

Comité d'accompagnement de Liège Trilogiport
Liège, le mardi 22 juin 2021
Réunion n° 34 – 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
Paul ERNOUX	Commune d'Oupeye, Premier Echevin
Francis THEUNISSEN	Ville de Visé, Premier Echevin
Johan LEMMENS	WDP
Emmanuel PORIGNON	DPW Liege Container Terminals
Christophe RAVIGNAT	Jost Group
Marcel VAN DEN MEERSSCHE	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»
Nicolas DELHAYE	Service public de Wallonie, Ressources naturelles et Environnement
	Service public de Wallonie, Ressources naturelles et Environnement

Excusé(e)s

Serge FILLOT	Commune d'Oupeye, Bourgmestre
Viviane DESSART	Ville de Visé, Bourgmestre
Norbert DUMOULIN	Weerts Supply Chain
Jean GEURTEN	Représentant de la population de la Commune d'Oupeye
Thierry BRASSEUR	Représentant de la population de la Commune d'Oupeye
Jean-François VERJANS	Représentant de la population de la Ville de Visé
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
	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
Michel MAJCHROWICZ	Représentant « Comité Village Environnement Santé»

1. Approbation du PV de la réunion n° 33 – réunion du 16 mars 2021

Monsieur HUYNEN souhaite apporter une modification au procès-verbal de la réunion n° 33. Il y a eu mauvaise compréhension (au 1^{er} § de la page 5) sur un terme: Monsieur HUYNEN n'a pas dit « à partir du terrain antérieur » mais bien « à partir du terrain *intérieure* ». Pour une parfaite compréhension, Monsieur HUYNEN propose la modification suivante :

« Selon Monsieur HUYNEN, dans le cadre de l'aménagement de la plate-forme et pour la délivrance des permis d'urbanisme, il avait été convenu que pour la protection des riverains, des merlons de protection de 6 mètres de hauteur seraient réalisés. Les 6 mètres s'entendant à partir du niveau intérieur après remblais et nivellement. Or, le terrain d'implantation de WSC a été fortement surélevé par des remblais et nous devons constater que les merlons, tels que réalisés, ne présentent qu'une hauteur de l'ordre de 3 à 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 ? »

Le procès-verbal est approuvé moyennant cette remarque.

2. Informations complémentaires par le Port autonome de Liège

Mobilité autour de Liège Trilogiport – Amélioration du guidage GPS.

De nombreux camions se perdent encore dans le village d'Hermalle-sous-Argenteau et aux alentours. Complémentairement à la réunion qui s'est tenue relative à l'amélioration de la mobilité autour de Trilogiport (voir ci-dessous), le Port autonome de Liège fait un point sur toutes les démarches entreprises par ses soins pour faire ajouter la rue du Trilogiport et renseigner cette nouvelle voirie dans les bases de données de guidage GPS ainsi que toutes les interdictions de passage spécifiques aux camions autour du site de Liège Trilogiport.

Pour améliorer cette mobilité, le Port autonome de Liège a entrepris plusieurs démarches :

Le Port autonome de Liège a d'abord demandé à ses concessionnaires de mener des tests sur différents GPS camions et voitures. En arrivant de toutes les directions vers Trilogiport. Les résultats de ces tests montrent que selon le GPS et selon la marque du camion, le guidage par GPS était différent et erroné, voire inexistant, car la rue du Trilogiport, ne figurait pas dans la liste des voiries proposées aux utilisateurs.

À la suite de ce constat, le Port autonome de Liège a repris contact avec le principal opérateur cartographique pour GPS la S.A. TOMTOM. Début mai 2021, des modifications de guidage ont été apportées au système afin de rendre la rue du Trilogiport comme étant une voie sans issue du côté de la rue d'Argenteau aux yeux des GPS, tous véhicules compris.

Cette modification devrait être active dans les mois à venir après la prochaine mise à jour des cartes pour GPS, et donc renvoyer l'entièreté du trafic guidé vers l'entrée principale via le Pont du Trilogiport.

Parallèlement il est revenu que beaucoup de routiers utilisent « WAZE » (application smartphone et tablette populaire et réputée pour guider les véhicules).

