



**CHARTRE DU CHARROI DES CARRIERES**

**VERSION ADOPTEE LE 21 MAI 2004**

## **1. OBJET, PARTENAIRES ET THEME DE LA CHARTE**

---

L'objectif de cette charte est de minimiser les désagréments du charroi des carrières dans les communes de la vallée de l'Ourthe afin de garantir un parfait équilibre entre développement économique et qualité de vie.

Elle aborde les thèmes suivants :

- Les itinéraires du charroi des carrières, y compris leurs aménagements ;
- Les surcharges ;
- Les vitesses du charroi dans certaines zones sensibles ;
- Les heures d'ouverture et de chargement des carrières ;
- La propreté des camions et des voiries.

Par ailleurs, la charte met en place des moyens affectés à la communication, au contrôle du respect des engagements, une évaluation périodique et un comité d'accompagnement chargé de la concertation entre les signataires.

Elle associe les acteurs suivants :

- La Direction générale des Transports, chargée de la coordination et du suivi, assistée par le bureau Pissart, Consultant ;
- La Direction générale des Routes de Liège, gestionnaire des routes régionales ;
- Les communes d'Anthisnes, Comblain-au-Pont, Esneux, Neupré et Sprimont ;
- Les zones de police locales concernées ;
- Les carrières ;
- Les transporteurs et leur fédération.

La présente convention vise à régler les missions de ces différents partenaires dans le cadre de la charte jusqu'à juin 2006. Durant cette période, elle fera l'objet de deux évaluations : en février 2005 et en septembre 2006.

## **2. CONTEXTE**

---

### **LE PLAN INTERCOMMUNAL DE MOBILITE (2002)**

En 1998, quelques communes se sont regroupées autour de la problématique du charroi des carrières et ont découvert qu'elles partageaient également d'autres points communs en matière de mobilité. Elles ont interpellé le pouvoir régional. En réponse, José Daras, Ministre en charge de la mobilité, a pris l'initiative d'élaborer un plan de mobilité à l'échelle de dix communes : Anthisnes, Comblain-au-Pont, Esneux, Aywaille, Sprimont, Ouffet, Tinlot, Neupré, Nandrin, Hamoir.

Dans ce cadre, un plan de déplacements relatif au charroi des carrières a été étudié en concertation avec les différents acteurs concernés. Un groupe de travail a été mis sur pied. Il a réuni à plusieurs reprises de mars à novembre 2002 : les carriers, la SNCB, le MET, les communes et des représentants des transporteurs. Des réunions bilatérales ont également été menées avec des responsables de la DGATLP et du MET-Voies Hydrauliques.

D'après les scénarios étudiés, il ressort que le nombre de camions traversant les villages de la vallée de l'Ourthe peut être réduit mais en aucun cas on ne pourra se passer de la route comme voie de communication.

Afin de limiter au mieux les nuisances générées par le charroi, l'idée adoptée est d'orienter les camions au plus vite vers les grands axes de communication, à savoir : l'autoroute E25 et la route du Condroz RN63.

Les routes :

- CHANXHE–SPRIMONT–E25                      RN 678 – KB 0 à 7,5
- CHANXHE–ESNEUX–PLAINEVAUX            RN 633 – KB 16 à 22  
                                                          RN 638 – BK 0 à 3  
                                                          RN 683 – BK 7,5 à 11,5
- CHANXHE–AYWAILLE–E25                    RN 633 – BK 22 à 34,5  
                                                          RN 662 – BK 0 à 2,5

ont été désignées comme les axes réservés au charroi des carrières.

Sur ces axes, il est indispensable de mettre en œuvre des mesures fortes en matière d'aménagements et de réglementation afin de réduire au maximum les nuisances pour les riverains, à savoir :

- éviter le transport en surcharge,
- renforcer les contrôles de vitesse en traversée de village,
- dans certaines rues sensibles au cœur des villages, limiter la vitesse des poids lourds à 30 km/h,
- disposer de routes adaptées au charroi lourd (largeur, fondation, revêtement),
- renforcer l'entretien des chaussées (réparation des nids de poules),
- aménager des trottoirs confortables, sécurisants pour les piétons,
- aménager des « zones tampons » (parcage, îlot de végétation entre les habitations des riverains et la route).

L'option de regrouper le charroi des carrières sur certains axes moyennant diverses mesures d'accompagnement va de pair avec l'idée de soulager d'autres axes qui sont inadaptés ou le long desquels le charroi importune de nombreux riverains.

