

Trilogiport, un projet concerté qui s'inscrit dans le développement durable

Bienvenue à bord ! Vous tenez entre vos mains le premier numéro « Carnet de bord », un journal édité par la Région wallonne et distribué à la population hermallienne. Il paraîtra trois fois par an pour vous donner un maximum d'informations sur l'évolution du projet Trilogiport.

Comme vous le savez certainement, Trilogiport a été initié il y a déjà plusieurs années. Ce projet s'inscrit dans le cadre du redéploiement économique de notre région. Il consiste en l'aménagement d'une plate-forme multimodale à Hermalle-sous-Argenteau. Cette plate-forme est destinée à accueillir principalement des activités logistiques liées au transport de conteneurs.

Ce projet concerne de nombreux acteurs : le Service public de Wallonie, le Port autonome de Liège, la commune d'Oupeye et les communes avoisinantes (Visé, Herstal et Liège), des partenaires privés et bien entendu, vous, les riverains.

Le projet initial a déjà fait l'objet de nombreuses modifications. Il s'est précisé et amélioré au fil des réunions, des concertations et des échanges avec les riverains et leur Comité de village. Un très gros travail a été mené ces dernières années. Les techniciens de l'administration ont remis maintes fois leur ouvrage sur le métier pour proposer les meilleures alternatives possibles.

Toute une série d'aménagements et de mesures d'accompagnement ont été intégrées comme notamment, le déplacement du terminal à conteneurs vers le centre du site, la modification du passage des véhicules vers un nouveau pont sur la Meuse, le développement d'un réseau RAVeL, l'aménagement paysager de la zone tampon garantissant une protection acoustique et visuelle, l'aménagement d'une esplanade en bord de Meuse ou encore la conservation et la protection d'espaces destinés aux pêcheurs.

“Le projet initial a déjà fait l'objet de nombreuses modifications. Il s'est précisé et amélioré au fil des réunions, des concertations et des échanges avec les riverains et leur Comité de village.”

L'écoute et le dialogue portent aujourd'hui leurs fruits.

La Région wallonne revient vers vous avec un projet global, tel que vous l'avez souhaité et qui s'inscrit dans une optique de développement durable. Un grand mot, parfois difficile à expliquer, mais qui peut se définir comme le développement équilibré, combinant protection de l'environnement, cohésion sociale et activité économique. Sans économie, pas de travail, pas de revenus, et donc appauvrissement de la population. Sans cohésion sociale, trop de gens laissés au bord du chemin, profit pour quelques-uns, abandon pour la plupart. Sans souci de l'environnement et de la qualité de vie à long terme, pas d'avenir pour nos enfants.

Tel est le sens du projet que nous vous présentons dans ce premier numéro du « Carnet de bord ».

Un site internet officiel complet (<http://trilogiport.wallonie.be>) sera mis en ligne et actualisé en permanence afin de vous permettre de suivre en temps réel l'évolution de ce projet qui vous concerne, mais qui concerne également tous les Wallons à des degrés divers.

Merci de participer au développement de ce projet !

Yvon Loyaerts
Directeur général

Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques »
du Service public de Wallonie

Dans Carnet de bord

Actualité

Les travaux en cours p.1

Dossier

Présentation générale du projet p.2

Point de vue

Daniel Boden, architecte urbaniste p.3

Saviez-vous que ?

Les avantages environnementaux du transport fluvial p.4



Quelques chiffres

100

Trilogiport : une plate-forme multimodale de 100 Ha

45 millions

Un investissement public de l'ordre de 45 millions d'€

115 millions

Des investissements privés à hauteur de 115 millions d'€

2.000

Trilogiport va générer près de 2.000 emplois

1 et 3

Le Port autonome de Liège est le 1^{er} port fluvial belge et le 3^{ème} port fluvial européen

Actualité

Travaux préparatoires le chantier en cours

Pour pouvoir utiliser les 100 hectares de terrains stratégiquement situés le long du canal Albert à Hermalle-sous-Argenteau et quel que soit le projet qui y sera réalisé, des aménagements sont nécessaires. Un permis d'urbanisme a été obtenu en octobre 2008 pour réaliser ces travaux spécifiques. Un autre permis d'urbanisme sera ultérieurement demandé pour la réalisation du projet global. Cette demande sera précédée d'une étude d'incidences sur l'environnement, ainsi que d'une concertation qui débuteront le 2 avril prochain.

