

## Editorial

A la veille des vacances estivales qui approchent à grands pas, nous sommes ravis de publier le second numéro de « Carnet de bord », le journal édité par la Région wallonne pour vous informer de l'état d'avancement du projet Trilogiport.



Vous avez été très nombreux à participer à la réunion d'information publique qui s'est tenue le 2 avril dernier au Foyer de quartier d'Hermalle-sous-Argenteau. Nous vous remercions de l'intérêt que vous avez porté au projet et apprécions particulièrement le dialogue qui s'est instauré entre les parties. L'écoute mutuelle permettra de faire

évoluer le projet Trilogiport dans la bonne direction, nous en sommes certains.

Afin de prolonger ce dialogue, nous vous invitons à consulter notre site internet <http://trilogiport.wallonie.be>. Beaucoup d'informations sur l'évolution du dossier s'y trouvent ainsi qu'un espace pour poser vos questions. Nous vous rappelons également qu'une exposition permanente vous permet de consulter l'ensemble des plans présentés lors de la réunion d'information. Cette exposition a lieu à l'échevinat des travaux, rue sur les Vignes, n°35 à 4680 Oupeye.

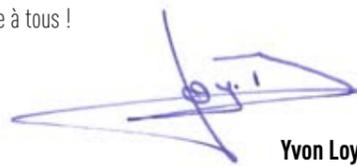
**“Nous vous remercions de l'intérêt que vous avez porté au projet et apprécions particulièrement le dialogue qui s'est instauré entre les parties.”**

A la lecture de ce « Carnet de bord », vous connaîtrez les premiers résultats de l'étude de caractérisation des sols. Ces derniers s'avèrent rassurants...

Les conclusions de l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée par le bureau Aries Consultants devraient être connues d'ici le mois d'août. Nous avons rencontré et interviewé les ingénieurs qui participent à la réalisation de cette étude. Ils présentent l'état d'avancement et l'évolution de leur travail dans ce numéro.

Enfin, à l'approche des beaux jours d'été, nous jetons l'ancre au bord d'un des plus beaux parcours du RAVeL. Place aux piétons, poussettes, vélos et autres rollers... autour et alentours du village d'Hermalle-sous-Argenteau.

Bonne lecture à tous !



Yvon Loyaerts

Directeur général

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

## Dans Carnet de bord

Actualité

Etude de caractérisation : des résultats rassurants. . . . . p.1

Dossier

Présentation du Port autonome de Liège . . . . . p.2

Entretien

Michaël Gielen, chef de projet au sein du bureau Aries Consultants . . . . . p.3

Saviez-vous que ?

Le charroi estimé durant la période des travaux . . . . . p.4



## Quelques chiffres

### 200

Plus de 200 personnes ont assisté à la réunion d'information publique du 2 avril 2009

### 2.500

2.500 tonnes de marchandises correspondent à 75 camions et à... 1 barge !

### 31

Le Port de Liège gère 31 zones portuaires

### 26 et 366

Le Port autonome de Liège gère 26 km de quais et 366 hectares de terrains portuaires

## Actualité

# Etude de caractérisation des sols : des résultats rassurants

L'étude de caractérisation des sols, réalisée par le bureau ECOREM, touche à sa fin. Les résultats intermédiaires sont rassurants puisque les traces ponctuelles de pollutions détectées n'affectent pas la nappe alluviale des graviers. La dernière étape consistera à évaluer les mesures à prendre.

Trois zones de remblais doivent être distinguées sur le site : les remblais versés dans les anciennes gravières Brock, ceux mis en place à l'arrière du nouveau mur de quai et les produits de dragage mis en dépôt essentiellement près de la darse. Sur base des premières investigations de terrain et des inquiétudes des riverains, il est apparu que la non toxicité des remblais versés dans les anciennes gravières ne pouvait être garantie. Ce constat a débouché sur la nécessité de procéder à une étude de caractérisation. Elle a été étendue, par mesure de sécurité, à l'ensemble des trois zones.

Le bureau ECOREM a remporté le marché, d'un montant de 211.429 € TVAC, pour réaliser les investigations. L'étude a débuté au mois de décembre 2008. Le rapport de l'étude historique a déjà pu être présenté au comité

d'accompagnement fin janvier 2009. Ce comité, qui doit approuver les différentes phases et les conclusions de l'étude, est constitué notamment du Directeur de l'Office wallon des Déchets (OWD), des représentants de la commune d'Oupeye ainsi que d'un représentant du comité de village de Hermalle-sous-Argenteau.

