

Comité d'accompagnement de Liège Trilogiport
Liège, mardi 7 mars 2017
Réunion n° 20
Procès-verbal

Présents :

Emile-Louis BERTRAND	Port autonome de Liège
Serge HERCEK	Port autonome de Liège / Serve Consult
Francis LAMBOT	Service public de Wallonie, DGO 2
Stéphan NIVELLES	Service public de Wallonie, DGO 2
Céline HELLEMANS	Service public de Wallonie, DGO 2
Alain HOUTAIN	Service public de Wallonie, DGO 3, Office wallon des Déchets
Marianne PETITJEAN	Fonctionnaire Technique, Service public de Wallonie, DGO 3, Département des Permis et Autorisations Liège
André DELECOUR	Service public de Wallonie, DGO 4
Serge FILLOT	Commune d'Oupeye, Bourgmestre f.f.
Paul ERNOUX	Commune d'Oupeye, Deuxième échevin
Marcel NEVEN	Ville de Visé
Luc LEJEUNE	Ville de Visé
Christophe RAVIGNAT	JostGroup / D.L. Trilogiport
Pierre BIEMAR	Architectes BIEMAR (Architecte D.L. Trilogiport)
Thierry BRASSEUR	Représentant de la population de la Communed'Oupeye
Jean-François VERJANS	Représentant de la population de la Ville de Visé
Marcel VAN DEN MEERSSCHE	Représentant de la population de la Ville de Visé
Thierry GREFFE	Représentant « <i>Comité Village Environnement Santé</i> »
Pol BEAUWENS	Représentant ABSL « <i>Les Bassis-Mosans</i> »
Henri HUYNEN	Représentant ABSL « <i>Les Bassis-Mosans</i> »

Excusés :

Jean-Pierre STAELENS	D.L. Trilogiport Belgium / CETIM
Olivier VANSTIPELEN	Service public de Wallonie, DGO 3
Arnaud WARIN	Service public de Wallonie, DGO 3
Nicolas DELHAYE	Service public de Wallonie, DGO 3
Marc DUYCK	WDP
Bert DE NIJS	WDP
Michel MAJCHROWICZ	Représentant « <i>Comité Village Environnement Santé</i> »
Jean GEURTEN	Représentant de la population - Communed'Oupeye
Bernadette MOTTET	Service public de Wallonie, DGO 4
Hélène LOMBARDO	Commune d'Oupeye, Echevine Aménagement du territoire, urbanisme et Patrimoine
Jérôme DELANAYE	Commissaire du Port autonome de Liège au Gouvernement wallon

Nous accueillons M. Francis Lambot, Inspecteur général, SPW – DGO 2 qui remplace M. Jacques Hacourt, Inspecteur général, SPW – DGO 2, parti à la retraite.

Nous accueillons également M. Christophe RAVIGNAT de JostGroup / D.L. Trilogiport Belgium. Jost Group a pris une participation majoritaire dans le capital de D.L. Trilogiport Belgium, concessionnaire d'une partie de la zone logistique de Liège Trilogiport (30 hectares). M. Bertrand tient à saluer l'engagement de JostGroup en faveur de Liège Trilogiport.

M. Ernoux souhaite faire une réflexion avant de démarrer la réunion. Il s'interroge sur les divers articles parus dans la presse fin 2016 (ndrl : sur l'entrée de JostGroup dans le capital de D.L. Trilogiport Belgium).

Etant donné que Liège Trilogiport constitue un dossier très sensible pour les habitants d'Hermalle-sous-Argenteau, il s'étonne que ces informations ne soient pas transmises aux autorités communales. Il mentionne également le fait que le Port autonome de Liège révèle le développement du site de Chertal et déplore le manque de concertation et de communication envers les autorités communales d'Oupeye. Il souhaite également obtenir de plus amples informations concernant les démarches de la Foncière Liégeoise, organisme chargé des études d'un schéma directeur du bassin liégeois en vue de la réhabilitation de l'ensemble des sites sidérurgiques de la région liégeoise.

M. Bertrand précise que M. Fillot est informé et a reçu les informations en qualité de membre du Conseil d'administration du Port autonome de Liège. Il s'étonne que ces informations n'aient pas été relayées à l'ensemble des autorités communales d'Oupeye.

