



site de Villers-le-Bouillet



Déclaration environnementale mise à jour 2021

Les résultats de l'année 2020



18 mai 2021

Déclaration environnementale 2021 / 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 2019
 - 5.4. Plan d'action environnemental 2020
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 de Willemen Infra et ne sont pas inclus dans le périmètre EMAS

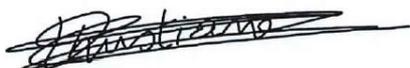
Conformément aux exigences reprises dans le permis d'exploiter, nous continuons à mettre en place le système de management environnemental répondant aux exigences du règlement européen EMAS et d' ISO 14001. La gestion de l'unité de production d'enrobés est gérée depuis le 1er janvier 2014 par Ascovil. 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 2021 pour le site de Villers-le-Bouillet avec un aperçu de nos performances environnementales durant l' année de production 2020.

Crisnée, 18 mai 2021

Dirk Christianen
Administrateur



Lieven Volders
Administrateur



1. Activités de l'entreprise

Présentation d'Ascovil

Willemen Infra 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 Willemen et Colas Belgium participent à raison de 50% chacune. Ascovil a repris la gestion et l'exploitation du plant à Villers-le-Bouillet et Colas Belgium a fermé son site de production de Seraing.

Le plant actuel de Villers-le-Bouillet a été construit il y a à peine 15 ans (2004) 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 choisis 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 fait uniquement au niveau de la production d'asphalte à Villers-le-Bouillet. Les travaux voirie, pose d'asphalte y comprise, restent, quant à eux, indépendants tant chez Aswebo que chez JMV/Colas Belgium.

Pour les chantiers régionaux, les deux sociétés se fournissent en asphalte chez Ascovil. La nouvelle société fournit 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.

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.

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 225.000 tonnes d'asphalte.

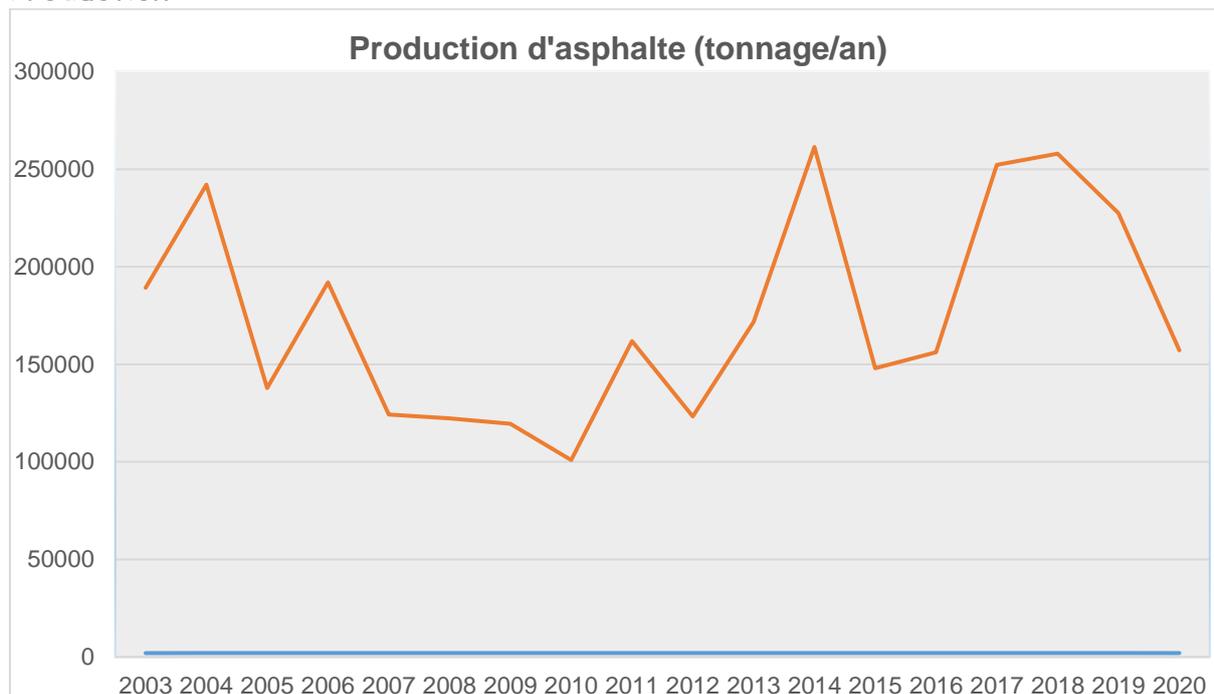
Document de référence sectorielle

Pour l'activité de la centrale d'enrobage, il n'y a pas de BREF applicable. Ascovil se réfère au document étude VITO « Beste Beschikbare Technieken (BBT) voor asfaltcentrales » (=MTD - Meilleures Techniques Disponibles) pour les centrales d'asphalte de octobre 2013.

Nombre de personnel

En 2020, il y avait 7 employés actifs dans le scope d'Ascovil.

Production



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 incluses dans le SME :

- **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.



Le domaine d'application (=scope) a été défini. Il est approprié à la finalité et au contexte d'ASCOVIL, entre-autre après une analyse détaillée des parties intéressées et des enjeux externes et internes qui influent la capacité à atteindre nos résultats attendus de notre système de management.

Une analyse des aspects environnementaux a été établie conformément une procédure.

Cette analyse a été réalisée :

- Sur toutes les activités, produits et services appropriés antérieurs.
 - les circonstances d'exploitation normales et anormales
 - les incidents, accidents et situations d'urgence éventuelles et prévisibles.
- Sur toutes activités, produits et services actuels et planifiés.
 - les circonstances d'exploitation normales et anormales
 - les incidents, accidents et situations d'urgence éventuelles et prévisibles

Relation between activities, environmental aspects and environmental impacts



L'établissement de cette analyse consiste en trois grandes parties :

- La rédaction d'un processus de production de l'installation d'enrobage.
- L'identification des aspects de l'environnement.
- La spécification du caractère significatif des aspects environnementaux.

Méthode de travail :

Les activités de l'installation d'enrobage sont réparties comme suit : les processus, les processus partiels et les activités tenant compte du programme de production et de services de l'entreprise.

Ce processus s'applique à tous les aspects environnementaux des sites qui découlent ou qui découleront des :

- activités pertinentes, des produits et des services du passé conditions d'entreprise normales et anormales
- incidents, accidents et situations d'urgence potentielle
- activités actuelles et activités planifiées, produits et services :
- conditions d'entreprise normales et anormales
- incidents, accidents et situations d'urgence potentielle

Les aspects environnementaux liés aux travaux exécutés sur site par des tiers sont également analysés.