Focus sur les différents travaux en cours autorisés par le permis.

Mise à niveau du terrain le long du canal Albert

Afin d'atteindre une pente de 2% et de stabiliser la zone, des terres ont été amenées sur le site. Les stocks constitués accélèrent la consolidation des terrains. L'objectif est de limiter les tassements du sol lors de l'exploitation de la plate-forme.

Réalisation d'un merlon

Haute de 4 mètres, cette butte de terre est réalisée prioritairement afin de réduire le plus rapidement possible

les impacts visuels et sonores des travaux et de l'activité future. Ce merlon sera ensemencé et planté dès l'hiver prochain.

Analyse des sols

Les anciennes gravières ont été déboisées pour permettre le prélèvement d'échantillons de terre. Il est important de s'assurer que les sols ne sont pas pollués. Une étude est en cours. Elle sera finalisée en mai 2009 et proposera, si nécessaire, des solutions de dépollution qui seront alors mises en œuvre.

Canalisation et modification du tracé du ruisseau

Afin de permettre l'utilisation optimale du site, le ruisseau doit être déplacé, canalisé et enterré.

Protection et déplacement de conduites

Une conduite de la société Air Liquide longe le site en bordure du canal Albert. Une dalle de béton armé de 15 cm d'épaisseur va renforcer la protection existante.

En collaboration avec la Défense nationale, le pipeline de l'OTAN sera déplacé partiellement afin de suivre le même tracé que celui du ruisseau. ●●



<< Simulation du chantier

<< Les premiers travaux préparatoires sur la zone ont débuté en novembre 2008



Présentation générale Triligiport en quelques questions

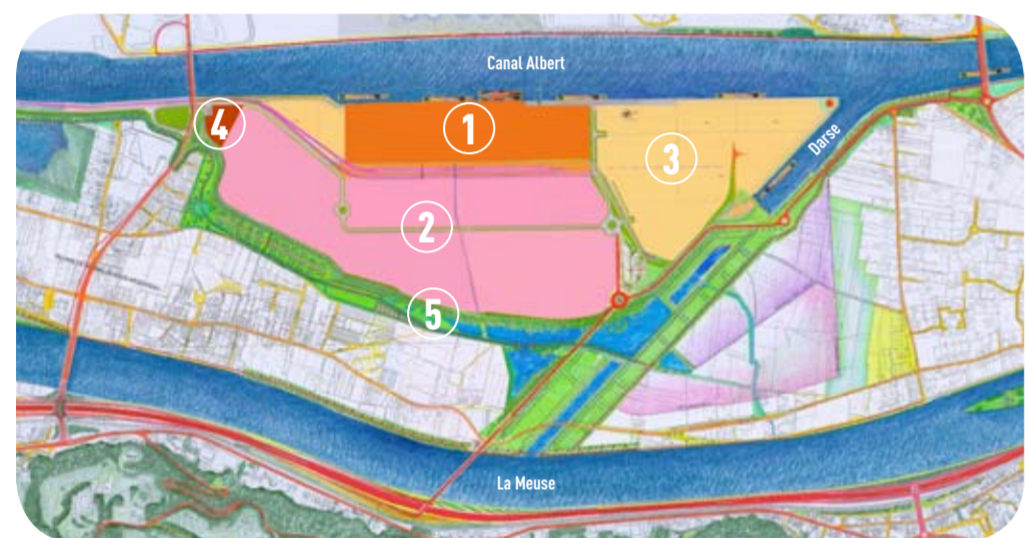


> Pourquoi Triligiport ?