Les axes à soustraire au charroi des carrières sont :

- le THIER DU HORNAY à SPRIMONT (section de la RN30 située entre le double rond-point et l'échangeur de Beaufays),
- la traversée de MERY et de TILFF (section de la RN633 comprise entre le pont d'Esneux et le rond-point de Tilff),
- la route de BONSGNEE (section de la RN639 située entre les BK 7 et 12).

### **PREMIERES INITIATIVES (2003)**

Sur base des recommandations du plan intercommunal de mobilité, les premiers pas de la présente charte ont été initiés au début de l'année 2003 par les représentants des sociétés : NV Transport Van Schoonbeek, Carrières de Sprimont SA, Eloy SA, Claude Jobé Logistique Transport Blégnny SA, Carrières de la Préalles SA, Gralex SA.

Les engagements touchaient au respect du code de la route (vitesses, charges), et à la propreté des véhicules.

## **ELARGISSEMENT (2004)**

La Région wallonne souhaitait élargir la charte à d'autres partenaires (carriers, pouvoirs publics, etc.), et à d'autres thématiques (itinéraires, aménagement du territoire, etc.).

Après discussion avec les communes concernées, les représentants du Ministère de l'Équipement et des Transports et les transporteurs, l'option qui a été retenue à propos des itinéraires est d'inviter les transporteurs, à travers la charte, à ne pas emprunter la RN30 entre Sprimont et Beaufays ni la RN633 entre Esneux et Tilff. En effet, la mise en place d'une signalisation limitant le tonnage pénaliserait l'ensemble des transporteurs et compliquerait l'accessibilité aux activités économiques locales. Si après évaluation, cette piste devait s'avérer inefficace, une limitation de tonnage avec la mention « excepté desserte locale » devra dès lors être envisagée sur ces deux axes.

## **PERSPECTIVES FUTURES**

Cette charte est un document ouvert, susceptible d'accueillir de nouvelles signatures – des transporteurs notamment – et d'être adapté afin de répondre au mieux à l'objectif fixé. Après la première évaluation, certains points devront probablement être ajustés.

Les réflexions concernant l'accès au fleuve (quais de déchargement, traversée de Seraing, de Neuville-en-Condroz, etc.), l'aménagement du territoire n'ont pas encore porté tous leurs fruits. Elles se poursuivront notamment au sein du comité d'accompagnement de la présente charte.

Enfin, certains carriers signataires de la charte souhaitent fédérer d'autres bassins carriers autour de ce projet. Plus les partenaires seront nombreux, plus la charte sera connue et respectée de tous.

### 3. ENGAGEMENTS

---

## LES PARTENAIRES DE LA CHARTE S'ENGAGENT SUR LES POINTS SUIVANTS

### LES SOCIÉTÉS D'EXPLOITATION DE CARRIÈRES

#### *Généralités*

- Inviter les transporteurs ou sociétés de transport régulièrement affrétées par leurs soins (fourniture sur chantier), à s'associer aux signataires de la présente charte.
- Avertir systématiquement le responsable de la société de transport lorsqu'un de ses chauffeurs ne respecte pas un point de la charte.
- Privilégier les partenaires respectant la présente charte.
- Dans le mois de la signature de la charte, afficher à l'entrée de la carrière, à un endroit visible de tous, le panneau « Charte de Bonne Conduite », tel que représenté en annexe.

Les panneaux existants seront complétés par « j'emprunte les itinéraires réservés au charroi des carrières ».

Ils mentionnent également l'existence et le rôle du bureau d'enregistrement des plaintes.

- Communiquer au consultant et à la Direction générale des Transports les immatriculations des camions et remorques utilisés pour compte propre.
- Désigner un représentant des sociétés d'exploitation de carrières dans le comité d'accompagnement de la charte.
- Afin de préparer les réunions du comité d'accompagnement de février 2005 et de septembre 2006, dresser un inventaire des actions menées dans le cadre de la mise en œuvre de la charte. Celui-ci est communiqué au bureau Pissart au plus tard un mois avant la réunion.

#### *Surcharges*

- Ne pas surcharger les camions.
- Si nécessaire, moderniser les infrastructures de pesage existantes afin de limiter le risque de surcharge.

#### *Itinéraires*

- Exiger que leurs propres chauffeurs de camions respectent les itinéraires affectés au charroi des carrières.
- Informer et sensibiliser les transporteurs à l'intérêt pour la carrière, les transporteurs ou les riverains, de respecter scrupuleusement les itinéraires affectés au « charroi carrières ».