Sur le terrain, les investigations ont été de trois ordres :

- > réalisation de 32 fouilles de 4 à 5 mètres de profondeur près des anciennes gravières avec prélèvement de 180 échantillons;
- > réalisation de 73 forages, menés jusqu'à la roche, soit 648 mètres cumulés;
- > mise en place de 27 piézomètres pour les analyses de l'eau.

**« Les résultats sont rassurants : les premières conclusions montrent notamment qu'il n'y a aucune trace de pollution de la nappe alluviale des graviers. »**

En laboratoire, une multitude d'analyses ont été réalisées. Les résultats ont été comparés aux normes en vigueur et présentés au comité d'accompagnement le 24 avril dernier. Sur base de ces résultats et en accord avec l'OWD, le comité a décidé que le nombre de prélèvements d'échantillons et d'analyses réalisés était suffisant et qu'il n'était pas nécessaire d'amplifier la campagne menée.

Le bureau ECOREM et le bureau chargé de l'étude d'incidences sur l'environnement indiqueront s'il y a des mesures particulières à prendre.

>> Sur le site, 73 forages ont été réalisés et 27 piézomètres ont été placés pour les analyses d'eau, soit 648 m de terrains explorés





« Par sa croissance mais aussi par des projets tel que Trilogiport, le Port de Liège participe activement au redéploiement économique de la région. »

## Portrait

# Le Port autonome de Liège : succès et projets d'envergure !

Depuis plus de 70 ans, la gestion des terrains portuaires situés en Province de Liège est confiée au Port autonome de Liège. Ses missions : gérer, outiller, améliorer les infrastructures portuaires et réglementer le mouvement des bateaux. En outre, il octroie la concession des terrains aux entreprises qui souhaitent développer leurs activités économiques le long de la voie d'eau.

Tous les Liégeois connaissent le Port de Liège, premier port fluvial belge et troisième port intérieur européen après Duisbourg et Paris ! Cependant, peu d'entre eux savent que des dizaines de péniches chargées de produits agricoles, denrées alimentaires, pétrole, charbon, bobines d'acier, matériaux de construction, conteneurs... transitent chaque jour par Liège.

### Saviez-vous par exemple que :

- > l'eau de Spa Monopole est exportée par conteneurs pour être envoyée aux quatre coins du globe ;
- > le sel de déneigement est acheminé par barges et stocké au Port de Liège afin d'être distribué sur les routes de la région liégeoise ;

> les bouteilles récoltées dans diverses bulles à verre de la Province sont stockées sur une des zones portuaires liégeoises avant de repartir par barges vers l'usine de recyclage située aux Pays-Bas ;

> la structure de la nouvelle gare TGV Liège-Guillemins est arrivée par caboteur (navire de mer) directement depuis l'Espagne.

**Le Port de Liège constitue l'un des atouts de notre Province. En terme de volumes, 2008 a été une année record :**

> plus de 16 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par la voie d'eau (+ 1,5 % par rapport à 2007) ;

> plus de 21,8 millions de tonnes ont transité par le Port de Liège avant de repartir par bateaux, camions ou trains (+ 2,63 % par rapport à 2007).

### L'avenir de notre région passe par son développement économique

Par sa croissance mais aussi par des projets tel que celui de la plate-forme multimodale d'Hermalle-sous-Argenteau, le Port de Liège participe activement au redéploiement économique de la région. Le transport par voie d'eau et le développement de pôles logistiques sont incontestablement voués à prendre de l'ampleur et à générer des emplois.

Le Port de Liège représente aujourd'hui à lui seul 15% du PIB de toute la Province de Liège. ●●

## Témoignage

# Hendrik Steenstra, batelier

Originaire des Pays-Bas, Hendrik Steenstra est batelier depuis 30 ans. A bord du Queen Elisabeth, il parcourt mers et canaux. Son itinéraire régulier rallie l'Angleterre à Liège, près de deux jours de navigation. « Carnet de bord » a recueilli ses propos.

