

Comité d'accompagnement de Liège Trilogiport

Liège, le mardi 16 mars 2021

Réunion n° 33 – en visioconférence

Procès-verbal

Présent(e)s

Emile-Louis BERTRAND	Port autonome de Liège
Hélène THIEBAUT	Port autonome de Liège
Céline HELLEMANS	Service public de Wallonie, Mobilité et Infrastructures
Marianne PETITJEAN	Fonctionnaire Technique, Service public de Wallonie, Agriculture, Ressources naturelles, Environnement Département des Permis et Autorisations
Bernadette MOTTET	Service public de Wallonie, territoire logement patrimoine énergie
Serge FILLOT	Commune d'Oupeye, Bourgmestre
Paul ERNOUX	Commune d'Oupeye, Premier Echevin
Francis THEUNISSEN	Ville de Visé, Premier Echevin
Johan LEMMENS	WDP
Norbert DUMOULIN	Weerts Supply Chain
Emmanuel PORIGNON	DPW Liege Container Terminals
Christophe RAVIGNAT	Jost Group
Marcel VAN DEN MEERSSCHE	Représentant de la population de la Ville de Visé
Jean-François VERJANS	Représentant de la population de la Ville de Visé
Pol BEAUWENS	Représentant ABSL « Les Bassis-Mosans»
Henri HUYNEN	Représentant ABSL « Les Bassis-Mosans»
Thierry GREFFE	Représentant « Comité Village Environnement Santé»

Excusé(e)s

Viviane DESSART	Ville de Visé, Bourgmestre (problème de connexion)
Pierre BIEMAR	Architectes BIEMAR - Architecte Jost Group
Thibaut MOUZELARD	Inspecteur général f.f.
Stéphane BARLET	Service public de Wallonie, Mobilité et Infrastructures
Audrey FALLAIS	Service public de Wallonie, territoire logement patrimoine énergie
Nicolas DELHAYE	Service public de Wallonie, Ressources naturelles et Environnement
Olivier VANSTIPELEN	Service public de Wallonie, Ressources naturelles et Environnement
Bénédicte DUSART	Service public de Wallonie, Ressources naturelles et Environnement Département du sol et des déchets
Nicolas BOULANGER	Service public de Wallonie, Ressources naturelles et Environnement Département du sol et des déchets
Jean GEURTEN	Représentant de la population de la Commune d'Oupeye
Thierry BRASSEUR	Représentant de la population de la Commune d'Oupeye (problème de connexion)
Michel MAJCHROWICZ	Représentant « Comité Village Environnement Santé»

Invités

Nous accueillons:

- M. Guy Gérard, Responsable de la Cellule Qualité de l'Air, Direction de la Surveillance de l'Environnement de l'Institut Scientifique de Service public (ISSeP)
- M. Benoît De Bast de l'Agence wallonne de l'Air et du Climat (AwAC) pour la présentation et commentaires des résultats des mesures d'analyse de la qualité de l'air (2019-2020).

1. Approbation du PV de la réunion n° 32 – réunion du 3 décembre 2019

Pas de remarques. Le PV est approuvé.

2. Présentation et commentaires des résultats des mesures d'analyse de la qualité de l'air de la troisième année (pour la période 01/01/2019– 31/12/2019) et les résultats 2020 (pour la période 01/01/2020 – 31/12/2021) par Monsieur Guy Gérard, Responsable de la Cellule Qualité de l'Air, Direction de la Surveillance de l'Environnement de l'Institut Scientifique de Service public (ISSeP) et par Monsieur Benoît De Bast de l'Agence wallonne de l'Air et du Climat (AwAC)

M. Guy Gérard de l'ISSeP présente les résultats des mesures d'analyse de la qualité de l'air des années 2019 et 2020.

Aucun phénomène de pollution particulier n'est à mettre en évidence au niveau de la station de Hermalle-sous-Argenteau, qu'il soit en relation ou non avec l'activité de Liège Trilogiport. Le profil de pollution de cette station ne présente pas de singularités et est semblable à ceux observés pour les autres stations de l'agglomération liégeoise.

En ce qui concerne les valeurs limites définies par la directive européenne 2008/50/CE pour la protection de la santé humaine, les résultats de l'année 2020 pour le site de Hermalle-sous-Argenteau pour le dioxyde d'azote, les particules PM10 et PM2.5 ne montrent aucun dépassement tant au niveau des valeurs limites horaires (NO2), que des valeurs journalières (PM10) et annuelles (NO2, PM10 et PM2.5).