Les effets potentiels sur l'environnement et qui sont d'application ont été classés selon les critères suivants :

- Emissions : l'air, l'eau, la surface, les déchets
- Consommation : les matières premières, l'eau, l'énergie, l'espace
- Nuisances : bruit, odeur, poussières, chaleur, vibrations, l'impact visuel, trafic
- Emission : radiations
- Accidents : le feu

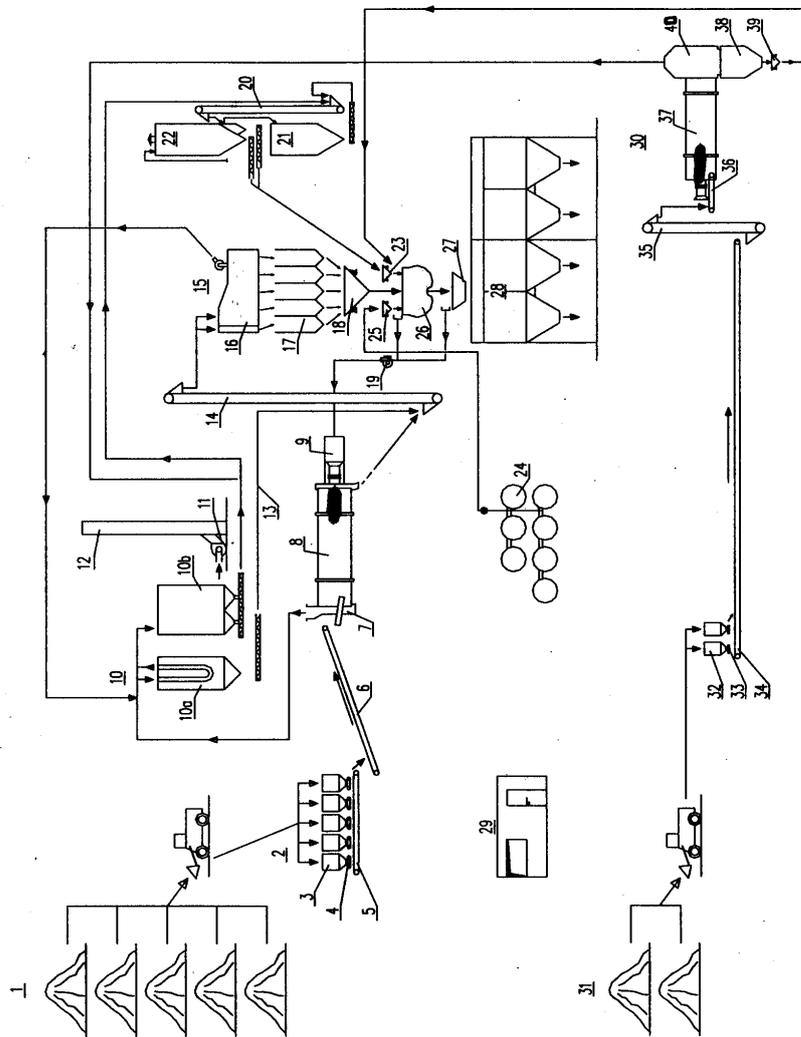
Les critères qui permettent de définir les aspects significatifs sont la gravité de l'effet environnemental, la fréquence ou probabilité de l'occurrence de l'effet

environnemental (maîtrisée / non maîtrisée) et la probabilité de l'observation. On utilise la méthode de Kinney adaptée.

Par la suite, les résultats de cette analyse sont utilisés en tant que source du programme de l'environnement annuel et seront à la base de l'affinement de la gestion du système de management environnemental.

On contrôle l'influence de chaque nouveau projet sur les effets de l'environnement ou l'analyse des compartiments environnementaux ainsi que sa conformité à la réglementation et la législation en vigueur. Ceci est repris dans le processus d'évaluation du respect de nos obligations de conformité et dans le processus des aspects environnementaux en cohérence avec la perspective de cycle de vie.

Schéma du procédé technologique de la centrale d' enrobage



1. dépôts de matières minérales
2. prédosage
3. dispositifs de prédosage
4. les tapis extracteurs et
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. exhauteur
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. exhauteur (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' élévateur de recyclé
36. tapis enfourneur de recyclé
37. tambour-sécheur de recyclé
38. silo de stockage de recyclé
39. bascule à recyclé
40. canal d' échantonnage 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)

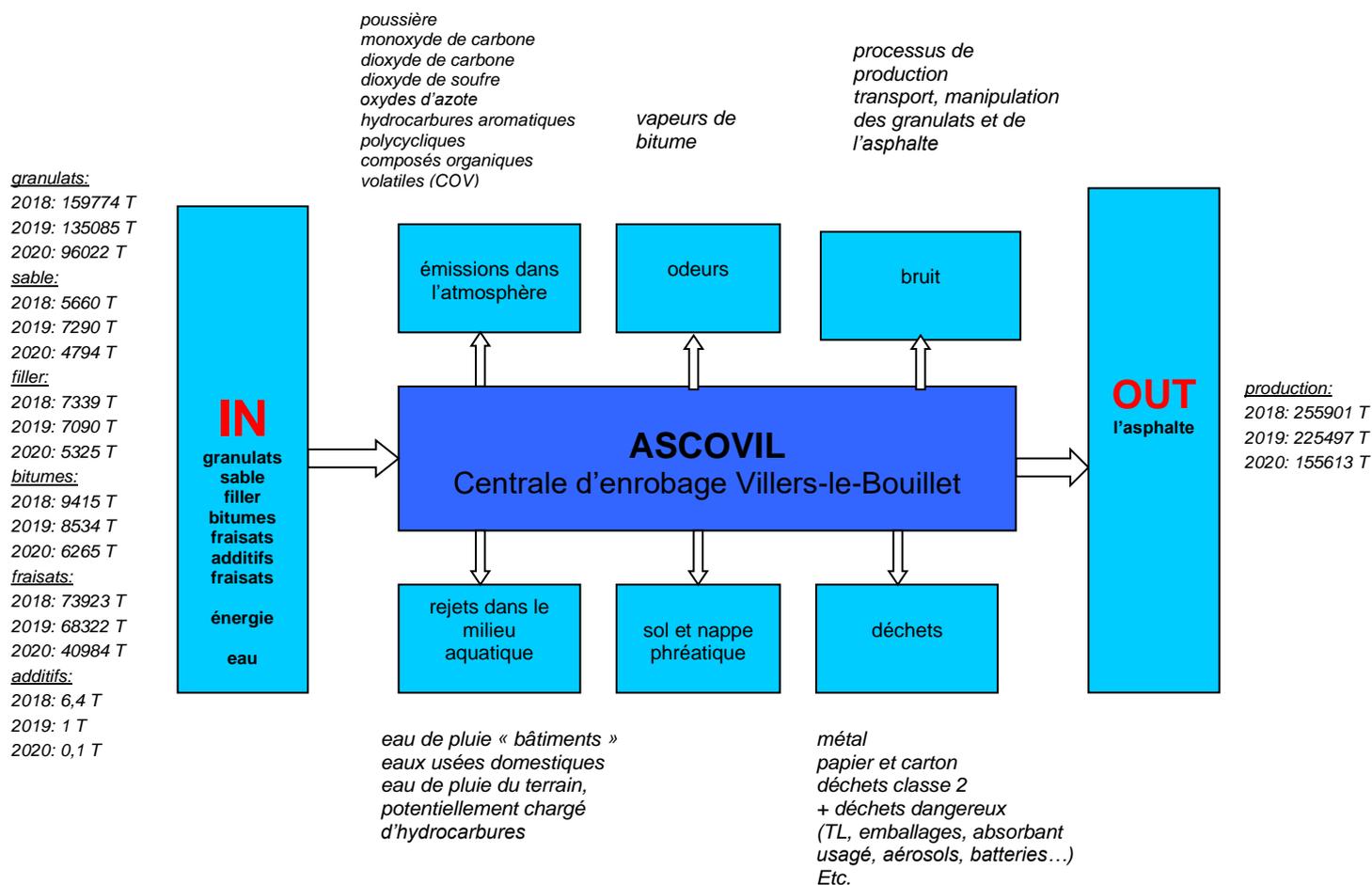
- Une évaluation (norme relative à l'étude de formulation) et une surveillance des contrôles de production ou des produits eux-mêmes :
 - Par certification : attestation de conformité établie par une tierce partie sur la base d'essais ou d'audits organisés par un organisme certificateur conformément 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 - représentatif pour une année normale)



