

# **ANNEXE 21. CHARROI INTERNE ET EXTERNE : DESCRIPTION, QUANTIFICATION, ITINERAIRES SUIVIS, SECURITE ROUTIERE....**

## **21.1. INTRODUCTION - IMPLANTATION GENERALE DU PROJET**

Le projet vise une carrière qui est déjà en exploitation, avec des dépendances de production couvertes par un permis unique de 2015, ne limitant pas la production. Toutefois, la volonté de l'exploitant est de maintenir la production actuelle, soit 350.000 tonnes par an en moyenne.

Si la demande ne vise pas les dépendances de production, le charroi externe en dépend puisque faute de gisement à traiter par ces dépendances, l'activité de la carrière de Préalles pourrait rapidement s'arrêter !

Comme lors du permis unique de 2015, nous ne tenons pas compte du charroi généré par l'activité de la s.a. FAMENNE BETONS, qui dispose de son propre permis unique et est reconnu comme une "unité technique et géographique" indépendante de celle de CARRIERES DE PREALLE (d'ailleurs, s'il en était autrement, l'Administration Wallonne ne lui aurait pas accordé un permis pour 20 ans, mais limité à l'échéance de celui de la carrière).

Le point 2.6. "Effets liés à la circulation des véhicules (charroi)" du formulaire général de demande de permis laisse au demandeur le choix de répondre aux questions ou de renvoyer le lecteur au(x) chapitre(s) de l'étude d'incidences traitant du sujet, soit dans notre cas le CHAPITRE 15.

Sachant qu'il incombe au demandeur de prendre position vis-à-vis des recommandations de l'étude, la présente annexe s'imposait pour préciser notre position sur la thématique du charroi. Nous l'élargissons à la mobilité dans un sens plus large, comme l'a fait l'auteur de l'EIE. Nous renverrons cependant le lecteur vers celle-ci pour les sujets ne demandant aucune précision supplémentaire.

Ainsi en est-il des questions de mobilité interne au site : bien que longuement décrites par l'étude d'incidences, elles nous semblent peu importantes en termes de mobilité, il s'agit avant tout d'organisation interne, voire de sécurité du personnel et des transporteurs.

## **21.2. DESCRIPTION ET QUANTIFICATION DU CHARROI EXTERNE DANS LES CONDITIONS ACTUELLES ET PROJETEES**

### 21.2.1 Charroi interne

Ce volet du chapitre 15 "mobilité" de l'EIE fait l'objet des titres 15.2.1.7.5. (charroi interne lié à l'exploitation du gisement) + 15.3.2. (Organisation du charroi à l'intérieur du site).

Nous y renvoyons le lecteur, en insistant sur le fait que cette mobilité interne est davantage une thématique de sécurité que d'environnement.

Tant la situation actuelle que celle projetée visent à séparer les charrois de clientèle et d'exploitation, imposent des zones de parking pour le personnel et les visiteurs, etc.

Depuis la fermeture (arrêté du Collège Communal) de la route traversant la carrière, aucun charroi agricole ou forestier ne peut se mêler au charroi interne. Et même en situation projetée, toute circulation d'engins de carrière (chantier de découverture, foreuse et camion d'explosifs, engins d'extraction et transport de la roche) sera exclusivement interne au site, via des pistes et rampes qui seront créées au fur et à mesure des besoins.

### 21.2.2 *Charroi externe*

Depuis la carrière de Préalles, le charroi externe emprunte la route communale "Voie d'Aisne" sur moins de 200 m pour accéder à la N806 "rue d'Aisne" :

- Soit en direction de Bomal (à gauche) en direction de Barvaux, Marche-en-Famenne, ... voire de la basse vallée de l'Ourthe et le Condroz liégeois ;
- Soit en direction de Manhay (à droite) en direction de l'autoroute E25, Bastogne, GD de Luxembourg et Liège.

La majorité des produits de la carrière sont commercialisés dans un rayon de 25 km, par exemple à Marche-en-Famenne (centrale Famenne-Bétons), Hotton, Manhay. On estime que seulement 30 % des ventes dépassent le rayon de 25 km (Gouvy, Malmedy, GD Lux...).

Les charges de trafic sur la N806 sont reprises dans l'annexe 6 de l'EIE et synthétisées dans le tableau 40 de cette même EIE. Par jour en semaine, on peut retenir :

- un charroi de  $\pm 102$  poids lourds et 940 véhicules légers dans chaque sens au Nord d'Aisne
- un charroi de  $\pm 89$  poids lourds et  $\pm 580$  véhicules légers dans chaque sens au Sud d'Aisne.

La différence Nord / Sud s'explique essentiellement par le charroi de la carrière et la centrale à béton : la majorité des camions qui se rendent à la carrière viennent du Nord et y retournent. Mais d'autres camions peuvent aussi se rendre dans les villages depuis Bomal : mazout, matériaux, produits agricoles, colis, ...

La charge de trafic sur la voie d'Aisne entre la N806 et la carrière est aussi élevée :  $\pm 100$  poids lourds et 326 véhicules légers par sens.

Le trafic généré par la carrière a été quantifié au moyen du rapport de pesées sur 4 semaines d'automne 2021, soit une période représentative d'une forte activité de la carrière <sup>18</sup> :

- en moyenne, 65 camions entrants et 65 camions sortants par jour
- en lien avec les données de pesage, la charge moyenne par camion est de 22,5 tonnes
- ce trafic s'étend de manière relativement constante entre 6h et 17 h (9 camions / heure dans chaque sens)
- les camions liés à l'activité de la carrière représentent, au plus,  $\pm 24$  % de du trafic global moyen journalier sur la voie d'Aisne et 10 % du trafic sur la N806. Le charroi généré par la carrière équivaldrait selon l'EIE à 100 % du trafic de poids-lourds sur cette même route, ce que contestons (quid des autres camions ?)