En effet, 2 dépassements de la valeur limite journalière de 50 µg/m³ ont été observés en PM10 (sur les 35 autorisés par la Directive), aucun dépassement de la valeur limite horaire de 200 µg/m³ n'a été observé en NO2 et les moyennes annuelles PM10, PM2.5 et NO2 sont inférieures à leur limite spécifique qui sont respectivement 40 µg/m³, 20 µg/m³ et 40 µg/m³. Les valeurs guides OMS sont respectées pour le NO2 (valeurs guides horaires et annuelles) et pour les PM10 (valeur guide annuelle et dépassements de la valeur journalière de 50 µg/m³). Pour les PM2.5, seule la recommandation liée à la moyenne annuelle (inférieure ou égale à 10 µg/m³) est respectée, le seuil des 3 dépassements par année de la valeur journalière de 25 µg/m³ a quant à lui été dépassé (9 occurrences en 2020) comme d'ailleurs dans toutes les stations de l'agglomération liégeoise mis à part Vielsalm.

Enfin, l'année 2020 a été particulière vu la diminution des activités suite aux mesures mises en place pour lutter contre la propagation du virus covid-19 et de ce fait, cela a eu des répercussions sur les mesures de la qualité de l'air ambiant.

M. Gérard mentionne le nouveau site relatif à la qualité de l'air en Wallonie : www.wallonair.be. Les rapports spécifiques de la qualité de l'air à Liège Trilogiport (Hermalle-sous-Argenteau) sont disponibles sur ce site dans la partie Publications.

3. Informations complémentaires et diverses par le SPW Mobilité et Infrastructures - SPW MI

Les portiques ont été remplacés et réparés à plusieurs reprises. Suite aux dernières réparations effectuées, les portiques ont été immédiatement cassés.

La solution des portiques amovibles ne fonctionne dès lors pas. Une solution technique efficace et pérenne agréant toutes les parties doit être à ce jour identifiée.

Le SPW MI organisera une réunion en visioconférence avec la Commune d'Oupeye, la Ville de Visé, la Police de la Basse-Meuse, le SPW Routes et la Direction de la Sécurité routière.

4. Informations complémentaires par le Port autonome de Liège

Grâce aux travaux d'infrastructures ferroviaires réalisés en 2020, Liège Trilogiport peut accueillir des trains de marchandises. Cette connexion ferroviaire performante était une absolue nécessité.

Ces travaux ferroviaires confortent notre rôle de plate-forme multimodale combinant divers modes de transports (eau-rail-route). Cette nouvelle liaison ferroviaire permet ainsi d'attirer de nouveaux clients et investisseurs, d'augmenter l'attractivité de la plate-forme et d'accroître le potentiel de commercialisation du site.

Le Port autonome de Liège continue à promouvoir l'intermodalité, c'est-à-dire la combinaison des différents modes de transports de marchandises. Mode complémentaire à la voie d'eau, le rail permet de limiter l'impact environnemental du transport de marchandises.

C'est grâce à cette intermodalité ou encore au « report modal » (c'est-à-dire le transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail et/ou la navigation) promu par les instances européennes et wallonnes que l'on pourra réduire le nombre de camions sur nos routes. Le développement du Port autonome de Liège, disposant de connexions voie d'eau et rail, dédiées à des entreprises utilisatrices de ces modes de transports, permet de répondre aux préoccupations de l'Europe et des citoyens pour diminuer les émissions de CO² dans les transports.

5. Divers

Diverses questions ont été posées par les membres du Comité d'accompagnement au cours de l'année 2020.

Ces questions, classées par thématique, sont abordées lors de la réunion.

Questions sur le chantier de Weerts Supply Chain (WSC)

M. Verjans : Pouvez-vous nous indiquer l'origine et la qualité des terres acheminées par barges et déchargées (mi-février 2020) à proximité de la zone nord proche de l'implantation du projet WSC ? (lors de la réunion du 7 octobre 2014 ...Point 5... pas d'apport de terre extérieur sauf pour le merlon à la gravière Brock ? PV réunion N°9)

M. Van den Meersshe : Il y a eu beaucoup d'arrivée de terres pour le chantier WSC, y a-t-il bien eu un contrôle « pollution » sur celles-ci ?