Triligiport, c'est :

- > **3 accès à la mer** : Anvers, Rotterdam et Dunkerque.
- > **3 modes de transport** : eau, rail et route.
- > **3 marchés transfrontaliers** : France, Pays-Bas et Allemagne.

> Quelle répartition territoriale ?



1. Terminal à conteneurs : 15 Ha

630 mètres de quai le long du canal Albert seraient réservés à l'activité de chargement et de déchargement des bateaux à l'aide d'un pont portique. Les conteneurs stockés seraient soit chargés sur des camions, wagons ou barges afin de repartir vers le reste de l'Europe; soit déposés sous les halls industriels de la zone logistique pour être traités.

2. Terrains logistiques : 41,7 Ha

Cette zone serait destinée aux entreprises qui apportent une plus-value aux marchandises des conteneurs. A titre d'exemple, on peut citer le reconditionnement, l'emballage, l'assemblage de marchandises... Ces entreprises doivent impérativement être utilisatrices de la voie d'eau et transporter leurs marchandises par conteneurs.

3. Terrains portuaires : 14,7 Ha

Ces zones présentent l'avantage d'un accès direct au quai. Les critères de sélection du choix des entreprises qui souhaiteraient s'installer à cet endroit sont assez stricts : l'industrie lourde y est interdite ainsi que toutes matières polluantes.

4. Zone d'activités tertiaires : 1,8 Ha

Cette zone regrouperait certains services tertiaires de la plate-forme.

5. Zone d'intégration environnementale : 25 Ha

Un quart de la surface totale de Triligiport est destiné à des aménagements environnementaux et urbanistiques tout autour de la plate-forme. L'ensemble des espaces verts ont fait l'objet d'un dialogue avec les riverains.

> Quels sont les acteurs du projet Triligiport

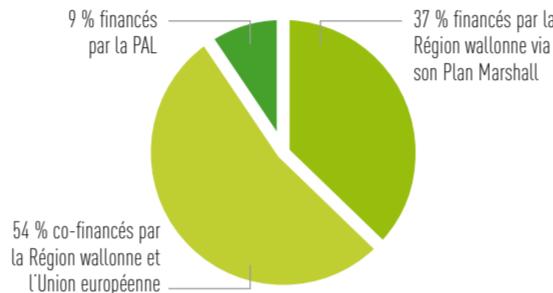
La Région wallonne, est à l'origine du projet. Elle est propriétaire des terrains destinés à accueillir la plate-forme multimodale.

Son administration, la Direction générale opérationnelle de la mobilité et des voies hydrauliques, est chargée de l'étude et de la réalisation des travaux.

Le Port autonome de Liège, organisme d'intérêt public, assure la gestion de ces terrains portuaires.

> Quels financements pour mener à bien Triligiport ?

L'investissement nécessaire à la réalisation du projet Triligiport et de ses accès routiers et ferroviaire est estimé à près de 45 millions €. ●●



> Quels accès ?

Triligiport est situé au cœur d'un carrefour de voies de communication. Comment va-t-il s'y connecter ?

Accès routier : la construction d'un pont au nord

Suite à la décision du Groupe ArcelorMittal de poursuivre son activité sidérurgique sur le site de Chertal, l'accès routier par le sud n'est plus possible. L'option d'un pont au nord de la plate-forme a été retenue. Celui-ci serait construit depuis la rive gauche de la Meuse pour aboutir au niveau de l'actuel parking le long de l'autoroute E25.

Accès ferroviaire : chemin de fer à une voie

Le réseau ferroviaire provenant de Kinkempois, Bressoux et traversant Chertal devrait longer le canal Albert pour atteindre le centre de la plate-forme. Un train (aller/retour) par semaine est programmé en début d'exploitation de la plate-forme. En pleine activité, un maximum de 3 trains par jour est envisagé. ●●

>> Image virtuelle de l'accès nord. Le choix du pont définitif n'est pas arrêté.



> Quels métiers retrouve-t-on sur une plate-forme logistique ?

