

ASCOVIL™

site de Villers-le-Bouillet



Déclaration environnementale 2017

Les résultats de l'année 2016



mai 2017

Déclaration environnementale 2017 / INDEX

Introduction

1. Activités de l'entreprise
2. Impacts environnementaux
 - 2.1. Les émissions dans l'atmosphère
 - 2.2. Les rejets dans le milieu aquatique et consommation d'eau
 - 2.3. Les déchets
 - 2.4. La contamination du sol et de la nappe phréatique
 - 2.5. L'utilisation des ressources naturelles et des matières premières (y compris l'énergie)
 - 2.6. Le bruit
 - 2.7. Les odeurs
 - 2.8. Les effets sur la diversité biologique
 - 2.9. Les impacts environnementaux significatifs
 - 2.10. CO2
3. Performances environnementales
 - 3.1. Les émissions dans l'atmosphère
 - 3.2. Les rejets dans le milieu aquatique et les consommations d'eau
 - 3.3. Les déchets
 - 3.4. La contamination du sol et de la nappe phréatique
 - 3.5. L'utilisation des ressources naturelles et des matières premières (y compris l'énergie)
 - 3.6. Le bruit
 - 3.7. Les odeurs
 - 3.8. Les effets sur la diversité biologique
4. Les autres indicateurs environnementaux
 - 4.1. Les incidents et les plaintes
 - 4.2. Les permis et autorisation d'exploitation
5. La politique environnementale, le système de management et le plan d'action
 - 5.1. Politique environnementale ASCOVIL SA
 - 5.2. Système de management environnemental
 - 5.3. Résultats du plan d'action environnemental 2016
 - 5.4. Plan d'action environnemental 2017
6. Communication
7. Date de la prochaine déclaration environnementale
8. Déclaration de validation

Introduction

Fin 2013, Aswebo -partie du Willemen Group- et Colas Belgium ont convenu une collaboration stratégique en créant la société Ascovil sur le site existant de Villers-le-Bouillet. Depuis 2014, la centrale à asphalte est gérée par les 2 entités. Seule l'unité de production est sujette au système EMAS. Les bureaux administratifs et le parking matériel restent sous la responsabilité d'Aswebo et ne sont pas inclus dans le périmètre EMAS

Conformément aux exigences reprises dans le permis d'exploiter, nous continuons à mettre en place le système de management environnemental répondant aux exigences du règlement européen EMAS et d' ISO 14001. La gestion de l'unité de production d'enrobés est gérée depuis le 1er janvier 2014 par Ascovil. Ascovil a repris cette politique générale depuis cette date.

Le marquage CE des enrobés bitumineux nous a été accordé depuis mars 2008. Le marquage CE d'un enrobé signifie notre engagement à ce que l'enrobé soit conforme aux normes européennes qui le concernent.

Vous trouverez dans le présent document notre déclaration environnementale 2017 pour le site de Villers-le-Bouillet avec un aperçu de nos performances environnementales durant l'année de production 2016.

Crisnée, 24 mai 2017

*Emmanuel Van Damme
Administrateur*



*Sebastiaan Pottie
Administrateur*



1. Activités de l'entreprise

Présentation d'Ascovil

Aswebo et Colas Belgium ont conclu d'unir leurs forces dans la région de Liège en matière de production d'asphalte depuis janvier 2014. Suite à cela, la nouvelle société Ascovil a été fondée, dans laquelle Aswebo et Colas Belgium participeront à raison de 50% chacune. Ascovil va reprendre la gestion et exploiter l'actuel plant à Villers-le-Bouillet et Colas Belgium va fermer son site de production de Seraing.

Le plant actuel de Villers-le-Bouillet a été construit il y a à peine 10 ans et est déjà équipé de la plupart des nouvelles technologies. De nouveaux défis attendent le secteur durant les prochaines années et ceux-ci exigeront beaucoup de nouveaux investissements. Nous pensons notamment à la production d'asphalte à basse température, aux restrictions au niveau des normes d'émission, au marché européen des droits d'émission, au réemploi des matériaux recyclés et bien d'autres encore. Les deux sociétés ont dès lors choisi de réaliser ces investissements ensemble. Cela permettra de diminuer les coûts de fabrication grâce à une production plus importante.

Cette intense collaboration est conclue pour une durée indéterminée et se fera uniquement au niveau de la production d'asphalte à Villers-le-Bouillet. Les travaux voirie, pose d'asphalte y comprise, resteront, quant à eux, indépendants tant chez Aswebo que chez JMV/Colas Belgium.

Pour les chantiers régionaux, les deux sociétés se fourniront en asphalte chez Ascovil. La nouvelle société fournira directement de l'asphalte aux entrepreneurs déjà clients à Villers-le-Bouillet ou à Seraing mais aussi aux nouveaux clients potentiels.

Description des activités sur le site Villers-le-Bouillet - Domaine d'application du système de management environnemental (SME)

Le site occupe un terrain de +/- 3 hectares dont les trois quarts sont consacrés à la centrale d'enrobage. La partie restante est constituée par le bâtiment administratif, le stockage de matériel de chantier et un bassin d'orage. Le terrain est situé dans le parc industriel de Villers-le-Bouillet, à proximité de l'autoroute E42 Liège-Namur.

La centrale d'enrobage

La plus grande partie du terrain est consacrée au stockage de sable et de pierres concassées ainsi qu' au stockage des matériaux rabotés. La centrale d'enrobage se trouve à côté du terrain. Le bureau de la bascule est situé à l'entrée. Le laboratoire de contrôle de la qualité des matériaux se trouve sous la cabine de commande de la centrale d'enrobage. Le personnel dispose d'un bâtiment avec réfectoire et installations sanitaires. Un hangar de stockage des enrobés à froid est implanté le long du merlon formant la limite sud du terrain. Une cuve contenant de l'émulsion de bitume de 25.000 L est située dans un bâtiment indépendant. Les produits potentiellement nocifs pour l'environnement présents sur le site tels que : du chlorure de méthylène, de l'huile hydraulique et thermique sont stockés sur bacs de rétention.

Toute réparation peut être effectuée dans les ateliers.

Les bonbonnes de gaz et le carburant pour les engins de la centrale d'enrobage et des chantiers sont stockés conformément à la réglementation (dans une cuve à double paroi d'une capacité de 20.000 L pour le carburant notamment).

Dans le coin nord-est du terrain se situe un séparateur d'huile et de graisse. Les zones de travail sont recouvertes de béton pour les aires de manœuvre et la centrale ; d'asphalte pour le stockage des matériaux.

Activité principale

La centrale d'enrobage de Villers-le-Bouillet assure une production annuelle d'environ 150.000 tonnes d'asphalte.

Production d'asphalte site Villers-le-Bouillet (tonnage/an)



Code NACE : 23.99

L'asphalte est un mélange de pierres concassées, de sable et de filler (agrégat pulvérisé) avec du bitume comme liant. Des additifs peuvent également être incorporés.

L'asphalte est fabriqué par mélanges (batch process). L'asphalte n'est produit qu'en fonction de la demande pour nos chantiers ou pour nos clients.

Description de la production d'asphalte

Les pierres et le sable sont approvisionnés par des camions et sont stockés en plein air. Ils contiennent une certaine quantité d'eau (environ 5%). Pour obtenir un bon enrobage avec le bitume, les pierres concassées, le sable et le filler doivent être secs. Les pierres concassées et le sable sont donc séchés et portés à la température requise dans le tambour-sécheur.

Un chargeur prend les matériaux pour les déposer dans un dispositif de prédosage pour une première mesure. Les matériaux sont acheminés en fractions désirées, vers le tambour-sécheur via une bande transporteuse. Dans ce tambour rotatif, il y a un contact direct entre les granulats et le courant de chaleur de la flamme du brûleur.

La température finale des matériaux dans le tambour-sécheur est proche de 200°C.

Le combustible utilisé pour le brûleur est le gaz naturel.



Le brûleur est intégré dans le tambour-sécheur ; il n'y a pas de chambre séparée. La chaleur provoquée par la combustion du carburant, circulant à contre-courant

du mouvement des pierres concassées et du sable, sèche les matériaux et emmène une partie des matériaux fins. Ceux-ci sont séparés des fumées par un pré-séparateur et une installation de dépoussiérage. Les gaz de combustion et de séchage sont évacués par une cheminée répondant aux prescriptions réglementaires.

Les minéraux chauds et séchés sont acheminés vers une installation de tamisage via un élévateur où ils seront tamisés suivant les fractions désirées. Les différentes fractions sont alors prélevées, pesées et acheminées vers un malaxeur afin d'être mélangées avec le bitume et le filler.

Le bitume doit être conservé à une température de 175° C, car il perd de sa liquidité en cas de refroidissement. Le chauffage du bitume se fait dans des cuves isolées et chauffées à l'électricité.

Les différentes matières premières sont incorporées et mélangées dans le malaxeur pour obtenir de l'asphalte (durée de mélange environ 60 secondes). Les produits enrobés chauds sont alors acheminés vers des silos au moyen d'un bac mobile. Ils seront chargés finalement sur des camions et transportés vers les chantiers de mise en œuvre.

On peut également ajouter dans le malaxeur des produits enrobés de recyclage. Ces produits de recyclage sont séchés et préchauffés dans un tambour parallèle, analogue au séchage des granulats primaires.

On doit éviter tout contact direct avec la flamme. La température finale des produits enrobés de recyclage dans le tambour secondaire est de l'ordre de 120°C. Le taux maximum de recyclage s'élève à 50%.



Activités secondaires

- **Bâtiments administratifs**

Les bâtiments administratifs sont construits pour 5 à 8 personnes.

- **Bassin d'orage**

Afin d'éviter toute surcharge du système d'égouts public par un trop grand débit d'eau de pluie étant dû au terrain recouvert, nous avons construit un bassin d'orage.

- **Laboratoire**

Un laboratoire a été installé pour le contrôle de qualité des matériaux (COPRO). Les enrobés sont dissous dans du chlorure de méthylène, qui est épuré sur place (après utilisation)

- **Matériaux dérivés des produits enrobés**

Une petite zone est prévue pour le stockage des produits dérivés aux produits enrobés tels que de la pierraille pré-enrobée en vrac et des joints bitumineux dans des boîtes.

Les joints bitumineux ne sont pas fabriqués sur le site ; ce produit est uniquement revendu à des tiers ou utilisé sur nos propres chantiers.

