


	<p>Mesdames et Messieurs, en vos titres et qualités,</p>
	<p>02</p> <p>A mon tour de vous souhaiter la bienvenue ici à Clabecq, pour l'inauguration de cette plateforme intermodale. Cette journée est sous le signe du transport fluvial, mais nous verrons plus tard que celui-ci est en interaction permanente avec le ferroviaire, et le routier.</p>
	<p>03</p> <p>Commençons donc par aborder l'aspect fluvial de cette plateforme, non sans féliciter et remercier les membres ci-présents de l'Office de Promotion des Voies Navigables, pour l'organisation de cette journée.</p> <p>Le site de la Direction Générale des Voies Navigables, fusionné depuis le début d'année avec celui des Voies Hydrauliques du Ministère de l'Équipement et des Transports, mérite assurément un long moment de navigation ...mais par internet cette fois.</p>
	<p>04</p> <p>Comme on peut le voir sur cette carte, le dispositif fluvial wallon s'inscrit dans un contexte Européen plus vaste : celui du corridor Nord-Sud / Amsterdam-Paris, avec le développement à venir du Canal du Nord, qui profitera également à notre région.</p>



05

Depuis la fin du 13^e siècle, on exploitait du charbon en Wallonie. Dès 1550 la Haine est canalisée, pour lutter contre l'insécurité croissante et l'encombrement des routes. De suite après, en 1570, naît l'idée d'un canal reliant Charleroi à Bruxelles. Ce projet, retardé sans cesse par la priorité donnée aux campagnes guerrières, ne verra finalement le jour qu'en 1832, au gabarit de 70 T.

Ce canal était destiné à acheminer le charbon de la région de Charleroi vers les régions de Bruxelles, Louvain, Malines, et Anvers, à un moment où la Belgique produisait plus de charbon que l'Allemagne ou France.



06

Le canal va rapidement connaître un élargissement, d'abord à 300 Tonnes, puis au tonnage standard international de 1350 T après la 2^e guerre mondiale.

Nous ne pouvons que saluer avec le respect qu'il se doit, l'esprit d'entreprendre de tous ceux qui nous ont précédé et ont su faire vivre leur vision stratégique.

Et c'est toujours d'entreprendre qu'il s'agit. Jugez plutôt.



07

Si on regarde l'évolution du trafic de marchandises sur les 450 km de voies navigables que connaît la Wallonie aujourd'hui, on constate que celui-ci a augmenté, en tonnes-kilomètres, de 50% sur les dix dernières années.






08

Pourtant, comme l'indique cette statistique-ci, le tonnage lui-même se maintient entre 40 et 44 millions de tonnes depuis 8 ans.

On peut s'interroger sur ce plafonnement : il implique qu'on transporte plus loin, mais pas plus.

C'est parce qu'il manque de la capacité.

	<p>9</p> <p>Cette capacité est fonction de trois paramètres :</p> <p>Les infrastructures de <u>navigation</u>, telles que le gabarit des voies navigables et des écluses, principalement une responsabilité du Secteur Public,</p> <p>Les infrastructures de <u>transbordement</u>, qui influencent la vitesse de chargement et de déchargement, qui sont conjointement une responsabilité du Secteur Public et du Secteur Privé,</p> <p>et le <u>nombre et la capacité des bateaux</u>, essentiellement dépendant du Secteur Privé, même si on pourrait espérer plus d'encouragement du Secteur Public.</p>
	<p>10</p> <p>Plus d'encouragement, parce qu'on ne trouve plus de jeunes couples disposés à troquer un toit fixe pour un bateau de nomade. Les contraintes liées à cette vie coupée du reste, et les prix d'achat astronomiques des bateaux avec ce que cela comporte de risques, sont vécus comme plus décourageantes que la satisfaction d'être son propre patron.</p>
	<p>12</p> <p>Au chapitre de l'infrastructure de navigation, les travaux de maintenance méritent concertation dans la planification : lorsque l'écluse d'Ivoz-Ramez ferme durant quinze jours voire plus, pour des raisons tout à fait légitimes de maintenance, c'est plus de 70'000 tonnes qu'à nous seuls nous envoyons par les routes au lieu de la voie d'eau, soit 2'400 camions de plus qui viendront deux fois gonfler le trafic : une première fois à vide, une deuxième fois en charge.</p>



13

Quant à l'infrastructure de transbordement, le quai sur lequel nous nous retrouvons aujourd'hui est une réussite encourageante pour le transport fluvial en Wallonie, et je remercie vivement la SARSI, Société Anonyme d'Assainissement et de Rénovation des Sites Industriels du Brabant Wallon, ainsi que l'Office de Promotion des Voies Navigables et La Direction Générale des Voies Hydrauliques, Port Autonome de Charleroi en tête, pour leur soutien et leur apport dans l'initiative de réhabilitation de ce site remarquable.



