

Comité d'accompagnement de Liège Trilogiport

Liège, mardi 13 décembre 2016

Réunion n° 19

Procès-verbal

Présents :

Emile-Louis BERTRAND	Port autonome de Liège
Jacques HACOURT	Service public de Wallonie, DGO 2
Stéphan NIVELLES	Service public de Wallonie, DGO 2
Céline HELLEMANS	Service public de Wallonie, DGO 2
Alain HOUTAIN	Service public de Wallonie, DGO 3, Office wallon des Déchets
Olivier VANSTIPELEN	Service public de Wallonie, DGO 3
Marianne PETITJEAN	Fonctionnaire Technique, Service public de Wallonie, DGO 3 Département des Permis et Autorisations Liège
André DELECOUR	Service public de Wallonie, DGO 4
Hélène LOMBARDO	Commune d'Oupeye, Echevine Aménagement du territoire, urbanisme et Patrimoine
Paul ERNOUX	Commune d'Oupeye, Deuxième échevine
Luc LEJEUNE	Ville de Visé
Thierry BRASSEUR	Représentant de la population de la Commune d'Oupeye
Jean GEURTEN	Représentant de la population de la Commune d'Oupeye
Jean-François VERJANS	Représentant de la population de la Ville de Visé
Marcel VAN DEN MEERSSCHE	Représentant de la population de la Ville de Visé
Pol BEAUWENS	Représentant ABSL « Les <i>Bassis-Mosans</i> »
Henri HUYNEN	Représentant ABSL « Les <i>Bassis-Mosans</i> »
Benoit LAMBINON	DP World
Pierre BIEMAR	Architectes BIEMAR (Architecte D.L. Trilogiport)

Excusés :

Serge HERCEK	Port autonome de Liège / Serve Consult
Arnaud WARIN	Service public de Wallonie, DGO 3
Nicolas DELHAYE	Service public de Wallonie, DGO 3
Bernadette MOTTET	Service public de Wallonie, DGO 4
Serge FILLOT	Commune d'Oupeye, Bourgmestre f.f.
Marcel NEVEN	Ville de Visé
Marc DUYCK	WDP
Bert DE NIJS	WDP
Jean-Pierre STAELENS	D.L. Trilogiport Belgium / CETIM
Thierry GREFFE	Représentant « <i>Comité Village Environnement Santé</i> »
Michel MAJCHROWICZ	Représentant « <i>Comité Village Environnement Santé</i> »
Jérôme DELANAYE	Commissaire du Port autonome de Liège au Gouvernement wallon

1 Invité (membre du Comité d'accompagnement)

Olivier VANSTIPELEN	Service public de Wallonie, DGO 3
---------------------	-----------------------------------

Ordre du Jour

1. Lecture du PV de la réunion n° 18

Mme Petitjean souhaite une modification du procès-verbal de la réunion du Comité d'accompagnement du 4 octobre 2016 et souhaite apporter la précision suivante (PV, page 7) relative au permis de DP World.

Mme Petitjean précise que le permis est tout à fait imprécis sur ce point. Pour cela, la société DP World Liège doit introduire une demande de modification de son permis d'environnement. La phrase suivante « *il va y avoir une modification des conditions particulières* » doit être supprimée.

M. Huynen souhaite également rectifier le procès-verbal de la réunion du Comité d'accompagnement du 14 juin 2016 (réunion n°17, PV, page 5).

La phrase « selon M. Huynen, le matériel impose des engins de manutention alimentés au gaz ou à l'électricité » doit être remplacée par « **Selon M. Huynen, le permis unique revu par l'arrêté ministériel du 25 mars 2016 impose des engins de manutention alimentés au gaz ou à l'électricité** ».

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

Le SPW - DG02 n'a pas réalisé de nouveaux travaux lors de ce dernier trimestre 2016.

Mme Hellemans souligne toutefois que le SPW- DGO 2 a lancé un marché d'étude pour une mission d'architecture pour la station fixe de mesures de la qualité de l'air.

3. Présentation de la gestion écologique et de la problématique des chardons par Monsieur Olivier Vanstipelen, Direction générale Opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement, Département Nature et Forêt (DNF), Centre de Liège, Cellule Natura 2000, DGO 3, Service public de Wallonie.