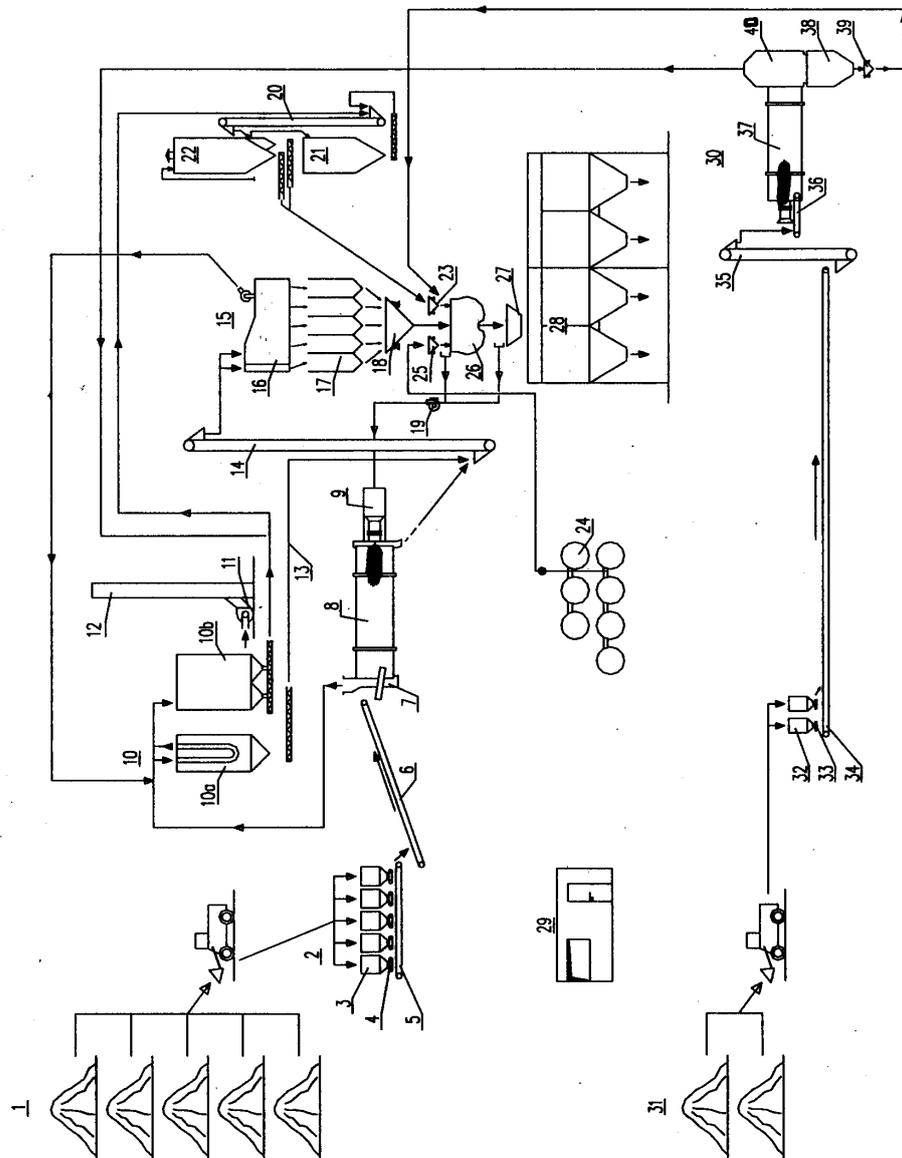
- **Alimentation en eau**

Le site alimente en eau les activités réalisées sur chantier. Par contre l'eau utilisée sur chantier n'est pas comptabilisée dans nos performances environnementales car les chantiers ne font pas partie du périmètre enregistré dans EMAS.

Le scope de l'enregistrement concerne uniquement les activités de l'unité de production d'asphalte de Villers-Le-Bouillet.



Schéma du procédé technologique de la centrale d'enrobage



1. dépôts de matières minérales
2. prédosage
3. dispositifs de prédosage
4. les tapis extracteurs
5. tapis collecteur et
6. bande transporteuse
7. bande d'enfournement du tambour
8. tambour-sécheur
9. brûleur
10. système de dépoussiérage
- 10a. pré-séparateur
- 10b. dépoussiéreur
11. exhausteur
12. cheminée
13. vis à sable
14. élévateur chaud
15. tour de malaxage
16. crible
17. réservoirs à granulats chaud
18. bascule à agrégats
19. exhausteur (fumée à bitume)
20. élévateur
21. trémie à filler de récupération
22. trémie à filler
23. bascule à filler
24. stockage des bitumes
25. bascule à bitumes
26. malaxeur
27. benne de l'asphalte
28. trémie de chargement
29. cabine de commande & contrôle
30. adjonction matériaux de recyclage
31. stockage du recyclé
32. doseurs de recyclé
33. tapis extracteurs de recyclé
34. bande transporteuse de recyclé
35. l'élevateur de recyclé
36. tapis enfourneur de recyclé
37. tambour-sécheur de recyclé
38. silo de stockage de recyclé
39. bascule à recyclé
40. capot d'échappement de recyclé

Le marquage CE des enrobés bitumineux

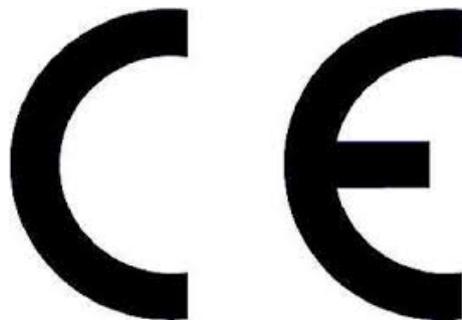
Le marquage CE des enrobés bitumineux est une conséquence de la normalisation européenne des matériaux routiers et de leurs constituants. Cette normalisation a été engagée suite à la Directive européenne produits de construction (DPC) de 1988 qui a pour objectif de faciliter la libre circulation des produits de construction. Le marquage CE d'un enrobé signifie notre engagement à ce que l'enrobé soit conforme aux normes européennes qui le concernent, c'est-à-dire à ce que ses caractéristiques soient contenues dans une norme européenne enrobés.

Le marquage CE est du domaine réglementaire et non technique.

Ceci a pour conséquences :

- L'obligation de marquer CE à partir du 1er mars 2008 est une condition préalable à la possibilité de mettre sur le marché les enrobés, donc de les vendre.
- Les éventuels contrôles seront réalisés par la Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF) ou les douanes.

En pratique, l'introduction du marquage CE des enrobés n'a pas d'impact environnemental additionnel.



Contenu du marquage CE d'un enrobé à chaud

Responsabilité du producteur

Le marquage CE n'est pas un marquage au sens de la qualité. Il sert exclusivement à la mise sur le marché de tous les produits. L'apposition du marquage est toujours effectuée par le fabricant et donne lieu à une évaluation de la conformité, basée sur :

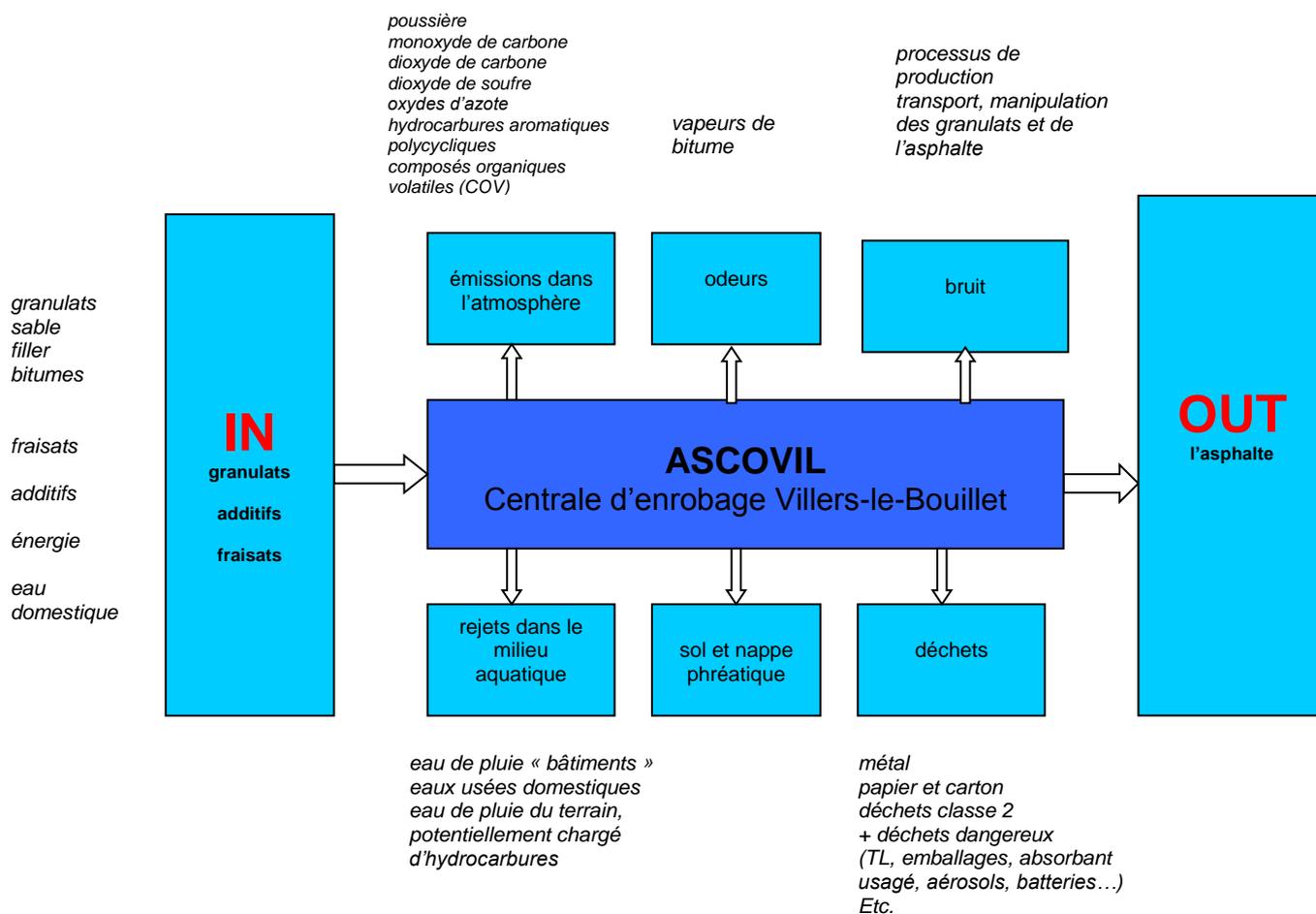
- Une étude de formulation caractérisant le produit (norme relative à l'épreuve de formulation)
- Un système de contrôle du processus de fabrication en usine par le fabricant (norme relative à maîtrise de la production)

- Une évaluation (norme relative à l'étude de formulation) et une surveillance des contrôles de production ou des produits eux-mêmes :
 - Par certification : attestation de conformité établie par une tierce partie sur la base d'essais ou d'audits organisés par un organisme certificateur conformément au référentiel de la partie harmonisée de la norme
 - Par déclaration : attestation de conformité établie par le fabricant sur la base d'essais et d'inspections organisés sous sa responsabilité par les laboratoires d'essais notifiés conformément au référentiel de la partie harmonisée de la norme

Pour les enrobés, c'est la déclaration de conformité qui a été retenue ; elle est élaborée par le producteur.