Le trafic de véhicules légers dus à la carrière est estimé à 36 passages par jour (personnel de carrière et de la centrale à béton, visiteurs).

## **21.3. IMPACT DU PROJET SUR LA MOBILITE DOUCE ET SUR LES CHEMINS**

Toujours dans ce chapitre 15 relatif à la mobilité, l'étude d'incidences analyse les impacts du projet d'extension sur la mobilité douce et les cheminements lents (agriculture, forêt).

---

<sup>18</sup> l'analyse des ventes entre 1990 et 2021 montre que juin, septembre et octobre sont les mois connaissant les plus fortes expéditions ; tableau 42 de l'EIE

Les impacts du projet sur les cheminements agricoles (circulation sur chemins du plateau de Flettin, accès aux parcelles agricoles) et sur la mobilité douce (piétons, cyclistes, cavaliers) sont directement liés au volet de la demande relatif aux déplacements de chemins. Nous y renvoyons le lecteur, y compris pour la prise en compte des recommandations de l'étude d'incidences.

#### **21.4. POSITION DU DEMANDEUR VIS-A-VIS DES RECOMMANDATIONS DE L'ETUDE D'INCIDENCES**

Les recommandations commentées ci-dessous sont présentées aux points 15.4.1. et 15.4.2. de l'étude d'incidences. Toutefois, nous traitons celles relatives à la mobilité douce (chemins proches du projet) à l'ANNEXE 16.

<b>Recommandations EIE</b>	<b>Position du demandeur</b>
<b>Accessibilité routière et aménagements des voiries publiques</b>	
<i>Insister auprès des transporteurs pour qu'ils respectent les horaires d'ouverture de la carrière ou prévoir, si c'est possible, une zone de stationnement pour les camions arrivant avant l'ouverture afin d'éviter les nuisances envers les riverains proches</i>	La sensibilisation est régulière, d'autant que les horaires d'ouverture changent 2 fois l'an (été/hiver). Aire d'attente : voir ci-après
<i>Etablir une charte de bonne conduite avec les transporteurs pour les conscientiser au respect du cadre de vie des riverains.</i>	OK, nous précisons que le transit par le laveur de roues est inévitable pour passer sur le pont-bascule, et que la surcharge est impossible (pas de bon de pesage délivré si surcharge)
<i>Poser des panneaux renseignant la carrière au carrefour N806 / voie d'Aisne</i>	OK
<b>Aménagement de l'entrée de la carrière</b>	
<i>Sortie carrière : remplacer le panneau "céder le passage" par un "STOP" + marquage au sol ; réaliser les mêmes aménagements à hauteur du chemin de Préalle (départ chemin n°6)</i>	OK
<i>Sur la Voie d'Aisne, réaliser un marquage au sol définissant la courbe à emprunter</i>	OK
<i>Sur la voie d'Aisne, sens Heyd → Aisne, poser un panneau "sortie de camions" avant la carrière</i>	OK
<b>Organisation du charroi à l'intérieur du site carrier</b>	
<i>Aménagement d'une zone d'attente des camions...</i>	Impossible d'aménager un parking d'attente en carrière : cela ouvrirait l'accès permanent au bassin de décantation (danger pour les enfants), et une clôture proche empêcherait le curage. Cette aire enclavée constituerait une zone de dépôts sauvages, et ne ferait qu'inciter à des arrivées nocturnes de camionneurs
<i>Limiter la vitesse des engins de carrière et des camions à 20 km/h</i>	OK, mais uniquement dans la zone de circulation commune. Sur les pistes réservées aux engins de carrière (donc itinéraires connus des chauffeurs), une vitesse de

<b>Recommandations EIE</b>	<b>Position du demandeur</b>
	30 km/h semble plus pertinente
<i>Poursuivre l'arrosage régulier des pistes par temps sec et venteux</i>	OK, aucune raison de relâcher la vigilance
<i>Maintenir le nettoyage des roues et l'arrosage de la piste avant la sortie...</i>	OK, aucune raison d'interrompre l'utilisation de ces équipements mis en place en 2013 et ayant permis d'apaiser fortement les relations avec le voisinage
<i>Organiser la parfaite collecte des eaux de ruissellement sur cette voirie afin que toutes les eaux aboutissent au bassin de décantation</i>	OK, le sprinkler le plus proche de la sortie entraîne un rejet non maîtrisé d'eaux sur la route communale ; on peut l'arrêter séparément si besoin (mais le ruissellement sur la voie d'Aisne est préférable à des émissions de poussières ou présence de boue. Poser un filet d'eau en travers est impossible, son exutoire serait trop bas vis-à-vis du bassin.
<i>En cas de salissure accidentelles des voiries publiques dues aux activités de la carrière, opérer une intervention immédiate de nettoyage</i>	C'est très rare, mais déjà d'application
<i>Elaborer un plan de déplacement d'entreprise</i>	Très faible intérêt, vu la faible charge en personnel, les horaires variables et la résidence locale des travailleurs
<i>Compléter la charte à l'intention des transporteurs par les éléments suivants (détails spécifiques à la circulation sur site)</i>	OK

Pour rappel du point 21.3 ci-avant, nous renvoyons le lecteur à l'annexe 16 (volet "déplacement de chemins communaux") pour ce qui est des recommandations relatives à la mobilité douce.