*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 et organiques
TL, absorbants usagés
déchets de classe 2
aérosols
déchets inertes (fraisats non conformes)
PMC
DEEE (Déchets électriques et électroniques)
lampes et ampoules
boues vidanges décanteurs et séparateurs d'hydrocarbures

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 récolte 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)-sècheur
- 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-sècheur 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 :

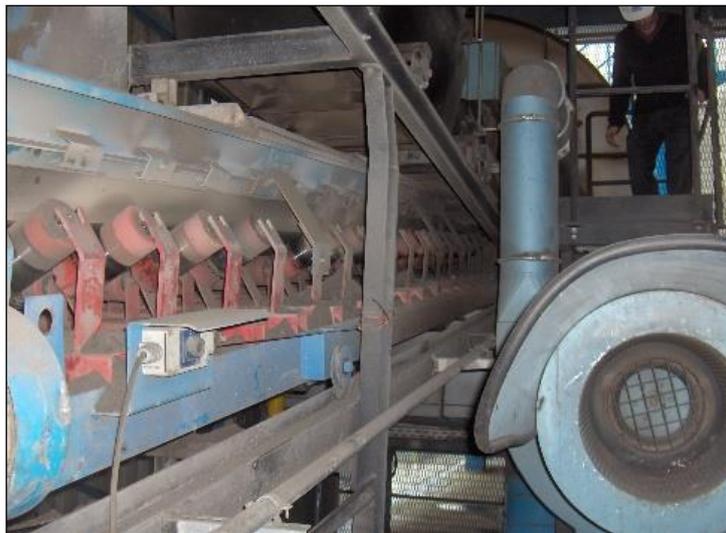
Le transport de l'asphalte vers les chantiers est combiné avec le transport des matières en retour vers la centrale de production.

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 par des 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 2020, 2.729 tonnes de CO2 est émis par la production . 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 2019 nous avons émis 3.801 tonnes de CO2. L'augmentation est expliquée suite à une production plus élevée. (cf. page 5).

La pénurie de quotas d'émission pour 2020 ont été achetés avant le 30 avril 2021.

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 avalidé 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.

Moyens organisationnels et humains : 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 4 dernières années, les résultats (voir tableau) étaient inférieurs aux valeurs limites.



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

Labo
Date

2017		2018		2019		2020	
------	--	------	--	------	--	------	--

Servaco							
15/05/17	24/08/17	04/05/18	20/08/18	09/05/19	21/08/19	20/05/20	18/08/20

Conditions

O2	vol %
température de la conduite	°C
débit (conditions normalisées)	Nm ³ /heure

13,69	13,07	12,65	14,66	12,84	13,55	15,69	15,96
67,7	62,7	70,0	77,1	67,1	79,7	82,3	81,3
83106	79043	69636	59708	55658	78536	53176	76255

conditions à 17 % O2

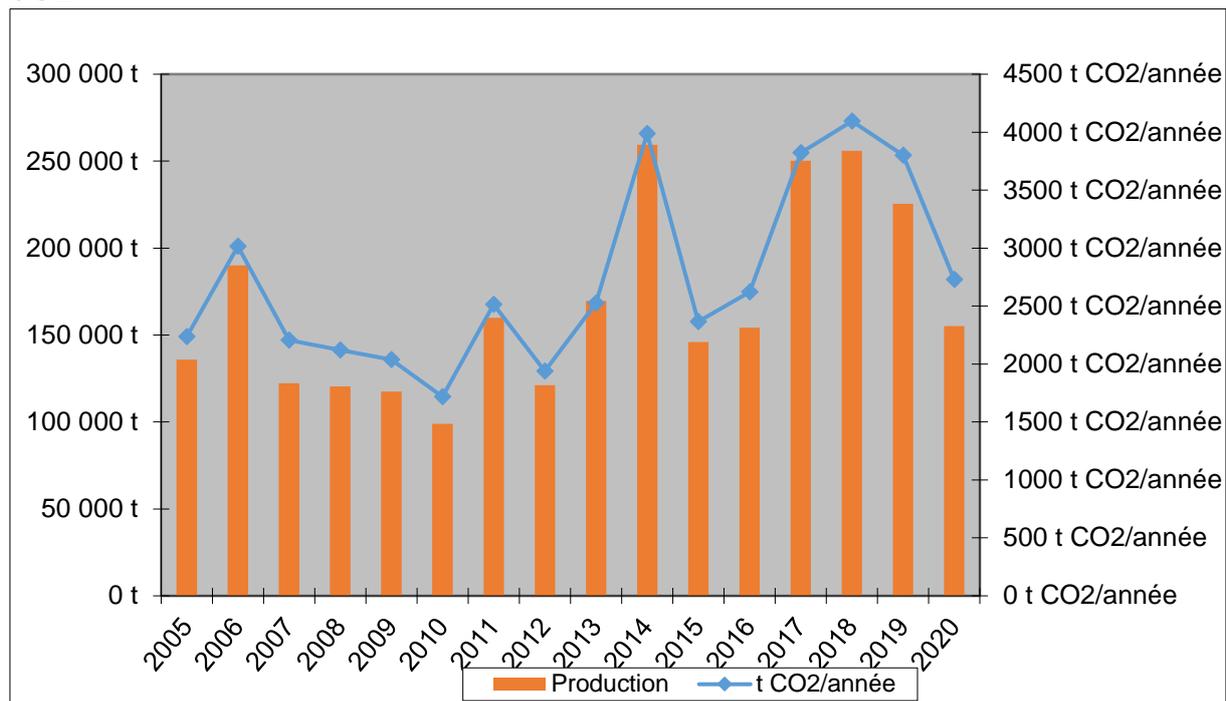
valeurs limites

poussière	mg/Nm ³	30	10,7	15,8	2,29	2,64	2,88	N.D.	N.D.	1,66
CO	mg/Nm ³	500	37,7	61,5	36,8	72,3	36,2	16,9	332	296
SO2	mg/Nm ³	300	7,31	<2,01	3,76	N.D.	13,1	N.D.	4,41	21,5
NO x (NO2)	mg/Nm ³	400	37,4	30,8	35,6	32,4	32,7	37,3	20,7	27,5
HAP (16 EPA)	µg/Nm ³	100	3,83	1,06	8,57	10,1	5,63	8,89	N.D.	124
Composés organiques en carbone total + hydrocarbures (excl méthane)	mg C/Nm ³	100	7,80	5,14	7,15	39,3	2,07	3,54	N.D.	N.D.
Benzène*	mg/Nm ³	5				0,481	N.D.	0,133	2,13	1,21

*le benzène est analysé pour la 1^{ière} fois en août 2018, suite au courrier du 9 mai 2018 de la SPW, Département de la Police et des Contrôles

N.D. : non détectable

CO2



Nous pouvons rapporter les émissions de CO2 par tonne produite :

2016 : 0,017 tCO2/t produite

2017 : 0,015 tCO2/t produite

2018 : 0,016 tCO2/t produite

2019 : 0,017 tCO2/t produite

2020 : 0,018 tCO2/t produite

Moyens organisationnels et humains : factures de gaz et d'électricité + tableau de calcul.