M. Bertrand rappelle que le Comité d'accompagnement relatif à Liège Trilogiport n'a pas pour mission d'informer quant au développement de la zone de Chertal. Il précise qu'il est évident que M. Fillot sera associé à la réflexion quant au développement de cette zone et précise que les autorités communales d'Oupeye seront également clairement associées à ces démarches.

Ordre du Jour

1. Commentaires éventuels sur le PV de la réunion n° 19

Le PV n° 19 mentionnait : « *M. Van den Meerssche a souhaité apporter une précision via un message téléphonique le lendemain de la réunion du Comité d'accompagnement, qu'à son retour après la réunion, le rond-point et la route d'accès à la clinique d'Hermalle étaient bien éclairés.* »

Les Bassis-Mosans sont outrés de retrouver dans le PV des propos qui n'ont pas été tenus en séance car, selon eux, c'est d'autant plus interpellant que l'information n'était pas exacte.

M. Bertrand décide de maintenir le paragraphe.

2. Informations complémentaires et diverses par le SPW – DGO 2

Voir Point 4 : Divers.

3. Informations complémentaires et diverses par le/les divers concessionnaires

M. Bertrand tient à sensibiliser les membres du Comité d'accompagnement que le Comité d'accompagnement Liège Trilogiport a pour mission de fournir des éléments d'informations générales relatives à Liège Trilogiport. Les informations davantage commerciales (telles que business plan...) sont de nature confidentielles et ne peuvent bien évidemment pas faire l'objet du Comité d'accompagnement.

Une présentation de JostGroup est effectuée par M. Christophe Ravignat. Cette présentation est annexée à ce procès-verbal.

M. Ravignat précise que JostGroup propose des solutions sur mesure à l'ensemble de ses clients.

Concernant Liège Trilogiport, JostGroup espère être opérationnel dès le début du mois d'octobre 2017.

M. Brasseur s'interroge sur les « citernes ». M. Ravignat explique que ces citernes accueillent divers produits (notamment sous forme de poudre telle que chaux, produits chimiques, carburants, acide...). Cette activité sera maintenue sur le site de Grâce-Hollogne et pas à Liège Trilogiport.

A Liège Trilogiport, M. Bertrand souligne que ce seront de nouvelles activités. Il n'est pas question de délocaliser des activités de JostGroup.

M. Huynen remercie JostGroup pour son exposé mais regrette toutefois l'absence de perspectives de développement et d'utilisation de la voie d'eau, en l'occurrence du canal Albert, pour l'acheminement des marchandises. Il souhaite également obtenir les perspectives d'emploi concernant JostGroup.

M. Ravignat précise que la stratégie de JostGroup est effectivement de faire face aux problèmes de mobilité. Il confirme que Liège Trilogiport s'inscrit comme hinterland du Port d'Anvers. Il précise que l'objet de la présentation était de présenter JostGroup de manière générale.

M. Bertrand rappelle que JostGroup récupère intégralement l'ensemble des obligations du contrat de concession de D.L. Trilogiport Belgium (échéances, investissements...).

M. Ravignat souligne l'investissement et la construction d'un premier hall (le Hall C) d'une superficie de 44.000 m².

4. Divers.

M. Greffe souhaite obtenir des informations sur la politique de développement, les perspectives d'emplois de JostGroup.

Ces questions ont été abordées dans le point 3.

M. Greffe mentionne que les portiques posent également problème du côté de Hermalle, un est tout simplement disparu, l'autre est hors d'usage. Ce point est essentiel au niveau des accès. Quelle est la solution (définitive) envisagée par le Port autonome (voir rapport de la dernière réunion) ?

Selon M. Greffe, la butte côté Hermalle devrait être prolongée jusqu'à la fin de la rue du Tilleul sur le site de Chertal (cf. le permis). Qu'en est-il de ces travaux qui traînent (hauteur de la butte, localisation de la butte, plantation sur la butte) ?

Mme Hellemans précise que l'adjudication publique pour la réalisation du merlon au-delà de la Gravière Brock, avec le remplacement des portiques de Liège Trilogiport, aura lieu le 21 mars 2017.