**Carnet de bord: Comment avez vous choisi d'exercer le métier de batelier ?**

**Hendrik Steenstra :** *Je ne l'ai pas choisi ! C'était une évidence pour moi de devenir batelier puisque mon grand père faisait déjà ce métier. Toute la famille a été contaminée par le virus !*

**CDB : Quelles marchandises transportez vous ?**

**H.S. :** *Actuellement je transporte des bobines d'acier pour le groupe ArcelorMittal. C'est d'ailleurs pour ça que je suis régulièrement dans le bassin liégeois.*

**CDB : Etes-vous inquiet par l'arrêt des deux hauts-fourneaux du groupe sidérurgique ?**

**H.S. :** *Je ne suis pas inquiet pour mon métier car je sais que le transport par bateau est une excellente alternative au transport routier, peu polluante et rapide. Cependant, le transport des marchandises va de pair avec la production. En bref, si ArcelorMittal ne produit plus, ils n'auront plus besoin de mes services non plus. J'espère donc que ce n'est qu'un creux et que l'activité pourra reprendre prochainement car ça me plaît d'exporter le savoir-faire liégeois.* ●●

## Point de vue

# Trilogiport, un atout majeur dans le redéploiement économique de la région

Bernadette Mérenne-Schoumaker est Professeur au département de géographie de l'Université de Liège. Spécialisée dans la localisation des activités économiques et industrielles, ses recherches les plus récentes portent sur les concepts du développement territorial, ainsi que sur la localisation des nouvelles plates-formes logistiques. Pour « Carnet de bord », elle fait part de son regard d'expert sur la logistique en région liégeoise.

Développer ou renforcer la logistique dans une région impose d'offrir aux entreprises du secteur des lieux particulièrement adaptés à leur activité. Il s'agit de plates-formes équipées où l'on trouve non seulement des terrains et des entrepôts modernes, des infrastructures et des équipements en transports, mais également des sociétés prestataires de services (manutention, emballage, douane, services en informatique, conseils...) réunies en un même lieu dans le cadre d'un projet cohérent, soucieux de s'intégrer dans son environnement.

### La voie d'eau, un atout indispensable

Offrir aux futurs occupants de la plate-forme la possibilité de recourir à trois modes de transport (eau-rail-route) apparaît comme un avantage concurrentiel supplémentaire dans un monde où beaucoup de régions cherchent à devenir des pôles logistiques. En effet, la majorité des plates-formes sont unimodales ou bimodales (rail-route). Y ajouter la voie d'eau permettant l'accès à trois grands ports de mer (Anvers, Dunkerque et Rotterdam) accroît sans conteste l'attractivité de la réalisation et l'inscrit davantage dans la problématique du développement durable.

Le secteur de la logistique a été identifié ces dernières années comme un secteur clé du redéploiement liégeois permettant de valoriser l'excellente situation de la région dans l'Europe du Nord-Ouest. Mais choisir le secteur ne suffit pas, il faut encore activer les projets, les rendre

cohérents, définir les priorités afin de gérer les moyens de manière optimale et professionnelle.

### Trilogiport, un projet fédérateur

Trilogiport s'inscrit sans conteste dans cette problématique. En outre, il répond aux cinq facteurs cités généralement par les professionnels du secteur comme les conditions indispensables à la réussite d'un grand projet logistique : le marché, l'accessibilité et les infrastructures, les disponibilités et coûts des terrains et des bâtiments, les qualifications et coûts de la main-d'œuvre ainsi que le rôle des Pouvoirs publics. ●●

« Offrir la possibilité de recourir à trois modes de transport apparaît comme un avantage concurrentiel. »



>> Bernadette Mérenne-Schoumaker, Professeur au département de géographie de l'Université de Liège

## Emploi

**Vous avez des affinités avec la logistique?  
Vous désirez y faire carrière?  
Visitez le site  
[www.formation-logistique.be](http://www.formation-logistique.be)**

Le FOREM Formation logistique est un centre de compétences qui, depuis 10 ans, propose de multiples activités et formations qui permettent d'explorer la logistique et d'en faire son métier.

Son objectif : booster la formation des travailleurs, actuels et futurs, du secteur !

Pour de plus amples informations, contactez le service clientèle de FOREM Formation.

**N° vert gratuit: 0800 93 991**

Carnet de bord consacrera un article plus détaillé sur le sujet dans le prochain numéro.



# Retour sur la réunion d'information publique

Le projet Trilogiport, ayant fait l'objet de nombreuses réflexions, études et adaptations, pouvait être présenté à la population concernée par ce développement économique, proche de chez eux. Ecoute et dialogue, alternatives et suggestions ont animé la réunion d'information publique du 2 avril dernier.