La présentation de M. Vanstipelen se trouve en annexe.

4. Divers.

L'ensemble de questions suivantes ont été exprimées par les Bassis-Mosans.

1°) Portiques : l'administration a reconnu lors du dernier Comité qu'il fallait les remplacer. Quand ces travaux seront-ils exécutés ? Les portiques sont prévus dans le permis.

Selon M. Nivelles, un véhicule a carrément arraché le portique de sa fondation malgré les ancrages boulonnés. Pour arracher un poteau, il a fallu un effort très important.

M. Nivelles précise qu'il faut dès lors revoir le dimensionnement et que ce dernier est presque prêt. M. Nivelles se demande dans quelle mesure on trouvera une solution durable. Afin de rendre le portique plus solide, il suggère de mettre deux poteaux mais cela le rend totalement inamovible. Il faut également renforcer l'ancrage au sol.

M. Huynen demande si le placement d'un portique suffisamment haut avec des bavettes, similaire à ceux placés sur l'autoroute est envisageable. On note que ce système n'empêchera pas le passage de camions.

M. Brasseur demande s'il n'est pas préférable de supprimer ces portiques pour diverses raisons (ces portiques coûtent de l'argent à la collectivité).

Selon lui, il faut utiliser l'argent de manière intelligente. Il souhaite cesser les discussions à propos de ces portiques. Selon lui, cela ne gêne pas les riverains.

M. Huynen insiste sur le maintien de ces portiques tel prévu dans le permis d'urbanisme. Ces portiques seront utiles lorsque Liège Trilogiport sera en pleine activité.

M. Brasseur précise que pour le moment, il n'y a pas de camions et que les portiques sont détruits.

M. Huynen précise que c'est dû à la faiblesse initiale des portiques.

M. Bertrand recommande l'installation de portiques de sécurité tels ceux utilisés en France. Ces portiques sont toutefois très onéreux.

M. Delecour précise que si le SPW – DGO 2 ne fait rien à ce stade actuel, le SPW – DGO 2 est en défaut. Bien qu'il souligne le caractère 'non-urgent' des portiques, M. Delecour insiste sur la prudence à gérer cette problématique. Il faut effectivement un système plus efficace sachant que la période actuelle n'est pas sensible pour le moment.

2°) L'éclairage du rond-point situé en contre-bas de la darse ainsi que plusieurs points lumineux des routes débouchant ne fonctionnent plus. Ce fait est dénoncé depuis la mise en service il y a près d'un an ! Actuellement PLUS AUCUN des lampadaires du rond-point ne fonctionne. Cela dure depuis des mois. Ceci est très dangereux tant pour les ambulances, pour les usagers et le personnel. On est sur la route des "urgences" ! Il est manifeste que les lampadaires sont défectueux puisqu'on constate qu'ils sont alimentés (on distingue une lueur de la source lumineuse... sans plus).

M. Ernoux précise qu'il n'y a pas d'éclairage entre le pont du canal Albert et l'entrée de Liège Trilogiport.

Mme Hellemans précise que le pont est relié à l'armoire électrique du bâtiment technique. On devait effectivement attendre que le bâtiment soit terminé entièrement. Cela va être réalisé dans les prochaines semaines.

La responsabilité de l'éclairage de la liaison entre le pont de Haccourt et l'autoroute incombe à la Direction des Equipements électromécaniques des routes du SPW – DGO 1. L'ensemble des éléments du dossier a été transmis à Tecteo qui doit faire le nécessaire.

M. Ernoux précise qu'il n'y a pas d'éclairage à hauteur du passage pour piétons. Il souligne qu'il y a énormément de personnes qui courent/roulent à vélo et qui empruntent ce passage pour piétons. Cette situation pourrait s'avérer très dangereuse.

M. Huynen mentionne que plusieurs luminaires présentent une très faible source lumineuse (faible lueur) et sont donc dès lors alimentés mais ce n'est pas un éclairage suffisamment lumineux.

Dans la rampe venant du pont de Haccourt, il s'agit d'un poteau sur trois qui est raccordé (cf compteur triphasé). Dans ces derniers, le système led est peut-être défectueux.