L'objectif principal de Triligiport est d'attirer des entreprises utilisatrices de la voie d'eau et des grands centres de distribution européens présentant une activité à haute valeur ajoutée et génératrice de nombreux emplois.

Le bon fonctionnement d'une plate-forme multimodale nécessite l'engagement de personnes aux connaissances et compétences très diverses : personnel administratif, responsable logistique, agents des douanes, de sécurité et de surveillance, opérateurs, manutentionnaires, agents de maîtrise, informaticiens, chefs d'atelier, ouvriers mécaniques, responsables de maintenance, réceptionnistes, etc. ●●



> La multimodalité, c'est quoi ?

La multimodalité désigne la présence sur un même site de plusieurs modes de transport différents. Le projet Triligiport est trimodal : il combine la voie d'eau, le rail et la route; ce qui en fait toute sa valeur. ●●



>> 25% de la surface totale de Triligiport sont destinés à des aménagements environnementaux et urbanistiques.

Intégration paysagère Pensons à l'urbanisme

Pour respecter le village d'Hermalle-sous-Argenteau et y intégrer au mieux la plate-forme, une réflexion urbanistique globale a été menée.

La réalisation de la plate-forme multimodale est un projet d'envergure à plusieurs titres. Il offre non seulement des possibilités de développement économique intéressantes dans une période où la crise fait rage, mais il propose également l'aménagement urbanistique et environnemental d'une large zone en bordure du village. Depuis 2003, la réflexion menée sur le projet a toujours pris en considération ces deux aspects.

Afin de répondre le mieux possible aux attentes des habitants proches de la zone, diverses solutions concertées

ont été intégrées dans le projet. L'objectif permanent est de prendre des options qui répondent aux besoins actuels et qui anticipent ceux de demain.

Ce sont près de 25 hectares, soit un quart de l'ensemble des terrains, qui sont réservés au développement d'espaces verts et aquatiques. Les aménagements sont destinés aux habitants du village, aux pêcheurs, aux promeneurs et aux utilisateurs du RAVeL, sans oublier la faune et la flore, typiques de la région.

Concrètement, les aménagements proposés sont les suivants :

- > Une piste cyclo-pédestre en partie éclairée et bordée d'arbres sur plus de 4 km de long;
- > Une zone arborée de plus de 4 hectares avec bancs pour promeneurs ;
- > Une zone de jardins communautaires (voir p.4);
- > Des plans d'eau avec passerelle et pontons pour pêcheurs. ●●

"L'objectif permanent est de prendre des options qui répondent aux besoins actuels et qui anticipent ceux de demain."

Point de vue

Triligiport Quand l'économie va de pair avec l'environnement

Situé au nord de Liège, Triligiport s'inscrit dans le site exceptionnel de la Basse-Meuse, entre les pentes douces des premiers champs de la Hesbaye et les falaises protégeant le pays de Herve. Daniel Boden, architecte urbaniste à l'Atelier d'architecture du Sart-Tilman (AAST), dévoile son regard sur le projet.

Carnet de Bord: La zone allouée au projet Triligiport semble idéale pour la réalisation d'une plate-forme multimodale?

Daniel Boden: " Effectivement, il s'agit d'une île comprise entre la Meuse et le canal Albert où les longs déploiements de quais représentent la vraie valeur opérationnelle du projet. L'implantation fonctionnelle de Triligiport y a naturellement trouvé sa place."

Carnet de Bord: Quel est le véritable enjeu de l'aménagement paysager de Triligiport?

Daniel Boden: "Parallèlement à cette valeur économique du projet, les notions d'environnement et d'habitat ont, dès le début de l'étude, fait l'objet de préoccupations majeures qui ont guidé l'ensemble de nos réflexions. Il est essentiel de trouver un équilibre solide entre la création d'un nouvel outil économique performant, le respect et la mise en exergue des valeurs paysagères et environnementales, et le respect de la qualité d'habitat et de mobilité des villages alentours."

Carnet de Bord: Quelles sont les particularités urbanistiques du projet?