En ajoutant le mazout des bulls, nous pouvons rapporter les émissions de CO2 par tonne produite des 4 dernières années corrigées :

2017 : 0,016 tCO2/t produite

2018 : 0,017 tCO2/t produite

2019 : 0,018 tCO2/t produite

2020 : 0,019 tCO2/t produite

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

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 ; le bassin a été réparé avant en mars 2021 :



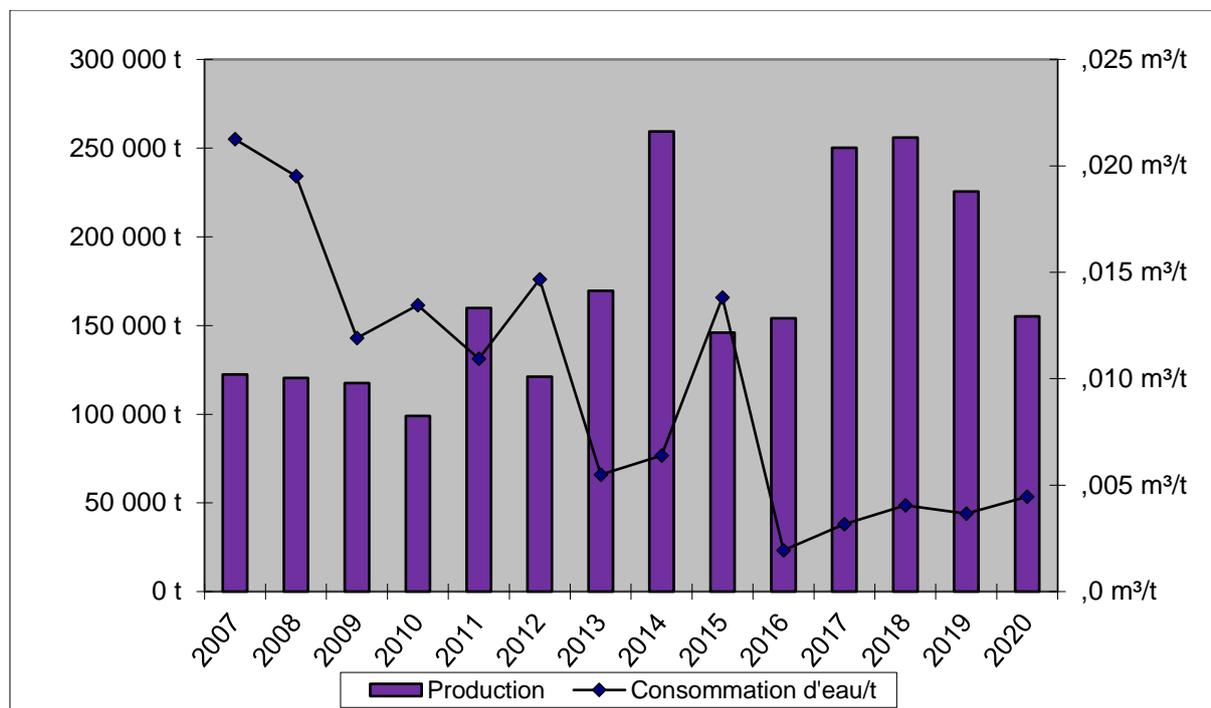
En date du 01/10/2020, un échantillon a été prélevé par un labo agréé ; les résultats étaient dans les tolérances :

DBO en cinq jours à 20°C : 2,6 mg O₂/L. (valeur limite : 25 mg O₂/L)

Matières extractibles à l'éther de pétrole : <0,20 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, 2017 et 2018 est due au fait que l'eau utilisée pour les chantiers, n'est plus comptabilisée.

Moyens organisationnels et humains : factures de consommation d'eau de distribution.

3.3. Les déchets

Les quantités de déchets qui ont été enlevées depuis 2015 :

	2016	2017	2018	2019	2020
métal	6,02 t	5,64 t	21,44 t	7,48 t	13,74 t
batteries	-	-	-	0,042 t	-
papiers et cartons	37,5 m ³	40 m ³	32,50 m ³	37,50 m ³	37,50 m ³
déchets de type classe 2	75 m ³	90 m ³	80 m ³	70 m ³	80 m ³
emballages vides de déchets chimiques	-	0,998 t	0,116 t	0,378 t	-
déchets huileux	-	0,143 t (filtres huileux)	-	-	-
vidange séparateur à hydrocarbure et boues débourbeur	p.r.	12,28 t	p.r.	11,92 t	9,260 t
bois	1,36 t	-	-	-	1,560 t
aérosols	-	0,14 t	-	0,156 t	-
PMC	720 L	720 L	720 L	1.440 L	-
bitumes	-	8,049 t	-	0,080 t	-
déchets électroniques (DEEE)	-	-	-	0,124 t	0,218 t
déchets de nettoyage	-	-	-	0,134 t	0,383 t
emballages vides produits organiques					0,146 t

(les quantités en m³ sont comptabilisées par vidanges forfaitaires des containers)
(p.r. : attestation pas retrouvée)



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 tonnage de déchets.

La quantité des bitumes est due au nettoyage d'une cuve à émulsion de bitume.
Les quantités de déchets dangereux sont déclarées conformément à la législation auprès des autorités wallonnes (Office Wallon des Déchets)

Moyens organisationnels et humains : bons d'enlèvement et factures des collecteurs enregistrés et/ou agréés.

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.

Moyens organisationnels et humains : pesage des entrées des fraisats et pesage de l'utilisation dans le plant. Tableau de calcul pour la balance.

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 2020 : pas d'accidents avec impacts au niveau du sol et la nappe phréatique.

Moyens organisationnels et humains : fiche des incidents. Si il y aurait une calamité, une étude d'orientation du sol sera commandée.



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

En 2020, la proportion entre la production de sous-couches (59%) et de couches d'usures (41%) varie pas par rapport à l'année passée :

Les couches d'usure représentent 41% de la production en 2020 et ne contiennent pas d'asphalte recyclé.

Le dosage moyen de bitume est d'environ 6,3 %.