Selon Mme Hellemans, les terres ont été amenées sur le site afin de notamment remettre le terrain à niveau. M. Dumoulin confirme que les terres amenées sont conformes et ont été validées par la Région wallonne.

Bassis-Mosans/ Quand et comment va-t-on planter le merlon qui se situe entre le bâtiment WSC et la darse ?

M. Dumoulin précise que des plans ont été approuvés par le Département de la Nature et des Forêts (DNF). Des plantations sont bien prévues.

M. Verjans : Pouvez-vous faire le compte-rendu sur l'état de la procédure du permis WSC - > point sur le chantier actuel

WSC finalise la construction de deux entrepôts logistiques de dernière génération d'une superficie totale de près de 88.000 m² afin d'y développer ses activités. La construction de ces deux entrepôts logistiques, respectivement l'un réfrigéré, l'autre conventionnel, s'est échelonné en plusieurs étapes :

- **Un entrepôt réfrigéré – 20.600 m²**

Un premier hall logistique : un entrepôt réfrigéré de 20.600 m² est opérationnel depuis décembre 2020. Cet entrepôt frigorifique offrira un espace de stockage avec un mix de halls congelés et réfrigérés. Cet entrepôt frigorifique, offrant des options de stockage à différentes températures, allant de +4°C à -20°C, sera dès lors exclusivement dédié aux produits frais et alimentaires.

- **Un entrepôt conventionnel – 65.000 m²**

Ce deuxième entrepôt logistique, conventionnel, offrant des options de stockage standard, a été divisé en deux parties :

La première partie du second hall logistique - entrepôt conventionnel de 35.000 m² - est opérationnelle. La seconde partie de ce hall logistique, en cours de finalisation, sera opérationnelle en juillet 2021.

WSC précise que l'ensemble des bâtiments a été réalisé en deux années au lieu de quatre. Ce timing permettra à WSC de finaliser l'ensemble des petites finitions.

Bassis-Mosans + M. Beauwens : Des riverains (notamment ceux de la rue Marchand) sont gênés par la pollution lumineuse de l'éclairage extérieur des nouveaux bâtiments WSC, jugés trop puissant.

Est-il possible de modifier l'éclairage côté riverains :

- **soit l'éteindre à 22 heures,**
- **soit l'orienter autrement**
- **réduire l'intensité**
- **ou encore réduire drastiquement leur portée ?**

M. Dumoulin doit vérifier ce point. Selon lui les normes en matière de luminosité sont respectées. Les normes de sécurité doivent également être respectées afin de garantir la sécurité du personnel et des travailleurs et afin d'éviter les accidents. Vu la proximité du canal Albert, la plus grande prudence est requise pour éviter que les camions ne basculent dans l'eau.

Une solution écologique serait la plantation d'arbres - peupliers ou autres - pour cacher les projecteurs.

La réalisation d'un merlon ? M. Beauwens évoque la possibilité de planter quelques arbres le long du canal Albert.

M. Bertrand précise que ce n'est pas prévu dans le permis. Il faut revoir le permis délivré à WSC. Selon M. Dumoulin, WSC respecte les plans et les exigences du DNF. Des plantations sont prévues dès le mois d'avril 2021.

M. Huynen rappelle que la saison idéale pour les plantations est l'automne. M. Dumoulin fait remarquer qu'il était difficile de réaliser des plantations à l'automne dernier vu le chantier.

M. Huynen suggère d'attendre l'automne prochain pour réaliser les plantations. M. Dumoulin vérifiera.

Selon Mme Mottet, le permis imposait la plantation endéans un an après le chantier.

Selon M. Huynen, la hauteur des merlons avait été définie précédemment. Dans le cadre de l'aménagement de la plate-forme, un merlon de 6 mètres était prévu (6 mètres à partir du terrain antérieur, c'est-à-dire avant le remblaiement des terrains). Les merlons ont actuellement une hauteur de 3,5 mètres. S'ils étaient plus hauts, les nuisances lumineuses seraient davantage atténuées. Est-ce dès lors possible de remonter et rehausser les merlons ?

Bassis-Mosans : Selon certaines sources, ce bâtiment servirait exclusivement au stockage de vaccins "covid". Quid ?

Qui est l'utilisateur et/ou l'exploitant de ces bâtiments ?