Selon M. Huynen, le manque d'éclairage sur le tronçon menant à la clinique d'Hermalle est très dangereux pour le personnel de la clinique, pour les urgences... Il faut remédier à cette situation.

M. Haccourt précise que le SPW – DGO 2 va sensibiliser davantage la Direction des Equipements électromécaniques des routes (SPW – DGO 1). Mme Hellemans évoquera également cette problématique avec le fonctionnaire dirigeant de la section électromécanique.

M. Bertrand propose également qu'un courrier émane de la part du Comité d'accompagnement en vue également de sensibiliser cette Direction du SPW.

M. Beauwens conclut qu'il faut effectivement trouver une solution pour les nombreux éclairages qui ne fonctionnent pas.

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

3°) Chardons et entretien du site : la "grogne" des riverains s'entend de plus en plus concernant l'entretien, ou plutôt le non entretien des terrains situés au Nord de la nouvelle route. AUCUNE fauche des chardons n'a été réalisée au mépris de l'arrêté royal qui impose leur élimination. Des dizaines de milliers de semences ont ainsi été libérées pour contaminer des centaines de jardins et les cultures voisines. Les riverains rappellent les craintes émises lors de la présentation du projet sur les déficiences du SPW relatives à l'entretien de son domaine. Ce ne sont pas les fauchages réalisés pour le passage du RAVeL qui vont rassurer les riverains. Ce n'était que de la poudre aux yeux des téléspectateurs et des participants. On demande des garanties formelles pour l'éradication des chardons et pour un entretien digne de ce nom.

Réalisé par la Direction des Impacts paysagers du SPW, le plan d'aménagement de la zone d'intégration environnementale de Liège Trilogiport prévoit des prairies avec hauteur de coupe de 8 cm en vue d'éviter le développement et la prolifération des chardons. Le fauchage tardif sera dès lors appliqué sur certaines zones.

La physionomie de cette zone, qui s'exprimera dès 2017, rendra le terrain totalement défavorable pour les chardons. Il faut toutefois attendre la finalisation de l'aménagement de Liège Trilogiport.

L'échardonnage provient d'une loi fédérale qui a été transcrite au niveau des communes via arrêté de police. Ce sont ces arrêtés de police qui reprennent cet échardonnage. Selon M. Vanstipelen, il faut appliquer la loi avec justesse et discernement.

Selon lui, c'est une loi qui mérite d'être dormante car héritée du passé. Il faudrait la renouveler et surtout l'appliquer au cas par cas.

M. Vanstipelen précise que cela passe par une acceptation sociale des chardons bien évidemment.

Comme démontré dans la présentation, les chardons ont clairement une utilité pour le maintien de biodiversité. Il faut co-habiter avec ces plantes.

M. Verjans s'interroge sur la gestion des talus et plus particulièrement le fauchage des talus.

Les talus sont censés être plantés par des arbres & arbustes. On est toujours dans un délai de garantie avec un marché d'entretien. Il faut que les premières années les chardons n'étouffent pas ces arbres. Les entrepreneurs fauchent alors les chardons. Selon M. Vanstipelen, il ne devrait plus y avoir de problème. Là où il n'y a pas de problèmes d'infestation, il recommande de ne pas s'alarmer.

M. Huynen précise qu'il n'y a pas eu d'entretiens effectués sur les merlons de la partie Nord (le long de la liaison Haccourt -autoroute) et s'interroge sur une telle densité de chardons.

Selon M. Vanstipelen, une partie des semences de ces chardons s'y trouvait préalablement. Une partie est probablement arrivée par le vent. Il y a une capacité de dormance dans le sol. C'est une situation totalement rare et exceptionnelle.

M. Huynen s'interroge si cette zone va-t-elle être nettoyée et précise qu'en termes de densité de chardons, on trouvait une cinquantaine de chardons par m² !

M. Vanstipelen précise qu'une fauche est bien prévue à ces endroits précis tels que c'est stipulé dans le permis d'urbanisme.