Les sous-couches recyclées représentent 52% 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 7% de la production et ne contiennent pas d'asphalte recyclé.

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

Voici un aperçu des 3 dernières années sous forme d'un tableau :

	2018	2019	2020
<i>Granulats (T/an)</i>	159.774	135.085	96.022
<i>Sable (T/an)</i>	5.660	7.290	4.794
<i>Filler (T/an)</i>	7.339	7.090	5.325
<i>Bitumes (T/an)</i>	9.415	8.534	6.265
<i>Fraisats (T/an)</i>	73.923	68.322	40.984
<i>Additifs (T/an)</i>	6,4	1	0,1
<u>PRODUCTION: (T/an)</u>	255.901	225.497	155.163

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

En effet, les chiffres 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

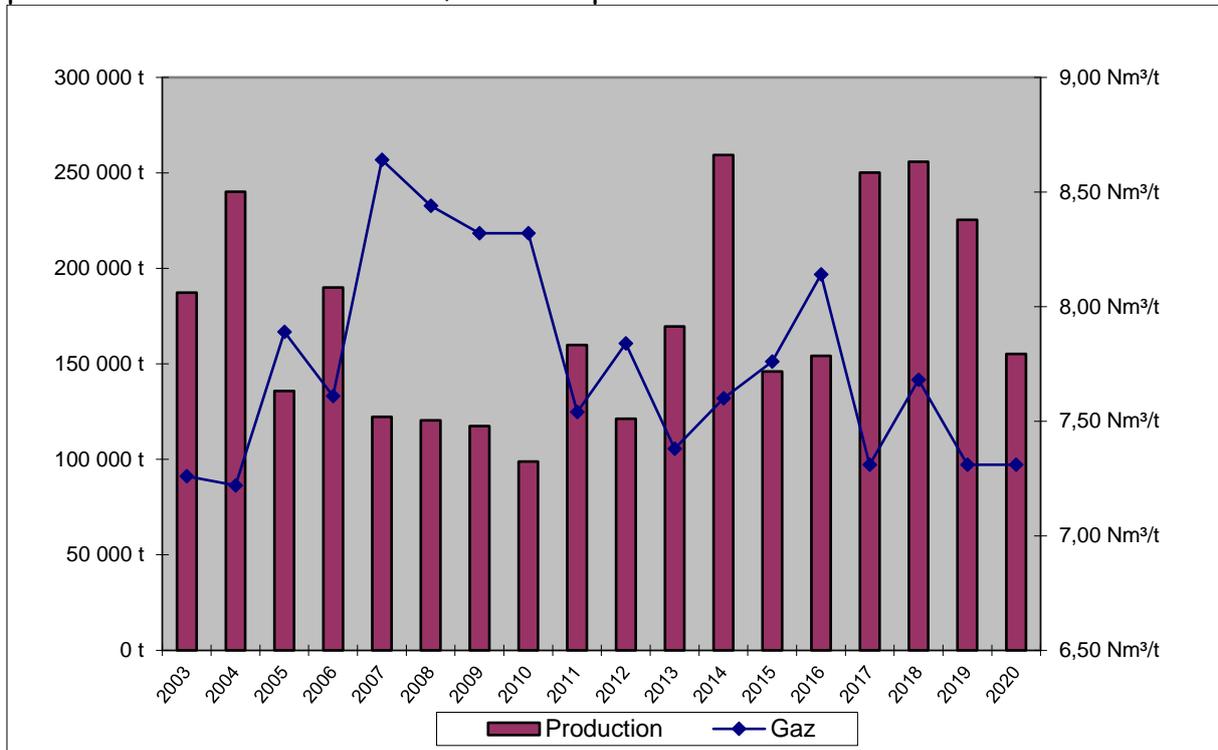
Nous avons consommé 1.302.951 Nm³ (14.963 MWh) de gaz pour la production de 155.163 tonnes d'asphalte en 2020.

Nous avons consommé 1.820.475 Nm³ (20.845 MWh) de gaz pour la production de 225.498 tonnes d'asphalte en 2019.

Nous avons consommé 1.966.791 Nm³ (22.452 MWh) de gaz pour la production de 255.902 tonnes d'asphalte en 2018.

Pour 2020, cela représente 8,39 Nm³ de gaz/t, alors que la consommation en 2019 était de 8,07 Nm³ de gaz/t. (20.845 MWh)

En 2020, nous avons donc consommé plus à la tonne car il y avait moins de production et à cause de cela, il a fallu plus redémarrer l'installation.



(Consommation sur base des factures annuelles)

Vu que le pouvoir calorifique du gaz change mensuellement, nous pouvons établir pour les 5 dernières années, les valeurs suivantes :

2016 : 93 kWh/tonne produite

2017 : 84 kWh/tonne produite

2018 : 87 kWh/tonne produite

2019 : 92 kWh/tonne produite

2020 : 96 kWh/tonne produite

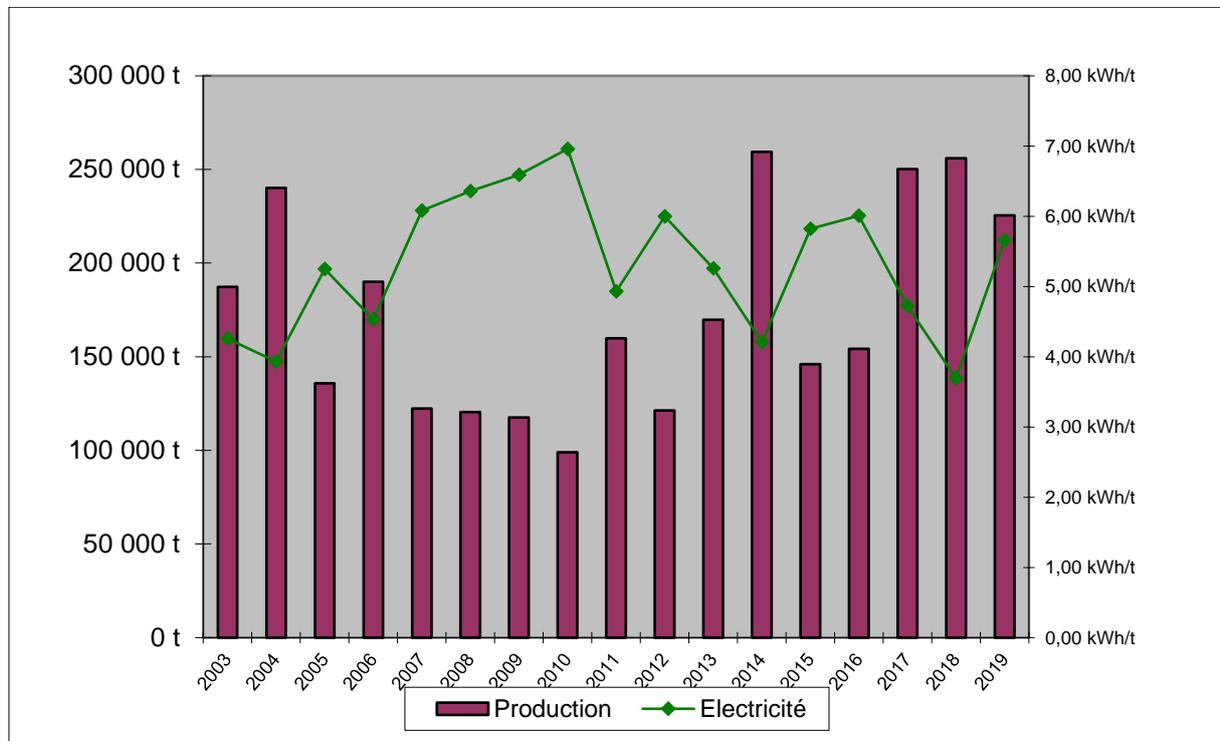
Electricité

La quantité d'électricité nécessaire à la production de 155.163 tonnes d'asphalte en 2020 est de 1.067.357 kWh. Cela représente 6,88 kWh/T.