Selon M. Bertrand, ces points ne relèvent pas de la compétence de ce Comité d'accompagnement.

M. Van den Meerssche : Près des nouvelles constructions, à la pointe du canal et de la darse, il y a énormément de déchets (même un lit), à la fin du chantier, tout sera-t-il remis en état ?

Des déchets sont malheureusement déposés sur la zone portuaire. Le Port autonome de Liège sensibilisera à nouveau les concessionnaires de Liège Trilogiport afin d'assurer la propreté du site.

Fauchage tardif : un point sur les nouvelles mesures

M. Verjans : Pouvez-vous faire le point sur les nouvelles dispositions prises concernant le fauchage dans la zone paysagère afin d'éviter la situation du printemps 2020 ?

Selon Mme Hellemans, le plan initial de gestion du site prévoit qu'une bande de sécurité de 6 mètres soit fauchée 3 x / an afin de garantir la sécurité des utilisateurs des pistes cyclables et des sentiers de promenade et afin de mettre les arbres en valeur. Au printemps 2020, l'entrepreneur a effectué ce fauchage en pleine période de nidification. Suite à cet épisode, l'ensemble du plan de gestion a été modifié.

Le fauchage général sur le site s'effectuera dorénavant une seule fois par an sauf dans les zones de sécurité (fauchage 3x/an) mais la bande initiale de sécurité de six mètres a été réduite à deux mètres.

Rabotage du merlon Rue de l'Eurégio

M. Van den Meerssche : Pourriez -vous donner des informations au sujet du rabotages du merlon dans la rue de l'Eurégio ? Ces travaux étaient budgétisés en 2020.

Le SPW MI doit rehausser quatre ponts situés sur le canal Albert (Lixhe, Lanaye, Haccourt et Hermalle-sous-Argenteau) pour permettre le passage de barges à 4 couches de conteneurs et pour garantir la meilleure accessibilité possible à la plate-forme multimodale de Liège Trilogiport. Le marché est actuellement à l'étude au sein du SPW MI (les études font partie d'un financement européen). Le rabatement du merlon de la rue de l'Eurégio a été intégré à ce marché. Ces travaux sont prévus en 2024.

Terminal à conteneurs

Quel type de marchandises quitte Liège Trilogiport par bateau(x) et combien de sorties par la voie d'eau durant l'année 2019 ?

Selon M. Bertrand, ceci ne relève pas de la compétence du Comité d'accompagnement.

M. Verjans : Que va-t-on faire des conteneurs qui s'accumulent sur la zone proche du quai de déchargement ?

M. Bertrand précise que le terminal à conteneurs de Liège Trilogiport est reconnu comme « dépôt officiel » de plusieurs grandes armateurs/lignes maritimes qui offrent à leurs clients la mise à disposition de conteneurs directement depuis Liège et qui assurent ainsi la disponibilité des conteneurs vides pour leurs clients. L'arrivée de CMA CGM Cargo par exemple à Liège Airport renforce la stratégie des lignes maritimes de s'inscrire dans l'hinterland des ports maritimes et renforce les atouts de la quadrimodalité de la région liégeoise.

M. Verjans : Quelles dispositions sanitaires complémentaires ont été prises pour le risque d'infection d'origine asiatique ?

M. Porignon : Aucune mesure sanitaire spécifique n'est requise. Certaines marchandises sont par ailleurs bien emballées dans les conteneurs. Les conteneurs quittent très vite le terminal. Les marchandises transportées dans les conteneurs ne sont pas des marchandises dangereuses.

M. Ernoux : Des riverains de la rue Allée Verte à Haccourt se plaignent des bruits lors du chargement et du déchargement de conteneurs. Peut-on avoir une explication de ces faits ainsi que du bruit de klaxon de "reachstacker" à chaque chargement et déchargement de camions ?

DPW Liege Container Terminals a équipé leurs « reachstackers » (engins de manutention de conteneurs) d'un système d'avertisseur de recul similaire à celui du « cri du lynx ». Ce système d'avertisseur de recul limite davantage l'impact sonore et est moins bruyant que des bips de recul classiques.

Cet avertisseur de recul a pour deux objectifs majeurs :

- réduire de manière efficace la pollution sonore générée par l'emploi d'un avertisseur de recul ;
- ne diffuser le signal de recul que dans la zone de danger et l'axe de celle-ci.