Ces travaux comprennent également un déplacement d'une conduite d'eau de la SWDE qui est actuellement dans le cône d'influence de la voie ferrée. Le merlon de la gravière Brock sera prolongé jusqu'au-delà de l'ancien pont de Vivegnis. Ce merlon permettra effectivement une protection des rues du Tilleul, Fachard et Delbrouck.

Les Bassis-Mosans ont également fait part d'une série de diverses questions :

1. Chantier

Quand va-t-on faire disparaître les derniers éléments de chantier qui traînent encore, notamment près de la clinique ?

Concernant les derniers éléments de chantier (ex : barrières) se trouvant à proximité de la Clinique d'Hermalle, Mme Hellemans a récemment effectué quelques recherches. Ces barrières n'appartiennent ni aux entreprises de chantier, ni à la Commune d'Oupeye, ni à la Clinique d'Hermalle. Le SPW-DGO 2 ignore au stade actuel à qui appartiennent ces barrières. Une piste envisagée est peut-être celle du MaasMarathon. M. Lejeune se renseigne.

En matière de plantations, peut-on avoir le planning prévu tant pour la rive droite de la Meuse que pour la rive gauche du canal ?

Le marché est en cours. L'ensemble des plantations aura lieu cette année, sauf les plantations du merlon de la gravière Brock et du site de Chertal qui auront lieu la saison prochaine.

2. Respect du permis

Quand les nouveaux portiques seront-ils installés ?

Mme Hellemans précise à nouveau que l'adjudication aura lieu le 21 mars 2017. Le marché prévoit une étude plus détaillée des portiques afin que ceux-ci puissent résister à un choc de voitures. Les nouveaux portiques devraient être placés pour la fin de l'année 2017.

M. Nivelles précise que le SPW-DGO 2 va effectivement renforcer ces portiques mais précise toutefois qu'il persistera un risque que ces derniers soient arrachés par des engins agricoles.

Quand va-t-on respecter le permis en matière de motorisation des engins qui travaillent sur la dalle ?

DP World Liège a écrit au juge qui s'occupe de l'instruction judiciaire. Une réunion avec le juge et le Service public de Wallonie est prévue à ce sujet.

3. Activités sur Liège Triligiport - Bilan

Peut-on connaître le nombre de containers transportés (arrivées et départs) en 2016 ? A-t-on la répartition du moyen utilisé dans les deux cas : chemin de fer, voie d'eau et transport routier ?

Lors d'une réunion publique en août 2015, on avait indiqué qu'il fallait stocker des containers vides: c'était une nécessité opérationnelle. Quel est le stock moyen en 2016 et combien de containers vides ont-ils été enlevés et ramenés ?

En ce qui concerne la navigation conteneurisée au Port autonome de Liège, 6.862 équivalents vingt pieds (EVP) ont été manutentionnés sur les trois terminaux liégeois (principalement Liège Container Terminal, mais aussi Euroports Inland Terminals et DP World Liège). Ceci correspond à une augmentation considérable de 16.197 unités, soit + 40 %.

4. Futur : l'arrivée de JOST

Le grand spécialiste du transport routier - quartier général au Grand-Duché avec tous les emplois de qualité qui vont avec...- va occuper la quasi-totalité de ce qui reste en zone logistique. Les parkings - selon la presse - vont prendre 120.000 m², soit 30 % de cette zone. Les 180.000 autres m² doivent être occupés par des halls : a-t-on un planning d'installation et connaît-on la nature des activités ? Comme Jost possède 70.000 m² aux Haut-Sarts et 40.000 m² à Bierset, comment va-t-il quadrupler son activité sur Liège ou bien va-t-on tout recentrer sur Liège Triligiport ?

Y a-t-il dans le cahier des charges des obligations formelles d'utiliser la voie d'eau et la voie ferrée ? Pour rappel, c'est de l'argent public qui à 100 % a financé le site. Le coût avancé par Monsieur Fillot - 125 millions d'€ - est-il exact en tenant compte bien sûr de l'achat des terrains et des dernières expropriations réalisées à grand frais ?

Ces questions ont été abordées ci-dessus.

5. Zone portuaire

On nous avait indiqué qu'une réflexion était en cours pour cette partie du site. C'est la dernière partie utilisable pour créer les 2.000 emplois directs promis par le monde politique et l'administration. La réflexion a-t-elle abouti ? Il serait peut-être bon de reprendre l'étude réalisée à l'époque- nom de l'auteur et références académiques ?- pour voir ce qui n'a pas marché et éviter à l'avenir un pareil gaspillage de deniers publics.

