

CHARTRE DE BONNES PRATIQUES

Portée par les opérateurs carriers du Tournais agissant en concertation avec la Wallonie, IDETA, la Ville de Tournai et la Ville d'Antoing dans le cadre de la Conférence permanente du bassin carrier de Tournai-Antoing, la présente charte de bonnes pratiques s'inscrit dans le contexte d'une volonté commune des acteurs précités de promouvoir un projet collectif visant à concilier développement économique, respect de l'environnement et écoute des acteurs locaux.

Dans ce contexte, les signataires s'engagent à pratiquer leur activité dans le respect des dispositions énumérées ci-après, et à faire évoluer l'ensemble de leurs sites d'exploitation de manière à les y intégrer progressivement.

Ils s'engagent également à se soumettre à une évaluation régulière par les autorités compétentes des mesures prises en application de la charte.

RÉAMÉNAGEMENT DE SITES CARRIERS DÉSAFFECTÉS

Dans le cadre d'une démarche proactive menée en concertation avec la Wallonie, IDETA et les autorités communales, conformément aux dispositions éventuellement imposées par le permis d'exploitation délivré les sites carriers en fin d'exploitation feront l'objet d'un projet de requalification visant à :

- expurger le site de toute source de pollution éventuelle ;
- en assurer la requalification par le biais d'un traitement paysager de qualité ;
- si l'opportunité est avérée, le rendre propre à être valorisé dans l'optique d'une nouvelle affectation à définir à des fins de loisirs, de tourisme, ou de toute autre nature susceptible d'y trouver un terrain propice à son développement.

A cet égard, les signataires s'engagent à respecter scrupuleusement les dispositions du « Guide de bonne pratique destiné à la mise en œuvre de l'article 25 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 portant conditions sectorielles relatives aux carrières et à leurs dépendances » et toutes autres modifications ultérieures :

- dont celles intervenues dans le cadre du décret RESA de 2005 dans la définition de la zone d'extraction (art 32 du CWATUPE) (N.B. suppression de l'alinéa 3 de l'article 32 du CWATUPE « au terme de l'exploitation, la zone devient une zone d'espaces verts et son réaménagement, en tout ou en partie, est fixé par le permis qui autorise l'extraction »).

- dont celles qui interviendraient après l'approbation du SDER dès lors que dans son chapitre « Gérer les ressources naturelles exploitables de manière parcimonieuse » il y est précisé : « Il convient de préserver certaines anciennes carrières riches en biodiversité et d'en réaménager d'autres pour répondre à des besoins socio-économiques : retour à l'agriculture, développement d'activités économiques ou de loisirs, ... La réaffectation de ces anciennes carrières doit être déterminée en tenant compte des besoins, de la structure spatiale, de la richesse de la biodiversité et des autres caractéristiques du lieu ».

LIMITATION DE L'IMPACT PAYSAGER DES EXPLOITATIONS

Les nouvelles carrières feront l'objet d'aménagements paysagers spécifiques préalables à l'exploitation (plantation de bois tampons et de rideaux végétaux, merlons, etc.) pour protéger les futurs riverains des nuisances visuelles et sonores. Ces aménagements seront concertés avec les autorités compétentes, ainsi qu'avec les représentants desdits riverains¹.

LIMITATION DES ÉMISSIONS SONORES

Les dispositifs mis en œuvre afin de répondre aux normes légales en vigueur seront contrôlés et évalués tous les 5 ans sur chaque site d'exploitation. La méthodologie de contrôle et d'évaluation utilisée ainsi que les résultats des contrôles seront systématiquement communiqués aux autorités communales et aux représentants des riverains¹.

Les avertisseurs sonores des engins de génie civil seront du type le moins puissant en fonction des technologies existantes. En outre, des avertisseurs lumineux remplaceront les avertisseurs sonores en utilisation de nuit. L'adoption de ces technologies sur le matériel en service qui n'en dispose pas encore sera programmée progressivement.