M. Huynen a constaté que les chardons, fauchés en juillet, reviennent ultérieurement. Il s'interroge de leur évolution si on fauche une seule fois annuellement ? Selon lui, ne serait-ce pas opportun d'imposer deux fauchages par an en vue de retrouver un aspect visuel correct ?

M. Vanstipelen précise à nouveau que nous sommes actuellement dans une phase de rattrapage et qu'on est typiquement dans un contexte d'acceptation sociale.

Selon M. Vanstipelen, s'il y a une nécessité d'aménager une zone particulière (zone touristique, zone pour lesquelles l'accès à l'eau doit être garanti), il est peut-être effectivement intéressant de faucher plusieurs fois par an. Il subsistera néanmoins quelques chardons en fleurs. Il faut accepter que certaines zones restent un peu plus sauvages.

Il souligne également que les fauches répétées vont bien évidemment atténuer la présence de chardons.

M. Huynen mentionne que la population riveraine est très sensible à l'entretien de la zone d'intégration environnementale. Les personnes qui s'y baladent évoquent des commentaires fort négatifs. Il préconise dès lors plusieurs fauchages par an.

M. Vanstipelen confirme effectivement que l'ensemble de la végétation de la zone d'intégration environnementale pousse de manière spontanée. C'est de cette manière que la Direction des aménagements paysagers du SPW l'avait imaginée. Ces fleurs et plantations vont évoluer au fil des années.

M. Vanstipelen précise que l'objectif de la zone d'intégration environnementale de Liège Trilogiport était de retrouver le paysage d'antan de la Basse-Meuse. Il n'a jamais été question de faire des jardins à l'anglaise ou à la française.

On fait exprès de laisser des bandes plus sauvages et d'autres zones qui seront davantage maîtrisées.

Par rapport au permis d'urbanisme, M. Delecour souhaite apporter une nuance. Il faut distinguer une zone d'espaces verts destinée à la régénération du milieu naturel et un « parc public ». L'entretien est totalement différent. Une zone d'espaces verts consiste en une zone où il y a une richesse au niveau de la biodiversité. On laisse le champ libre à la nature. Cette zone verte n'a rien à voir avec un parc public. Il faut pouvoir faire la distinction.

Il faut expliquer pourquoi on a eu cette surabondance de ces chardons récemment (à cause de la présence du chantier). Cela va se réguler.

M. Delecour précise que la DNF a été un partenaire très important et incontournable pour l'élaboration de la zone d'intégration environnementale de Liège Trilogiport.

M. Huynen mentionne que la zone à proximité des bassins paysagers est une situation difficile à maîtriser vu l'ampleur de cette zone. Cette zone est infestée de chardons.

Selon M. Vanstipelen, si la profusion de chardons génèrent des soucis et touchent le quotidien des gens, il faut effectivement intervenir. Il insiste sur le fait que la présence de chardons va se réguler avec les fauches qui sont annoncées. Il faut les accepter et laisser la place à la nature.

Pour la gestion de cette zone d'intégration environnementale, la gestion différenciée est appliquée. C'est également le bon sens qui est appliqué. Plus aucune entreprise ne peut se permettre de tondre de telles étendues une vingtaine de fois annuellement.

Selon M. Vanstipelen, l'article 6°, point 7, du permis d'urbanisme délivré le 11 septembre 2011 prévoit : « *un Plan de gestion des fauches et de lutte contre les espèces invasives est élaboré; il vise à la réalisation de fauche tardives différées (après le 1^{er} août) et différenciées (en termes de fréquence, d'exportation des produits) dans certaines zones* ». Ce plan est à finaliser avec la Direction des Aménagements paysagers et la DGO 2. Il permettra de moduler utilement l'entretien sur le site et permettra de résoudre une partie des problèmes énoncés par les réclamants.

M. Huynen suggère de prévoir 2 à 3 fauches par an en vue de rattraper la situation initiale.

M. Vanstipelen souligne que nous sommes encore dans une phase de fin chantier. Il faut laisser une place à la nature en Basse-Meuse et pouvoir accepter ces chardons en ne cédant pas à la panique.