Le Port autonome de Liège a testé cette application et a constaté selon les directions d'arrivée, plusieurs manquements concernant le site de la plateforme de Liège Trilogiport. Plusieurs choses urgentes ont pu être ajoutées dans le système WAZE , et notamment la rue du Trilogiport qui n'était pas encore mentionnée. Sa mise en voie sans issue, et le guidage obligatoire par le Pont de l'Eurégio, accès principal au site.

Des modifications secondaires sont encore à faire par les concessionnaires eux-mêmes, notamment la géolocalisation de leur entreprise par un « point d'intérêt » dans WAZE ces points d'intérêt GPS comportent pour certains une adresse erronée ou incomplète ce qui fausse le guidage.

Le Port autonome de Liège va créer un compte WAZE pour les administrations ce qui devrait à terme faciliter les modifications à apporter dans cette application en cas de travaux ou de problèmes de mobilité future. Ces diverses modifications de cartes routières électroniques, devraient encore améliorer au fil des mois, la mobilité d'accès autour de la plateforme TRILOGIPOINT.

3. Présentation de la dérogation à la loi sur la conservation de la nature et présentation des zones de compensation dans le cadre de la demande de permis de Weerts Supply Chain par M. Nicolas Delhaye, IR, SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement - Département de la Nature et des Forêts - Direction de Liège

M. Hervé PIERRET, Directeur, SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement - Département de la Nature et des Forêts - Direction de Liège et M. IR Nicolas DELHAYE, SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement - Département de la Nature et des Forêts - Direction de Liège participent à la réunion.

Selon M. DELHAYE, la loi sur la conservation de la nature protège une série d'espèces menacées à l'échelle européenne et /ou wallonne.

Dans le cadre de l'aménagement des entrepôts de WEERTS SUPPLY CHAIN à Liège Trilogiport, diverses espèces d'oiseaux et d'insectes (abeilles sauvages...) ont été identifiées. Dès la détection de présence de certaines espèces protégées, le SPW active la dérogation à la loi sur la conservation de la nature. Pour obtenir cette dérogation, un certain nombre de mesures compensatoires et d'atténuations doivent être prises afin de protéger ces espèces.

Il faut ainsi viser la recréation d'habitats favorables (exemple : aménagement de milieux sableux pour les abeilles qui recherchent ces milieux), la recréation d'aménagements ponctuels (maintien de corridors tels des haies ou maintien de certaines friches)... Ces mesures de compensations doivent être maintenues à long terme.

Dans le cadre de l'implantation d'un projet économique, si la présence d'espèces protégées est détectée, un relevé doit être demandé. Si ces espèces sont protégées, une dérogation à la loi sur la conservation de la nature doit être sollicitée. C'est bien à l'opérateur économique de prendre ces frais à sa charge.

M. HUYNEN s'interroge sur le montant déboursé pour ces travaux. Selon M. Delhaye, ces travaux sont donc bien à charge du demandeur, en l'occurrence de WEERTS SUPPLY CHAIN.

M. DELHAYE montre quelques cartes des divers aménagements réalisés.

M. GREFFE précise qu' une zone verte près d'un rond-point devant être sauvegardée dans le permis a été entretemps saccagée (zone C de la zone de compensation). Selon le permis, des troncs d'arbres devaient être également conservés. M. DELHAYE vérifiera ces points.

M. HUYNEN souligne la présence de castors occasionnant divers dégâts. Il mentionne également la prolifération de la renouée du Japon sur certains merlons. Selon lui, il eut été plus intéressant que le Département de la Nature et des Forêts (DNF) empêche cette prolifération à la place des petits aménagements réalisés.

M. DELHAYE précise que le rôle du SPW DNF est de faire respecter les législations.

Concernant la présence des castors, cela ne relève pas de la compétence du SPW DNF mais relève des gestionnaires des cours d'eau.

Selon M. GREFFE, il est important que WSC respecte la loi. Les espèces (abeilles ...) sont ainsi préservées. Il est ravi des mesures imposées par le DNF.

