

Comité d'accompagnement de Liège Trilogiport
Liège, mardi 16 octobre 2018
Réunion n° 26
Procès-verbal

Présent(e)s

Hélène THIEBAUT	Port autonome de Liège
Céline HELLEMANS	Service public de Wallonie, DGO 2
Marianne PETITJEAN	Fonctionnaire Technique, Service public de Wallonie, DGO 3, Département des Permis et Autorisations Liège
Kevin KESENNE	DP World Liège
Bert DE NIJS	WDP
Christophe RAVIGNAT	Jost Group
Pierre BIEMAR	Architectes BIEMAR - Architecte Jost Group
Jean GEURTEN	Représentant de la population – Commune d'Oupeye
Marcel VAN DEN MEERSSCHE	Représentant de la population de la Ville de Visé
Thierry GREFFE	Représentant « <i>Comité Village Environnement Santé</i> »
Pol BEAUWENS	Représentant ABSL « <i>Les Bassis-Mosans</i> »

Excusé(e)s

Emile-Louis BERTRAND	Port autonome de Liège
Stéphan NIVELLES	Service public de Wallonie, DGO 2
Thierry BRASSEUR	Représentant de la population de la Commune d'Oupeye
Nicolas DELHAYE	Service public de Wallonie, DGO 3
Olivier VANSTIPELEN	Service public de Wallonie, DGO 3
Bénédicte DUSART	Service public de Wallonie, DGO 3 Département du sol et des déchets
Nicolas BOULANGER	Service public de Wallonie, DGO 3 Département du sol et des déchets
André DELECOUR	Service public de Wallonie, DGO 4
Bernadette MOTTET	Service public de Wallonie, DGO 4
Serge FILLOT	Commune d'Oupeye, Bourgmestre f.f.
Paul ERNOUX	Commune d'Oupeye, Deuxième échevin
Marcel NEVEN	Ville de Visé
Luc LEJEUNE	Ville de Visé
Michel MAJCHROWICZ	Représentant « <i>Comité Village Environnement Santé</i> »
Thibaut MOUZELARD	Inspecteur général f.
Jean-François VERJANS	Représentant de la population de la Ville de Visé
Henri HUYNEN	Représentant ABSL « <i>Les Bassis-Mosans</i> »

Changement(s)

M. Alain Houtain, Service public de Wallonie, DGO 3, Département du Sol et des Déchets a été admis à la retraite en juin 2018. Le SPW DGO 3 est dorénavant représenté par Mme Bénédicte DUSART, Inspectrice générale a.i. et M. Nicolas BOULANGER.

Invité(e)s

Nous accueillons M. Xavier Kaiser, Ingénieur à ULiège (Université de Liège), au CEDIA. Le CEDIA est un bureau d'études et de recherche spécialisé en acoustique et vibrations.



1. PV de la réunion n° 25

Pas de modification sur le PV de la réunion n°25.

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

Pas de point spécifique pour le SPW DGO 2.

3. Informations complémentaires et diverses par le/les divers concessionnaire(s)

Pas de point spécifique pour les concessionnaires.

4. Présentation des résultats de la campagne des mesures sonores (effectuée du 13.04.2018 au 11.05.2018) par Monsieur Xavier KAISER, Ingénieur, CEDIA – ULiège

M. Kaiser présente aux membres du Comité d'accompagnement les résultats de la première campagne des mesures du suivi acoustique des activités de DP World Liège.

Pour rappel, il avait été décidé de scinder la période des mesures en deux campagnes d'un mois en raison du démarrage de l'activité de DP World Liège (plutôt qu'une seule campagne de deux mois).

La première campagne de suivi de mesures acoustiques a ainsi été réalisée du 13.04.2018 au 11.05.2018.

M. Kaiser évoque dans sa présentation un rappel des grandeurs acoustiques.

Il rappelle que le permis de DP World Liège a été modifié et a repris les valeurs reprises dans la charte environnementale :

- 7 h – 19 h : 50 dBA
- Période de transition entre 6 h – 7 h du matin et 19 h - 22 h : 45 dBA

Les valeurs des conditions générales applicables aux établissements classés ont été diminuées de 5 décibels.