Le Service public de Wallonie et le Port de Liège, à l'initiative de Trilogiport depuis 2001, ont présenté leur projet de plate-forme multimodale. Cette réunion a levé le voile sur un projet d'envergure et en a défini les contours. La juste information a pu être diffusée de manière officielle et identique pour tous. Grâce à l'explication de plans détaillés sur l'organisation de la plate-forme, les citoyens présents ont pris connaissance du projet. Malgré le caractère non définitif de celui-ci, l'exposé a permis d'aboutir à un échange d'idées basées sur des points concrets.

Des sujets très variés ont été abordés : problèmes de mobilité, zones tampons, horaires de travail, nuisances sonores, capacité d'absorption du trafic par le réseau existant, raccordement routier au pont de Haccourt... Certaines questions ont pu trouver d'emblée une réponse. Il faudra

par contre attendre les conclusions de l'étude d'incidences sur l'environnement pour obtenir un éclaircissement sur d'autres points. La soirée s'est clôturée par un drink au cours duquel chacun a pu poser des questions plus personnelles et approfondir certains sujets.

Le processus de réalisation du projet ne fait que commencer. Les mois à venir augurent encore beaucoup d'échanges avec la population et d'éventuelles adaptations du projet. Un objectif reste commun à l'ensemble des personnes concernées par Trilogiport : que ce projet d'envergure, porteur pour la Wallonie se réalise sans dénigrer le paysage mosan tout en garantissant une certaine quiétude à ses riverains.

>> Vous étiez nombreux à participer à la réunion d'information du 2 avril dernier

## Les habitants du nord de la zone ont également été entendus

Afin de préciser certains détails sur les aménagements prévus au nord de la zone Trilogiport, et plus particulièrement sur la liaison routière entre la plate-forme et le pont de Haccourt, une réunion s'est tenue le 16 avril dernier avec les habitants de la rue Marchand et de l'Allée verte.

Lors de cette réunion, Daniel Boden, l'architecte urbaniste du projet, a commenté les aménagements qui ont été proposés. Beaucoup d'aspects ont été évoqués, de nombreuses réponses ont été données mais ce sont surtout des alternatives qui ont été proposées par les riverains. Grâce à la réactivité de la Ville de Visé, l'ensemble de ces points ont été transmis par écrit au collège d'Oupeye avec copie au demandeur dans le délai légal !



Entretien

## Vous avez dit « étude d'incidences » ?

La réunion d'information publique a marqué le coup d'envoi de l'étude d'incidences sur l'environnement. De quoi s'agit-il exactement? Pour répondre à cette question, « Carnet de bord » a rencontré Michaël Gielen, chef de projet au sein du bureau ARIES CONSULTANTS, chargé de cette étude. Entretien.

**Carnet de bord: En quoi consiste une étude d'incidences sur l'environnement ?**

**Michaël Gielen :** Dans une étude d'incidences, le mot « environnement » est pris au sens large. Il s'agit d'étudier les impacts d'un projet sur la santé des riverains ainsi que sur leur cadre de vie. Des sujets tels que la mobilité, le paysage, l'urbanisme, l'énergie, l'eau, l'air, la faune et la flore sont étudiés... Nous ne sommes pas là pour juger si le projet est bon ou mauvais mais pour analyser, de manière scientifique, les incidences de celui-ci et tenter de les réduire. Chez ARIES, chaque thématique est confiée à un expert spécialisé qui réalise les analyses dans son propre domaine de compétence. Ceci nous permet de réaliser des études pointues, approfondies et cohérentes.

**CDB : Qui vérifie la qualité de votre travail ?**

**M.G. :** En Région wallonne, notre travail est contrôlé par le Conseil Wallon pour l'Environnement et le Développement Durable (CWEDD) qui remet un avis sur la qualité de l'étude réalisée. Un bureau qui reçoit plusieurs avis négatifs peut perdre son agrément pour la réalisation de ces études. Nous sommes donc tenus de faire du bon travail, en toute indépendance.

**CDB : L'implication de la population riveraine est relativement importante dans le cadre de Trilogiport. Comment avez-vous géré ces relations ?**

**M.G. :** Les remarques des riverains sont souvent pertinentes. Elles soulèvent des problématiques qu'il est nécessaire d'étudier et dont nous n'avons pas toujours connaissance au démarrage de l'étude; même s'il s'avère parfois que ces inquiétudes étaient injustifiées. Tout en

gardant notre indépendance, nous restons donc à l'écoute des riverains.

**CDB : Comment évolue l'étude d'incidences Trilogiport ?**

**M.G. :** Elle avance normalement ! Comme toujours, certains points avancent plus vite que d'autres. Le chapitre « mobilité » prend énormément de temps vu son importance.