M. HUYNEN déplore le manque d'entretien des autres problèmes et relate à nouveau la présence de castors dont il faut arrêter la prolifération. Selon M. PIERRET, il s'agit d'un tout autre débat qui ne relève pas de la gestion du DNF – SPW.

Eco pâturage :

Il a été convenu de transférer la gestion de certains sites du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures au SPW DNF. Une partie de la zone d'intégration environnementale et une partie du merlon situé le long de la voirie de liaison sont concernées. Le SPW prévoit d'y développer un éco pâturage, mode d'entretien écologique des espaces naturels par le pâturage d'animaux herbivores. Il est ainsi prévu d'y faire pâturer des moutons, des vaches voire des chèvres.

L'éco pâturage sera relativement tardif et s'effectuera à partir de l'automne. Un appel à projets sera lancé très prochainement par le SPW DNF (convention de 5 ans). L'éco pâturage est une solution adéquate pour limiter la prolifération et pour éradiquer les renouées du Japon.

M. GREFFE s'interroge sur l'évolution des espèces protégées sur le site, notamment celle du crapaud calamite. Cette espèce a-t-elle pu se maintenir dans les marres ? M. DELHAYE précise qu'une association locale a récemment effectué des relevés précis dont les résultats seront annoncés en septembre 2021. Cette zone est devenue une zone très riche pour la biodiversité et consiste notamment en un axe de migration majeur pour certaines d'espèces d'oiseaux. Il y a par ailleurs de nombreuses espèces d'oiseaux intéressantes (gravelots,).

4. Divers

M. GREFFE s'interroge sur le monitoring et les dépassements horaires de DPW LIEGE CONTAINER TERMINALS.

En cas de dépassement horaire, DPW LIEGE CONTAINER TERMINALS informe automatiquement le Port autonome de Liège par courriel.

DPW LIEGE CONTAINER TERMINALS effectue des opérations de transbordement de conteneurs occasionnellement au-delà de 22H00, en cas de nécessité opérationnelle.

En 2020, dix dépassements horaires ainsi qu'une opération effectuée un jour férié ont été constatés.

En 2021, quatorze dépassements horaires ont été constatés (janvier-juin 2021).

Ce document répertoriant ces dépassements horaires est un document interne.

A titre informatif, on a observé majoritairement des dépassements horaires oscillant d'un quart d'heure à 1 heure (jusqu'à 22H15– 23H00) ainsi que des opérations occasionnellement effectuées le samedi matin.

Questions des Bassis-Mosans envoyées par Monsieur Fastré :

- Quid de la demande d'extension des horaires de DPW LIEGE CONTAINER TERMINALS ?

DPW LIEGE CONTAINER TERMINALS, gestionnaire du terminal à conteneurs de Liège Trilogiport, a introduit une demande d'extension de son permis d'environnement. Cette demande d'extension vise plusieurs modifications de son permis actuel ainsi que la révision des conditions particulières d'exploitation du terminal à conteneurs parmi lesquelles:

1. l'extension des horaires d'exploitation,
2. le stockage de substances dangereuses,
3. l'exploitation d'engins au mazout,
4. le stockage et utilisation de peintures avec solvants en vue d'effectuer des petites réparations sur les conteneurs.

1. Extension des horaires d'exploitation

Le terminal à conteneurs fonctionne actuellement du lundi au vendredi de 6H00 à 22H00 (selon le permis de 2016). DPW LIEGE CONTAINER TERMINALS souhaiterait étendre ses horaires d'activités et souhaiterait pouvoir manutentionner les conteneurs :

- du lundi au samedi de 6H00 à 22H00 à plein régime (avec le fonctionnement de la grue mobile et de 4 reachtackers et de 100 % du charroi poids-lourds – réduction du charroi poids lourd de 50 % le samedi)
- du lundi au samedi après 22H00 de manière partielle, (avec le fonctionnement de la grue mobile et de 2 reachtackers et de 50 % du charroi poids-lourds)
- en cas de nécessité opérationnelle, le dimanche & les jours fériés de 6H00 à 22H00 à plein régime (réduction du charroi poids-lourds de 50 %.