Ces valeurs sont propres aux bruits de l'établissement. L'analyse doit parvenir à extraire les bruits de l'activité en ne tenant pas compte des bruits externes. On doit pouvoir ainsi évaluer le bruit « particulier » lié à l'activité de l'établissement. Il s'agit d'une difficulté de cette analyse.

L'objectif final des mesures a pour but de déterminer l'impact des activités de DP World Liège.

Cinq points de mesures ont été identifiés (en collaboration avec M. Huynen) et un sixième sonomètre a été placé sur le terminal à conteneurs même.

Il est important de vérifier les conditions climatiques qui peuvent avoir un effet sur les mesures analysées. M. Kaiser explique qu'on a eu globalement de bonnes conditions climatiques lors de la campagne de mesures (vitesse de vent faible, direction du vent assez variable...). Il y a eu quelques grosses averses ayant eu une incidence sur les mesures. On a ainsi eu une bonne représentativité des conditions météorologiques.

M. Kaiser explique qu'à l'heure actuelle, le bruit de DP World Liège n'est pas « *extractible* ». On n'arrive pas à distinguer précisément l'impact des activités de DP World Liège vis-à-vis du bruit ambiant existant aux cinq points de mesures.

Les valeurs relevées sur le site de DP World Liège sont quasiment toujours inférieures à 70 dBA.

Un événement à plus de 100 dBA apparu presque simultanément aux six points de mesures a été observé : il s'agissait d'un passage d'un avion militaire.

M. Kaiser confirme qu'on est nettement en-dessous des valeurs imposées par le permis de DP World Liège.

M. Greffe demande si le permis spécifiait la réalisation de deux campagnes de mesures de bruit ?

M. Kaiser précise qu'il s'agissait d'une seule campagne de mesures de bruit. On a proposé de scinder en deux campagnes d'un mois en réalisant une dans les délais pour être conforme au permis et une autre lorsque le terminal sera en pleine activité. Il fallait effectivement réaliser la première campagne pour être conforme au permis. La réalisation de la seconde campagne de mesures de bruit n'est pas encore prévue à ce stade.

M. Kesenne précise que DP World Liège manutentionne actuellement entre 30.000 – 40.000 EVP par an.

M. Greffe suggère dès lors d'attendre un peu pour réaliser la seconde campagne de mesures sonores.

Selon M. Kaiser, il était intéressant de réaliser cette première campagne afin qu'elle soit une campagne de référence. On aura ainsi une base pour les analyses ultérieures.

M. Beauwens mentionne qu'il est prévu d'installer des stations de mesures de bruit permanentes à des endroits représentatifs.

M. Kaiser confirme qu'il faut effectivement des endroits représentatifs et qu'il faut réussir à identifier des lieux où les mesures ne sont pas perturbées par d'autres bruits. Il faut réussir surtout à déterminer des endroits pour une meilleure représentativité.

M. Greffe : s'il y a une zone bruyante dans la région, y a-t-il des bruits sporadiques en période de transition ? Peut-on les identifier afin qu'on puisse prendre les mesures nécessaires ?

M. Kaiser précise qu'il va falloir identifier le bruit de chacun par rapport au bruit d'ensemble.

M. Beauwens interroge DP World Liège : le moteur de la grue tourne-t-il constamment ?

M. Kesenne précise que la grue fonctionne uniquement lors du chargement ou déchargement de la barge à conteneurs.

M. Beauwens s'interroge aussi si l'activité de la grue tournait continuellement, cela changera-t-il quelque chose ? Selon M. Kaiser, on est à un niveau de 70-75 dBA sur le site de DP World Liège. Il y a aura un impact lorsqu'il y aura d'autres engins de manutention.