2. Impacts environnementaux

(conditions normales)



**la production en elle-même ne produit pas de déchets car les résidus de production sont réintroduits dans le processus de fabrication*

2.1. Emissions dans l'atmosphère

Le compartiment environnemental "air" arrive en première position en matière d'impact pour une centrale de fabrication d'asphalte. Les fumées issues du tambour-sécheur contiennent des poussières et des gaz de combustion provenant des combustibles utilisés.

Ces gaz sont composés de produits de combustion classiques tels que le dioxyde de carbone (CO_2) et l'eau (H_2O). Du monoxyde de carbone (CO) est formé à la place du dioxyde de carbone en cas de combustion incomplète (trop peu d'oxygène). Le soufre est transformé lors de la combustion en dioxyde de Soufre (SO_2) et réagit immédiatement au contact de l'air en formant des oxydes d'azote (NO_x , couramment exprimé en NO_2). L'eau contenue dans les granulats est libérée sous forme de vapeur d'eau.

De fines particules sont aspirées du tambour-sécheur au moyen du ventilateur de la cheminée et récoltées dans des filtres à poussières. Les composés organiques volatiles contenus dans les combustibles et le bitume s'évaporent lors du séchage.

Un système d'arrosage a été installé pour la poussière au sol. Cela permet de ne plus avoir de nuisance grâce aux passages des véhicules ou en cas de vent. Nous sommes attentif à ne pas surconsommer inutilement de l'eau.



2.2. Rejets dans le milieu aquatique et consommation d'eau

Le processus de fabrication d'asphalte n'utilise pas d'eau. L'usage de l'eau sur le site de Villers-le-Bouillet se limite essentiellement à la consommation domestique

et la consommation d'eau pour les chantiers (asphalte, béton, voirie,...) dans les différents engins de génie civil (non comptabilisée dans les performance du site).

Le rejet des eaux du bâtiment s'opère dans les canalisations situées le long de la parcelle.



On distingue deux types de canalisations au sein du site:

Une canalisation est réservée au déversement des eaux pluviales : ces eaux passent par un séparateur d'hydrocarbures et un débourbeur avant d'être rejetées dans un bassin d'orage.

Une autre est réservée aux eaux usées domestiques épurées: cette épuration est obtenue au moyen d'une micro station d'épuration. Après traitement, les eaux sont rejetées dans l'égout public.

2.3. Déchets

Aucun déchet n'est généré lors de la fabrication proprement dite de l'asphalte. Les mélanges non conformes sont entièrement recyclés en interne dans la production.

Les déchets proviennent donc essentiellement des activités du bureau et d'entretien. Une partie provient des emballages des additifs. Nous pouvons classer les différentes sortes de déchets de la manière suivante:

- métal
- papiers et cartons
- batteries (de type sèches ou humides)
- déchets huileux
- palettes
- fûts et emballages de produits chimiques
- TL, absorbants usagées
- déchets de classe 2

aérosols
déchets inertes (fraisats non conformes)
PMC
DEEE (Déchets électriques et électroniques)

Ces déchets sont collectés et traités par des entreprises agréées, conformément à la législation.

Les déchets de laboratoire sont limités : papier, peu de réactif : Les échantillons sont réintroduits dans le processus ; le chlorure de méthylène est recyclé.



2.4. La contamination du sol et de la nappe phréatique

Un revêtement a été mis en place sur l'ensemble des espaces de travail et de stockage. Les zones de stockage des minéraux sont asphaltées tandis que les aires de manœuvre et de chargement de l'usine ont été bétonnées.

Un système d'égouttage recueille les eaux de surface qui transitent par un séparateur d'huile et un débourbeur avant d'être rejetées dans le bassin d'orage et puis sont déversées à l'égout public.

L'entreposage des produits dangereux se fait sur des bacs de rétention placés sous un toit. Les combustibles des machines sont stockés dans une cuve en plein air de 20.000 litres à double paroi équipée d'un système de détection de fuite et d'une sécurité en cas de trop-plein. Toute contamination du sol et de la nappe phréatique est donc évitée.



2.5. L'utilisation des ressources naturelles et des matières premières (y compris l'énergie)

Toutes les matières premières sont amenées par transport routier. L'entreposage des pierres et sables est à l'air libre et réparti en différents tas. Le filler est une fraction minérale de très fine granulométrie plus fine que celle du sable. Il provient du broyage de pierres, de ciment Portland,...

Le filler de recyclage provient de la récupération des particules fines qui sont aspirées au moyen de l'installation de dépoussiérage.

Le bitume provenant des raffineries est amené sous forme liquide dans des camions calorifugés à une température de 180° afin d'être facilement pompé.

Certains additifs peuvent être ajoutés au mélange asphaltique tels des fibres de cellulose ou des pigments nécessaires à la fabrication de l'asphalte coloré.



Certains mélanges asphaltés peuvent être fabriqués avec des matériaux recyclés. Les débris asphaltés, obtenus lors des rabotages de routes ou de concassage de blocs d'asphalte, remplacent une partie de matériaux naturels neufs. L'incorporation d'asphalte recyclé peut aller jusqu'à 50% du mélange.

Une consommation importante d'énergie est nécessaire pour le processus de chauffage afin de sécher les minéraux et de conserver à température les stocks de bitume. Cette énergie dépend de l'humidité des matériaux fournis et de la température extérieure.

Le moteur actionnant le ventilateur qui aspire les gaz de combustion dans l'installation de dépoussiérage et les moteurs qui entraînent la rotation des tambours-sécheurs exigent également une grande consommation électrique.

Le chauffage électrique des cuves à bitume et de toutes les parties de l'installation qui sont en contact avec les bitumes demandent également une grande dépense électrique, malgré la mise en place sous hangar, afin d'éviter tout refroidissement par le vent et l'air froid extérieur.

Il faut également noter que les bureaux sont chauffés au gaz et que le transport interne est réalisé par des engins utilisant du mazout.

2.6. Le bruit

Le bruit peut provenir des différentes parties de l'installation et/ou d'activités telles que:

Manipulation des matières premières

Tambour(s)-sécheur

Installation de criblage

Brûleur

Elévateur à chaud

Ventilateurs

Transport des camions

La plus grande partie de notre installation a été isolée par des tôles de bardage. Des amortisseurs de bruit ont été placés sur les deux brûleurs et du ventilateur d'extraction.



2.7. Les odeurs

A température ambiante, l'asphalte est un composé inodore mais lors de la fabrication, le mélange est porté à une température de 180°. Le processus de production comprend d'une part le processus de chauffage et de séchage des granulats et d'autre part la manipulation d'asphalte chaud. Des gaz sont rejetés dans l'atmosphère pendant certaines phases de la production et engendrent certaines odeurs attribuées aux composants organiques volatiles. D'autres additifs comme certains polymères peuvent également engendrer une odeur perceptible, mais cette problématique d'odeurs est essentiellement liée à l'utilisation des bitumes.

Les sources principales d'odeurs:

- Le tambour parallèle du recyclage d'asphalte
- Le remplissage des tanks à bitume
- Les fumées du tambour-sécheur en cas de combustion incomplète
- Le malaxeur
- Le remplissage des silos isolés d'asphalte
- Le remplissage des camions
- Le dépôt des pierres pré enrobées sur le terrain

La gêne dépend fortement des conditions atmosphériques et de la direction du vent.

2.8. Les effets sur la diversité biologique

Le site occupe un terrain de +/- 3 hectares dont les trois quarts sont consacrés à la centrale d'enrobage. La partie restante est constituée par le bâtiment administratif, le stockage de matériel de chantier et un bassin d'orage et des espaces verts.

2.9. Les impacts environnementaux significatifs

Les impacts environnementaux directs

Les deux impacts environnementaux principaux de la centrale d'enrobage sont la consommation d'énergie et les émissions de fumées liées au séchage et au chauffage des granulats et du liant.

Les autres compartiments de l'environnement sont moins impactés :

La fabrication d'enrobé ne nécessite pas l'adjonction d'eau. Cependant l'eau de pluie peut être chargée de matières en suspension suite au nettoyage du terrain.

La production de déchets est quasi nulle, les déchets de production étant réintégrés dans le produit.

Il ne peut y avoir d'impact environnemental sur le sol qu'en cas d'accident environnemental ou de non-respect des consignes. La pollution du sol est évitée par l'imperméabilisation du terrain et la mise en place d'instructions pour une réaction rapide et efficace en cas de problème.

Les impacts environnementaux indirects

A côté des impacts environnementaux directs décrits ci-dessus, la production d'asphalte a aussi des impacts indirects sur l'environnement.

Cela est pris en compte, par exemple dans :

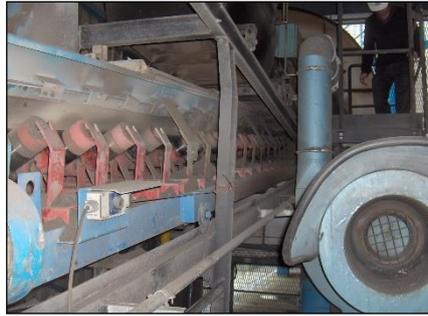
Le transport de l'asphalte vers les chantiers est combiné avec le transport des matières en retour vers la centrale de production.

C'est très important de fournir un enrobé à bonne température : si l'enrobé n'arrive pas à bonne température au chantier : il n'est pas utilisable : donc perte de matière et d'énergie.

Nous sensibilisons le personnel de l'entreprise travaillant sur chantier en terme de consommation d'eau, tri des déchets,...

En effet, les chantiers s'approvisionnent en eau et en produits divers sur le site et y ramènent leur déchets. Cette sensibilisation des équipes se fait via toolbox.

L'asphalte peut, en principe être recyclé à l'infini par l'ajout de nouveau bitume lors d'un nouveau cycle énergétique ; (sensibilisation des clients à l'utilisation des enrobés avec fraisats si le volume demandé est suffisant)



2.10 CO2

L'Agence wallonne de l'Air et du Climat est l'autorité compétente en Wallonie pour la mise en application de la Directive européenne 2009/29/CE instaurant un système d'échange de quotas de CO2.