LIMITATION DES VIBRATIONS

Les niveaux de vibrations des installations de criblage-concassage seront conformes aux normes légales en vigueur.

Par ailleurs, les tirs de mines respecteront scrupuleusement les dispositions imposées par les permis délivrés. Les niveaux de vibration seront contrôlés systématiquement. Les résultats des contrôles seront communiqués aux autorités communales et aux représentants des riverains¹ sur demande.

LIMITATIONS DES ÉMISSIONS DE POUSSIÈRES

Les stocks piles seront gérés de manière à minimiser au maximum la propagation de poussières. Si nécessaire, des aménagements seront pratiqués

afin de réduire l'exposition de ces installations aux vents dominants (merlons, écrans végétaux, etc.). Ils seront équipés de systèmes de rabattement des poussières activés lors de la chute de concassés, ainsi que par temps sec.

Il en ira de même pour les lignes de chargement.

Les routes internes seront systématiquement arrosées par temps sec et nettoyées. Les résidus feront l'objet d'un traitement éventuel en fonction de leur composition.

Des démarches de sensibilisation du personnel à ce sujet seront régulièrement entreprises dans une optique proactive.

CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Les normes relatives aux rejets gazeux en vigueur seront scrupuleusement respectées et contrôlées suivant les prescriptions imposées.

La méthodologie de contrôle utilisée ainsi que les résultats des contrôles seront communiqués aux autorités communales et aux représentants des riverains¹ sur demande.

LIMITATION DES NUISANCES DUES AU TRANSPORT DE MATIÈRES

Les signataires s'engagent à respecter scrupuleusement et à faire appliquer les dispositions du code de la route en la matière, en l'occurrence l'Arrêté Royal du 1^{er} décembre 1975 portant sur le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. [M.B. 09.12.1975], et plus particulièrement les dispositions suivantes :

Article 45. *Chargement des véhicules: prescriptions générales*

Article 45.1. *Le chargement d'un véhicule doit être disposé de telle sorte que, dans des conditions de route normales, il ne puisse :*

1. nuire à la visibilité du conducteur ;
2. constituer un danger pour le conducteur, les personnes transportées et les autres usagers ;
3. occasionner des dommages à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages qui y sont établis ou aux propriétés publiques ou privées ;
4. traîner ou tomber sur la voie publique ;
5. compromettre la stabilité du véhicule ;
6. masquer les feux, les catadioptrés et le numéro d'immatriculation.

Article 45bis. *Chargement des véhicules: prescriptions spécifiques pour les véhicules du groupe C*

Article 45bis2. *Le conducteur d'un véhicule du groupe C ne peut utiliser son véhicule si le système d'arrimage du chargement transporté dans ou sur le véhicule n'est pas conforme à l'article 45bis.4.*

Le conducteur d'un véhicule du groupe C doit :

1. exercer un contrôle visuel afin de s'assurer que les portes arrière de chargement, le hayon élévateur escamotable, les portes, les bâches, la roue de secours et les autres équipements relatifs à l'utilisation du véhicule sont fixés ;
2. s'assurer que le chargement ne constitue pas une gêne pour la conduite en toute sécurité du véhicule ;
3. s'assurer que le centre de gravité est, autant que possible, centré sur le véhicule.

Article 45bis3. *Si le conditionnement primaire d'un bien n'est pas assez solide pour un transport de marchandises sûr, le responsable de ce conditionnement et/ou le chargeur doivent alors l'envelopper de manière complémentaire grâce à un emballage suffisamment solide pour permettre une bonne sûreté du chargement.*

Le chargeur doit communiquer, préalablement et par écrit, au transporteur auquel il fait appel, toutes les informations que le transporteur estime nécessaires pour arrimer les marchandises.