2. le stockage de produits dangereux

La demande de modification de permis vise également la manutention de marchandises de type ADR à l'exception des classes 1A et 1B (explosifs) et de la classe 7 (matières radioactives).

3. L'exploitation d'engins au mazout

Les manutentions de conteneurs seraient effectuées au moyen de la grue portuaire mobile nouvellement électrifiée et au moyen de 4 reachtackers (élévateurs) alimentés au mazout.

4. Le stockage et utilisation de peintures avec solvants

En vue d'effectuer des petites réparations sur les conteneurs, un petit dépôt de peintures avec solvants fait également partie de cette demande.

A titre informatif, cette modification de demande de modification du permis d'environnement est basée sur le fait qu'une société telle celle de DPW LIEGE CONTAINER TERMINALS doit pouvoir répondre aux demandes et exigences de leurs clients et du marché. La société DPW LIEGE CONTAINER TERMINALS doit ainsi pouvoir garantir les délais fixés à leurs clients. Il arrive ainsi régulièrement que les barges à conteneurs soient confrontées à d'importants retards dans le chargement et le déchargement au sein même des ports maritimes (Anvers ou Rotterdam) engendrant de facto des conséquences sur les délais de chargement & déchargement au port de Liège. Cette modification d'horaires permettra à DPW LIEGE CONTAINER TERMINALS de pouvoir effectuer les chargements /déchargements, de respecter les délais et d'avoir davantage de flexibilité.

Selon MME PETITJEAN, le dossier est actuellement en cours d'instruction. Un rapport de synthèse reprenant une proposition de décision sera notifié à l'attention du Collège communal d'Oupeye le 12 juillet 2021 au plus tard. Le Collège communal d'Oupeye aura 20 jours calendrier pour notifier sa décision. Dans le cadre de ce dossier, le SPW a consulté diverses instances (la cellule bruit, la direction des risques industriels géologiques et miniers...). Le SPW a également reçu le procès-verbal d'enquête publique. MME PETITJEAN précise que le dossier contenait une étude de bruit réalisée par un bureau agréé. La Commune d'Oupeye a toutefois souhaité une contre-expertise réalisée par le bureau d'études ATS, bureau agréé également. Cette dernière étude a été adressée par la Commune d'Oupeye au SPW.

M. BEAUWENS souligne la problématique du fonctionnement durant la nuit (l'extension des heures, l'accroissement des engins de manutentions et un fonctionnement 24H/24). Cela va à l'encontre de la charte environnementale que les concessionnaires doivent respecter.

MME PETITJEAN réitère : le SPW va se positionner par rapport à la demande de DPW LIEGE CONTAINER TERMINALS. Les opérations sont pour le moment autorisées de 6H00 à 22H00 . La charte fait partie des informations prises en compte par le SPW dans le cadre de l'analyse du dossier. Les normes de bruit actuellement imposées sont les normes reprises dans la charte environnementale. Selon elle, la charte accompagnant le permis d'urbanisme de la Plateforme du Trilogiport est un document d'orientation qui contient un certain nombre d'éléments directeurs (non règlementaires). Les normes de bruit prévues dans la charte environnementale sont de 5 dB inférieures aux normes de bruit imposées en zone d'activité économique par l'AGW « conditions générales » à respecter par tous les établissements classés en Wallonie. Le SPW tiendra également compte des remarques formulées dans le cadre de l'enquête publique et de l'avis de la commune d'Oupeye. Le Collège Communal d'Oupeye est l'autorité compétente pour statuer sur base du rapport de synthèse notifié par la Direction de Liège du Département des Permis et Autorisations du SPW Agriculture, Ressources naturelles, Environnement.

La décision sera notifiée à l'exploitant et publiée par la Commune d'Oupeye. L'exploitant et les riverains ont le droit d'aller en recours contre la décision auprès du Gouvernement wallon représenté par Mme Céline Tellier Ministre de l'Environnement. La procédure suivra son cours. Le recours ne sera pas suspensif si l'exploitant ou les riverains vont en recours.