M. De Nijs se demande si une différence a été observée au sonomètre (point 1) et s'il y a une différence grâce à la hauteur des deux bâtiments/halls logistiques présents sur le site.

M. Kaiser souligne que les halls logistiques jouent incontestablement le rôle de mur anti-bruit et atténuent les bruits.

M. Greffe : 85 dBA est-ce gigantesque ?

Selon M. Kaiser, c'est le niveau à partir duquel il y a un risque de dégradation de l'appareil auditif pour une exposition de 8 heures par jour. Ce niveau sonore est certes supportable mais c'est mauvais pour le système auditif et surtout très fatigant.

5. Divers

5.1. Monsieur Greffe souhaite à nouveau mentionner la problématique de la traversée du village d'Hermalle-sous-Argenteau par les camions JOST.

M. Ravignat précise que JostGroup a pris les mesures nécessaires, grâce à la technologie de GeoFencing, en vue de contrôler l'itinéraire des véhicules. Après vérification, lors des 15 derniers jours, 10 véhicules uniquement ont emprunté cette voirie en vue d'alimenter le Carrefour Market.

Si d'autres camions Jost Group devait être aperçus sur cette voirie, M. Ravignat propose de noter les plaques des camions et de les lui communiquer.

M. Greffe s'interroge si on peut appliquer cette technologie au pont de Haccourt car de nombreux camions empruntent la voirie pour aller chercher l'autoroute à Bassenge.

Mme Hellemans précise que, suite aux travaux de réfection réalisés sur le pont de Lixhe et à la fermeture de celui-ci, une déviation via la voirie de liaison (pont de Haccourt – rond-point d'entrée de Triligiport) a été mise en place par le Service public de Wallonie – Direction des Routes de Liège.

5.2. Les Bassis-Mosans souhaitent aborder quelques thématiques diverses.

1) Sécurité. Comme la pêche ne sera jamais possible, n'est-il pas grand temps de sécuriser les pontons par un garde-corps ?

Mme Hellemans annonce que rien n'est prévu en ce moment. Un système de chaînettes était prévu. Le SPW-DGO 2 tentera de trouver une solution en vue de sécuriser ces pontons (proposition d'ajouter des planches pour sécuriser ces pontons).

M. Greffe ajoute que les protections (les toits des pontons) doivent être considérées et demandera que ces toits soient ajoutés, tels qu'annoncé dans l'Etude d'Incidences sur l'Environnement (EIE).

Mme Hellemans précise que les toits des pontons ne seront pas réalisés contrairement aux images artistiques présentées dans le cadre de l'EIE. Le SPW – DGO 2 précise que les pontons sont réalisés conformément aux plans techniques déposés dans la demande de permis (plans techniques du permis qui ne contiennent pas ce toit).

M. Biemar : il ne faut pas confondre le permis d'urbanisme et le permis d'exploitation.

Mme Petitjean propose d'adresser cette question à M. Delecour et propose de voir ce qui a été imposé dans le permis d'urbanisme. Elle précise que ce qui figure dans l'EIE n'est pas forcément ce qui est repris dans les autorisations. L'EIE a pour objectif d'évaluer les impacts d'un projet sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire. Des différences peuvent être constatées entre l'EIE et le permis d'urbanisme octroyé. Lorsqu'il dépose une demande de permis, le demandeur doit discuter la mise en œuvre des recommandations. L'autorité compétente décide ensuite s'il y a lieu d'imposer ou non les recommandations formulées. Il faut vraiment voir comment cela a été retranscrit dans le permis d'urbanisme.

En ce qui concerne le bruit par exemple, des normes de bruit ne sont pas imposées via un permis d'urbanisme.

La charte d'environnement relève d'un engagement pris par les diverses parties (concessionnaires et Port autonome de Liège) pour respecter certains points comme par exemple la mise en place du suivi sonore (veille sonore) de l'ensemble de la plate-forme. Ce dernier sera d'ailleurs mis en place par les concessionnaires du site, en étroite collaboration avec le Port autonome de Liège. Il s'agit d'un accord entre les diverses parties mais il n'a pas de valeur réglementaire.