Ces actions menées par DPW Liege Container Terminals visent à réduire l'impact sonore de leurs activités portuaires. M. Porignon précise que les ouvriers sont régulièrement sensibilisés à manutentionner les conteneurs avec la plus grande attention et précaution.

M. Bertrand souligne la nette augmentation du trafic de conteneurs sur les trois terminaux à conteneurs de Liège (Renory, Monsin et Liège Trilogiport). Plus de 115.000 EVP (équivalents-vingt-pieds) ont été manutentionnés en 2020, soit une augmentation de 20 %.

Trains à Liège Trilogiport

M. Greffe : Dans le cadre du lancement des activités ferroviaires à Liège Trilogiport, M. Greffe évoque la problématique du permis relatif à la butte de Chertal (voir le point 4 du dernier PV d comité d'accompagnement - décembre 2019). Pour rappel, M. Greffe évoquait la problématique de la butte de Chertal et évoquait le permis d'urbanisme selon lequel un merlon devait être réalisé en prolongation de l'aménagement de la Gravière Brock afin de protéger les habitations des rues du Tilleul, Delbrouck et Fachard à Hermalle-sous-Argenteau.

Mme Mottet rappelle que les terrains appartenaient à ArcelorMittal. Le SPW MI a reçu les autorisations jusqu'à la rue Fachard mais pas au-delà. La butte a été réalisée avec des scories. Le Ministre a autorisé un autre merlon réalisé avec d'autres scories (bien que le SPW Territoire Logement Patrimoine Energie ne voulait pas l'autoriser).

Selon Mme Mottet, on a donc imposé la réalisation des choses au SPW sur un terrain qui ne leur appartenait pas. Cette condition a été reprise de l'avis rédigé par la Commune d'Oupeye qui avait imposé un merlon près de la Gravière Brock et le long du chemin de fer. Le SPW ne pouvait toutefois pas le réaliser sur un terrain ne lui appartenant pas. Le permis a ensuite été périmé. On a donc imposé une condition impossible à réaliser.

Les merlons réalisés le long de la voie ferrée ont abouti à un mur anti-bruit qui assure la protection des rues. Mme Mottet souligne également l'existence d'un merlon planté près du parking de l'accès à la Gravière Brock.

Le Master Plan de la zone de Chertal est aujourd'hui à l'étude et sera finalisé d'ici juillet 2021. Le permis de démantèlement est en cours mais n'est pas encore délivré. Les auteurs de projet ont pris contact avec les riverains. Des merlons seront réalisés. M. Greffe précise qu'il est en contact avec les auteurs du projet de la zone de Chertal. Selon M. Greffe, le mur anti-bruit est selon lui complètement insuffisant. Il y a une problématique de bruit, de particules et aussi un problème relatif aux scories.

M. Bertrand rappelle que la zone de Chertal ne relève pas de la compétence de ce Comité d'accompagnement.

M. Beauwens : A l'époque des travaux de construction de WSC, un riverain de la rue en contrebas a demandé s'il était prévu de prolonger le petit talus derrière l'(les) entrepôt(s) de manière à constituer une barrière au bruit perçu de l'autre côté du canal.

Au niveau des plantations – le SPW MI a réalisé la plantation de tous les arbres qui étaient morts hormis les plants qui faisaient partie des zones compensatoires de la zone WSC.

Plantations & clôtures & zones de pâturage

Bassis-Mosans : Quand la promesse faite aux riverains de l'allée Verte à Haccourt va-t-elle être tenue: reboiser la totalité !

Au niveau des plantations – le SPW MI a réalisé toutes les plantations prévues.

M. Beauwens : Ces travaux de clôture sur le site "naturel" ont-ils pour objet de délimiter la zone qui doit compenser l'éviction de la zone d'intérêt environnemental (flore, faune...) sur laquelle WSC a construit ses entrepôts?

Bassis-Mosans / M. Beauwens / Serge Fillot

On a remarqué le placement des clôtures près des bassins paysagers. A quoi serviront-elles ?

Le SPW MI a clôturé certaines zones à proximité des bassins paysagers en vue de réaliser un éco-pâturage à certains endroits. Dès la fin des travaux, les zones seront remises en gestion au DNF qui gèrera cet éco-pâturage. M. Fillot apprécie l'idée d'éco-pâturage à cet endroit et propose de communiquer positivement à ce sujet. Il s'agit encore d'un projet. Selon Mme Hellemans, l'éco-pâturage est une excellente alternative pour éradiquer les plantes invasives.