Daniel Boden: "Outre son rôle économique indéniable et exceptionnellement tourné vers les opportunités multimodales tant recherchées aujourd'hui, Triligiport représente un engagement commun qui consiste à valoriser un patrimoine naturel. La spécificité du village, l'eau, la faune et la flore ont en permanence fait l'objet de toutes les attentions et devront continuer à être respectées au cours des études de chaque aménagement projeté sur le site."

Carnet de Bord: Dans quel état d'esprit voyez-vous l'évolution du projet?

Daniel Boden: "Les orientations majeures du projet Triligiport, dictées par des aménagements de plus en plus précis, sont la garantie d'une volonté de créer un ensemble cohérent, tourné vers un futur riche en développement permanent, nécessairement harmonieux et source de vie pour tous." ●●

La parole est aux riverains

Etant donné la réalisation d'un pont et l'implantation d'une voie ferrée, le projet de la plate-forme et de ses accès est soumis à une « Etude d'Incidences sur l'Environnement » (EIE).

L'étude examinera les impacts environnementaux que le projet et l'activité qui y sera développée pourraient générer dans un périmètre plus large. Elle donnera lieu à des conclusions et recommandations que les porteurs de projet devront intégrer dans leurs plans. Les recommandations non suivies feront l'objet d'une justification. La demande de permis d'urbanisme, indispensable à la réalisation de la plate-forme, pourra alors être déposée.

La participation des citoyens sera organisée tout au long de la procédure.

I. Avant le dépôt de la demande de permis

Assister à la réunion d'information publique le 2 avril 2009 à 19h00 au Foyer de quartier d'Hermalle-sous-Argenteau

La réunion d'information publique est l'occasion de prendre connaissance de la proposition de projet global lors d'un exposé présenté par les acteurs concernés. Elle permet aux citoyens de poser leurs questions, formuler certaines remarques, proposer des alternatives ou suggérer que certains aspects du dossier soient analysés dans l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE).

Formuler des remarques par écrit

Dans les quinze jours calendrier qui suivent la réunion d'information, soit jusqu'au 17 avril 2009 inclus, toute personne peut adresser un courrier au Collège communal d'Oupeye avec copie au demandeur. Il doit mentionner l'ensemble des questions, remarques ou points que le

citoyen souhaite voir abordés dans l'étude d'incidences. L'ensemble des remarques est remis à l'auteur de l'étude d'incidences qui devra en tenir compte dans l'analyse du projet. Il lui appartiendra également, en toute indépendance, d'écarter les propositions qui seraient manifestement déraisonnables.

Envoi des courriers aux adresses suivantes :

Collège des Bourgmestre et Echevins de la Commune d'Oupeye - Rue des Ecoles, 4 à 4684 Oupeye

Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques

Département des Voies hydrauliques de Liège

Direction des Voies hydrauliques de Liège

Rue Forgeur, 2 à 4000 Liège

II. Une fois la demande de permis introduite

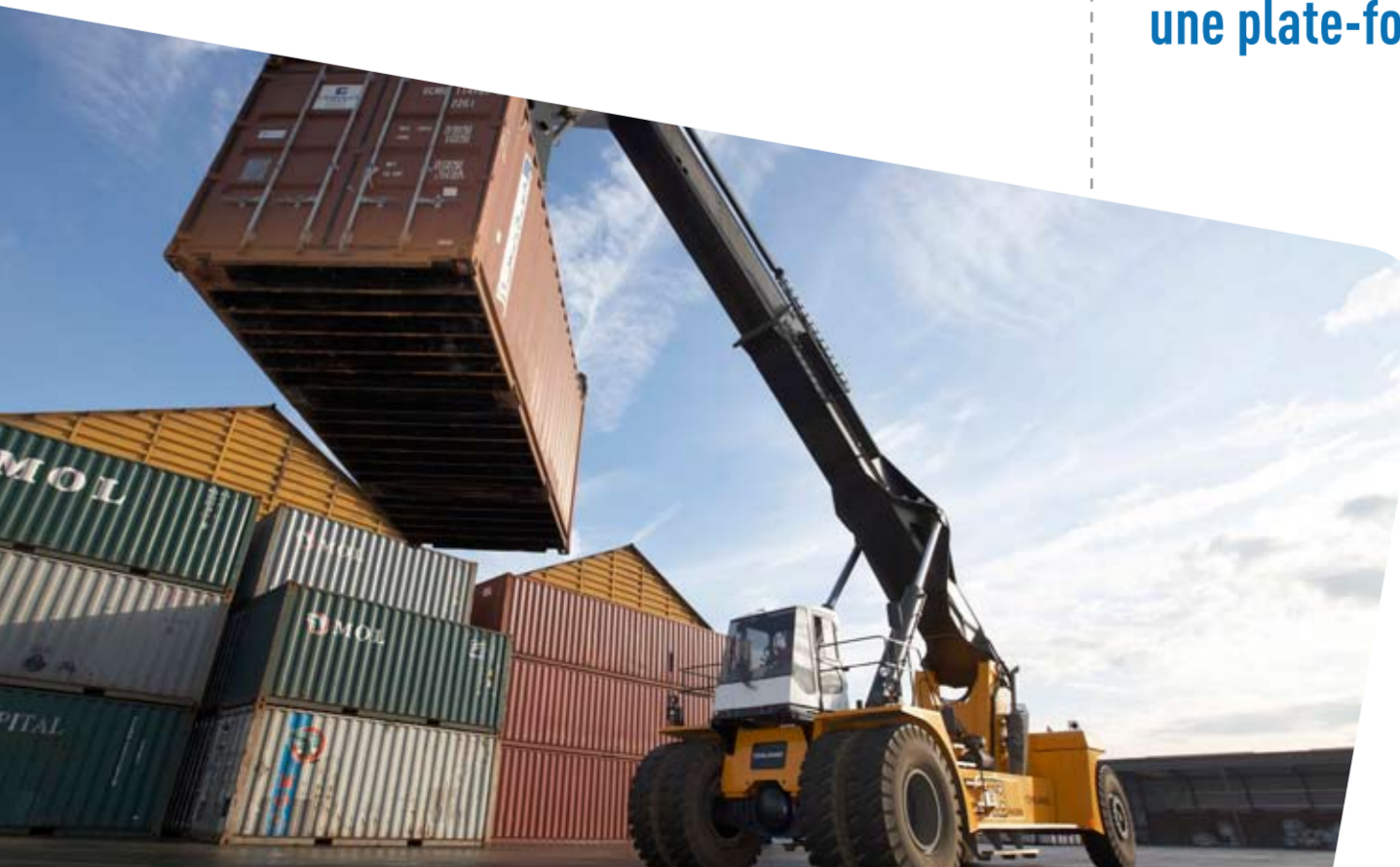
Participer à l'enquête publique

Une enquête publique de 30 jours sera organisée sur le territoire de la commune d'Oupeye et des communes voisines (Visé, Herstal et Liège). Lors de celle-ci, tout citoyen pourra prendre connaissance gratuitement du dossier de demande ainsi que de l'étude d'incidences sur l'environnement et, s'il le désire, formuler un avis, des observations ou des suggestions à propos du projet. L'ensemble de ces remarques sera remis à l'autorité compétente pour prendre position sur la demande de permis d'urbanisme.

A Oupeye, le dossier pourra être consulté :