**CDB : Y-a-t-il un aspect du dossier que vous ne pensiez pas analyser initialement ?**

**M.G. :** Il y a toujours des points qui apparaissent en cours d'étude et que nous n'avions pas prévus. Pour Trilogiport, nous n'avions pas envisagé de pousser aussi loin le chapitre « qualité de l'air ». La synthèse des nombreuses questions des riverains a également été plus longue que prévue !

**CDB : Que se passera-t-il en fin d'étude d'incidences ?**

**M.G. :** Les conclusions, mais surtout les recommandations de notre étude seront présentées au demandeur du permis qui pourra alors choisir de les intégrer ou non dans son projet, en justifiant ses choix.

« Nous ne sommes pas là pour juger si le projet est bon ou mauvais mais pour analyser, de manière scientifique, les incidences de celui-ci. »

>> Installation d'un appareil de mesure de hauteur d'eau

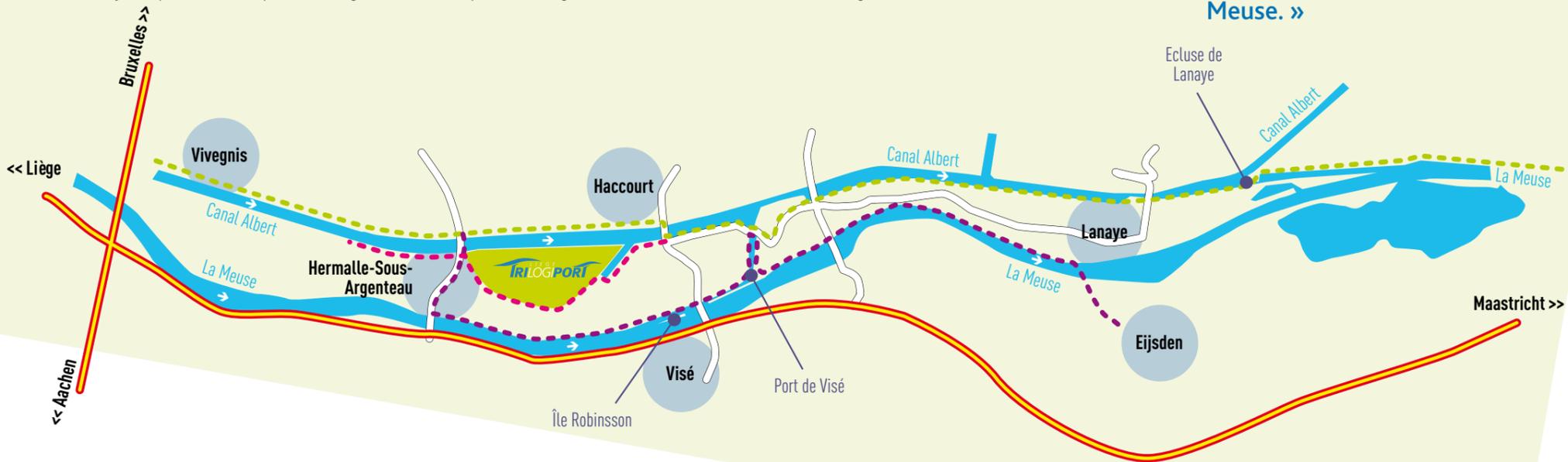
ARIES CONSULTANTS

>> Relevé de la flore du terrain



# Au bord de l'eau... à pied ou à bicyclette !

C'est en 1995 que le projet RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes) voit officiellement le jour. Il est né de la volonté de développer une politique de mobilité efficace et respectueuse de l'environnement. La Région wallonne a ainsi décidé d'aménager un réseau cyclo-pédestre. Depuis l'inauguration de la première ligne en 1996, le RAVeL n'a cessé de grandir.



« Dans le cadre du projet Trilogiport, une attention particulière a été apportée à l'amélioration de la liaison entre les halages le long du canal et la Meuse. »

Les beaux jours pointent le bout de leur nez et les loisirs extérieurs retrouvent tout leur attrait ! En Basse-Meuse, région fort appréciée pour ses paysages, le RAVeL offre de nombreuses possibilités de promenades bien agréables le long de la Meuse et du canal Albert.

En venant de Liège, le RAVeL longe la rive gauche du canal avant d'atteindre le village d'Hermalle. A cet endroit, le promeneur a actuellement deux possibilités de balades. Demain il en aura une troisième puisqu'une piste cyclo-pédestre bordera le site de Trilogiport.