M. Beauwens émet le souhait d'un meilleur aménagement des bassins paysagers (mobilier urbain, bancs, plantations d'arbustes).

Mme Mottet précise que, dans le cadre du permis octroyé à WSC, des zones de compensations ont été identifiées. Divers lieux ont ainsi été identifiés soigneusement par le SPW MI, le DNF, WSC...

M. **Huynen** rappelle le souhait d'obtenir une présentation sur le nouvel aménagement et sur les nouvelles plantations.

Entretiens

Bassis-Mosans : Peut-on avoir le plan pour 2021 ? Certaines parties de merlons n'ont pas été tondues l'année dernière.

Le plan est en annexe.

M. Van den Meerssche : Une balayeuse pourrait-elle passer sur la chaussée entre les 2 ponts quelques fois par an en vue d'enlever les déchets ?

Cette voirie relève des compétences du SPW Routes. Le Port autonome de Liège a pris contact avec, d'une part, le SPW – Direction des Routes de Liège et d'autre part, la Commune d'Oupeye afin de la sensibiliser à cette problématique (déchets clandestins...).

Le SPW - Direction des Routes de Liège effectuera des opérations de nettoyage. Le SPW disposera également d'un marché permettant de procéder à des nettoyages plus fréquents des abords de voiries. Cela devrait permettre au SPW d'effectuer au minimum une intervention semestrielle.

La Commune d'Oupeye a réagi également positivement et très rapidement. Il y aura un passage de la balayeuse d'Oupeye sur ce tronçon spécifique (bien que cette voirie ne relève pas de la gestion communale).

Mme Hellemans précise également que le SPW MI procède à l'enlèvement des déchets dès constatation (via le bail d'entretien).

M. Van den Meersche : Les allées bétonnées (type Ravel) sont endommagées à certains endroits et je suppose qu'il y a une certaine garantie sur ces éléments :

- **au bout de la darse, sur la descente vers le rond-point, il y a quelques dégradations dans le béton mais il y a de nombreuses fissures et l'approche de l'hiver risque d'augmenter les dégâts ;**
- **il en est de même près de la descente du nouveau pont à proximité des étangs (dégâts plus importants).**

Mme Hellemans précise que le délai de garantie est dépassé pour ces travaux. Si des réparations doivent être effectuées, un nouveau marché devra être relancé.

Emplois

M. Van den Meerssche / M. Verjans / M. Beauwens : Pouvez-vous nous informer sur le nombre d'emplois directs actuellement sur le site ? Quel va être le nombre d'emplois nouveaux créé par l'implantation de WSC ?

La trimodalité renforcera l'attractivité de la plate-forme multimodale et permettra de nouveaux développements.

Selon M. Ravignat, Jost Group prévoit également de nouveaux développements sur Liège Trilogiport. Pour rappel, Jost Group a mis en service un premier entrepôt de 44.000 m² en 2018. Jost Group a déposé une demande de permis pour la construction d'un nouvel entrepôt logistique. Un deuxième entrepôt sera construit en deux phases : la première phase de 35.000 m² prévue pour 2021 pour arriver à terme à 75.000 m².

M. Bertrand rappelle que les terrains de Liège Trilogiport ont été donnés en gestion au Port autonome de Liège en 2016. Depuis son lancement en 2016, plus de 122.600 m² d'entrepôts logistiques ont été construits, ce qui est exceptionnel en Wallonie. Concernant l'emploi, les objectifs seront atteints dès que les entrepôts logistiques seront opérationnels.

Il rappelle que Liège Trilogiport est un outil permettant aux entreprises de la région liégeoise de développer les trafics voie d'eau, d'assurer le développement économique et également de maintenir l'emploi tout en respectant le développement durable.

En effet, le développement de plate-forme multimodale Liège Trilogiport, disposant de connexions voie d'eau et rail, dédiées à des entreprises utilisatrices de ces modes de transports permettra de répondre fortement aux préoccupations de la Wallonie et de l'Europe en vue de la diminution des émissions de CO² dans les transports.

Divers - Dépassements horaires de DPW Liege Container Terminals & permis

M. Ernoux s'interroge sur la procédure mise en place en cas de dépassement d'horaires du terminal à conteneurs DPW Liege Container Terminals.