M. ERNOUX souhaite que les riverains & la commune d'Oupeye soient informés des dépassements horaires. M. Porignon propose d'obtenir les adresses afin de pouvoir informer les riverains & la Commune d'Oupeye.

M. BEAUWENS s'interroge si les autres sociétés concessionnaires (Jost, WDP et WSC) seront amenées à travailler 24h/24, 7j /7.

MME PETITJEAN précise que pour étendre des horaires d'exploitation, il faut obligatoirement demander un permis d'environnement. L'extension des horaires n'est pas automatique.

Selon elle, la charte environnementale est un document d'orientation. Ce n'est pas un document réglementaire. Le SPW a pris en compte cette charte environnementale et les normes de bruit qui y sont reprises. Ce sont les conditions imposées par les permis d'environnement qui doivent être respectées.

A ce jour, MME PETITJEAN ne peut pas préjuger de la teneur du rapport de synthèse en cours d'élaboration, ni de la décision du Collège Communal d'Oupeye ni, encore, de celle de la Ministre Céline Tellier si un recours administratif est introduit. Elle évoque l'ultime possibilité d'introduire un recours au Conseil d'état.

M. GREFFE souhaite un juste équilibre entre l'économie portuaire et la sérénité des riverains. La manutention des conteneurs et les bruits des impacts réveillent les riverains. Il faut identifier un équilibre et une solution agréant les riverains. Il regrette que la discussion n'ait pas eu lieu en amont de la demande de permis afin de pouvoir échanger. Il y a très peu de dépassements horaires.

M. PORIGNON prend acte et répercutera ces points d'information.

M. BEAUWENS évoque les projets de relèvement des ponts afin de permettre le passage de barges à quatre couches de conteneurs sur le canal Albert. C'est un point à prendre en considération également pour l'avenir du site.

Question des Bassis-Mosans :

Entretien du site : planning car certaines parties de merlons n'ont plus été entretenues depuis plus d'un an

Selon MME HELLEMANS, comme expliqué par M. DELHAYE, un éco pâturage tardif sera effectué sur une partie des merlons. Un des merlons ne sera pas pâturé (celui jusqu'au rond-point de Haccourt). Il n'est effectivement pas entretenu actuellement. Ce dernier a été remis en gestion au district de Visé du SPW MI mais le bail d'entretien du district a été résilié. Un autre marché d'entretien est en préparation.

Question des Bassis-Mosans :

Pollution des luminaires : n'est-il pas possible de respecter les riverains en apportant une solution (cache, descendre les appareils etc.)

WEERTS SUPPLY CHAIN a introduit une demande auprès du fournisseur. WEERTS SUPPLY CHAIN attend une réponse. Ce point est remis à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Comité d'accompagnement.

Question des Bassis-Mosans :

Portiques : quand, après des années, va-t-on enfin les réinstaller (obligation dans le permis) ?

Selon MME HELLEMANS, les portiques ne fonctionnent pas et ne seront pas remplacés. Une réunion technique a été organisée en avril 2021 avec le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures, le Service public de Wallonie Direction des Routes, la Police de la Basse-Meuse, la Commune d'Oupeye, la Ville de Visé et le Port autonome de Liège en vue d'identifier des solutions pour l'amélioration de la mobilité.

Suite à cette réunion, la commune d'Oupeye et de Visé devaient proposer des itinéraires bis pour renforcer la signalétique. Des contrôles seront effectués par la police de la Basse-Meuse.

Deux solutions ont été identifiées :

- L'amélioration de la signalisation aux alentours de Liège Trilogiport,
- Le renforcement des contrôles effectué par la Police de la Basse-Meuse.

M. GREFFE insiste sur la conservation des portiques qui est essentielle pour Hermalle-sous-Argenteau. Selon MME HELLEMANS, les portiques ne restent pas fonctionnels plus de trois heures et sont immédiatement endommagés. Le SPW a déjà testé deux portiques différents.

M. GREFFE propose une herse inversée, un système de barrière Heras ou toute autre solution. Il souhaiterait que la réflexion soit à nouveau considérée.