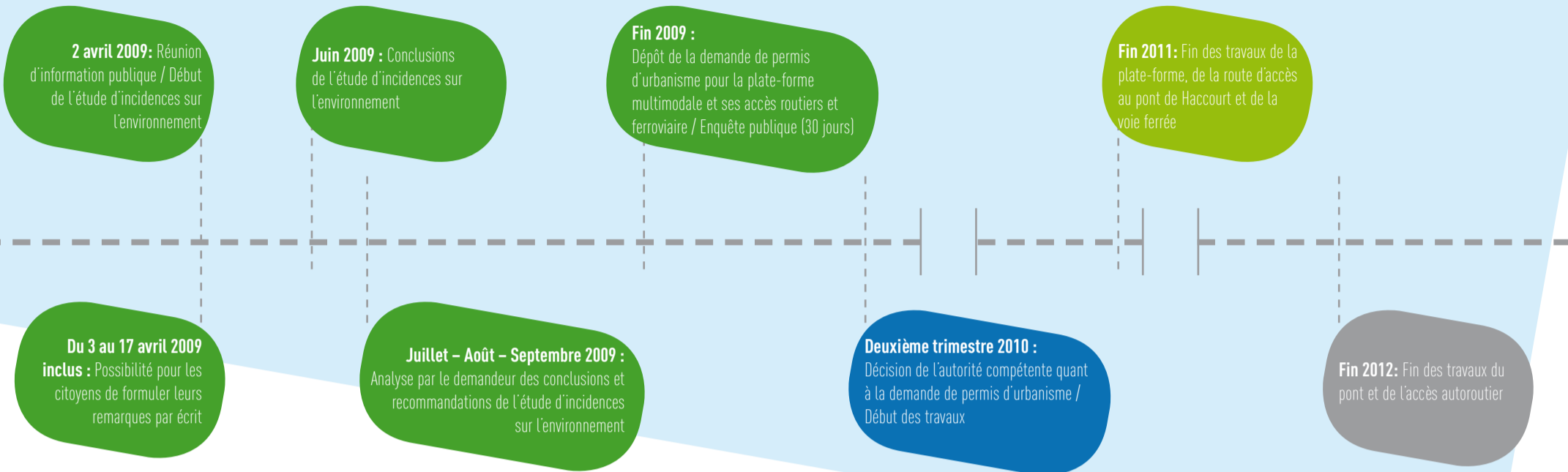
Echevinat de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire
Centre administratif de Beaumont
Rue Sur les Vignes, 35 à 4680 Oupeye ●●

"Il est essentiel de trouver un équilibre solide entre la création d'un nouvel outil économique performant, le respect et la mise en exergue des valeurs paysagères et environnementales, et le respect de la qualité d'habitat et de mobilité des villages alentours."



Ligne du temps Planification de la procédure et des travaux

Cette ligne du temps vous permet de situer les grandes étapes du projet telles que programmées par ses concepteurs. Vu le nombre de phases et d'actes administratifs, cette dernière est présentée à titre indicative.



Saviez-vous que ?



>> Les jardins communautaires de Reims ont obtenu en 2005 le premier prix du fleurissement des jardins familiaux de France.

Les jardins communautaires

Assez peu connus chez nous, les jardins communautaires font fureur en France où les utilisateurs ne tarissent pas d'éloges! Et pourquoi pas chez nous... Présentation de la démarche.

Habitant dans des appartements ou des petites maisons, certaines personnes n'ont pas toujours la possibilité de profiter d'un jardin lorsque les beaux jours arrivent. Face à ce constat, la Ville de Reims a imaginé de mettre à la disposition de ses citoyens des parcelles de terrains inoccupés, appartenant à la Municipalité. Chacun bénéficie ainsi d'un coin de verdure. Les terrains sont alloués aux personnes par ordre d'arrivée des demandes mais aussi sur base de leurs motivations et adhésion au projet.

Cette formule est particulièrement intéressante et présente de sérieux avantages :

- > La possibilité de faire connaissance du voisinage et de créer de nouvelles relations sociales ;
- > Le plaisir de concevoir des jardins potagers ou ornementaux, en harmonie avec le site ;
- > L'échange de trucs et astuces sur le jardinage ;
- > La fierté de récolter les fruits et légumes de saison ;
- > L'exercice et la détente en plein air.