A ce propos, ils distribuent aux chauffeurs le plan des itinéraires conseillés.

#### *Vitesses*

- Exiger que leurs propres chauffeurs de camions respectent les limitations de vitesse en traversée de village.
- Informer et sensibiliser les autres transporteurs à l'intérêt pour la carrière, les transporteurs ou les riverains, de respecter scrupuleusement les limitations de vitesse en traversée de village.

### Propreté

- Disposer d'infrastructures appropriées afin que les camions sortant de la carrière soient propres et ne salissent pas les voiries publiques.
- Sensibiliser les transporteurs au fait que les camions doivent être propres et que la plaque minéralogique doit être aisément lisible.

### Heures de chargement

- Respecter les heures de chargement mentionnées dans le tableau ci-dessous.

<b>CARRIERES de la PREALLE</b>		
06h00 - 17h00		
<b>GRALEX - DULLIERE Chanxhe</b>		
08h00 - 16h30	du lundi au vendredi	du 05/01 au 13/02
06h00 - 16h30	du lundi au vendredi	du 16/02 au 09/07
06h00 - 16h30	du lundi au vendredi	du 02/08 au 23/12
<b>GRALEX - DULLIERE Rivage</b>		
08h00 - 16h30	du lundi au vendredi	du 05/01 au 13/02
06h00 - 16h30	du lundi au vendredi	du 16/02 au 09/07
06h00 - 16h30	du lundi au vendredi	du 02/08 au 23/12
<b>CARRIERES GRES DU BOIS D'ANTHISNES</b>		
07h30 - 17h00	du lundi au vendredi	pierres de plus de 200 kg
07h00 - 19h00	du lundi au vendredi	heures d'accès à la carrière
<b>ELOY et FILS SA</b>		
06h30 - 16h30		
<b>CARRIERES de SPRIMONT</b>		
06h00 - 19h00		pierres < 100 mm.
07h30 - 16h30		pierres > 100 mm.
<b>CARRIERE de VINALMONT</b>		
08h00 - 16h30		
<b>CARRIERES de la BELLE ROCHE</b>		
06h00 - 20h00		

- Inciter les transporteurs à ne pas se présenter à la carrière avant le début des heures de chargement.

### Divers

#### LA CARRIERE GRES DU BOIS D'ANTHISNES

- Participer financièrement à l'aménagement d'un nouvel accès au site via le Ry d'Oneux afin de réduire les nuisances du charroi vis-à-vis des riverains de la rue d'Anthisnes à Poulseur. Voir à ce sujet plus d'éléments page 10.

#### LA CARRIERES DE SPRIMONT

- Charger les gros agrégats (+ de 100 mm), à partir de 7h30.
- Eviter ou déconseiller, dans la mesure du possible, le transit dans la vallée de l'Ourthe par Chanxhe – Poulseur – Esneux.

## **ENTREPRISE ELOY ET FILS SA**

- Charger les camions de l'entreprise (soit  $\pm 90$  % du fret), à partir de 7h00.

## **LES CARRIERES DULLIERE ET BOIS D'ESNEUX (GRALEX)**

- Endéans les 3 ans, en fonction des disponibilités en matière d'investissement, asphalté les zones à proximité de la balance et des silos afin d'optimiser la réorganisation récente des circulations sur le site de Chanxhe (problématique de la propreté des camions et des voiries).
- Ne plus utiliser la cour aux marchandises de Poulseur comme point de chargement sur le rail.
- Favoriser l'évacuation par chemin de fer notamment en privilégiant l'exploitation du site de Rivage en raison de sa proximité avec le rail.
- Nettoyer les voiries publiques salies par le charroi sortant des sites d'exploitation.

## **LA CARRIERE DE LA PREALLE**

- Endéans les 6 mois, étudier la faisabilité d'un système de pesage efficace à la sortie de la carrière.

## **LES TRANSPORTEURS OU SOCIETE DE TRANSPORT**

### *Généralités*

- Informer et sensibiliser ses chauffeurs de camions concernant les engagements pris par leur société de transport.
- Communiquer au consultant et à la Direction générale des Transports les immatriculations de leurs véhicules et remorques susceptibles d'être utilisés pour le transport des produits de carrière.
- Désigner deux représentants de l'UPTR au sein du comité d'accompagnement de la charte.

### *Surcharges*

- Ne pas rouler en surcharge.