M. Huynen insiste sur les aspects visuels de la zone d'intégration environnementale.

M. Vanstipelen précise que le fauchage tardif a tout son sens à Liège Triligiport.

M. Vanstipelen conclut ce chapitre en évoquant les vertus médicinales du chardon qui est notamment cultivé par milliers d'hectares pour des bioplastiques en Amérique du Sud (plastiques végétaux). Cette plante a donc diverses vertus.

La DGO 3 du SPW reste à l'entière disposition des membres du Comité d'accompagnement pour tout renseignement complémentaire à propos de cette thématique.

4°) Le permis accordé à DP World Liège interdit l'usage de d'engins alimentés au diesel sur la darse. Cette disposition n'est actuellement pas respectée. Quand l'autorité la fera-t-elle respecter ?

Selon M. Bertrand, le permis autorise les deux mais est très mal libellé et prête à confusion.

Mme Petitjean : Suite à la plainte déposée par rapport au fait que DP World Liège ne respecte pas son permis, l'Unité de Répression des Pollutions du SPW a effectué une visite chez DP World le 21 octobre 2016. Un PV de cette visite a été rédigé et a été envoyé au parquet de Liège qui va se pencher sur ce sujet.

5°) Pollution des sols. Le rapport du 18/7/2016 du SPW, Département du Sol et des Déchets, constate qu'une partie de la pollution en naphtalène subsiste. D'autre part d'autres polluants très dangereux - l'arsenic et le benzène, notamment - sont bien présents.

Quelles mesures va-t-on prendre et que va-t-on inclure dans les cahiers des charges pour tenir compte de ce fait ? Quid des résultats du monitoring de la nappe fait en septembre 2016 ? Ne faut-il pas interdire la pêche dans les "étangs" (toujours non-sécurisés !) et prévenir tous les riverains qui pompent de l'eau via leurs puits ? Va-t-on tenir compte des "découvertes" faites lors des premières constructions pour adapter les cahiers des charges.

Un bilan de l'assainissement des sols sur Liège Trilogiport est repris en annexe ; plusieurs notions liées au « décret sols » y sont également rappelées.

M. Houtain expose les informations du département du sol et des déchets (DSD) à propos des interrogations formulées.

i) Chaque parcelle concernée par le plan d'assainissement adopté lors de l'aménagement global du site fait l'objet d'un certificat de contrôle du sol (CCS).

Le CCS de la parcelle 466c (plus de 500.000 m² et concernant WDP) délivré le 18 juillet 2016 identifie trois zones sur lesquelles des pollutions sont rémanentes ; l'une concerne le naphthalène, la seconde le zinc et le benzo(b)fluoranthène et la troisième le zinc, le benzène et plusieurs PAH's. Une situation similaire peut se présenter sur d'autres parcelles, la 224c par exemple.

Dans ces situations, des valeurs particulières ont été prescrites au terme de l'étude des risques. Egalement, les CCS prévoient alors des mesures de gestion particulières par exemple en cas de remaniement ultérieur des sols, et ce en sus des restrictions d'utilisation générales (réservation à un usage industriel).

Lesdites mesures sont également reprises dans les permis octroyés aux concessionnaires.

ii) Un monitoring de la nappe a été réalisé en septembre et les résultats ont été rendus ce 2 décembre. Dixit : « par conséquent aucune évolution notable à la hausse n'est observée pour les échantillons d'eau souterraine et de surface analysés par rapport aux monitorings réalisés en 2013, 2014, 2015 et 2016. »

Il n'y a dans ces conditions aucune raison d'édicter pour l'heure de nouvelles restrictions d'usage de la nappe.

iii) En ce qui concerne l'interdiction de pêche dans les étangs, le CCS de la parcelle 224c la mentionne explicitement. M. NIVELLES ajoute qu'il est de toutes les manières interdit de pêcher dans un espace public. Le SPW – DGO 2 n'y avait pas pensé lors de l'élaboration du dossier.

iv) Enfin concernant la découverte de nouvelles pollutions, en avril 2016, le DSD a été informé par l'expert BOVAENVIRO+ que des concentrations en PCB's avaient été trouvées sur une parcelle de DP world. Immédiatement, des recommandations en matière de gestion de celles-ci ont été formulées par le DSD et confirmées officiellement par courrier du 11 mai 2016.