14

Par ailleurs, je n'ai jusqu'à présent, parlé que de chargement.

Or, un quai peut tout aussi bien servir au **dé**-chargement de marchandises.

Une telle opération permet également d'avoir des cargaisons « aller » pour les bateaux, ce qui signifie optimisation des transports et de leur coûts, et moins de camions sur le réseau routier dans son ensemble.



14

Je voudrais maintenant passer au deuxième volet de ce site remarquable : celui de la voie ferrée.





L'endroit même où nous nous trouvons était, jusqu'à il n'y a pas si longtemps, fort actif sur le plan ferroviaire.

D'une part il y avait la voie 115 que vous voyez ici, construite entre juillet 1872 et septembre 1884. Elle reliait à l'origine, Rognon-Rebecq à Braine-l'Alleud, via Tubize et Clabecq.

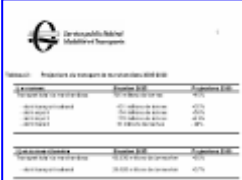









15







Le tronçon entre Rognon-Rebecq et Quenast est devenu une attraction touristique que je vous recommande.





	<p>16</p> <p>Aujourd'hui, c'est au tronçon de la voie 115 qui joint Quenast à Clabecq, que nous donnons une nouvelle raison-d'être industrielle.</p>
	<p>17</p> <p>Outre les voies, il y a l'infrastructure et les gares. Sans la collaboration du personnel des gares de Quenast, Tubize et Clabecq, nous n'aurions abouti nulle part.</p>
	<p>22</p> <p>Les remarques sur l'initiative privée dans le cadre de la voie fluviale, sont plus ou moins transposables à la voie ferrée : infrastructure publique, moyens de transbordement privés, et éventuellement charroi privé aussi.</p> <p>Le mode de transport par chemin de fer est un mode lourd en investissement, et relativement rigide. Cette rigidité provient de la nécessité d'installer la structure en site propre, mais aussi de la complexité de l'opération de cette structure.</p>
	<p>23</p> <p>Parmi ces complexités : l'interaction avec les autres modes de transport, la signalisation, la maintenance, la sécurité, la planification des sillons.</p> <p>Toutes des raisons pour lesquelles je remercie vivement tous les services des réseaux ferrés qui ont été impliqués dans le projet : la SNCB, Infrabel, B-Cargo, et tous ceux et toutes celles qui nous ont soutenu pour donner naissance à cette plateforme, qui redonne un souffle nouveau à la voie 115.</p> <p>Nous sommes désireux d'augmenter l'utilisation du rail, mais ce mode de transport requiert un volume combiné expédié par rail de minimum 600'000 T par an.</p> <p>A l'heure actuelle nous n'avons pas assez de clients ayant des besoins importants et étalés relativement uniformément dans le temps, qui disposent d'une infrastructure ferroviaire, et nous les encourageons à</p>

	<p>développer ces capacités ;</p> <p>Par ailleurs, je ne saurais passer sous silence, la présence parmi nous des responsables de la logistique des approvisionnements de la SNCF, que je remercie pour leur déplacement. Cela illustre l'importance de cette plateforme pour les carrières et pour la Wallonie.</p>
	<p>20</p> <p>J'ai traité de la voie fluviale, du rail, et de leur proximité.</p> <p>J'étais ainsi déjà dans la multimodalité, qui se définit comme l'existence de plusieurs modes de transports autonomes, en parallèle entre deux lieux.</p> <p>Mais la particularité du site que nous inaugurons aujourd'hui est ailleurs : dans l'inter-modalité.</p>
	<p>21</p> <p>L'inter-modalité fait référence à une combinaison de plusieurs modes de transports, utilisés à la succession l'un de l'autre pour relier deux endroits.</p> <p>L'inter-modalité est donc plus complexe, parce qu'elle tente de trouver parmi un nombre important de combinaisons, celle qui fournit le meilleur équilibre entre les trois piliers du développement durable : le social, l'environnemental et l'économique.</p>
	<p>24</p> <p>L'inter-modalité train / bateau est plus coûteuse pour Gralex que le recours à la route seule : je tiens tout de même à le préciser. La construction de ce site de transbordement aura coûté à Gralex près d'un million d'Euros. Nous l'avons fait, parce qu'il y va à nos yeux d'un équilibre entre pression sociale et environnementale d'une part, et intérêts économiques par ailleurs.</p> <p>Je reviendrai plus tard sur ce que Gralex fait déjà en termes d'intermodalité, mais soyons réaliste : nous n'éliminerons jamais la route, qui reste le mode de transport le plus économique, le plus souple, et le plus rapide, pour les distances que nous pratiquons généralement.</p>