### *Itinéraires*

- Emprunter les itinéraires retenus pour le charroi des carrières, tels que repris sur le plan en annexe.  
Cette mesure n'est pas valable :
  - pour les chauffeurs approvisionnant un chantier ou résidant à proximité d'un axe déconseillé au charroi des carrières ;
  - si des travaux de voiries sont réalisés sur un des axes affectés au « charroi carrières ». Dans cette hypothèse, les itinéraires devront être adaptés en concertation avec les communes et le MET.

### *Vitesses*

- Respecter scrupuleusement les limitations de vitesse dans les traversées de village.

### *Propreté*

- Rouler avec des camions propres, la plaque d'immatriculation clairement lisible.

### *Heures de chargement*

- Respecter les heures de chargement, ne pas se présenter à l'entrée de la carrière avant le début des heures de chargement.

## **LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS – DIRECTION DES ROUTES DE LIEGE – D151**

### *Itinéraires*

- Les travaux d'aménagement ou de réfection de voiries réalisés sur les trois axes routiers affectés au transport des produits des carrières devront être adaptés au charroi lourd (largeur, revêtement, fondation).
- Être particulièrement attentif à l'entretien des itinéraires empruntés par le charroi des carrières, réparer dans les plus brefs délais les « nids de poules » ; sauf conditions climatiques défavorables, lorsqu'une commune signale la présence d'un « nid de poule », celui-ci est rebouché endéans les 5 jours ouvrables.
- Mettre en place, endéans les 12 mois après la signature de la charte, un jalonnement « charroi carrières » sur les itinéraires affectés à cette fonction.
- Etudier dans un délai raisonnable qui ne peut être supérieur à 4 ans, sur base notamment des recommandations du plan intercommunal de mobilité, le réaménagement des voiries régionales suivantes :
  - la rue de Bruxelles, la route de Poulseur à Esneux (pose d'un feu supplémentaire au pont d'Esneux permettant aux poids lourds de bifurquer à gauche plus aisément) ;
  - la rue des Ecoles dans sa portion la plus étroite à Poulseur ;
  - la rue Embierir, la rue du Pont à Chanxhe ;
  - les rues Van Roggen et Potier, en traversée de Sprimont ;
  - le débouché de la route du Ry d'Oneux sur la RN633.

Le réaménagement de ces voiries sera établi en fonction de la programmation triennale des investissements du MET et dans la limite des crédits disponibles.

- Dans l'hypothèse où la solution adoptée pour les itinéraires s'avère être un échec, mettre en place la signalisation limitant l'accès aux plus de 10 T avec mention « excepté desserte locale », sur les axes :
  - RN633 entre le pont d'Esneux et le centre de Tilff ;
  - RN30 entre le double rond-point de Sprimont et l'échangeur de Beaufays.

Cette mesure ne pourra pas être envisagée avant 3 ans.

- Afin de préparer les réunions du comité d'accompagnement de février 2005 et de septembre 2006, dresser un inventaire des actions menées dans le cadre de la mise en œuvre de la charte. Celui-ci est communiqué au bureau Pissart au plus tard un mois avant la réunion.

### *Vitesses*

- Endéans les 4 mois après réception de tous les règlements complémentaires de police de la circulation, mettre en œuvre les zones de vitesses modulées (30 km/h / + 7,5 T) dans les tronçons suivants :
  - Esneux : rue de Bruxelles ;
  - Poulseur : d'un point à l'autre du plateau ;
  - Pont de Scay : entre le pont et le carrefour de la route d'Oneux ;
  - Plainevaux : entre la pharmacie et l'ancienne carrosserie Delcar.

Si nécessaire, la signalisation à mettre en place sera complétée par une interdiction de dépasser.

### *Divers*

- Après les travaux de réaménagement de la Grand Route à Plainevaux, c'est-à-dire endéans les 2 ans, céder la route de Bonsignée (RN639 entre les BK 7 et 12), à la commune de Neupré (la voirie sera en bon état).
- Quai Banning à Liège, adapter le tourne-à-gauche vers le tunnel de Cointe, afin que les transporteurs puissent tourner sans empiéter sur la deuxième bande de circulation et sans endommager leur camion (maximum 4 ou 5 mètres de séparateur de voirie à démonter).
- Renforcer l'élagage des arbres le long de routes régionales gérées par la D 151.

## **LES COMMUNES SIGNATAIRES**

### *Généralités*

- Interpeller les signataires ne respectant pas un des points mentionnés précédemment.
- Informer leurs concitoyens de l'existence et de l'enjeu de la charte. En particulier, les informer de l'existence du bureau de plaintes, de son rôle et de ses coordonnées.