6°) Sécurisation de la jonction avec la rue Marchand. Où en est le dossier de la rectification du merlon ? D'autres aménagements sont-ils prévus ? Quid plantations complémentaires ?

M. Nivelles évoque la seule solution trouvée : celle de raboter le merlon. Pour maintenir le niveau supérieur (qui se trouve dans le permis), le SPW – DGO 2 envisage des murs de soutènement pour permettre une visibilité des véhicules qui viennent du pont de Haccourt.

M. Nivelles a demandé au bureau des dessins pour préparer une esquisse à envoyer au SPW – DGO 1.

Il s'agit d'une voirie de 6 mètres. Il faut bien évidemment que les véhicules respectent les limitations de vitesse (70 km/h).

7°) Station de contrôle de l'air. Quand aura-t-on les premiers résultats ?

Une campagne de mesures a été réalisée durant un mois (entre le 21 octobre et le 22 novembre 2016) en vue de vérifier l'adéquation du site de la station de mesures de la qualité de l'air. Le rapport de l'ISSeP sera transmis à l'Awac encore en 2016.

M. Bertrand rappelle la décision du ministre de tutelle Maxime Prévot: la matière du contrôle de l'air sera gérée par l'AWAC. Il rappelle que lors de la dernière réunion du comité, il avait été décidé de ne pas réaliser de commentaires ou d'études sur deux mois. Il faut attendre d'avoir une période de référence pour que M. Debast puisse proposer un accompagnement de ces premières données tel qu'il l'avait suggéré lors du Comité d'accompagnement d'octobre 2016.

Il faudra encore attendre une certaine période de temps pour obtenir une période relevante avant d'avoir une communication par rapport à ces études.

Divers

M. Lambinon précise qu'il a rencontré M. Xavier Kaizer (CEDIA de l'ULg) en vue d'évoquer les mesures sonores.

Plutôt que de réaliser un mesurage de deux mois consécutifs, M. Kaizer recommande un mesurage d'une durée d'un mois au printemps 2017 et un second mesurage d'une durée d'un mois au printemps 2018.

Mme Petitjean confirme que, selon le permis unique de DP World Liège, la durée de ces mesures est de 2 mois minimum et que les mesures doivent être effectuées dans un mode de fonctionnement représentatif de l'activité maximum. Le permis ne précise pas que les mesures doivent être effectuées durant deux mois consécutifs. La proposition de M Kaizer de réaliser deux campagnes d'analyses semble très pertinente pour avoir une représentativité de l'activité.

M. Huynen propose de reporter en 2019 lorsque DP World Liège aura augmenté ses activités.

M. Lambinon précise qu'il s'agit d'un contrôle global concernant l'ensemble de la plate-forme.

Les conditions de Tempo Log sont les mêmes que celles de DP World Liège.

M. Bertrand insiste sur le fait qu'il faut appliquer la décision du Ministre.

Souhaitant être rigoureuse dans le respect du permis unique, Mme Petitjean, va demander dans quel délai DP World Liège doit respecter cette prescription.

M. Lambinon pose la question de l'endroit d'implantation de la station fixe des mesures sonores.

M. Brasseur répond qu'il ne s'agit nullement du rôle du Comité d'accompagnement.

Le bruit concerne l'ensemble des concessionnaires. M. Delecour souligne que la charte environnementale parle toujours du site dans sa globalité et précise la nécessité d'avoir un dispositif de veille sonore pour l'ensemble du site. Il y aura un retour qui doit être fait au comité d'accompagnement.

Benoit Lambinon mentionne que les riverains sont effectivement concernés car l'installation de ces stations mobiles se fait dans les jardins de quelques riverains.

M. Lambinon précise que les frais relatifs aux stations fixes de mesures sonores sont à la charge des concessionnaires.

M. Brasseur souhaite obtenir des informations sur les activités qui se développent actuellement sur Liège Trilogiport : concessionnaires ? Activités ?

Suite à cette demande, M. Bertrand mentionne que les terrains ont été remis au 1^{er} janvier 2016 aux trois concessionnaires (DP World Liège, WDP, DL Trilogiport Belgium).

