

# ANNEXE 12. CHARROI INTERNE ET EXTERNE : DESCRIPTION, QUANTIFICATION, MESURES DE PREVENTION

## 12.1. DESCRIPTION ET QUANTIFICATION DU CHARROI INTERNE ET EXTERNE DANS LES CONDITIONS ACTUELLES

la présente annexe vise à détailler clairement le charroi routier induit par l'activité (passée et à venir) de la centrale à béton, dès lors que le tableau imposé par le formulaire en son point 2.6. peut prêter à confusion ("nombre total de mouvements"  $\leftrightarrow$  "fréquence").

Le charroi généré hors apports et expéditions de produits se limite à 2 véhicules privés du personnel (1 mouvement quotidien) et un véhicule de service (2 X par semaine : laboratoire, contrôleur, personnel d'entretien...).

Le charroi induit par les livraisons et expéditions se base sur la composition moyenne du béton :

- 1.600 kg de concassés et sable calcaire : par charroi interne, production de la carrière de Préalle
- 400 kg de sable jaune et/ou du Rhin
- 250 kg de ciment
- Max. 1 % en volume d'adjuvant.

Pour une production de 20.000 m<sup>3</sup> de béton par an (moyenne des dernières années), le charroi lourd se détaille ainsi :

Type de transport	quantités / an	Charge / camion	Nombre de charges / an
Livraisons concassés et sable 0/2 calcaire	32.000 to	30 to	0 (charroi interne)
Livraison de sable jaune et du Rhin	6.000 to	30 to	200
Livraisons de ciment	5.000 to	28 to	179
Livraisons adjuvants	200 To	4 to	50
Expéditions de béton (y c stabilisés...)	20.000 m <sup>3</sup>	6 m <sup>3</sup>	3.333
<b>Total charroi externe exprimé en nombre de charges</b>			<b>3.762 / an</b>

**On peut donc estimer le charroi externe à 3.762 allers-retours de camions par an, soit une moyenne de 19 par jour (200 jours d'ouverture).** Considérant l'inévitable variation saisonnière du secteur de la construction, le charroi journalier varie entre 1 et 50 camions par jour.

Des camionnettes et des tracteurs agricoles peuvent être compris dans ces chiffres : une partie des bétons sont enlevés par les clients ou leurs transporteurs, et une benne peut suffire pour des bétons maigres, stabilisés, ... La charge moyenne de 6 m<sup>3</sup> par véhicule tient compte de ces petits véhicules, les mixers emportant quasi toujours 8 à 9 m<sup>3</sup>.

Ce charroi lourd rejoint la RN 806 Bomal – Manhay en empruntant la "Voie d'Aisne" sur  $\pm$  150 mètres. La

répartition Ouest (Bomal sur Ourthe) / Est (Manhay – E25) est estimée à 40 % / 60 % (la tendance est inverse pour le charroi de la carrière).

Le charroi interne consiste :

- en rotations du chargeur articulé pour alimenter les trémies depuis les loges à agrégats, pour relever les tas dans ces loges, et occasionnellement pour racler les aires de circulation (charge de travail limitée : c'est l'opérateur de la centrale qui le conduit entre 2 productions de béton) ;
- en rotations de dumper de carrière entre les stocks "carrière" et les loges à agrégats.

## **12.2. NUISANCES POTENTIELLES DU CHARROI ET MESURES DE PREVENTION**

L'intensité du charroi lourd (fréquence de passage devant les maisons) est la principale nuisance. Bien que ce charroi ne représente qu'une faible proportion du charroi total.

Considérant la demande locale de béton prêt à l'emploi (construction de logements, bâtiments publics, voirie, égouttage...), la présence d'une centrale à béton à faible distance et surtout au sein d'une carrière contribue à limiter ce charroi ! En effet, on peut déduire des données du tableau ci-avant qu'en l'absence d'une centrale à HEYD, FAMENNE BETONS desservirait le marché local en béton depuis sa centrale principale de Marche-en-Famenne, cela :

- éviterait le charroi de livraison à HEYD de ciment, sables et adjuvants (total : - 329 mouvements / an),
- mais entrainerait un "transfert" de l'approvisionnement en granulats de HEYD vers Marche-en-Famenne (32.000 tonnes / 30 = + 1.067 mouvements / an) ,
- tandis que la livraison locale de béton imposerait des parcours allongés aux 3.333 mouvements.

Par le passé, une autre principale nuisance classiquement reprochée par les riverains à ce charroi était le salissement des voiries par dépôt de "boue". Il y est remédié depuis 2013 grâce au revêtement des pistes internes depuis la centrale jusqu'à la voie d'Aisne (route communale), avec arrosage permettant d'éviter les envols de poussières (temps sec) et éliminant les dépôts de boues (temps humide). Auparavant, les dalles bétonnées de la centrale étaient sans effet puisque les camions pouvaient se salir entre celle-ci et la sortie du site.

Le bac de lavage des roues de camions, implanté pour les camions expédiant les pierres de la carrière, peut aussi être employé par les camions de béton si besoin.

Dans ces conditions, le maintien en bon état des infrastructures (dalles de sol, bac de lavage), la limitation des charges de béton (fonction du nombre d'essieux du véhicules) et l'entretien rigoureux des engins du charroi interne sont les mesures de prévention qui doivent être maintenues.