	<p>25</p> <p>Je ne suis pas le seul à penser que le transport par route n'est pas proche de disparaître, puisque selon une étude du groupe de travail « transport et mobilité », le trafic routier de marchandises devrait progresser en Belgique de 5,6 milliards de kilomètres parcourus en 1990 à 11,5 milliards en deux-mille-trente (2'030), donc doubler, malgré la mise en place de solutions alternatives.</p>
	<p>26</p> <p>Et, vu la complexité et la rigidité du trafic ferroviaire et de son fonctionnement par sillons, pas toujours compatible avec la flexibilité inhérente aux horaires de la batellerie, la route est fatalement un mode de transport complémentaire.</p>
	<p>28</p> <p>Pour la région, quand on pense développement routier, on en vient inévitablement à l'idée du contournement de Tubize, et du Brabant Wallon. Le tracé sur cette carte est purement hypothétique et a pour seul but de situer l'objectif recherché.</p>
	<p>29</p> <p>Je ne pourrais évoquer l'endroit où nous nous trouvons, sans y associer le Bourgmestre de Tubize, Monsieur Raymond Langendries, qui s'est investi avec l'appui de son collège ci-présent, mais aussi avec l'énergie et la persévérance qu'on lui connaît, dans la réhabilitation de ce site industriel remarquable.</p> <p>L'importance de cette réalisation pour le tissu économique et la vie de sa commune, est un gage de développement durable pour la région.</p>

	<p>30</p> <p>Avec votre permission, j'aimerais également m'adresser aux hommes et aux femmes de Gralex, son comité de direction, mais aussi tous ceux et celles qui ont travaillé de près ou de loin à la réalisation de cette plateforme, employés comme ouvriers, parce qu'ils ont contribué à une réalisation importante, symbole pour la région, et pour notre entreprise.</p> <p>Voilà, vous l'aurez compris, le monde carrier ne pourrait vivre sans la multimodalité, ni l'inter-modalité.</p> <p>Ah ! j'oubliais !</p> <p>L'inverse, aussi, est vrai...</p>
	<p>31</p> <p>La Wallonie ne pourrait vivre sans les carrières...</p> <p>Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, en vos titres et qualités,</p> <p>En tant que Directeur Général de Gralex, contributrice à ce projet remarquable qui nous rassemble aujourd'hui j'ai, au cours des minutes écoulées, distribué bon nombre de compliments, fort mérités au demeurant.</p> <p>Il me reste en main une médaille, et avec votre permission,</p>
	<p>32</p> <p>c'est avec ma casquette de Président de l'Union Européenne des Producteurs de Granulats, qui regroupe 22 associations nationales dont Fediex, que je voudrais la remettre aux carrières.</p>
	<p>33</p> <p>L'Europe consomme annuellement 3 milliards de tonnes de granulats.</p> <p>Les carrières sont majoritairement des PME, puisqu'en moyenne il a environ deux carrières par entreprise.</p>

<p>A quoi servent les produits de carrière?</p> 	<p>34</p> <p>Les carrières ne font pas de marketing de leur produit, pas de promotion du caillou, tout au plus de la roche ornementale.</p> <p>En effet, nous ne cherchons pas à augmenter la consommation : Elle est là, naturellement, omniprésente.</p>
<p>A quoi servent les produits de carrière?</p>  <p>Logement 100 - 300 T / famille</p>	<p>35</p> <p>Il y a tout simplement un besoin de maisons, d'appartements, de homes,</p>
<p>A quoi servent les produits de carrière?</p>  <p>Routes : 10'000 T/km Autoroutes : 30'000 T/km</p>	<p>36</p> <p>de routes, de ponts, de quais, de chemin de fer, de pistes cyclables,</p>
<p>A quoi servent les produits de carrière?</p>  <p>Clinique, Hôpital 20'000 - 40'000 T</p>	<p>37</p> <p>d'hôpitaux, de bâtiments industriels, de centrales électriques</p>
<p>A quoi servent les produits de carrière?</p>  <p>Ecole, Lycée, Bâtiment universitaire 20'000 - 40'000 T</p>	<p>38</p> <p>d'écoles, d'universités, de gares, ... Dois-je poursuivre ?</p>
<p>A quoi servent les produits de carrière?</p>  <p>Rénovation</p>	<p>39</p> <p>Et quand tout cela est fait, il faut un jour où l'autre, même quand on essaie de retarder l'échéance, faire de la maintenance et parfois reconstruire.</p>