En 2016 c'était 6,01 kWh/T.

En 2017 c'était 4,73 kWh/T.

En 2018 c'était 3,69 kWh/T.
 En 2019 c'était 5,66 kWh/T.
 En 2020 c'était 6,88 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 :

- 2016 : 99 kWh/t
- 2017 : 90 kWh/t
- 2018 : 90 kWh/t
- 2019 : 97 kWh/t
- 2020 : 102 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.

L'électricité que nous achetons à notre fournisseur est pour 100% renouvelable.

Mazout

La quantité de mazout lié à la production de 155.163 tonnes d'asphalte en 2020 est de 34.693 litres. Il s'agit des mouvements des bulldozers pour le transbordement des matières (granulats, sables, fraisats,...).

Pour les 4 dernières années, cela donne :

2017 : 55.337 l

2018 : 58.741 l

2019 : 41.715 l

2020 : 34.693 l

Par tonne produite, cela donne :

2017 : 0,221 l/tonnes produites

2018 : 0,230 l/tonnes produites

2019 : 0,185 l/tonnes produites

2020 : 0,223 l/tonnes produites

Moyens organisationnels et humains : compteur sur la pompe pour le remplissage des bulls + noter une fois par an le compteur pour connaître la consommation annuelle.

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.

Moyens organisationnels et humains : fiche des incidents et des plaintes. Si il y aurait une plainte importante, une étude de bruit sera réalisée.

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'environnement.

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'environnement 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/m³ 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 1uoE/m^3 .

Le tableau suivant reprend les résultats des mesures réalisées en 2020

	2020
Vitesse moyenne (m/s)	23,1
Température (°C)	85,2
Débit moyen humide (m^3/h)	128 201
Débit en CNO (20°C, 101,3 kPa) (m^3/h)	103 293
Concentration d'odeur (uoE/m^3)	11 335
Débit d'odeur (uoE/S)	325 220

En se basant sur l'étude de dispersion réalisée en 2014 et en considérant que le débit d'émission d'odeur de la centrale est environ 10 fois inférieur à celui mesurée en 2014, on peut considérer que l'impact olfactif au niveau des premiers riverains respecte le permis d'environnement (percentile 98 inférieur à 1uoE/m^3 au 1er riverain).



Moyens organisationnels et humains : fiche des incidents et des plaintes. Une étude olfactométrique est commandée annuellement.

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 conséquence 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.

Un registre de plaintes est gardé quotidiennement comme suivi. Il s'agit en majorité de plaintes internes concernant la qualité des entrées.

Pendant l'année 2020, il n'y non plus pas eu d'incidents environnementaux.

Quelques petites situations potentiellement dangereuses ont été signalées par les ouvriers par le formulaire « déclaration d'incidents ou de situation dangereuse »

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 par un dossier transmis à la commune, et ce, afin d'obtenir les mêmes conditions sectorielles que les autres centrales d'enrobage en Région Wallonne.

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.

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. Notre demande a été refusée le 31.05.2010.

Le 16.01.2014, le Ministère de la Région Wallonne a pris acte de changement d'exploitant. Le permis au nom de Aswebo a alors été repris par Ascovil.

En février 2015, 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'environnement.

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.

ASCOVIL déclare de satisfaire à ses obligations de conformité à la législation et à la réglementation environnementale. On possède un registre législatif qui est

actualisé annuellement. Dans ce registre est inclus une analyse de toutes les conditions des permis d'environnement.

Un audit de conformité est réalisé annuellement. Les petites non-conformités d'observation de la visite sont mise rapidement en conformité.

Tous les contrôles, mesures et études sont réalisés d'après la législation et les rapports ou attestations sont envoyés à temps aux instances concernées. Les résultats sont dans les normes.

Pour rendre l'exploitation en toute conformité, nous devons adapter le point de rejet du bassin d'orage (voir objectif) et créer un registre des refus pour les camions refusés (fraisats avec goudron) et les déclarer à la Région Wallonne quand c'est le cas.

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 satisfaire à ses obligations de conformité à la législation et à la réglementation environnementale.

Le management vise l'amélioration continue des performances environnementales et l'approche préventive de l'impact environnementale. Ceci s'accorde avec le management environnemental général de la société ASCOVIL ayant pour but de tendre à diminuer et à contrôler les impacts négatifs des activités sur l'environnement, dans une perspective de cycle de vie.

Organisation du système de management environnemental

Pour s'assurer que les effets des activités sur le site de ASCOVIL correspondent aux management environnemental et cibles environnementales, nous avons instauré un système de management environnemental conforme aux exigences du règlement européen EMAS & de la norme internationale ISO14001.

Pour cela, le domaine d'application du système de management a été définie. Il est appropriée à la finalité et au contexte de ASCOVIL après une analyse détaillé des parties intéressées et des enjeux externes et internes qui influent notre capacité à atteindre nos résultats attendus de notre système de management environnemental.

C'est la direction qui démontre son leadership et son engagement.

(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.*
- *Des mesures sont prises pour que les tiers exécutant des travaux sur le site de ASCOVIL, respectent des critères environnementaux équivalents.*

Communication

- *Les informations nécessaires sont mises à la disposition du public, des parties intéressées et à la propre organisation pour comprendre les effets des activités sur l'environnement.*