Les postes d'enrobage d'une puissance supérieure à 20 MW seront soumis à des quotas de CO2 à partir de 2013. Entre 2013 et 2020 les quotas alloués à ces postes d'enrobage diminueront linéairement de environ 60 % par rapport à leurs productions prises en références par cette AWAC. Durant cette période les postes d'enrobage qui auront rejeté plus de CO2 que leurs quotas annuels devront acheter ou cotiser à un fond au prorata des tonnes de CO2 rejetées au-delà des quotas annuels.

Allocation

La méthode d'allocation nécessite la collecte et la vérification préalable des données relatives aux émissions de l'installation, en vue de permettre le calcul de l'allocation de chaque exploitant pour la période 2013-2020.

En 2011, les données ont été vérifiées par le bureau Veritas et les droits d'émission ont été attribués par arrêté ministériel.

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1671	1496	1325	1159	999	843	693	548

Allocation définitive des droits d'émissions en tonnage CO2/an

Pour l'année 2013, les allocations gratuites couvrent les droits à raison de 73% des besoins (à production égale). Elles diminuent jusque +/- 30 % en 2020. Le complément doit être acheté.

La centrale à asphalte utilise depuis le début le gaz comme source d'énergie, ce qui constitue un avantage non négligeable dans les émissions totales de CO2.

En 2016, 2621 tonnes de CO₂ est émis . Cela signifie qu'il y a une pénurie de quotas d'émission. Le déficit peut être expliquée par le nombre total de droits attribués qui diminue progressivement . Comparativement, en 2015 nous avons émis 2367 tonnes de CO₂. L'augmentation est expliquée suite à une production plus élevée. (cf. page 5).

La pénurie de quotas d'émission pour 2016 seront achetés avant 30 avril 2017.

Plan de surveillance

Un plan de surveillance devait être établi pour chaque centrale à asphalte au plus tard le 15/11/2012 reprenant la méthode de mesure de la production annuelle de CO₂.

Ce plan est établi en fonction de la consommation de matière première via des compteurs étalonnés.

Un plan de surveillance avalisé est un document essentiel, duquel un établissement producteur de gaz à effet de serre doit disposer à partir de 2013. Sans cela, l'établissement ne dispose pas d'un permis d'environnement valable. Les autorités wallonnes prendront l'initiative pour adapter le permis d'environnement .

Le plan de surveillance est approuvé par les autorités wallonnes fin 2013. La vérification du premier rapport d'émission a été réalisée en février 2014.

3. Performances environnementales

3.1. Les émissions dans l'atmosphère

Les fumées de combustion aspirées par les ventilateurs des tambours-sécheurs ainsi que celles provenant de la tour de malaxage rentrent directement dans la grande cheminée (50 m de haut). Les vapeurs libérées lors du chargement des camions dans la station de chargement sont également évacuées par cette cheminée.

Les fumées de combustion sont dépoussiérées au moyen d'un filtre à manches enlevant la poussière. Les composants gazeux ne sont pas épurés. La réduction des émissions gazeuses s'opère essentiellement par des mesures préventives.

En règle générale, les combustibles gazeux comme le gaz naturel sont plus propres de par leur composition que les combustibles liquides tels que le fuel léger ou le mazout. De plus, le mélange du combustible gazeux avec l'air de combustion se réalise de façon plus complète que dans le cas de combustibles liquides. Les fumées de combustion sont de ce fait beaucoup plus propres en cas d'utilisation du gaz naturel comme combustible.

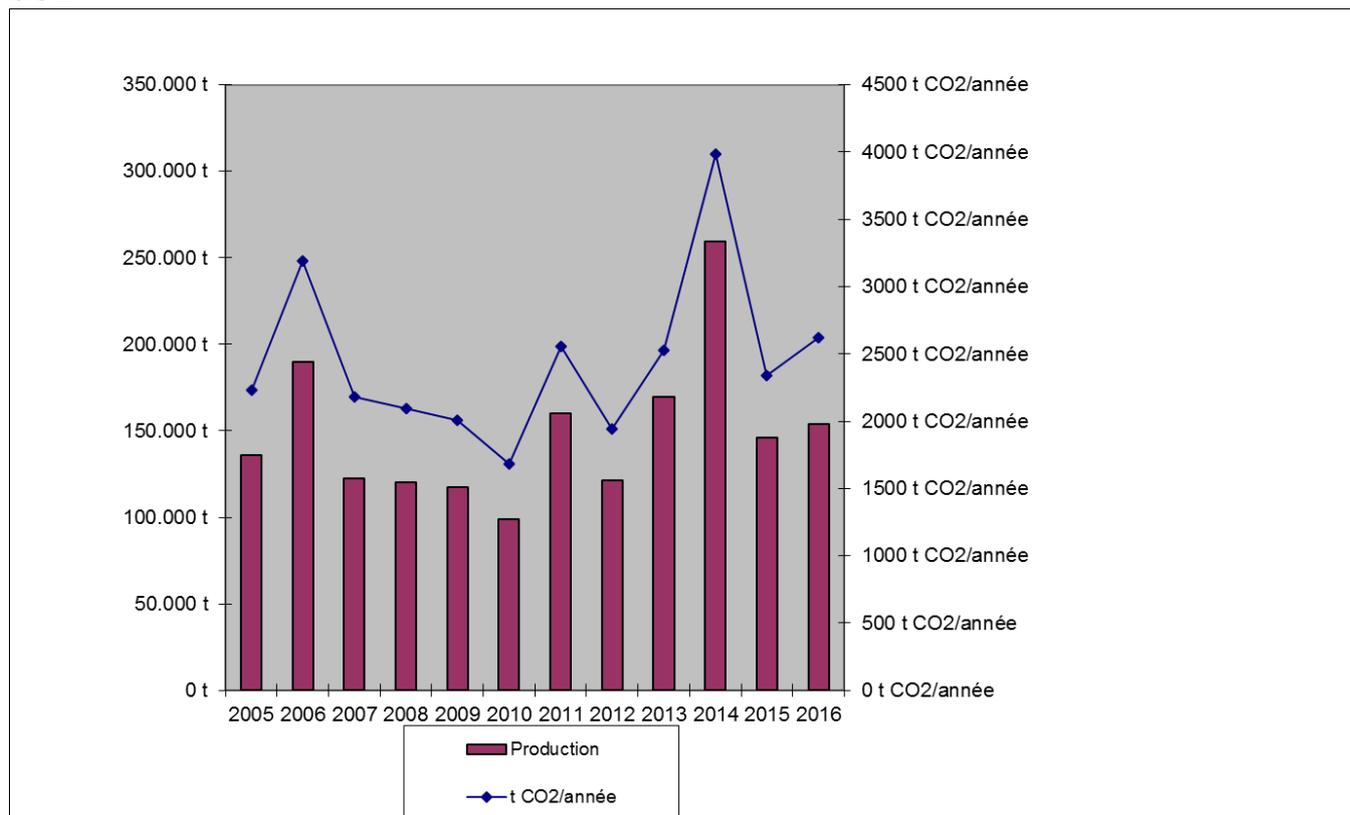
Deux campagnes de mesures d'émission sont prévues annuellement dans le cadre du permis d'exploiter délivré pour la centrale de Villers-le-Bouillet. Lors des dernières années, les résultats (voir tableau) étaient inférieurs aux valeurs limites sauf en mai 2016 pour le CO mais avec un retour rapide à la normale.



Tableau récapitulatif des résultats des essais réalisés pendant les quatre dernières années

Centrale d'enrobage ASCOVIL Villers-le-Bouillet										
Mesurages conforme au permis d'environnement										
Rue Grande Ruelle 50 4530 Villers-Le-Bouillet			2013	2014	2015	2016				
Labo			Servaco	Servaco	Servaco	Servaco	Servaco	Servaco	Servaco	Servaco
Date			23/04/13	06/09/13	03/04/14	04/09/14	27/05/15	08/09/15	27/05/16	06/09/16
Conditions										
O2	vol %		13,97	16,26	13,74	12,46	14,63	13,21	13,21	14,92
température de la conduite	°C		56,5	50,7	61,0	66,5	70,9	51,6	59,2	68,8
débit (conditions normalisées)	Nm³/heure		87937	84345	68720	56319	82628	47770	69283	55900
conditions à 17 % O2		valeurs limites								
poussière	mg/Nm³	30	9,09	2,16	4,78	12,64	15,0	3,36	3,97	2,68
CO	mg/Nm³	500	29,82	110,04	15,06	219,81	217,0	300	594	91,9
SO2	mg/Nm³	300	24,89	3,11	29,18	2,78	35,0	49,4	<2,01	3,09
NO x (NO2)	mg/Nm³	400	43,46	37,33	22,22	29,26	40,1	39,2	23,1	31,1
HAP (16 EPA)	µg/Nm³	100	18,4	28,7	3,4	10,6	31,11	14	20,1	<1,00
Composés organiques en carbone total + hydrocarbures (excl méthane)	mg C/Nm³	100	6,63	14,82	2,06	8,83	9,7	12,5	15,4	28,2

CO2



Nous pouvons rapporter les émissions de CO2 par tonne produite :

2011 : 0,016 tCO2/t produite

2012 : 0,016 tCO2/t produite

2013 : 0,015 tCO2/t produite

2014 : 0,015 tCO2/t produite

2015 : 0,016 tCO2/t produite

2016 : 0,017 tCO2/t produite

3.2. Les rejets dans le milieu aquatique et les consommations d'eau

En février 2011, les chambres de visite détaillées sur les plans d'exécution ont été dégagées par une de nos équipes et notre géomètre a procédé à un relevé de l'égouttage du site.

Nous avons créé plusieurs chambres de visite intermédiaires afin de pouvoir finaliser le curage complet des tuyaux risquant d'être bouchés par les matières premières provenant des stocks (sable et cailloux).

De plus, nous avons fait appel à une société spécialisée pour procéder au nettoyage du tuyau arrivant au séparateur d'hydrocarbures et du débourbeur en septembre 2015.

Régulièrement, nous allons constater l'arrivée d'eau à l'entrée du bassin et vérifier si aucun rejet supplémentaire ne s'évacue vers l'égout public. L'eau entrante est absorbée par la végétation présente dans le bassin.

Un nettoyage du fond du bassin a été effectué en février 2015.