La Direction générale opérationnelle « Mobilité et Voies hydrauliques » est responsable des sections situées sur des chemins de service, le long des voies d'eau. En développant Trilogiport, celle-ci a été attentive à ce que la réalisation du projet renforce et agrandisse le réseau de voies lentes existant.

Long de 4 km, le RAVeL aux alentours du site démarrera à la gravière Brock pour se terminer au pied du pont de Haccourt. Sur plus de 2 km, le promeneur traversera un espace entièrement aménagé de haies, de pontons et de bancs rendant sa promenade la plus agréable possible le long d'espaces aquatiques.

## Trois itinéraires possibles

En venant de Liège, longer le canal Albert jusqu'à l'écluse de Lanaye et continuer le long de la Meuse vers Maastricht.

En venant de Liège, longer le canal Albert et emprunter le pont d'Hermalle pour atteindre la rive gauche de la Meuse et descendre vers Visé. Les curiosités seront nombreuses : l'île Robinson, le port de plaisance de Visé et la promenade d'Aiguillon le long du canal de jonction entre Haccourt et Visé.

En rive droite du canal Albert, longer les gravières Brock. Au pied du pont d'Hermalle, prendre le chemin qui contourne la plate-forme multimodale et continuer vers le pont de Haccourt.

## Le charroi estimé durant la période des travaux

Lors de la réunion d'information publique, de nombreuses personnes ont fait part de leurs interrogations et de leurs inquiétudes concernant le charroi prévu durant la période des travaux. «Carnet de bord» a souhaité revenir sur cette problématique.

Les opérations de terrassement, de pose de tuyaux, de bordures ou de pavés sont des travaux réalisés sur site qui n'occasionnent pas beaucoup de charroi. Il en va de même pour l'installation des halls de stockage prévue durant le 2<sup>ème</sup> trimestre de 2012.

Par contre, les phases de revêtement en béton ciment ou hydrocarboné génèrent un certain trafic. Durant ces phases, qui ne s'exécuteront pas simultanément, on estime le nombre de camions à 5 à 6 par heure soit un maximum de 48 camions par jour, pendant une durée estimée à 32 jours pour le revêtement hydrocarboné et à 28 jours pour les structures en béton.

Selon le cahier des charges des travaux, seuls 35 camions sont autorisés à transiter par la rue d'Argenteau chaque jour. Les autres camions devront donc emprunter un itinéraire alternatif. L'accès routier vers Haccourt tel qu'imaginé est-il la meilleure solution ? Certains en doutent ... L'étude d'incidences donnera certainement des recommandations à ce sujet. Les conclusions sont attendues pour le mois d'août.

**CQFD**

- > Capacité maximale de production des centrales :  
béton hydrocarboné : 1000T/jour  
béton ciment : 1200T/jour
- > Capacité d'un camion : 25T
- > Donc 40 camions de béton hydrocarboné/jour de 8h  
48 camions de béton ciment / jour de 8h
- >>> **CQFD : 5 à 6 camions / heure**



## Brocante marine au Port des Yachts de Liège

Tous à vos agendas ! A l'occasion de notre Fête nationale, l'asbl « Entre Meuse et Liège » organise sa première brocante marine le mardi 21 juillet 2009 de 9h00 à 16h00 sur la jetée du Port des Yachts de Liège.

Ce marché d'occasion fera le bonheur des amateurs d'objets de la mer, de maquettes de bateau, de matériel de pêche, de peintures, d'objets relatifs à l'eau, etc. Une variété impressionnante de matériel nautique trouvera acquéreur lors de cette manifestation originale.

Vous êtes brocanteur spécialisé dans ce domaine ou êtes simplement intéressé de vider votre grenier, n'hésitez pas à contacter **Frédéric Gillet** : +32 (0)495.34.31.38 - [entremeuseetliege@gmail.com](mailto:entremeuseetliege@gmail.com)

### 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), Guillaume Dugravot (stagiaire SPW), Emile-Louis Bertrand (PAL), Hélène Thiébaud (PAL).

**Conception et coordination** : Peps Communication - [www.pepscommunication.be](http://www.pepscommunication.be)

**Graphisme** : nlsh-graphicdesign - [www.nlsh.be](http://www.nlsh.be)

**Crédits photographiques** : SOMEF - DPVNI - Expérience Image - PAL - SPW

**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>