Dirk Christianen
Administrateur



Lieven Volders
Administrateur

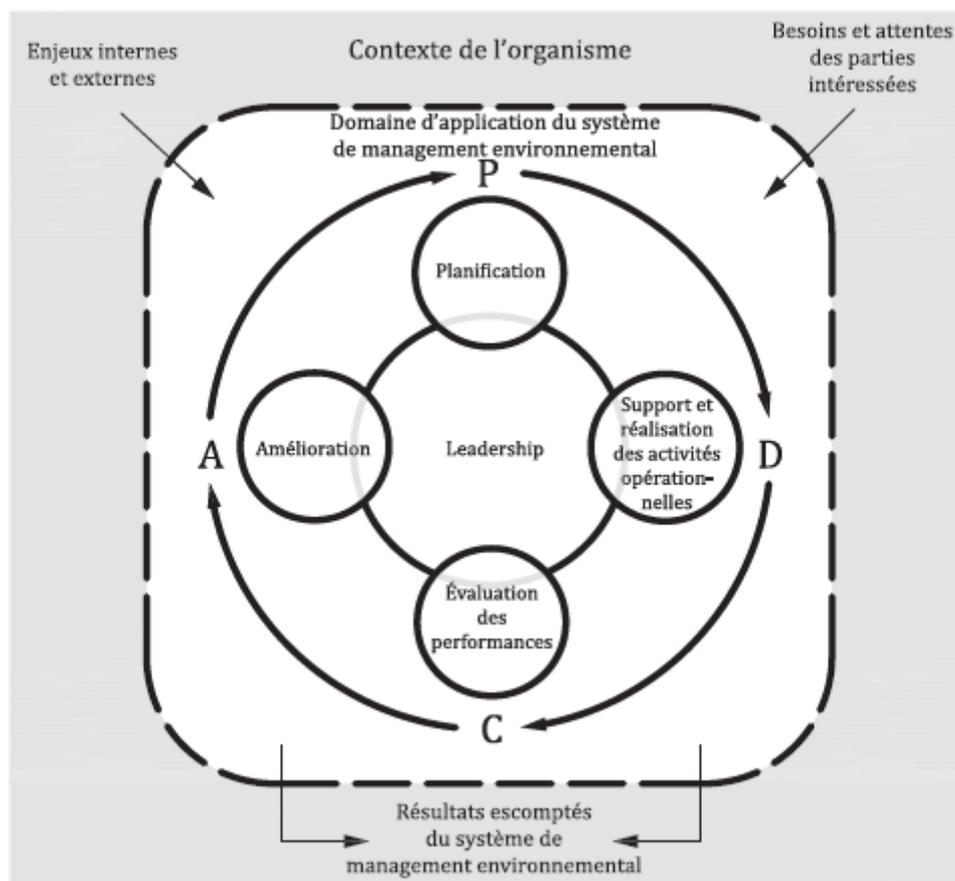


5.2. Système de management environnemental (SME)

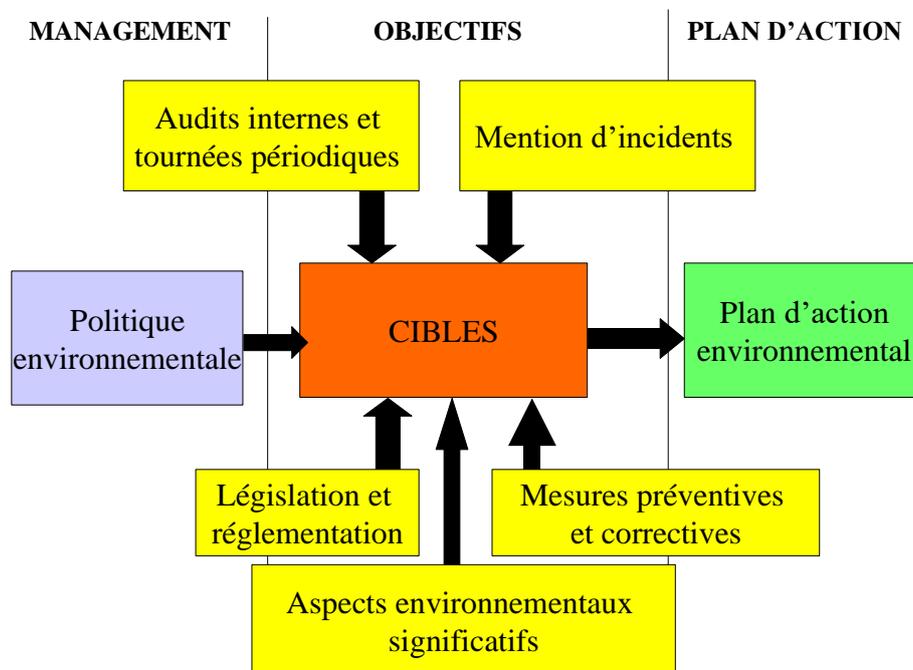
Il est requis dans le permis d'environnement délivré par le Ministère de la Région Wallonne, Direction des Ressources Naturelles et de l'Environnement, que le siège de Villers-le-Bouillet s'inscrive à la participation d'un système de management environnemental et d'Audit EMAS.

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 en 2017. Cette année, en 2020, nous devons renouveler notre EMAS avant le 9 septembre.

L'enregistrement d'EMAS se base à partir de l'année 2018 sur le système de management environnemental ISO 14001 : 2015.



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 avons accordé une attention spécifique à certains points qui sont complémentaires à la version 2015 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 2020

Au chapitre 2.8, il a été 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.

REDUCTION DE CO₂ - OBJECTIF LONG TERME

Pour la principale réduction de CO₂ et donc d'énergie, l'installation d'une unité de production d'asphalte à basse température dans les 5 ans (au plus tard en 2023) est l'investissement le plus important à réaliser. Cette possibilité d'investissement a été confirmée. Des tests de qualité sont en cours de réalisation en Flandres. Cet investissement est aussi conditionné par le fait que la Région Wallonne doit intégrer ce type de produits dans ses exigences au sein de ses cahiers des charges, ce qui n'est pour l'instant pas encore le cas.

La réduction des coûts énergétiques et des émissions ne représente qu'un seul des nombreux avantages de l'asphalte produit à basse température.

Toute la chaîne de processus est concernée, du séchage à une température inférieure en passant par les séquences de malaxage spécifiques et l'introduction de matériaux recyclés. On ne peut atteindre performance maximale, qualité et fiabilité que si la solution technique est entièrement optimisée pour répondre aux besoins du client.

Ce processus démarre lorsque le bitume chaud est pompé dans le générateur de mousse. De l'eau froide sans additifs est injectée à haute pression et mélangée avec le bitume chaud. Ce mélange eau/bitume est ensuite vaporisé à travers la vanne de sortie. L'eau s'évapore sous forme d'explosion lorsque le mélange quitte le générateur de mousse, formant ce qu'on appelle la mousse de bitume.

Avantages

- Chauffage des agrégats bruts à environ 115°C
- Mélange parfait du bitume et des agrégats
- Compactage de l'asphalte à basse température
- Le générateur de mousse peut être intégré dans les installations continues et discontinues

- Possibilité d'intégrer ce processus dans les installations existantes

L'efficacité énergétique a été analysée pendant l'année 2019 car il y a déjà 4 centrales d'enrobage du Groupe Willemen qui ont ce système. Ce type d'installations ne fonctionnent pas depuis assez longtemps que pour pouvoir évaluer qualitativement et quantitativement les incidences sur la consommation de mazout. Il faut aussi mentionner qu'il y a encore des exigences techniques et de qualité pour ce nouveau système.

Il n'y a pour l'instant pas vraiment d'évolution à ce sujet, sauf que cela devient un enfin un point de discussion à la Région Wallonne. Ascovil reste attentif à l'évolution du marché.

L'objectif chiffré à (semi-)long terme est donc une réduction de 5% d'émission de CO₂ par tonne produite comparé à l'année de référence 2019.