M. Bertrand précise que le Port autonome de Liège attend de voir l'évolution des zones logistiques afin de déterminer l'affectation de la zone portuaire. Il ne s'agit nullement de gaspillage de deniers publics.

6. Station de contrôle de l'air

A ce jour, nous attendons les premiers résultats. Il est indispensable de faire une analyse des PM 2,5 pour plusieurs raisons :

- **à Liège, on est à 50 % au-dessus de la norme OMS ;**
- **comme indiqué dans un article de l'Echo, le professeur Bernard de l'UCL confirme que les PM 2,5 sont non seulement les plus dangereuses mais qu'en plus elles ne diminuent pas...comme c'est le cas des PM 10 ;**
- **l'arrivée massive de camions exige ce contrôle. Et qu'on ne vienne plus avancer que les PM 2,5 sont comprises dans les PM 10...**

Le Port autonome de Liège a reçu début février le rapport de l'ISSEP sur l'évaluation de l'adéquation du site de Hermalle-sous-Argenteau pour la surveillance de la qualité de l'air dans la zone de Liège Trilogiport. Ce dernier conclu à la validation du site.

Le marché d'architecture relatif à la station de mesure fixe a été notifié début mars.

7. Sécurisation des routes

On a eu à déplorer un premier décès sur le pont. M. Neven a proposé diverses mesures par voie de presse interposée. Précisons d'abord que l'ancienne signalisation n'est toujours pas remise en place. Va-t-on prendre des mesures ? Quand la rectification du merlon à l'intersection avec la desserte de la rue Marchand - promise depuis longtemps - va-t-elle démarrer ?

En attendant, ne faut-il prendre des petites mesures comme déjà proposés : règle de la priorité à droite pour l'intersection avec l'accès à la rue Marchand, miroir à cet endroit, passage pour piétons au pied de l'escalier et réduction de la vitesse ?

Un casse-vitesse serait indispensable avant l'intersection et avant la descente de l'escalier. D'autre part, à la fin de la descente de la desserte, on se trouve avec un angle droit pour reprendre la rue Marchand, ce qui est particulièrement dangereux pour les voisins qui sortent de chez eux, Il y aurait lieu de sécuriser cet endroit.

Cette question relative à la sécurisation des routes et à la sécurité des piétons est également soumise par M. Geurten.

Le RAVeL traverse la route près de l'embranchement vers la rue Marchand. Aucun panneau ne signale ce passage aux automobilistes et aucun marquage au sol n'est présent. Ne serait-il pas temps d'avertir le service adéquat pour qu'il intervienne avant le printemps?

Par ailleurs, toujours concernant la sécurisation des routes, les Bassis-Mosans ont également relayé les craintes d'un riverain directement concerné par cette semaine puisque sa maison se situe à l'angle de la rue Marchand avec la desserte.

Ce riverain aimerait que l'arrondi du virage entre la nouvelle jonction et la rue Marchand (voir pièce jointe) soit cassé par 3-4 potelets verts en PVC, car les automobilistes qui descendent arrivent à toute allure, à un point tel que certains se retrouvent du côté gauche de la route devant chez lui, tellement leur vitesse est élevée, et dans l'autre sens, en venant de la clinique, les voitures coupent au court et se retrouvent par moments face à face avec une autre... A quand l'accident ?

En installant les potelets on casse l'arrondi, en y faisant un angle droit.

Eclairage

Tecteo a finalement réalisé le nécessaire pour le raccordement de l'éclairage. Il est désormais actif sur le pont et les ronds-points de la liaison routière entre le pont de Haccourt et l'autoroute.

Sur le pont de Hermalle, l'alimentation électrique est liée à l'alimentation du bâtiment électrique et plus précisément au raccordement des stations de pompage des eaux usées. Ces travaux sont prévus la semaine du 13 mars 2017.

M. Lambinon souhaite également savoir pourquoi l'éclairage de la route entre le rond-point à DP World Liège ne fonctionne pas. Il s'agit du même raccordement que le pont de Hermalle.