Un terminal à conteneurs (15 ha) géré par DP World

DP World Liège a démarré ses activités et commence à monter une chaîne logistique. Il y a des prospections commerciales pour le terminal à conteneurs.

Une zone logistique (41,7 ha) : WDP & DL Trilogiport

Pour rappel, le Port autonome de Liège (qui loue ses terrains portuaires en octroyant des concessions à des entreprises privées) a concédé la zone logistique à deux sociétés :

- WDP (WAREHOUSES DE PAUW) (10 ha)
- et D.L. TRILOGIPORT BELGIUM S.A. (30 ha).

Celles-ci construiront des entrepôts logistiques qu'elles loueront ensuite à des opérateurs appelés « utilisateurs finaux ».

Au total, ces sociétés développeront à long terme 200 000 m² d'entrepôts logistiques. WDP développera 50 000 m². D.L. TRILOGIPORT BELGIUM S.A. construira 150 000 m² d'entrepôts logistiques sur ses 30 ha.

Un premier investisseur à Liège Trilogiport : Havaianas

Tempo Log Belgium, filiale du prestataire logistique français Tempo One, est le premier occupant de Liège Trilogiport (zone logistique, hall de WDP). Il occupera - par étapes - un bâtiment de 23.000 m² pour y réaliser la logistique d'Alpargatas, le groupe brésilien qui produit les tongs Havaianas. Le hall actuel a une superficie de 12.000 m².

Concernant le dossier de WDP, M. Bertrand souligne l'hyper-compétence des services de la Région wallonne et précise que WDP a reçu très rapidement son permis.

Cela leur a permis d'avoir le premier client qui souhaitait obtenir ses bâtiments dans un délai de 6 mois.

M. Bertrand précise que cette installation en Wallonie est le fruit d'une collaboration fructueuse entre l'Awex – Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers –, Tempo Log Belgium, WDP – acteur et leader du marché immobilier logistique au Benelux –, le Service public de Wallonie (DGO 2, DGO 3, DGO 4) et le Port autonome de Liège – PAL.

Construction d'un nouveau hall logistique

Il y a actuellement un permis d'urbanisme au bénéfice de D.L. Trilogiport Belgium (hall - 33.000 m²) pour un prospect. Dans ce cadre, une demande d'aménagement du terrain est actuellement soumise aux services compétents de la Wallonie.

Des négociations commerciales en cours

A cet égard, il est à noter que des négociations commerciales en vue d'identifier de nouveaux utilisateurs finaux sont actuellement en cours chez les concessionnaires de Liège Trilogiport.

Il est à noter à nouveau le travail très actif des concessionnaires de Liège Trilogiport, du PAL, de l'Awex, de la SPI afin d'attirer les investisseurs à Liège Trilogiport.

M. Bertrand souligne qu'un des concessionnaires a récemment proposé au PAL un client mais qui ne souhaitait pas utiliser la voie d'eau pour l'acheminement de leurs marchandises. Le PAL ne peut dès lors accepter de tels projets. Il faut incontestablement de la voie d'eau.

M. Delecour précise effectivement que tout a été fait en un mois en précisant qu'il y a eu de nombreuses réunions préalablement. Soulignons le rôle de la commune d'Oupeye et la bonne collaboration des diverses parties prenantes.

Prochaine réunion du Comité d'accompagnement

La prochaine réunion du Comité d'accompagnement se déroulera **le mardi 7 mars 2017**.

Départ de Monsieur Jacques Hacourt

Il s'agit de la dernière participation de Monsieur Jacques Hacourt à ce Comité d'accompagnement vu qu'il part à la retraite à la fin janvier 2017.

M. Bertrand le remercie chaleureusement pour la bonne et efficace collaboration au cours de ces dernières années et pour son implication dans le cadre du dossier de Liège Trilogiport. Il lui souhaite une bonne retraite.

Présentation des vœux aux membres du comité d'accompagnement

M. Bertrand souhaite également d'excellentes fêtes de fin d'année et présente ses vœux pour 2017.

La réunion se termine vers 20 heures.



Emile-Louis Bertrand
Directeur général

Annexes

Annexe I : La présentation de M. Olivier Vanstipelen, DGO 3