/ou par voie d'eau ;

• Pour les sociétés de transport :

- respecter les itinéraires imposés ou conseillés ;
- respecter les limitations de vitesse (en traversée de village particulièrement) ;
- respecter les heures de chargement et les horaires préconisés de transport ;
- assurer la propreté des camions en utilisant les infrastructures appropriées ;
- ne pas rouler en surcharge ;
- assurer le bâchage des camions pour les granulométries fines le requérant.

• Pour le(s) gestionnaire(s) du réseau routier :

- adapter les voiries au charroi lourd (largeur, revêtement, fondation) ;
- entretien régulier des itinéraires empruntés par le charroi des carrières (chaussées, élagage...) ;
- mettre en place un jalonnement " charroi carrières " sur les itinéraires affectés à cette fonction ;
- réaménagement de voiries régionales par la pose de feux supplémentaires, bifurcations à gauche plus aisées, élargissements, traversées d'agglomérations, carrefours, ...
- mise en place de mesures particulières de circulation (dépassement, vitesse, tonnages ...).
- prévoir et installer des écrans antibruit là où la nécessité l'exige.

• Pour les communes :

- informer, contrôler, interpellé pour faire respecter la charte
- prendre des règlements complémentaires de police de la circulation pour la signalisation, la vitesse...
- éviter le développement de l'habitat le long des routes ;
- opérer des relevés d'itinéraires, des mesures de vitesse...

• Pour les Zones de Police :

- renforcer les contrôles de vitesse, en traversée d'agglomération ;
- évaluer régulièrement le volet répression, y apporter les adaptations nécessaires et communiquer les résultats.

4. Information, contrôle, évaluation, suivi.

La " Charte " peut mettre en place des moyens affectés :

- à l'information et la récolte des plaintes concernant les itinéraires, vitesses, propreté des camions et des voiries, heures de chargement ;

- à la communication ;
- au contrôle du respect des engagements ;
- à une évaluation périodique des mesures prises ;
- et un comité d'accompagnement chargé de la concertation entre les signataires, du respect des engagements et de la pérennisation de la " Charte " ;

III D. Proposition d'engagements pour la problématique de l'accès aux biens d'autrui.

1) Terrains agricoles.

L'accès à l'espace agricole constituant le cas le plus fréquent d'accès aux propriétés d'autrui, et en toutes hypothèses un problème important pour les exploitations agricoles, une charte de bon voisinage a été signée le 27 juillet 2007 entre Fedieux et la FWA afin d'assurer la cohabitation harmonieuse entre les activités agricoles et les activités extractives, de la conception à la fin de la réhabilitation du site.

Les engagements de cette charte, conçus en dehors de toute obligation réglementaire, prônent :

- dialogue permanent entre les Fédérations signataires au sein d'un Comité de Concertation Paritaire, réuni au moins une fois par an, afin de suivre la charte, d'aborder des problèmes de cohabitation, d'assurer un rôle de médiation ;
- dialogue entre exploitants dans le cadre d'activités locales, instauré le plus en amont possible, visant à analyser les impacts du projet sur l'agriculture, tenir compte de recommandations lors de l'exploitation de la carrière, analyser des alternatives de réaffectation du sol après l'exploitation extractive, assurer une coordination des activités respectives, éviter de perturber les récoltes ou de retarder l'exploitation de la carrière, maintenir en l'état et accessibles les surfaces agricoles non occupées par les activités d'extraction ou par le dépôt de matériaux, assurer le maintien de l'approvisionnement en eau pour les activités agricoles existantes, répondre aux modalités et contraintes techniques réglementaires liées à la réaffectation.

Il est recommandé aux exploitants de carrières de respecter les engagements inscrits dans cette charte.

2) Biens de particuliers.

Cette matière est réglée dans tous ses détails par la législation et il n'est pas utile d'inscrire des dispositions y relatives dans une charte.

IV. Proposition de Table des matières de Charte Type.

Table des matières.

1. Objets de la " Charte "
2. Partenaires signataires
3. Encadrement légal de l'entreprise
4. Contexte et objet précis de l'entreprise
5. Engagements formulés par chaque partenaire
 - générique du secteur d'activité
 - particulier au site objet de la charte
6. Méthodes et moyens de communication, comité d'accompagnement
7. Méthodes de contrôle, suivi au cours de la vie de l'entreprise
8. Méthodes d'évaluation des conditions imposées et engagements pris
9. Méthode pour apporter des corrections ou modifications aux engagements respectifs.