### *Itinéraires*

- Participer à l'amélioration des cheminements piétons le long des axes réservés au charroi des carrières.
- Dans l'hypothèse où la solution adoptée pour les itinéraires s'avère être un échec, prendre les règlements complémentaires de police de la circulation nécessaires pour la mise en place d'une signalisation « interdit aux plus de 10 T excepté desserte locale » sur les axes :
  - RN633 entre le pont d'Esneux et le centre de Tilff ;
  - RN30 entre le double rond-point de Sprimont et l'échangeur de Beaufays.
- Assurer une politique cohérente en matière d'aménagement du territoire par rapport aux idées maîtresses du plan intercommunal de mobilité (accessibilité au rail, accessibilité aux grands axes routiers, implantation de l'habitat le long des routes affectées au charroi des carrières).

### *Vitesses*

- Endéans les 3 mois après la signature de la charte, prendre les règlements complémentaires de police de la circulation relatifs aux zones de vitesses modulées (30 km/h / + 7,5 T), dans les tronçons suivants :
  - Esneux : rue de Bruxelles ;
  - Pousseur : d'un point à l'autre du plateau ;
  - Pont de Scay : entre le pont et le carrefour de la route d'Oneux ;
  - Plainevaux : entre la pharmacie et l'ancienne carrosserie Delcar.Si nécessaire, la signalisation à mettre en place sera complétée par une interdiction de dépasser.
- Rappeler aux différentes zones de police (SECOVA, Condroz, Seraing-Neupré) la nécessité de renforcer les contrôles de vitesse en traversée de village.

## Divers

### **LES COMMUNES DE COMBLAIN-AU-PONT, ESNEUX, NEUPRE ET SPRIMONT**

- Du mois de septembre 2004 jusqu'au mois de juin 2006, chaque mois, de mars à juin et d'août à novembre, mettre à disposition du projet une personne à raison de 4 heures prises d'affilée pour effectuer des relevés d'itinéraires, des mesures de vitesse ou toute autre tâche qui serait décidée par le comité d'accompagnement sous l'encadrement du bureau Pissart.

### **LES COMMUNES DE COMBLAIN-AU-PONT, ANTHISNES ET ESNEUX**

- Rechercher activement un consensus pour l'aménagement d'un nouvel accès à la carrière du Bois d'Anthisnes dans le but de réduire les nuisances du charroi pour les riverains de la rue d'Anthisnes à Pousseur.

La réalisation de ce nouvel accès ne pourra être envisagée que moyennant le respect des conditions suivantes :

1. la réfection totale de la voirie du Ry d'Oneux à un coût acceptable budgétairement pour la Commune ;
2. l'interdiction pour les poids lourds (excepté circulation locale) de traverser Villers-aux-Tours ;
3. le respect des qualités écologiques de la zone NATURA 2000 traversée ;
4. la sécurisation du débouché de la voirie du Ry d'Oneux sur la route nationale.

Concernant ce dernier aspect, une évaluation de la solution proposée sera demandée à l'Institut Belge pour la Sécurité Routière.

Concernant le premier point, il est pris acte que ce projet n'est pas une priorité pour la Commune d'Esneux et que la Région ne pourra se prévaloir de la présente Charte pour imposer ce financement dans le cadre du programme triennal des travaux.

L'exploitant de la carrière participe financièrement à l'aménagement sur fonds privé du nouvel accès.

La Direction générale des Transports subventionne la rénovation de la voirie du Ry d'Oneux à concurrence de 200.000 € dans le cadre des financements complémentaires liés aux PCM et prend en charge le financement de l'étude du réaménagement du carrefour avec la RN 633.

### **LA COMMUNE DE COMBLAIN-AU-PONT**

- Associer au suivi de la charte un membre de la Commission Locale de Développement Rural.

### **LA COMMUNE DE NEUPRE**

- Accepter la cession de la route de Bonsignée (RN 639 entre les BK 7 et 12). Ensuite, prendre les règlements complémentaires de police de la circulation et mettre en place la signalisation limitant l'accès aux plus de 7,5 T « excepté circulation locale ».

### **LA COMMUNE D'ESNEUX**

- Etudier dans les 24 mois de la signature de la charte, la faisabilité et l'impact d'une fiscalité favorisant le rail (redevance communale moindre pour les agrégats transportés par le rail).
- Dans le cadre des demandes introduites par la société Gralex pour la carrière du Bois d'Esneux : fixer, après concertation avec l'exploitant, un nombre maximum de camions sortant par jour ainsi qu'une heure le matin avant laquelle les camions ne peuvent entrer et sortir.
- Réserver à Souverain-Pré (domaine public face aux parcelles cadastrées section D, 1207E et 1211C) une zone où pourrait, si nécessaire, être réalisée une connexion entre la carrière du Bois d'Esneux et la ligne de chemin de fer Liège – Rivage.