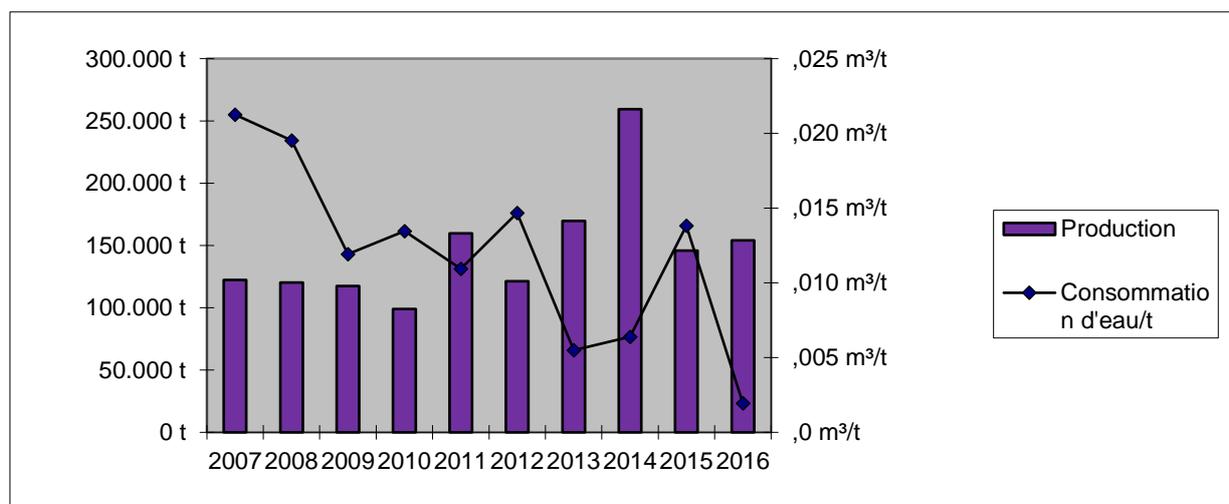
En date du 17/11/16, un échantillon a été prélevé par un labo agréée ; les résultats étaient dans les tolérances.

DBO en cinq jours à 20°C : 1,4 mgO₂/L. (valeur limite : 25 mg O₂/L)

Matières extractibles à l'éther de pétrole : <10 mg/L. (valeur limite : 0,5 g/L)

Consommation d'eau

Le graphique représente la consommation d'eau annuelle par tonne produite.



Source : facturation

Cette consommation n'a pas un lien direct avec la production car nous n'utilisons pas d'eau en phase de fabrication.

Jusqu'à l'année 2015, l'eau est surtout utilisée sur chantier (asphalte, béton, voirie,...) dans les différents engins de génie civil.

Par exemple, elle est utilisée dans les réservoirs des rouleaux pour éviter l'adhérence aux billes en acier. Depuis 2016 les partenaires viennent s'alimenter un maximum ailleurs ou au niveau des bâtiments administratifs d'Aswebo qui sont hors du périmètre EMAS et nous facturons ce qu'ils prennent.

La consommation est donc fonction du nombre et du type de chantier en cours ; donc en augmentation comme la production d'asphalte (cf. graphique p.5)

Une citerne d'eau de pluie est installée sur le site de production. L'eau récoltée dans celle-ci est utilisée en priorité en remplacement de l'eau de ville.

L'eau sur site est utilisée pour les sanitaires et le camion balayeuse sous-traitant.

La diminution importante de la consommation d'eau en 2016 est due au fait que l'eau utilisée pour les chantiers, n'est plus comptabilisée..

3.3. Les déchets

Les quantités de déchets qui ont été enlevées depuis 2006 :

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Métal		8,5 t		11,6 t	7,66 t		6,02 t
batteries			0,723 t		0,185 t	0,095 t	
papiers et cartons	32,26 m ³	37,92 m ³	41,08 m ³	51,22 m ³	37,5 m ³	32,5 m ³	37,5 m ³
déchets de type classe 2	148,2 m ³	214,9 m ³	192,54 m ³	105,56 m ³	80 m ³	70 m ³	75 m ³
emballages vides de déchets chimiques	0,202 t		0,072 t		0,416 t	0,717 t	
déchets huileux			0,150 t		19,3 t	0,09 t	
bois		2,82 t	3,10 t	2,2 t			1,36 t
aérosols			0,058 t		0,05 t	0,012 t	
PMC	/	/	/	/	/	720 L	720 L

(les quantités en m³ sont comptabilisées par vidanges forfaitaires des containers)



Les déchets proviennent donc essentiellement des activités du bureau et d'entretien. Une partie provient des emballages des additifs.

La fluctuation dans les quantités de déchets est due à l'usage discontinu d'emballages, de matériaux d'entretien pour le plant etc.

Une partie des déchets sont ramenés des chantiers et sont comptabilisés dans ces tonnages de déchets.

Les quantités de déchets dangereux sont déclarées conformément à la législation auprès des autorités wallonnes (Office Wallon des Déchets)

Fraisats d'asphalte

Les quantités sont communiquées chaque trimestre au Département du Sol et des Déchets - DSD

Nous favorisons, dès que le cahier des charges et la production le permettent, l'incorporation des fraisats dans la fabrication des revêtements, en lieu et place des matériaux neufs. Ceci est réalisé dans un but économique mais surtout pour diminuer l'utilisation de matériaux neufs et diminuer les évacuations vers les centres de versage.

3.4. La contamination du sol et de la nappe phréatique

Les activités de l'entreprise ont débuté en 2003. Avant cette date, le terrain était utilisé comme terre de culture.

Etant donné que la surface de travail du terrain est intégralement recouverte par une couche d'étanchéité et équipée d'un système d'évacuation des eaux, aucune pollution du sol n'est théoriquement possible.

Dans le cadre de l'acquisition de Aswebo par le groupe Willemen, une étude a été réalisée sur le sol des terrains en mars 2011. Cette étude a été entreprise par T.E.C. Wallonie sous la supervision de T.E.C. nv, agréé par la Région wallonne en qualité d'expert de catégorie 2 en gestion des sols.

Comme demandé par la société Aswebo, les résultats ont été interprétés conformément au décret relatif à la gestion des sols adopté par le Gouvernement Wallon en date du 05 décembre 2008.

Au terme de cette étude de sol, nous pouvons conclure à la non pollution du site et on ne recommande donc aucune investigation complémentaire, considérant que :

- Les analyses réalisées sur le site ne montrent aucun dépassement des valeurs seuil.
- Que seul des dépassements occasionnels des valeurs de référence sont constatés.
- Qu'aucune analyse d'eau n'a pu être réalisée, l'eau souterraine se trouvant à plus de 6m.
- Que la profondeur de cette nappe associée à la nature des terrains superficiel offre une garantie suffisante de non contamination.

Durant l'année 2016 : pas d'accidents avec impacts au niveau du sol et la nappe phréatique.



3.5. L'utilisation des ressources naturelles et des matières premières (y compris l'énergie)

En 2016, le prorata entre la production de sous-couches (50%) et de couches d'usures (50%) ne varie pas par rapport à l'année passée :

Les couches d'usure représentent 50% de la production en 2016 et ne contiennent pas d'asphalte recyclé.

Le dosage moyen de bitume est de 6,2 %.

Les sous-couches recyclées représentent 47% de la production. Ce type d'asphalte contient environ 50 % d'asphalte recyclé. On ajoute en moyenne 2 à 2,5% de bitume au mélange d'asphalte.

Les sous-couches non recyclées représentent 3% de la production et ne contiennent pas d'asphalte recyclé.

Le dosage moyen de bitume est de 4,4 %.

Nous constatons que nous ne pouvons établir une règle générale sur la production d'enrobés des dernières années.

En effet, les chiffres détaillant les productions annuelles sont influencées par :

- Le type de chantiers
- Les types d'enrobés à produire
- Le cahier des charges d'application
- La possibilité d'incorporer ou non des fraisats dans les différents types d'asphalte.

Consommation d'énergie

Gaz

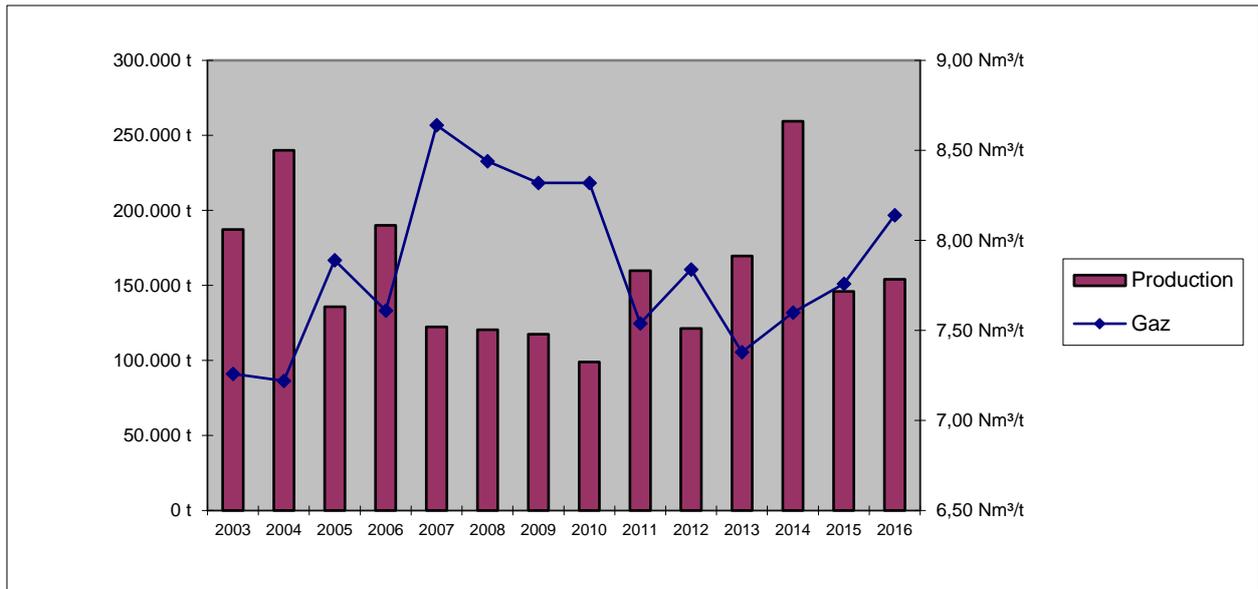
Nous avons consommé 1.254.630 Nm³ (14.369 MWh) de gaz pour la production de 154.164 tonnes d'asphalte en 2016.

Nous avons consommé 1.133.379 Nm³ (12.978 MWh) de gaz pour la production de 145.970 tonnes d'asphalte en 2015.