	<p>40</p> <p>Bref, il y a, rien qu'en Wallonie, un besoin de plus de 30 millions de tonnes par an.</p>
	<p>41</p> <p>Faire pression contre l'octroi de permis, alourdir inconsidérément des études justifiées par des compléments injustifiés, hésiter à laisser ouvrir ou ré-ouvrir des carrières dans des zones pourtant réservées à cet effet dans une planification réfléchie de longue date, n'est pas un développement sain dans notre collectivité, car il fait fi d'une réalité incontournable :</p> <p>Même lorsqu'il peste contre les carrières, le belge n'a jamais entendu réduire sa consommation de granulats, qui reste invariablement de près de 7 tonnes de cailloux par an par habitant.</p> <p>Et il n'est en cela pas différent, sinon légèrement inférieur, à la moyenne européenne.</p>
	<p>42</p> <p>Puisque cette journée est consacrée au transport, on pourrait penser que l'importation est une solution. C'est pourquoi, imaginons que seulement 10% des besoins Européens en granulats seraient importés. Cela représenterait 300 Millions de tonnes.</p> <p>Effectivement, 10 fois la consommation totale de la Wallonie, mais c'est un autre parallèle qui retiendra mon attention.</p>
	<p>43</p> <p>Le Port de Liège est le troisième plus grand port fluvial européen.</p> <p>Il a traité en 2007, un record de plus de 21 millions de tonnes.</p>



44

Il faudrait donc ajouter 15 ports de la taille du 3^e port fluvial européen, et les consacrer exclusivement à la manutention de granulats, pour importer seulement un dixième des besoins européens.

Quand on sait par ailleurs que le Port de Liège emploie 28'000 personnes, une simple extrapolation donnerait 420'000 personnes, et je ne vous dis pas dans ce cas, le prix du caillou.

Quelques comparaisons

A son départ, le granulat vaut approximativement :

- 10 fois moins que le ciment
- 50 fois moins que l'acier
- 200 fois moins que le pain
- 2000 fois moins que le café
- 400'000 fois moins que l'argent

45

Car le caillou est aujourd'hui une espèce en voie de disparition : une matière première abordable.

Il faut en effet 200kg de concassés pour faire le prix d'un pain de 800gr ;

il faudrait troquer 2 TONNES de cailloux contre un KILO de café dans les rayons,

et ce sont 400 TONNES de concassés, c'est-à-dire largement assez pour construire une maison unifamiliale avec garage et piscine, qui font le prix d'un KILO d'argent.

Effet du transport

o Le coût du transport fait doubler le prix du pain après 20'000 km

o Celui du granulat, en ...100 km !

46

Si je m'en tiens déjà rien qu'au pain, par camion complet le pain doublerait de prix au bout de 20'000 km environ sous l'effet du transport, alors que les concassés doublent de prix en moins de 100km par route...




Voilà la réalité.

Pas étonnant donc que, si j'en crois la confédération flamande de la construction, le coût de la construction en Belgique aurait augmenté de 37% en 8 ans.



49

Mesdames et Messieurs, en vos titres et qualités, permettez-moi de vous dire que : Sans carrières il n'y a pas d'économie. Nous courrons à ce propos en Europe, droit dans le mur devant lequel nous nous voilons la face, entre autres par une mauvaise identification des zones de gisements et une planification spatiale qui n'en tient pas compte ou pas assez.