## **LA COMMUNE DE PRIMONT**

- Etudier dans les 24 mois de la signature de la charte, la faisabilité et l'impact d'une fiscalité favorisant le rail (redevance communale moindre pour les agrégats transportés par le rail).

## **LES ZONES DE POLICE**

### **LES 3 ZONES DE POLICE : SECOVA – CONDROZ – SERAING-NEUPRE**

#### *Vitesses*

- Renforcer les contrôles de vitesse en traversée d'agglomération, plus particulièrement aux endroits suivants (voir plan annexé) :
  - NEUVILLE-EN-CONDROZ  
(RN677, BK 13) dès la signature de la charte
  - PLAINEVAUX  
Grand Route (RN683, BK 9-10) après la réalisation des travaux
  - ESNEUX  
Avenue Montéfiore (RN638 – BK 1)  
Route de Poulseur (RN633 – BK 16)
  - POULSEUR  
Rue des Ecoles (RN633 – BK 20/21)
  - CHANXHE  
Rue des Ecoles (RN633 – BK 21)  
Rue du Pont (RN678 – BK 1)
  - PRIMONT  
Rue Van Roggen (RN678 – BK5)  
Rue de Louveigné (RN678 – BK 7-6)
  - PONT DE SCAY  
Route d'Aywaille (RN633 – BK 25)
  - AYWAILLE  
Avenue Cornesse (RN633 – BK 32).

En cohérence avec les objectifs poursuivis à travers la charte, les contrôles seront effectués :

- les jours ouvrables hors congés de la construction (juillet) et hors périodes hivernales (décembre, janvier, février) ;
  - de 6h00 à 17h00 en évitant les heures de pointe du matin et du soir ;
  - le moins possible dans le sens de la montée.
- Communiquer régulièrement au bureau chargé de l'évaluation, pour chaque endroit mentionné ci-dessus, les périodes durant lesquelles des contrôles ont été effectués et le nombre de charroi de carrière contrevenant.
  - Procéder conjointement avec les communes à une évaluation régulière du volet répression de la charte en veillant à y apporter les adaptations nécessaires.

#### *Divers*

### **LA ZONE DE POLICE DU CONDROZ**

- Effectuer 1 ou 2 contrôles par mois aux endroits de la zone mentionnés ci-dessus.

### **LA ZONE DE POLICE SECOVA**

- Mettre à disposition du bureau Pissart un radar préventif afin de procéder à l'évaluation de la charte.

#### **LA ZONE DE POLICE DE SERAING-NEUPRE**

- Effectuer 1 ou 2 contrôles par mois aux endroits de la zone mentionnés ci-dessus après le réaménagement de la route de Plainevaux.

### **4. INFORMATION, CONTROLE ET EVALUATION**

---

#### **LA DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS – D 311**

- La Direction générale des Transports organise un bureau d'information et de récolte des plaintes de début juin 2004 à fin juin 2006. Celui-ci est accessible les jours ouvrables de 10h00 à midi, par téléphone, courrier postal et courrier électronique aux adresses suivantes :
  - Direction générale des Transports  
Suivi de la Charte du Charroi des Carrières  
Bd du Nord, 8  
5000 Namur
  - Tél. : 081/77.30.88
  - mél : [chartecarrieres@met.wallonie.be](mailto:chartecarrieres@met.wallonie.be)
  - site internet : <http://mobilite.wallonie.be>

Les plaintes récoltées concernent les aspects suivants réglés par la charte :

- itinéraires ;
- vitesses en agglomération ;
- propreté des camions et des voiries ;
- heures de chargement.

Chaque plainte est enregistrée dans un cahier dont les pages sont numérotées. Les plaintes sont classées chronologiquement. Le plaignant est informé du numéro d'enregistrement de sa plainte. Les plaintes anonymes ne seront pas enregistrées.

Lorsqu'une plainte concerne un des partenaires (carrière, transporteur, pouvoir public, consultant), affilié à la charte, une copie de la plainte ne mentionnant pas le plaignant est transmise endéans les cinq jours ouvrables, pour information et suite à l'organisme incriminé. Celui-ci dispose de la faculté de se justifier, de nuancer voire de contester la plainte dont il fait l'objet. Dans ce cas, il transmet par écrit ses remarques dans les dix jours ouvrables de la réception de la notification de la plainte à la Direction générale des Transports qui annexera le document à la plainte.