Nous avons consommé 1.970.792 Nm³ (21.869 MWh) de gaz pour la production de 259.361 tonnes d'asphalte en 2014

Pour 2016, cela représente 8,14 Nm³ de gaz/t, alors que la consommation en 2015 était de 7,60 Nm³ de gaz/t. (12.978 MWh)

En 2016, nous avons consommé plus à la tonne car, avec moins de tonnage, la production est moins continue donc, il y a plus de redémarrages.



(Consommation sur base des factures annuelles)

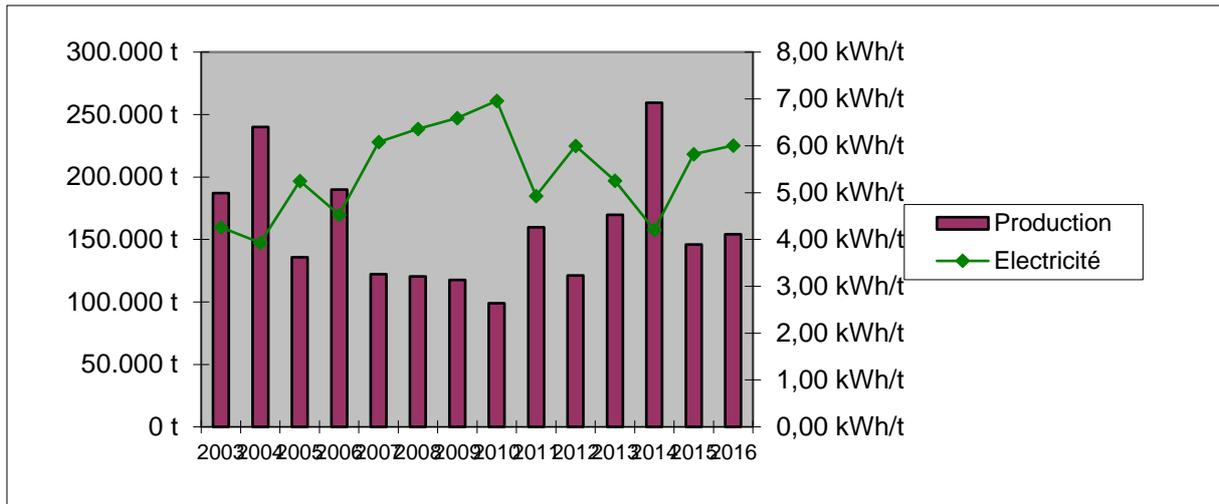
Vu que le pouvoir calorifique du gaz change mensuellement, nous pouvons établir pour les 6 dernières années, les valeurs suivantes :

- 2011 : 85 kWh/tonne produite
- 2012 : 87 kWh/tonne produite
- 2013 : 82 kWh/tonne produite
- 2014 : 84 kWh/tonne produite
- 2015 : 89 kWh/tonne produite
- 2016 : 93 kWh/tonne produite

Electricité

La quantité d'électricité nécessaire à la production de 154.164 tonnes d'asphalte en 2016 est de 926308 kWh. Cela représente 6,01 kWh/T. En 2016, de même que pour le gaz, l'explication de la consommation est expliquée par les multiples redémarrages.

- En 2015 c'était 5,82 kWh/T.
- En 2014 c'était 4,21 kWh/T.
- En 2013 c'était 5,26 kWh/T.



(Consommation sur base des factures annuelles)

En conclusion, nous pouvons déterminer un chiffre global de consommation d'énergie (gaz + électricité) par tonne produite.

Pour les 5 dernières années, cela donne :

2011 : 90 kWh/t

2012 : 93 kWh/t

2013 : 87 kWh/t

2014 : 88 kWh/t

2015 : 95 kWh/t

2016 : 99 kWh/t

La différence dans la consommation d'énergie annuelle s'explique par le fait que plus la production est grande, moindre est la perte d'énergie par quantité produite : par exemple par la diminution des arrêts de production : Une production continue ne demande pas de l'énergie de préchauffage importante.

Tout est relatif comme expliqué plus haut : plus de démarrage provoque une surconsommation.

3.6. Le bruit

La prise en compte du bruit a été intégrée dès la conception de la centrale d'enrobage: isolation phonique des 2 brûleurs et du ventilateur du dépoussiéreur, de l'encadrement du ventilateur, encadrement total des éléments essentiels de la centrale d'enrobage, nouveaux engins, accotement rehaussé et plantation. Les bitumes sont pompés du camion au lieu d'être soufflés par le compresseur du camion. L'habitation la plus proche est à une distance de +/- 800 m.

3.7. Les odeurs

La station de chargement des camions est fermée sur 3 côtés et équipée de 2 portes. Les vapeurs sont aspirées dans cette station au moyen d'un grand extracteur et sont ensuite traitées au moyen d'un système approprié : un produit masquant d'odeurs est vaporisé.

Ces vapeurs sont ensuite évacuées par la grande cheminée.

Les cuves à bitume sont placées dans un espace entièrement fermé. Le remplissage de ces cuves est centralisé. Le bitume est aspiré des camions par une pompe.

L'air qui s'échappe des citernes par des conduites d'air passe dans un réservoir à eau qui emprisonne les odeurs.

Il est interdit de pomper le bitume au moyen du compresseur placé sur le camion citerne. De la sorte, la quantité d'air déplacée lors du pompage est minimisée. Tous les tuyaux d'aération des citernes à bitume sont rassemblés en un point central et débouchent dans un bac à eau.

Le tuyau d'aération de la bascule à bitume est également muni d'un tuyau d'aspiration des vapeurs de bitume.

Les camions doivent être bâchés à l'intérieur de l'aire de chargement.

Sur base des analyses olfactométriques, il apparaît que l'utilisation d'un inhibiteur d'odeurs réduit de 30 à 40 % les concentrations émises.

Une étude d'odeur a été réalisée par FUL (Fondation Universitaire Luxembourgeoise asbl) , entre le 1er septembre et le 1er décembre 2003, comme demandé dans notre permis d'exploiter.

Il est indéniable, dans la situation actuelle, qu'aucune des zones d'habitat situées à proximité n'est englobée dans du percentile 95, et donc pour une année de fonctionnement normal, le percentile 2% du temps de dépassement maximal de la limite de 1 unité d'odeur par Nm³ n'est pas atteint dans toute zone habitée. Par conséquent, les résultats de l'étude attestent du respect des conditions du permis d'exploiter.

Depuis 2012, chaque année une nouvelle campagne de mesure olfactométrique a été réalisée;

L'objectif de cette étude était de vérifier le respect du permis d'exploiter du site d'enrobage de Villers-le-Bouillet en termes d'odeur, c'est-à-dire le respect d'un percentile 98 à 1 uoE/m^3 au niveau des premières zones d'habitation. Dans ce cadre, une mesure unique au niveau de la cheminée principale est réalisée afin d'évaluer les émissions olfactives de cette dernière.

L'impact olfactif, représenté par le percentile 98, a ensuite été calculé par modélisation de la dispersion atmosphérique des odeurs. Les variables d'entrée du modèle ont été les suivantes :

- le débit d'odeur de la cheminée calculé d'après les mesures réalisées sur un échantillon;
- le climat de Bierset (données 2006, 2007, 2008) ;
- la fréquence d'émission.

Cette modélisation nous a montré que l'impact olfactif du site d'enrobage de Villers-le-Bouillet était nul au niveau des premiers riverains, ceux-ci ne dépassant jamais la limite de perception de 1 uoE/m^3 .

En conclusion, selon le modèle de dispersion atmosphérique utilisé, le site d'enrobage de Villers-le-Bouillet respecte l'article 20 de son permis d'environnement, à savoir un percentile 98 à 1 uoE/m^3 au niveau des premières habitations.

Le tableau suivant reprend les résultats des mesures réalisées en 2016

	2016
Vitesse moyenne (m/s)	25,2
Température (°C)	58,3
Débit moyen humide (m^3/h)	139718
Débit en CNO (20°C, 101,3 kPa) (m^3/h)	122772
Concentration d'odeur (uoE/m^3)	3487
Flux d'odeur (uoE/S)	118929



3.8 les effets sur la diversité biologique

Utilisation des terres

Le site fait une surface de 24970 m². Autour de la site se trouve un écran de verdure d'une largeur de 5 m. par conséquent 16 % du site est consacré au espace verte, 84 % est bétonné/asphalté.

4. Les autres indicateurs environnementaux

4.1. Incidents et plaintes

Aucune plainte environnementale n'a été enregistrée pendant les dernières années.

Pendant l'année 2016, les incidents se sont limités à des incidents environnementaux qui ont eu un impact peu significatif:

Un chauffeur de camion a utilisé du mazout pour protéger la benne de son camion. Nous lui avons demandé d'arrêter et prié de prendre le produit adéquat.

4.2. Les permis et autorisation d'exploitation

Le permis d'exploitation initial nous a été délivré par la députation permanente du conseil de la Province de Liège en date du 04.05.2000 pour une durée de 2 ans. Ce permis a été modifié par le Ministère de la Région Wallonne, Direction Générale des Ressources Naturelles et de l'Environnement.

Le délai du permis a été prolongé jusqu'au 04.05.2030 et d'autres conditions particulières pour l'environnement ont été ajoutées et/ou modifiées.

Aswebo a obtenu l'autorisation de la commune de Villers-le-Bouillet le 08.04.2002 de déversement des eaux domestiques dans les canalisations longeant et traversant notre parcelle.

Le permis d'urbanisme pour la construction de l'unité de production d'asphalte a été délivré par la commune le 27.03.2000. Les permis d'urbanisme pour la construction du merlon et la pose de la clôture ont été délivrés par la même autorité le 01.07.2002.

Le 7 juin 2006, la commune nous a octroyé l'autorisation d'augmenter notre capacité de stockage de raclage: la limite a été fixée à 35.000 tonnes au lieu des 20.000 tonnes accordées dans la première autorisation.

En date du 26 août 2009, nous avons introduit une demande d'adaptation de permis d'environnement à la Région Wallonne via un dossier transmis à la commune, et ce, afin d'obtenir les mêmes conditions sectorielles que les autres centrales d'enrobage en Région Wallonne.

Cette demande a été traitée par le Service Public de Wallonie.

Cependant, la modification du permis d'exploitation reprise dans le document de la Région Wallonne ne répondait pas à notre demande initiale.

Vu la période avancée de l'année, nous avons donc demandé à la Commune de pouvoir reporter la campagne d'essais olfactométriques quand les conditions climatiques et les volumes de production seraient meilleurs mais aussi en fonction des disponibilités de la société spécialisée.

Les autorités wallonnes ont annoncé avoir pris l'initiative d'intégrer la rubrique relative à la production de gaz à effets de serre dans le permis d'exploitation.