	<p>50</p> <p>A l'initiative du Vice-président de la Commission Européenne, Günter Verheugen, l'Europe émettra d'ici la fin de l'année, une Communication destinée à inciter les pays membres à prendre les dispositions nécessaires en matière d'accès à la ressource naturelle.</p> <p>Cette communication s'articulera autour de cinq volets distincts, dont deux concernent plutôt les minerais et minéraux, mais trois des cinq s'appliquent directement au granulat.</p>
	<p>51</p> <p>Le plaidoyer de l'UEPG va plus loin encore : au niveau européen nous avons entamé le dialogue avec la Commission, et avec les ONG, aux fins de regarder comment unir nos compétences et nos connaissances spécifiques, pour apporter un soutien mutuel à nos objectifs respectifs.</p> <p>C'est que, Mesdames et Messieurs, les carrières ne font plus partie des problèmes, elles font partie des solutions : Les carrières contribuent à la biodiversité, qu'on se le dise.</p>
	<p>52</p> <p>Je ne me lancerai pas dans l'inventaire des projets associant les carrières qui, dans nos pays et ailleurs, contribuent au sauvetage d'espèces en danger, animales ou végétales. Vous avez sous les yeux un exemple de pelouses calcaires dans le dinantais, qui a permis d'y retrouver des orchidées rares et un nombre important de papilionacés.</p> <p>Il reste des choses à améliorer. Nous ne le nions pas. Nous en avons conscience, et nous y travaillons. Mais de la même manière qu'à une certaine époque, il fallait du courage pour oser dire qu'il est urgent de préserver la nature face à une opinion publique qui n'y était pas préparée, de même aujourd'hui, nous devons afficher le courage de dire que les carrières contribuent à l'environnement, qu'elles sont utiles, et qu'il est urgent de les sauver.</p>



54

Ma digression dans le monde du granulat en cette journée consacrée fort justement au trafic fluvial, n'a pour but que de vous faire réaliser que, sans les carrières, ce magnifique projet que nous inaugurons aujourd'hui perdrait de sa substance.

Ce sont les carrières qui donnent tout son sens à la réalisation de ce quai de transbordement, parce que les granulats riment avec masses importantes, nécessitant des infrastructures adaptées à leur volume.

C'est pour cela que je tenais à leur décerner cette médaille.



55

Laissez-moi à présent reprendre ma casquette Gralex pour vous situer rapidement ce projet dans son contexte, sans pour autant empiéter sur les explications que nos collaborateurs vous fourniront durant la visite qui suivra.

En réalité, Gralex dispose déjà de plusieurs possibilités d'inter-modalité.

Ainsi, en 2007, nous avons utilisé la voie d'eau pour plus de 2,2 millions de tonnes, et nous avons expédié près de 250'000 T de granulats par train.

Des carrières de plus de deux millions de tonnes par an, telles que Gralex en exploite quelques unes, créent des besoins logistiques énormes. Au total, c'est un quart de nos besoins que nous avons expédié par des modes alternatifs, ce qui nous a évité de mettre 162'500 camions de plus sur les routes.

Cela nous place incontestablement parmi les sociétés qui utilisent la voie d'eau de manière intensive, avec environ 5% du trafic annuel wallon à notre actif.



56

Ceci étant dit, le dernier-né des sites sur lequel nous nous trouvons, est tout à fait particulier.

Certes, il ajoute une capacité de 500'000 T à terme à nos moyens d'expédition par bateau.

Mais au-delà, il est unique en Wallonie, et probablement en Belgique.

Sa particularité consiste à pouvoir transférer directement le contenu entier d'un train dans un bateau, sans mise à terre de la marchandise.

La capacité d'un train complet est de 1200T, ce qui correspond au gabarit des bateaux qui naviguent ce canal.

Cela nécessite une bonne coordination entre l'arrivée du bateau et celle du train, mais l'avantage est considérable, puisque grâce à ce système, nous sommes capables de charger un bateau de 1200 T en trois heures, contre presque une journée précédemment.

L'amélioration est donc significative.

Tout aussi important, nous délestons les routes d'encore 40 camions à la fois, donc 80 voyages aller-retour.

Par bateau chargé, ce sont 80 camions de moins qui traverseront l'agglomération!



57

Mesdames, Messieurs, en vos titres et qualités, mes propos peuvent vous paraître passionnés.

Si c'est le cas, croyez-bien que les carrières sont pour nous, nos employés et nos ouvriers, une passion de tous les jours, et que la logistique y tient une place prépondérante.

A l'occasion de cette journée consacrée au transport, je n'ai pas résisté à la tentation de vous emmener en voyage, plus particulièrement dans le monde merveilleux des carrières.

Mais à aucun moment, si vous me permettez ce jeu de mots un peu facile, je n'ai cherché à vous mener en bateau.

Merci pour votre attention !