MODIFIER LE PERMIS D'ENVIRONNEMENT

Ascovil dispose d'un registre législatif mis-à-jour. Nous remarquons que de nombreuses conditions particulières sont âgées ou plus applicables. Nous devons aussi éventuellement augmenter le stock de fraisats et élargir les horaires de travail. C'est rencontrer ces deux objectifs qu'il a été jugé nécessaire il y a 2 ans de modifier le permis d'environnement. La direction voulait établir un comité de travail pour une adaptation (éventuelle) du permis d'environnement (conditions).

Vu la situation économique en 2020 et en première partie de 2021, il n'était plus immédiatement nécessaire de réaliser ces démarches. En effet, le stock de fraisats a diminué. Il y a moins de production hors des horaires du jour, l'installation des 2 nouveaux silos d'asphalte de 100 T ne sera pour l'instant pas réalisée etc.. .

Nous attendons l'évolution de la situation économique afin de décider si il est encore nécessaire d'adapter le permis. Le comité de travail n'a pas été mis en place en 2020 suite à la réduction de production. Il n'y avait pas vraiment eu de nécessité d'adapter le permis en ce qui concerne les heures d'exploitations, le stock fraisats ou d'autres petites modifications à apporter aux installations ou au dépôt. Vu la situation actuelle, ce sera pas non plus le cas pour 2021 (production estimée de 155.000 tonnes au lieu de 250.000).

Néanmoins, la direction estime qu'il faut anticiper une adaptation du permis pour quand cela sera utile, par exemple quand il y aura à nouveau plus de production. L'objectif reste donc d'application et est donc reporté à 2021.

APPLICATION D'UN NOUVEAU PRODUIT ANTI-ADHÉRANT

Il y a plusieurs nouveaux produits « bio » sur le marché qui pourraient permettre de remplacer le produits anti-adhérent non biodégradable. Beaucoup d'entre eux sont peu efficaces en non qualitatifs. Pourtant, un nouveau produit pourrait présenter de nombreux avantages environnementaux.

Les tests de différents produits se sont réalisés en 2019-2020 dans le labo à Drongen. Environ 30 produits ont été testés et évalués d'après plusieurs paramètres. Nous avons une « matrice » d'évaluation. Plusieurs produits anti-adhérent donnent satisfaction.

Les tests ont été réalisés au niveau laboratoire. 3 produits anti-adhérent ont données satisfactions. Il a donc fallu décidé lequel donne les meilleurs résultats de manière permanente pour le site d'Ascovil.

L'objectif était donc de réaliser des tests physiques de qualité en 2020 - 2021. 1 des 3 produits testés est sorti comme le meilleur. Ce produit, ASFACLEAN est utilisé à Ascovil à partir d'avril 2021.

REDUCTION CONSOMMATION DE GAZ

D'après un audit énergétique réalisé par un bureau externe, nous pourrions obtenir une réduction d'énergie importante en diminuant de 3% en moyenne le pourcentage d'humidité dans les fraisats.

Cela est possible en stockant les fraisats à couvert. L'objectif 2020 était de réaliser une étude de faisabilité pour la mise en place de nouveaux hangars (1800 m²). Dans le cas où cette étude donnerait des résultats positifs, il faudra établir une demande de permis d'urbanisme.

L'étude de faisabilité a été réalisé. Plusieurs offres sont disponibles. La direction estime que cela est un investissement intéressant avec une importante amélioration environnementale. Il n'y a pas encore de date de réalisation ou de demande de permis d'urbanisme. Pour la date de réalisation, la direction prendra sa décision en fin d'année 2021 en fonction de la conjoncture économique et des possibilités qui en découlent. C'est également en fin d'année que le plan d'investissement est actualisé.

Le bénéfice énergétique potentiel de cet investissement est repris dans le nouvel objectif chiffré fixé en 2021.

REDUCTION CONSOMMATION D'ELECTRICITE

Une deuxième fiche de description d'amélioration du même audit énergétique concernait une réduction d'énergie d'électricité importante en utilisant un variateur de vitesse sur les turbomachines. Certaines installations sont déjà munies de ce type de système.

L'objectif 2020 était de réaliser un inventaire des pompes, ventilateurs, compresseurs rotatifs afin d'identifier où cela n'est pas encore d'application et de pouvoir investir dans les moteurs restants.

L'inventaire est réalisé. Il y a 18 turbomoteurs en fonction dénombrés. La direction décidera maintenant sur quelles pompes, ventilateurs ou compresseurs rotatifs un variateur de vitesse sera installé et dans quels délais. Cela sera aussi décidé en fin d'année (2021) au travers du plan d'investissement.

Le bénéfice énergétique potentiel de cet investissement est repris dans le nouvel objectif chiffré fixé en 2021.

5.4. Plan d'action environnemental 2021

MODIFIER LE PERMIS D'ENVIRONNEMENT

Voir titre précédent. Nous prolongeons cet objectif pour 2021.

AMELIORATION DE LA COMMUNICATION EXTERNE

La direction d'Ascovil voit plusieurs possibilités d'amélioration de la communication externe. Il y a l'analyse des parties intéressées et le nouveau site web www.ascovil.be. Entre-autre la déclaration EMAS est reprise sur ce site (en 2 langues). Pour le reste, il n'y a que quelques informations de bases.

L'objectif est donc de développer le nouveau site www.ascovil.be, en intégrant plusieurs items environnementaux, afin de le faire évoluer vers une communication orientée plus intensément vers les parties intéressées les plus importantes.

REDUCTION DE LA CONSOMMATION D'ENERGIE PAR MONITORING

Il pourrait être possible de diminuer la consommation d'énergie dans la centrale d'enrobage par un meilleur monitoring. En mettant en place le tool de monitoring « Hamp Report », le monitoring d'utilisation d'énergie par mélange d'asphalte sera plus détaillé.

La mise en place de ce système, éventuellement combiné avec la réduction d'humidité dans les fraisats et l'installation de variateurs de vitesse sur les turbomachines, peut résulter en une diminution d'énergie.

L'objectif est de diminuer la consommation d'énergie (exprimé en TJ/par tonne produite) de l'année 2022 par 2% versus l'année 2021.

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'environnement.

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.

Nous avons repris contact avec la commune afin d'organiser un nouveau comité d'accompagnement.

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 d'Ascovil est distribuée aux parties intéressées liés à la centrale ou à toute autre personnes.

7. Date de la prochaine déclaration environnementale

La prochaine déclaration environnementale (mise à jour) : avant août 2022.

La prochaine déclaration environnementale complète : avant août 2023.

8. Déclaration de validation

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

Vinçotte 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 mise à jour 2021 de l'organisation ASCOVIL SA portant le numéro d'agrément BERW- 000019, respecte(nt) l'intégralité des dispositions du règlement (UE) 1221/2009 modifié par les règlements UE 2017/1505 et 2018/2026 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 (UE) 1221/2009 modifié par les règlements UE 2017/1505 et 2018/2026,
- 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 mise à jour 2021 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 (UE) 1221/2009 modifié par les règlements UE 2017/1505 et 2018/2026, 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 07/06/2021

Signature



Eric Louys
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:

Dominique Beaudoint 04/228.89.57

Devloo Wim 09/282.60.30