Au date de 16 juillet 2015, l'arrêté du 4 mai 2002 est complété par l'autorisation d'émettre des gaz à effet de serre.

5. La politique environnementale, le système de management et le plan d'action

5.1. Politique environnementale ASCOVIL SA

MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL ASCOVIL site de VILLERS-LE-BOUILLET

Politique environnementale

ASCOVIL s'engage à maintenir sa conformité à la législation et à la réglementation environnementales.

Le management vise l'amélioration continue des performances environnementales et l'approche préventive de l'impact environnementale.

Organisation du système de management environnemental

Pour s'assurer que les effets des activités sur le site de Villers-le-Bouillet correspondent aux management environnemental et cibles environnementales, nous avons instauré un système de management environnemental conforme aux exigences du règlement européen EMAS

(Eco Management and Audit System)

- Les travailleurs doivent prendre conscience de leur responsabilité dans le domaine d'environnement.
- Les effets environnementaux des nouvelles installations et activités seront jugés au préalable conformément au principe BATNEEC (Best Available Techniques Not Entailing Excessive Costs)
- Les conséquences des activités existantes sur le site dans le domaine environnemental sont évaluées et contrôlées. Chaque répercussion sur le milieu est examinée pour détecter les aspects environnementaux significatifs.
- Des mesures sont prises pour prévenir ou éliminer des pollutions dans les différents compartiments environnementaux (l'air, l'eau, le sol, l'odeur, le bruit)
- Des procédures de contrôle sont instaurées et appliquées pour contrôler le respect du management environnemental. Les résultats seront enregistrés lorsque ces procédures requièrent des campagnes de mesure.
- Des procédures et des mesures sont introduites et actualisées au cas où le management environnemental ou les cibles environnementales ne seraient pas réalisées.
- Des procédures d'urgence sont établies pour prévenir et minimiser les conséquences de situations d'urgence sur le plan environnemental.
- Les informations nécessaires sont mises à la disposition du public pour comprendre les effets des activités sur l'environnement.
- Des mesures sont prises pour que les tiers exécutant des travaux sur le site de Villers-le-Bouillet, respectent des critères environnementaux équivalents.

Crisnée, 31/05/2017

Damien Randolet
Chef de poste

Emmanuel Van Damme
Administrateur

Sebastiaan Pottie
Administrateur

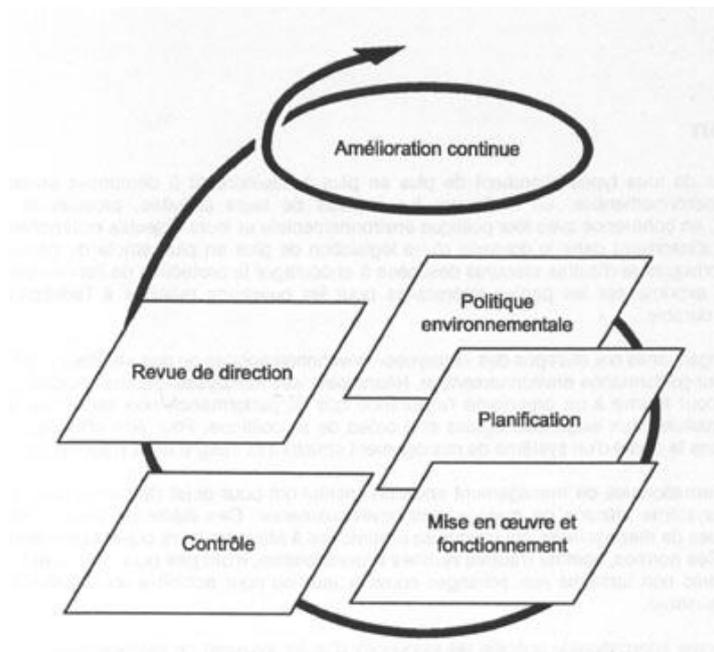


5.2. Système de management environnemental (SME)

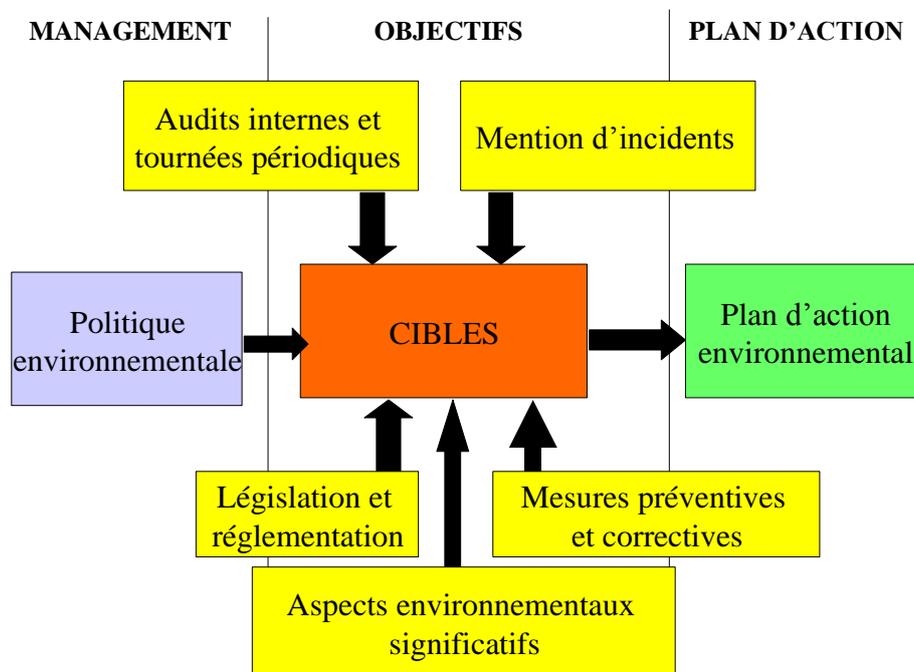
Il est requis dans le permis d'exploiter délivré par le Ministère de la Région Wallonne, Direction des Ressources Naturelles et de l'Environnement, que le siège de Villers-le-Bouillet s'inscrive à la participation d'un système de management environnemental et d'Audit EMAS.

Nous avons débuté en 2003 par la collecte d'informations et de documentations à propos d'EMAS et notre objectif était d'obtenir l'enregistrement pour le mois de juillet 2004. L'enregistrement a été reçu le 19 juillet 2004. Il a été renouvelé en 2008, 2011, 2014 et 2017.

L'enregistrement d'EMAS se base sur le système de management environnemental ISO 14001 : 2004



Le schéma ci-dessous reprend le processus de définition et de suivi des objectifs et cibles dans le domaine du management environnemental.



La direction de l'entreprise mène une politique environnementale. Les cibles spécifiques au site de Villers-le-Bouillet en découlent au travers de différentes sources :

- Les aspects environnementaux significatifs: une quantification des aspects environnementaux (au niveau de l'air, l'eau, le sol, l'odeur, le bruit) permet une identification des aspects ayant les impacts nuisibles les plus importants sur l'environnement. Ceux-ci doivent être traités en premier lieu pour aboutir au résultat le plus efficace.
- La législation et la réglementation en matière de l'environnement étant d'application sur le site de Villers-le-Bouillet ont été collectées et le respect en est contrôlé annuellement (compliance). Lors des changements, le système est actualisé.
- Des audits internes et tournées périodiques peuvent découler des cibles par la suite.
- En cas de constatation d'incidents répétitifs (problèmes structurels), un plan d'action peut également être rédigé.

Pour maîtriser toutes les activités sur le site, un système de procédures, formulaires, instructions et listes a été rédigé conformément à la norme ISO 14001.

Nous devons accorder une attention spécifique à certains points qui sont complémentaires à la version 2004 de la norme ISO 14001, à savoir :

- Le respect de la législation: la législation environnementale en vigueur doit être connue et son application doit être assurée.
- Les performances : le règlement EMAS exige une amélioration continue de nos performances environnementales.
- Communication externe : un dialogue est installé avec le public à propos des impacts environnementaux. Ceci se réalise au travers de la déclaration environnementale disponible pour toutes les parties intéressées. Par ailleurs, un comité d'accompagnement a été mis en place et est constitué de représentants de l'autorité, de l'exploitant et de la population.
- Implication des travailleurs : les travailleurs sont impliqués dans le processus visant à améliorer nos performances environnementales.



5.3. Résultats du plan d'action environnemental 2016

Au chapitre 2.8, il est stipulé que les deux impacts environnementaux significatifs de la centrale d'enrobage sont : la consommation d'énergie et les émissions de fumées.

Cependant, les cibles du plan d'action environnemental ne proviennent pas seulement des aspects environnementaux significatifs mais trouvent aussi leur origine dans les mesures préventives et correctives, tournées périodiques et mention des incidents et des dangers en matière d'environnement.

- Nouveau bull Volvo L180H

Nous avons fait l'acquisition d'une nouvelle machine sur le site moins gourmande en consommation et dotée de la technologie Ad Blue en avril 2015.

Les nouvelles chargeuses Série H sont équipées de technologies de pointe telles que la transmission OptiShift, une innovation qui réduit la consommation de carburant de 18 % tout en améliorant les performances de la machine.

Freinage automatique à l'inversion du sens de marche (RBB)

La fonction RBB (Reverse By Braking) détecte le sens de marche de la machine. Elle réduit automatiquement le régime moteur et actionne les freins de service lorsque l'opérateur inverse le sens de marche. Elle rend la conduite plus confortable et améliore le rendement énergétique. La fonction RBB est idéale pour les cycles de travail courts et les applications de chargement de camions.

Pédale Eco

La pédale d'accélérateur Eco est une exclusivité Volvo. Elle exerce une contre-pression mécanique lorsque le régime moteur dépasse la plage économique ou que l'opérateur abuse des variations de régime. Elle incite l'opérateur à accélérer de manière raisonnable et contrôlée, contribuant ainsi à réduire la consommation de carburant.



Modes APS et FAPS

Le passage automatique des rapports (APS) et le passage entièrement

automatique des rapports (FAPS) assurent une efficacité optimale en sélectionnant les rapports selon des paramètres opérationnels tels que le régime moteur et la vitesse de déplacement de la machine. Ils accélèrent les cycles de travail tout en réduisant la consommation de carburant. En mode APS, l'opérateur doit rétrograder manuellement au 1er rapport lorsqu'il faut un surcroît de puissance alors qu'en mode FAPS tout est automatique.



Système hydraulique intelligent

Le système hydraulique Volvo à détection de charge ne fournit de la puissance qu'à la demande, contribuant ainsi à réduire la consommation de carburant. Il assure puissance et réactivité pour des cycles de travail plus rapides ainsi que souplesse et progressivité pour un contrôle parfait de la charge et de l'accessoire.