Lorsqu'une plainte concerne une société non affiliée, la Direction générale des Transports y réserve les suites qu'elle juge utiles, par exemple une campagne de sensibilisation des personnes concernées.

En aucun cas, les plaintes relatives aux non affiliés ne peuvent être transmises au Comité d'accompagnement ou à un des partenaires signataires de la charte.

Le cahier contenant les noms et coordonnées des plaignants est consultable uniquement par la Direction générale des Transports. Aucune copie ou retranscription de ce cahier ou de son contenu ne peut être effectuée.

- Afin de préparer les réunions du comité d'accompagnement, la Direction générale des Transports rédige une synthèse de l'ensemble des demandes d'informations, des plaintes et des suites qui y ont été apportées. Cette synthèse est totalement anonyme.

Elle se réfère uniquement aux numéros de plaintes et est communiquée au bureau Pissart au plus tard un mois avant la réunion.

- La Direction générale des Transports subventionne la rénovation de la voirie du Ry d'Oneux à concurrence de 200.000 € et prend en charge le financement de l'étude du réaménagement du carrefour avec la RN 633.

## **LE BUREAU S.A. PISSART - VAN DER STRICHT**

Le bureau S.A. PISSART - VAN DER STRICHT est chargé, du mois de mai 2004 au mois de juin 2006 :

- de contrôler son opérationnalité ;
- d'évaluer son impact en discernant ses points forts et ses carences ;
- de proposer les amendements, les modifications nécessaires.

Les mesures sont effectuées dans le cadre de deux campagnes successives en partenariat avec les communes traversées par le charroi des carrières. Le bureau PISSART – VAN DER STRICHT fournit toutes les indications ainsi que les documents nécessaires au bon déroulement des comptages.

Les modalités exactes des mesures (planification, récurrence, lieu) font l'objet d'une convention spécifique entre le consultant et la Direction générale des Transports. Le contenu ne peut être dévoilé aux autres partenaires.

Les mesures portent sur les vitesses en traversée de village par les transporteurs d'agrégats, les itinéraires empruntés, l'identification possible des camions, la propreté des voiries aux abords des carrières, les heures d'entrée et de sortie des camions, les bons de chargement et les moyens de pesage.

Les résultats de chaque campagne sont transmis aux signataires concernés et à la Direction générale des Transports. Les carriers et transporteurs affiliés à la charte sont explicitement nommés, les autres ne le sont pas.

**En adhérant à la charte, les partenaires s'abstiennent de toute poursuite judiciaire ou toute autre forme de pression vis-à-vis de l'organe chargé d'en contrôler l'opérationnalité.**

**Les résultats des mesures restent confidentiels et ne peuvent être transmis à une tierce personne.**

Deux rapports d'évaluation de la charte sont rédigés sur base des résultats des mesures et sur base des rapports fournis par les partenaires de la charte. Le premier est finalisé pour février 2005 et le second est finalisé pour septembre 2006.

L'évaluation de la charte est diffusée à l'ensemble des acteurs. Elle pourra être consultée sur demande dans les différentes administrations communales et utilisée par la presse. Dès lors, aucun nom de société ne sera mentionné.

Sur base des résultats des contrôles et du rapport d'évaluation, les différents partenaires transmettront leurs remarques par écrit au bureau d'études ou lors d'un comité d'accompagnement.

Sur base de celles-ci, des amendements seront proposés aux signataires. Après approbation, un addendum sera rédigé et joint au texte.

## 5. SUIVI ET CONCERTATION PERMANENTE

---

Un **Comité d'accompagnement** est mis en place.

Il est composé d'un représentant de chaque commune, d'un représentant de chaque zone de police locale concernée, d'un délégué des carriers, de deux délégués de l'UPTR, d'un représentant de la Direction des Routes de Liège, de deux représentants de la Direction générale des Transports et d'un représentant du bureau Pissart.

Il se réunit :

- en septembre 2004 pour effectuer le point sur le lancement de la charte ;
- aux mois de février 2005 et de septembre 2006 pour l'évaluation de la charte ;
- à la demande d'au moins deux des partenaires.

Son secrétariat est assuré par la Direction générale des Transports.

La présidence est effectuée par les communes signataires, de manière tournante.