Remarque de M. GREFFE relative à la charte environnementale :

Dans le cadre de la demande de permis de DPW Liege Container Terminals, M. GREFFE a souhaité recevoir une copie de la charte d'urbanisme qui lui a été refusée.

Selon M. BERTRAND, la charte environnementale fait partie intégrante des contrats de concession qui sont confidentiels. A ce titre, ce document ne pouvait dès lors pas être communiqué par le Port autonome de Liège. Il s'agit d'un document interne appartenant au contrat dans lequel il y a une clause de confidentialité.

M. BERTRAND précise que la charte est un résumé des recommandations de l'étude d'incidences sur l'environnement.

MME MOTTET précise que cette charte est jointe à la décision du permis autorisant la plate-forme du Trilogiport ainsi qu'à toutes demandes de permis afin que le FD puisse vérifier le respect ou non de cette dernière. Elle rappelle que, pour le FD, il s'agit d'un engagement signé entre le Port autonome de Liège & les concessionnaires élaborées avec la ville de VISE et la commune d'OUPEYE et le FD. Cette charte est, dès lors, selon elle, un document accessible au public.

Question des Bassis-Mosans :

Lors de la présentation de WEERTS SUPPLY CHAIN à la réunion à Hermalle-sous-Argenteau, on avait promis l'engagement de dizaines de travailleurs « protégés ». Point de la situation.

WEERTS SUPPLY CHAIN (WSC) finalise la construction du dernier entrepôt logistique de dernière génération afin d'y développer ses activités. L'ensemble des entrepôts logistiques représente un total de plus de 88.000m². Selon Norbert DUMOULIN, l'activité permettra de créer 400 emplois sur site dès septembre 2021. Concernant les travailleurs protégés, ce point est remis à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Comité d'accompagnement.

Question des Bassis-Mosans

Quand la protection de la rive gauche du Canal - prévue dans le permis signé par le Ministre- va-t-elle être mise en place ? Bien nécessaire pour combattre le bruit !

Selon MME HELLEMANS, pour rappel, une réunion de concertation avait été précédemment organisée avec les riverains de la rive gauche du canal Albert souhaitant une protection. La solution du mur anti-bruit n'avait pas été retenue par les riverains. Le SPW Mobilité et Infrastructures (MI) a dès lors planté des arbres en alternance dans le talus permettant ainsi de maintenir un écran végétal complet. Pour rappel, il s'agit d'un souhait des riverains qui avaient désiré maintenir une liaison entre la rue située en contrebas et le halage et qui ne souhaitaient pas de mur anti-bruit. Cette solution est conforme par rapport à la concertation des riverains. Si un mur anti-bruit avait été érigé, les riverains se seraient retrouvés face à un grand mur.

Selon M. HUYNEN, il serait opportun de réexaminer ces problématique suite aux plaintes des riverains. MME MOTTET s'interroge sur la propagation du bruit. MME PETITJEAN précise que les bruits impulsifs sont générés par les chargements & déchargements des conteneurs. Il est très difficile de gérer ces nuisances sonores spécifiques.

5. Divers – Nettoyage de la zone

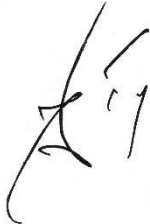
M. ERNOUX remercie les scouts d'Hermalle-sous-Argenteau pour le nettoyage de la zone du parking de Liège Trilogiport et ses alentours au printemps 2021.

Suite à diverses interpellations des membres du Comité d'accompagnement, la problématique de la gestion de déchets à Liège Trilogiport a fait l'objet d'un point de l'ordre du jour lors du dernier comité d'accompagnement « concessionnaires ». Il a été convenu qu'un ramassage des déchets sur l'ensemble de la zone portuaire de Liège Trilogiport sera effectué de manière hebdomadaire par les concessionnaires.

6. Prochaine réunion

La prochaine réunion est fixée **5 octobre 2021**. Elle se déroulera soit en présentiel, soit en visioconférence (en fonction des mesures gouvernementales).

La réunion se termine à 19H35.



Emile-Louis Bertrand
Directeur général