Sécurisation des routes

M. Fillot précise que les autorités communales sont vivement interpellées au sujet de la sécurisation des routes.

M. Neven précise qu'en ce qui concerne l'accident mortel s'étant produit dans la rampe d'accès du pont de Liège Trilogiport, le conducteur néerlandais n'avait pas de ceinture et a été éjecté de sa voiture.

M. Lambinon mentionne que les conducteurs arrivent généralement trop vite.

Selon Mme Hellemans, le SPW-DGO 2 va déplacer la stèle d'inauguration de Liège Trilogiport. Elle mentionne que le pont suit les normes et que des chevrons ont été placés pour souligner le virage.

M. Beauwens dénonce la dangerosité de l'endroit et du tournant à angle droit du pont de l'autoroute. Il insiste pour ajouter davantage de panneaux de limitation de vitesse, une signalisation adéquate, des « flash lights »... M. Huynen précise qu'on a une bretelle d'autoroute et qu'il n'y a aucune indication pour un virage à angle droit. Selon lui, il faut également renforcer la signalisation à cet endroit précis.

Mme Hellemans va solliciter la Direction des Routes du Service public de Wallonie (SPW-DGO 1) en vue d'aborder cette problématique et va interroger le SPW DGO1 sur les diverses possibilités d'amélioration de signalisation.

Concernant la rue Marchand, M. Huynen propose à la Commune d'Oupeye de prendre des mesures efficaces à l'embranchement (triangle renversé, potelets verts...) car certains conducteurs prennent ce virage de manière intense. La Direction des Voies hydrauliques de Liège a transmis la demande au district qui va faire le nécessaire (potelets verts).

M. Brasseur précise que pour l'ensemble des problèmes liés à la mobilité, il y a des Commissions de sécurité spécifiques réunissant la police, les services de la Région wallonne, les autorités communales... Il ne s'agit pas du rôle du Comité d'accompagnement de Liège Trilogiport.

M. Fillot précise que la Commune d'Oupeye est déjà intervenue à plusieurs reprises.

M. Fillot précise qu'il y a effectivement une Commission Provinciale de Sécurité Routière (CPSR) mais s'interroge sur les processus de convocation. Il s'étonne en effet de voir que la Commune d'Oupeye n'est pas conviée et est dès lors absente lors des réunions.

M. Brasseur rappelle qu'il y a des voiries régionales et communales. Il faut faire la distinction.

M. Bertrand précise que c'est la Région wallonne, et donc en l'occurrence SPW-DGO 1 (Direction des Routes de Liège), qui doit prendre l'initiative de prendre et fixer les réunions. Ce n'est pas le rôle du Comité d'accompagnement Liège Trilogiport.

La Commune d'Oupeye, en tant que gestionnaire de voiries communales, doit également être impliquée dans ces réunions.

Mme Hellemans propose de contacter la Direction des Routes de Liège afin d'organiser une réunion relative à l'ensemble des problématiques liées à la sécurisation des voiries.

8. Entretien du site

L'état des voiries et du site est déplorable. Un plan d'entretien a-t-il été prévu ? En ce qui concerne les chardons et malgré les "explications" du "spécialiste" (qui a jugé bon de ne pas venir sur place pour examiner la chose sur le terrain !), il nous paraît indispensable de tondre les parties attenantes aux jardins privés. Il faut savoir que les merlons sont restés dans l'état où ils étaient à la fin des travaux et que rien n'a été fait...avec le résultat qu'on découvre et ce qui va venir s'aggraver avec le printemps tout proche. Nous ne croyons pas que naturellement, sans le moindre entretien, les chardons vont disparaître. C'est une obligation légale pour tout citoyen.

M. Bertrand précise que l'état des voiries n'est pas déplorable.

Concernant le plan d'entretien, M. Nivelles précise que le marché de plantations a démarré. Il y a 5 ans de garantie. Après ces 5 ans, ce sont les baux d'entretien du SPW-DGO 2. Il précise également que ce sera le SPW-DGO 2 qui évacuera les débris laissés sur les terrains de la propriété du SPW-DGO 2.

M. Greffe souhaite faire deux réflexions en guise de conclusion.

M. Greffe évoque le point 1 de la réunion (cf la remarque ajoutée dans le dernier PV) et porte des attaques personnelles à l'égard de M. Bertrand qui n'ont pas leur place dans un cénacle officiel.