Le comité d'accompagnement de la charte a pour mission :

- régler toute question relative à la mise en œuvre de la charte ;
- veiller au respect des engagements de la charte ;
- valider les rapports d'évaluation de la charte et en assurer la publicité ;
- proposer tout amendement en vue d'optimiser le contenu de la charte ;
- proposer aux signataires les modalités de pérennisation de la charte au-delà de septembre 2006 ;
- élargir la portée de la charte en invitant de nouveaux transporteurs routiers à y adhérer ;
- poursuivre la réflexion sur les thématiques suivantes :
  - report sur le rail ;
  - accès à la voie fluviale en concertation avec le MET – Voies hydrauliques ;
  - soulagement de la RN683 en traversée de Seraing en partenariat avec la Cellule Mobilité de la Police de Seraing/Neupré ;
  - impact de la réalisation de la liaison Tihange – Tinlot sur le charroi des camions dans la traversée de Neuville-en-Condroz.

## **6. SIGNATAIRES**

---

### ***POUR LA REGION WALLONNE***

**M. DAERDEN**

Ministre de l'Équipement et des Travaux  
publics

**J. DARAS**

Ministre des Transports, de la Mobilité et de  
l'Énergie

**M. LEMLIN**

Directeur général  
des Autoroutes et des Routes

**G. DEREAU**

Directeur général a.i.  
des Transports

## **COMMUNES**

**M. TARABELLA**

Bourgmestre de la commune d'Anthisnes

**C. FAGNANT**

Secrétaire communal de la commune  
d'Anthisnes

**C. TAHAY**

Bourgmestre de la commune de  
Comblain-au-Pont

**J-C. BASTIN**

Secrétaire communal de la commune de  
Comblain-au-Pont

**J. LEVEQUE**

Bourgmestre de la commune d'Esneux

**C. DERENNE – JACOBS**

Secrétaire communale de la commune  
d'Esneux

**A. CORTIS**

Bourgmestre de la commune de Neupré

**X-Y. CLEMENT**

Secrétaire communal de la commune de  
Neupré

**C. ANCION**

Bourgmestre de la commune de Sprimont

**J-M. WILDERIANE**

Secrétaire communal de la commune de  
Sprimont

## **ZONES DE POLICE**

### **M. PREVOT**

Commissaire divisionnaire  
Zone de police CONDROZ

### **M. WILMAR**

Commissaire divisionnaire  
Zone de police SECOVA

### **M. GRISAY**

Commissaire divisionnaire  
Zone de police SERAING – NEUPRE

## **CARRIERES**

### **V. BRANCALEONI**

SA Carrières de Sprimont

### **L. ELOY**

SA Eloy & Fils

### **F. COSTANTINI**

SA Gralex

### **P. DETHIER**

Carrières Grès du Bois d'Anthisnes SPRL

### **D. BLOCK**

Carrières de la Belle Roche

### **F. ROMAIN**

Carrière de Vinalmont

### **F. RENIER**

SA Carrières de la Préalles

### **Y. VINCENT**

SA Carrières de la Préalles

**SOCIETES DE TRANSPORT**

**B. BELET**

NV Transport VAN SCHOONBEEK, NV  
Transport VAN SCHOONBEEK – MATERNE

**C. JOBE**

SA Claude Jobé Logistique Transport Blegny

**L. GERDAY**, membre – directeur U.P.T.R.  
Gerday Père et Fils SPRL

**A. GROMMET**  
Routiers Spadois SC

**BONESIRE C. ET FILS SPRL**

**HELLIN ALAIN**

**F. RASQUIN**  
Rasquin & Fils SPRL

**R. LETAWE**  
Letawe Roger J.

**B. BALIN**  
Ferrari SA

**J.C. SOLHEID**  
Solheid Location SPRL

**BOTTIN**  
Bottin Nicolas

**L. RENARD**  
Transgem SPRL

**A. DELCOUR**  
Transdelli SPRL

**E. BEAUVOIS**  
Beauvois E. et Fils SPRL

**LE CONSULTANT**

**J-M. PISSART**  
SA Pissart – Van der Stricht

La charte du charroi des carrières est une initiative du Ministre wallon des Transports, de la Mobilité et de l'Énergie :

Monsieur **José DARAS**.

La Direction Générale des Transports du Ministère de l'Équipement et des Transports, boulevard du Nord, 8 à 5000 NAMUR, en assure la coordination.

La S.A. PISSART - VAN DER STRICHT, sise avenue Iris Crahay, 3 à 4130 ESNEUX, réalise la concertation avec les différents interlocuteurs, rédige la charte et en assure l'évaluation.