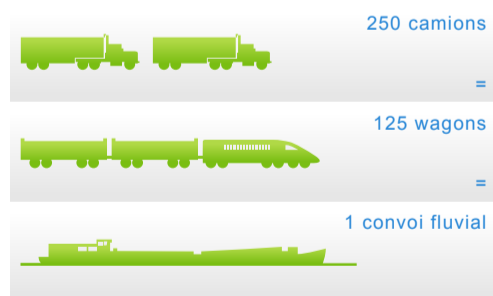
Dès lors pourquoi ne pas proposer à la population riveraine de Trilogiport le même genre de démarche ? 35 ares d'espaces verts se prêteraient relativement bien au développement de ce type de projet, actuellement à l'étude. L'idée est lancée! Si un certain enthousiasme se dégage par rapport au développement de jardins communautaires, les contours en seront définis ainsi que les modalités pratiques de fonctionnement.

Le transport fluvial un moyen de transport respectueux de l'environnement !

L'augmentation des préoccupations environnementales, le développement durable et les problèmes liés à la saturation de nos routes incitent davantage les entreprises à trouver d'autres moyens d'acheminement des marchandises. Dans cette évolution, le transport fluvial a une place de plus en plus importante.

Comparé aux autres modes de transport de marchandises, le transport fluvial présente de nombreux avantages. Ainsi, il constitue :

- > **Une solution sûre et fiable :** les risques d'accident sont extrêmement réduits et les délais de livraison sont respectés.
- > **Une solution écologique :** c'est un mode de transport respectueux de l'environnement. En effet, un bateau de 1.350 tonnes navigant à pleine charge représente au minimum 40 camions en moins sur les routes !
- > **Une solution compétitive et économique :** il est économe en énergie, émet moins de CO₂ et permet de transporter des tonnages très importants. Il constitue dès lors un moyen de transport peu polluant.



>> Véhicules nécessaires à l'acheminement de 4.400 tonnes



Trilogiport une zone qui a toujours suscité de l'intérêt

Depuis de nombreuses années, les 150 hectares de terrains situés à Hermalle-sous-Argenteau, compris entre la Meuse et le canal Albert, ont toujours intéressé les investisseurs.

Dans le milieu des années 60', la société **Intercom** (devenue **Electrabel**) achète progressivement 30 hectares en bordure de Meuse afin d'y développer une centrale nucléaire. Ce projet sera abandonné.

L'agence de développement pour la Province de Liège (**SPI***) exproprie ensuite 86 hectares de terrains en vue de les revendre dans les années 70' à **Cockerill Sambre** qui projette d'y développer son activité sidérurgique et de construire de nouveaux hauts-fourneaux.

En 1986, **Cockerill Sambre** revend ses terrains à **Electrabel** qui envisage alors la construction d'une centrale thermique à charbon. Comme pour le projet de centrale nucléaire, celui-ci ne verra jamais le jour.

Un autre projet ne sera pas non plus concrétisé : celui de la construction d'un canal de jonction proposé par le **Ministère des travaux publics** de l'époque.

En 2003, la **Région wallonne** débute l'acquisition des 100 hectares de terrains nécessaires à la réalisation d'un projet de plate-forme multimodale : le Trilogiport.

>> Une zone qui fait, depuis de nombreuses années, l'objet d'intérêts divers.

Colophon

Editeur responsable : Yvon Loyaerts, Directeur général de la Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » du Service public de Wallonie, Boulevard du Nord, 8 - B-5000 Namur

Comité de rédaction : Joëlle Deglin (SPW), Jacques Moisse (SPW), Michaël Modolo (SPW), Freddy Roenen (SPW - Voies hydrauliques), Henri Huynen (SPW - Voies hydrauliques), Stéphan Nivelles (SPW - Voies hydrauliques), Céline Hellemans (SPW - Voies hydrauliques), Emile-Louis Bertrand (PAL), Hélène Thiébaud (PAL).

Conception et coordination : Peps Communication - www.pepscommunication.be

Graphisme : nlsh-graphicdesign - www.nlsh.be

Crédits photographiques : DPVNI - PAL - Expérience image - CTB Magemon

Impression : AZ Print

Pour toute information sur le projet : Mr Huynen : 04/220 87 61 - Mme Thiébaud : 04/232 97 85

<http://trilogiport.wallonie.be>