- 4 pont bascules

On a fait la mise en place de 4 pont bascules en février 2016 afin d'éviter toute surcharge des camions et moins de circulation au terrain.



- Triage des PMC

Depuis plusieurs années, le triage des PMC est obligatoire pour les particuliers. Depuis 09/2015 c'est aussi obligatoire pour les entreprises.

Il est évident que notre entreprise adhère à cette politique de tri des déchets. Le personnel est sensibilisé à cette procédure et des moyens sont mis à leur disposition.

Afin de ne plus avoir une consommation de bouteilles d'eau PET, une fontaine à eau avec recharges consignées est installé pour le personnel du plant. Aussi, les sodas sont en consigne pour les consommations sur site.

5.4. Plan d'action environnemental 2017

DEPOUSSIÉREUR

Les fumées de combustion sont dépoussiérées au moyen d'un filtre à manches enlevant la poussière.

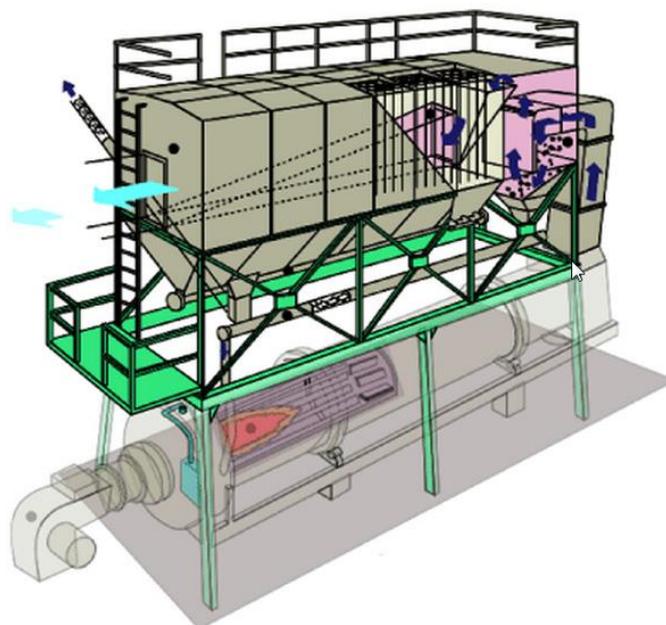
Le dépoussiéreur qui filtre les gaz d'échappement du tambour sécheur, est nécessaire afin de limiter les émissions de poussières mais il est également une partie importante du processus de production. Il permet, en effet, de recueillir et de récupérer le sable fin et notre propre filler.

L'installation de dépoussiérage avec filtre à manches a un rendement de plus de 99,9%.

La fine poussière qui est séparée dans le filtre à manches est recyclée comme filler dans le processus de fabrication des mélanges d'asphalte, tandis que la poussière grosse est ajoutée au sable. Finalement, les gaz d'échappement sont envoyés par un ventilateur vers la cheminée et dispersés dans l'atmosphère.

Bien que les résultats des mesures d'émission montrent que le paramètre poussière est sous contrôle, l'installation sera modifiée préventivement pour garantir un fonctionnement optimal du dépoussiérage.

L'installation du nouveau dépoussiéreur est prévue pendant l'entretien hivernal de la centrale d'enrobage en janvier-février 2018.



DOSEUR DE BITUME PAR COMBUSTION

La préoccupation sans cesse croissante concernant les effets nuisibles pour l'environnement des méthodes d'extraction de bitume à base de solvants chlorés a conduit de nombreux pays à encourager l'élimination de leur utilisation. Le nouveau doseur de bitume, apporte une solution écologique, rapide et économique pour déterminer la teneur en liant d'un enrobé bitumineux.

Principe de fonctionnement

Il suffit de répartir l'échantillon d'enrobé dans les deux paniers, placer les paniers dans la chambre de chauffe, fermer la porte et appuyer sur la touche START pour démarrer l'essai. Le système de pesée intégré mesure automatiquement la perte de masse de l'échantillon et la teneur en liant.

Une imprimante intégrée délivre un suivi constant des données de l'essai. L'appareil permet de mémoriser jusqu'à 300 essais. Des facteurs de correction « granulats », positifs ou négatifs, peuvent être utilisés pour des mélange spécifiques. Les données sauvegardées peuvent être transmises à un micro-ordinateur via l'interface série RS 232.

Technologie pour transfert de la chaleur

Pour enflammer le bitume dans la chambre de combustion, la chaleur doit être transférée au mélange bitumineux. Ce transfert peut être réalisé par conduction, convection ou par ondes électromagnétiques.

La conduction requière un contact direct entre la source de chaleur et l'échantillon. Par exemple un élément chauffant immergé dans de l'eau. La chaleur générée par le courant dans l'élément est directement transmise à l'eau environnante.

Avec la convection, méthode de chauffe des fours actuels, la chaleur est tout d'abord transférée à l'air en contact et à proximité de l'élément chauffant. Puis l'échantillon est chauffé par les mouvements d'air. Ceci nécessite que l'air dans la chambre de combustion soit suffisamment chauffé pour transférer la chaleur à l'échantillon.

La troisième méthode est le transfert par ondes électromagnétiques. Par exemple le soleil réchauffant la surface de la terre. L'espace entre le soleil et la terre est transparent aux ondes énergétiques émanant du soleil. L'énergie thermique en provenance du soleil est absorbée par la surface terrestre et l'air entourant la terre est réchauffé par convection. De ce fait l'atmosphère à 3000 ma une température bien en dessous de zéro.

Avec le doseur de bitume, les ondes d'énergie viennent de la portion infrarouge du spectre électromagnétique. Les infrarouges transmettent directement la chaleur à l'échantillon par excitation des molécules du mélange hydrocarboné. L'air ambiant de la chambre est alors chauffé par conduction de l'échantillon.

Aucune correction de température n'est nécessaire

Les fours actuels nécessitent une correction de température pour compenser le débit d'air autour du dispositif de pesée.

Le TROXLER NTO élimine cette source d'erreur potentielle.

En utilisant la nouvelle technologie, il n'est quasiment plus nécessaire d'utiliser la chlorure de méthylène : on gagne 6 à 8 fûts de 200 L de chlorure de méthylène.

Software

Le software de la centrale d'enrobage datait du début de l'installation en 2003. Pour assurer le bon fonctionnement de celle-ci, une révision était nécessaire. Un nouveau software sera installé pour garantir un meilleur suivi du processus de production.

L'installation du nouveau software est prévue pendant l'entretien hivernal de la centrale d'enrobage en janvier-février 2018.

6. Communication

COMMUNICATION ET RAPPORTS EXTERNES

Nous avons rédigé une « déclaration publique » afin d'informer toutes les parties intéressées, en ce compris nos riverains, de nos impacts environnementaux, performances environnementales et de l'amélioration continue des performances environnementales de nos activités sur le site de Villers-le-Bouillet.

L'information relative à l'environnement est présentée de façon structurée et cohérente aux personnes voulant consulter cette information.

Un « comité d'accompagnement pour l'exploitation de la S.A. ASWEBO » a été fondé dans le cadre de notre permis d'exploiter.

Divers représentants de la population et des représentants des pouvoirs publics siègent dans ce comité : la commune de Villers-le-Bouillet, Ministère de la Région Wallonne, etc...

Ce comité suit les performances environnementales de la centrale d'enrobage.

Lors des derniers comités d'accompagnement des 24 septembre 2009 et 19 octobre 2011, la perception de l'exploitation par les riverains - charroi, odeurs, rejets, poussières,... était positive.

Comme déjà expliqué précédemment, aucune plainte n'a été formulée par les différentes parties.

Les plaintes éventuelles sont traitées de la manière suivante:

- elles sont enregistrées
- elles sont traitées de manière adaptée dans le cadre du management environnemental
- les compétences relatives à leur prise en compte et les actions correctives sont clairement établies

COMMUNICATION INTERNE

Au niveau du personnel de la centrale d'enrobage, deux réunions par an sont prévues pour le personnel. Le but de ces réunions est de communiquer les résultats en ce qui concerne l'environnement et aussi de prendre en compte les remarques du personnel, en vue d'améliorer son implication.

La déclaration environnementale sera distribuée aux services d'Aswebo liés à la centrale ou à toute personne intéressée par la problématique de l'environnement.

7. Date de la prochaine déclaration environnementale

La prochaine déclaration environnementale (mis à jour) : juin 2018.

8. Déclaration de validation

DÉCLARATION DU VÉRIFICATEUR ENVIRONNEMENTAL RELATIVE AUX ACTIVITÉS DE VÉRIFICATION ET DE VALIDATION

Vingotte S.A., vérificateur environnemental EMAS portant le numéro d'agrément BE-V-0016 accrédité pour les activités suivantes 1, 10, 11, 13, 16, 18, 19, 20 (excl. 20.51), 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30.2, 30.9, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 45, 46, 47, 49, 50, 52, 53, 55, 56, 58, 59, 60, 62, 63, 70, 71, 72, 73, 74, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 93, 94, 95, 96, 99 (NACE-code) déclare avoir vérifié si l'organisation dans son ensemble figurant dans la déclaration environnementale 2017 de l'organisation Aswebo nv portant le numéro d'agrément BERW- 000019, respecte(nt) l'intégralité des dispositions du règlement (CE) no 1221/2009 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS). En signant la présente déclaration, je certifie:

- que les opérations de vérification et de validation ont été exécutées dans le strict respect des dispositions du règlement (CE) no 1221/2009,
- que les résultats de la vérification et de la validation confirment qu'aucun élément ne fait apparaître que les exigences légales applicables en matière d'environnement ne sont pas respectées,
- que les données et informations fournies dans la déclaration environnementale 2017 de l'organisation donnent une image fiable, crédible et authentique de l'ensemble des activités de l'organisation exercées dans le cadre prévu dans la déclaration environnementale.

Le présent document ne tient pas lieu d'enregistrement EMAS. Conformément au règlement (CE) no 1221/2009, seul un organisme compétent peut accorder un enregistrement EMAS. Le présent document n'est pas utilisé comme un élément d'information indépendant destiné au public.

Fait à Bruxelles, le 03/07 / 2017
Signature
Bart Janssens
Président de la Commission de Certification.



Grand'Route 71
4367 Crisnée

Siège régional d'exploitation:

Rue Grande Ruelle, 51

4530 Villers-le-Bouillet

tél: 04/228.89.57

fax: 04/228.89.59

personne de contact EMAS:

Damien Randolet 04/228.89.57

Devloo Wim 09/282.60.30