DPW Liege Container Terminals, société gérant le terminal à conteneurs de Liège Trilogiport, doit pouvoir répondre aux demandes et exigences de leurs clients et du marché. Elle peut garantir les délais fixés à leurs clients. Il arrive ainsi occasionnellement que les barges à conteneurs soient confrontées à d'importants retards dans le chargement et le déchargement au sein même du Port d'Anvers engendrant de facto des conséquences sur les délais de chargement & déchargement au Port autonome de Liège.

DPW Liege Container Terminals effectue dès lors des opérations de transbordement de conteneurs effectivement occasionnellement au-delà de 22 h. Le Port autonome de Liège insiste sur le caractère exceptionnel de ces dépassements horaires. En 2020, 10 dépassements horaires ainsi qu'une opération effectuée un jour férié ont été constatés.

En cas de dépassement horaire, DPW Liege Container Terminals informe automatiquement le Port autonome de Liège par courriel. Les courriels arrivant de manière générale tardivement dans la soirée au Port autonome de Liège, ceux-ci ne sont pas retransmis aux membres du Comité d'accompagnement.

Un monitoring de ces dépassements horaires est toutefois organisé tant par DPW Liege Container Terminals que par le Port autonome de Liège.

M. Ernoux s'adresse aussi à DPW Liege Container Terminals concernant leur nouvelle demande de permis. DPW Liege Container Terminals avait une période de 6 mois pour renvoyer les adaptations. M. Ernoux précise qu'aucun document n'a été soumis à l'administration communale d'Oupeye.

M. Bertrand évoque les soucis potentiels de grève de la poste ayant pu engendrer un retard potentiel. Mme Petitjean précise que si les compléments d'information n'ont pas été remis endéans les 180 jours, la demande est considérée comme irrecevable et doit être réintroduite.

Divers - Présence de camions au centre d'Hermalle-sous-Argenteau

M. Ernoux souligne la recrudescence de camions au centre d'Hermalle-sous-Argenteau.

Un panneau signalant Liège Trilogiport est déjà en place. Cette problématique a déjà été soulevée à plusieurs reprises. Un second panneau avait été évoqué. Le SPW Routes n'avait toutefois pas retenu cette proposition. Il est convenu que la Commune d'Oupeye renvoie un courrier officiel à ce sujet.

M. Ernoux propose également de conscientiser les sociétés présentes sur le site afin qu'elles sensibilisent leurs chauffeurs.

Selon M. Ravignat, les propres chauffeurs de Jost peuvent être sensibilisés. C'est toutefois davantage compliqué pour sensibiliser les chauffeurs extérieurs.

M. Ernoux propose de verbaliser ces camions. M. Ravignat fait savoir ,que s'il faut imposer cette mesure, il n'y voit pas d'inconvénient.

Le Port autonome de Liège ajoute ce point à l'ordre du jour du Comité d'accompagnement impliquant les concessionnaires afin de les sensibiliser une nouvelle fois.

Présentation du SPW – DNF

M. Huynen demande une présentation des zones de compensation par le DNF.

Le Port autonome de Liège prendra dès lors contact avec M. Vanstipelen dans ce cadre pour la prochaine réunion.

Divers - Aménagement du rond-point d'Hermalle-sous-Argenteau

Le projet de M. Huynen avait été examiné par le SPW Routes. Le SPW Routes proposera une solution alternative dans le cadre de la réparation du rond-point d'Argenteau.

Prochaine réunion

La prochaine réunion est fixée **le mardi 15 juin 2021 à 18h**. Elle se déroulera soit en présentiel, soit en visioconférence (en fonction des mesures gouvernementales).

La réunion se termine à 20h.

6. Annexes

Annexe 1 Présentation et commentaires des résultats des mesures d'analyse de la qualité de l'air de la troisième année (pour la période 01/01/2019– 31/12/2019) et les résultats 2020 (pour la période 01/01/2020 – 31/12/2021) par Monsieur Guy Gérard, Responsable de la Cellule Qualité de l'Air, Direction de la Surveillance de l'Environnement de l'Institut Scientifique de Service public (ISseP) et par Monsieur Benoît De Bast de l'Agence wallonne de l'Air et du Climat (AwAC)

Annexe 2 Plans des zones d'entretien 2021

Annexe 3 Photos des travaux d'infrastructures portuaires.



Emile-Louis Bertrand
Directeur général