M. Bertrand n'entend pas relayer ces propos qui n'ont pour but que de créer de nouvelles tensions.

M. Greffe déplore aussi qu'on accuse la population riveraine d'Hermalle-sous-Argenteau de déposer des immondices sur des zones publiques. (Il est à noter que M. Nivelles a parlé de manière générale et n'a jamais accusé la population d'Hermalle-sous-Argenteau de déposer les immondices).

Développement de la zone de Chertal

M. Greffe mentionne également que le Port autonome de Liège est bien évidemment concerné par le développement de Chertal auquel doit être associé la population riveraine.

Le Comité Village Environnement-Santé souhaite effectivement de l'emploi, reconnaît que le développement de cette zone est fondamental pour l'avenir de la région... Selon lui, il faut effectivement qu'il y ait le plus d'emplois possibles.

M. Bertrand précise à nouveau que le Comité d'accompagnement Liège Trilogiport a des missions bien déterminées et qu'il faut rester dans le cadre de ces missions. L'objectif du Comité d'accompagnement Liège Trilogiport est la plate-forme multimodale Liège Trilogiport. Le développement de la zone de Chertal ne figure nullement parmi les missions du Comité d'accompagnement Liège Trilogiport. Il faut rester dans ce cadre juridique précis. Le Comité d'accompagnement Liège Trilogiport n'est en aucun cas le lieu pour dissenter de l'avenir de Chertal. Il y aura effectivement un autre cadre pour le développement précis de cette zone.

M. Delecour fait référence à l'article paru dans « Le Soir » de ce 7 mars 2017 sur Chertal et précise que la mise sous cocon est toujours bien maintenue. Il précise que Monsieur le Ministre Jean-Claude Marcourt a bien recadré les choses, extrait lu en séance : *« Le ministre rappelle d'abord que le site est toujours, comme les hauts fourneaux serésiens, « sous cocon » jusqu'en 2019 et qu'il est toujours la propriété d'ArcelorMittal. Lorsqu'il aura rempli ses obligations de dépollution, il reviendra alors à la Foncière liégeoise. Et c'est cette Foncière Liégeoise (50 % ArcelorMittal et 50 % Région wallonne) qui décidera de la future affectation du site. »* .

A ce stade, nul ne peut actuellement décider de l'avenir de Chertal.

M. Fillot : la zone de Chertal au plan de secteur est effectivement en zone industrielle. Nous devons expliquer à l'avenir pourquoi on déroge au plan de secteur. Il faut rassurer la population riveraine. L'arrivée de JostGroup alimente des craintes. Il faut apaiser les riverains.

M. Delecour mentionne qu'il faut trouver des bonnes raisons pour changer de plan de secteur : on peut faire un choix d'entreprises (moins lourdes, moins polluantes...), mais une procédure de modification des affectations actuelles du plan de secteur ne peut être envisagée sans un fondement avéré et particulièrement motivé. La règle usuelle est avant tout d'appliquer le plan de secteur en tant que référence à valeur réglementaire.

M. Fillot relate que le bureau Pluris (mandaté par la Foncière Liégeoise) a expliqué les tenants et aboutissants de la zone de Chertal aux autorités communales d'Oupeye.

Divers

M. Lambinon précise que DP World Liège a l'interdiction de travailler des produits classés « ADR ». Il a toutefois reçu une demande d'un client pour la manutention de certains produits (ADR - Classe 9) et souhaite obtenir une dérogation de permis pour travailler un produit ADR Classe 9.

Mme Petitjean refuse de se positionner quant à cette demande précise et demande à M. Lambinon de DP World Liège d'introduire une demande officielle en bonne et due forme auprès de la Région wallonne pour la manutention de ce genre de produits classés ADR.

Mme. Hellemans précise également que les essais sur les divers piézomètres réalisés en octobre 2016 et janvier 2017 n'ont révélé aucune trace de pollution.

La réunion se termine vers 20 heures.

Annexe :

Présentation de JostGroup

Prochaine réunion du Comité d'accompagnement :

La prochaine réunion du Comité d'accompagnement est fixée au **mardi 13 juin 2017 à 18h.**



Emile-Louis Bertrand
Directeur général