Article 45bis4. *Le système de sûreté du chargement doit pouvoir résister aux forces exercées lorsque le véhicule du groupe C subit les accélérations suivantes :*

1. ralentissement de 0,8 g vers l'avant ;
2. ralentissement de 0,5 g vers l'arrière ;
3. accélération de 0,5 g vers les parties latérales, de chaque côté.

Lorsqu'un élément composant du système de sûreté du chargement est soumis à une force telle que décrite au premier alinéa, la force de pression exercée sur

cet élément ne peut dépasser la charge nominale maximale de celui-ci.

Les éléments composants d'un système de sûreté du chargement d'un véhicule du groupe C :

1. doivent fonctionner correctement ;
2. doivent être adaptés à l'usage qui en est fait ;
3. ne peuvent présenter de nœuds, d'éléments endommagés ou affaiblis pouvant affecter leur fonctionnement quant à la sûreté du chargement ;
4. ne peuvent présenter de déchirures, de coupures ou d'effilochages ;
5. doivent être conformes aux normes de produits européennes et/ou internationales en vigueur en la matière.

Le système de sûreté du chargement utilisé pour entourer, fixer ou retenir un chargement dans ou sur un véhicule doit être adapté aux mesures, à la forme, à la consistance et aux caractéristiques du chargement.

Le système de sûreté du chargement peut être constitué d'une application simple ou combinée de systèmes de sûreté du chargement.

Article 45bis5. *Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement à un véhicule du groupe C doit être lui-même sécurisé de telle sorte qu'il ne puisse être déverrouillé ou détaché.*

Le dispositif de retenue ou le dispositif de verrouillage intégré utilisé pour fixer un chargement dans ou sur un véhicule du groupe C doit :

1. être conçu et développé aux fins pour lesquelles il est utilisé ;
2. être utilisé et entretenu conformément aux spécifications du constructeur et des normes européennes et/ou internationales en vigueur.

Article 45bis6. *Un chargement entouré, fixé ou retenu sur un véhicule du groupe C, conformément aux prescriptions des "Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers", rédigées sous les auspices de la Commission européenne, implique que le système de sûreté du chargement satisfait aux exigences de l'article 45bis.4, alinéa 1^{er}.*

Les signataires s'engagent également à mener régulièrement des séances de sensibilisation à cet égard auprès de leur personnel et des transporteurs qu'ils affrètent (notamment dans le respect des dispositions de l'article 45 bis 3).

Parking

Chaque site d'exploitation sera pourvu de parkings spécifiques de grandes capacités pour les transporteurs au niveau des entrées et sorties de ciments et de granulats.

Ces parkings seront équipés de poubelles destinées à récupérer les déchets éventuels des transporteurs. Cette problématique fera l'objet de campagnes de sensibilisation régulières auprès des transporteurs.

Poussières

Les voiries internes menant vers les voiries d'accès et de sortie des sites d'exploitations seront pourvues de dispositifs de nettoyage des pneus. Cette opération sera systématisée pour tout engin chargé de granulats quittant les sites vers la voie publique.

Le bâchage systématique des camions transportant des matières sèches dont la granulométrie est inférieure ou égale à 4 mm sera demandé aux fournisseurs et imposé pour tous les camions affrétés par les soins de l'opérateur. Des emplacements seront réservés pour les camions affrétés par les clients afin de procéder au bâchage.

Des opérations de sensibilisation à la problématique seront menées régulièrement auprès des transporteurs.

Poids des chargements

Les camions chargés sur les sites d'exploitation feront l'objet d'un contrôle du chargement systématique afin d'assurer la conformité avec les contraintes réglementaires les plus strictes en matière de charge embarquée. En cas de surcharge, les chargements seront vidés jusqu'au poids conforme.

Vitesse

L'exploitant sensibilisera et rappellera à ses transporteurs, le respect des limitations de vitesses.

VALIDITÉ

Les signataires s'engagent à mettre en application les dispositions de la présente charte à dater du 1^{er} janvier 2014.

Note¹ : dans le cadre d'un Comité d'Accompagnement, si celui-ci existe.