Pour DP World Liège, qui dispose d'un permis d'environnement, il leur est imposé de réaliser une campagne de mesures de deux (2) mois pour identifier s'il respecte les conditions imposées dans leur permis d'environnement. Il faut bien comprendre qu'EIE est un document d'aide à la décision.

Les éléments qui figurent dans l'EIE ne sont pas forcément repris dans les permis d'urbanisme et/ou d'environnement.

2) Où en est le dossier de modification du merlon ? Comme proposé par l'architecte lors de la réunion à Devant-le-Pont, ne pourrait-on pas en profiter pour installer des panneaux anti-bruit au-dessus du merlon ?

Selon Mme Hellemans, le dossier relatif à la modification du merlon est actuellement en cours au sein du Service public de Wallonie - DGO 1 - Direction des Routes de Liège. Les travaux sont toujours prévus à l'engagement 2019. En termes de stabilité, les merlons n'ayant pas été réalisés pour soutenir des murs anti-bruit, il nous paraît dès lors infaisable d'ajouter des panneaux anti-bruit sur ces merlons.

Selon Mme Petitjean, il faudra analyser les résultats des prochaines mesures de bruit.

3) Entretien - Plusieurs parties du site n'ont plus été entretenues depuis plus d'un an. En particulier les merlons. Les chardons prolifèrent comme jamais dans les jardins des riverains. Quand va-t-on mettre fin à cette situation inacceptable ?

Selon Mme Hellemans, le Service public de Wallonie – DGO2 a procédé au fauchage des merlons.

Suite à ces fauchages, le SPW – DGO2 a reçu l'appel de divers riverains mentionnant que le fauchage était réalisé trop souvent car de nombreuses espèces rares (notamment des oiseaux de Russie avaient été repérés dans cette zone par des ornithologues). Mme Hellemans précise que le SPW – DGO 2 garde les mêmes périodes de fauchage – identifiées avec le Département de la Nature et des Forêts du Service public de Wallonie.

4) Va-t-on remplacer les arbres crevés ? Ils sont nombreux.

Selon Mme Hellemans, le recensement de l'ensemble des arbres et plants morts a été effectué par l'entrepreneur en vue de leur remplacement.

5) Respect du permis : cela fait trois ans - depuis l'inauguration - que les engins qui circulent sur la darse ne respectent pas le permis. Est-ce normal ?

Selon M. Kesenne, DP World Liège teste actuellement une solution au terminal DP World Antwerp East en vue d'électrifier la grue. Le budget est actuellement en cours d'approbation. DP World teste également, toujours au DP World Antwerp East, un reachstacker « *Kmotion* » alimenté au diesel et à basse émission et faible consommation.

6) Allée Verte à Haccourt, le permis n'a pas été respecté pour la protection des riverains. Quand va-t-on corriger cette infraction ?

Mme Hellemans rappelle qu'une réunion de concertation avec les riverains de l'Allée Verte à Haccourt s'est tenue précédemment. Pour rappel, lors de la réunion de concertation avec les riverains, il a été décidé, en concertation avec les riverains, de planter, complémentirement aux arbres déjà existants, une rangée d'arbres dans le talus pour permettre un écran visuel. Une clôture avait été envisagée mais cette solution n'avait pas été retenue par les riverains. Le SPW a donc planté à mi-hauteur des hautes tiges qui masqueront le canal Albert.

M. Greffe souligne la même problématique le long de la route et jusqu'au pont de Visé ?

Selon Mme Hellemans, les travaux ont été réalisés jusqu'au pont de Visé.

7) Quand le transport par train - prévu dès le début du projet - sera-t-il opérationnel?

Selon Mme Hellemans, le SPW - DGO 2 avait prévu de réaliser ces travaux sur le site de Chertal en juillet. Le SPW - DGO 2 a toutefois appris que le site de Chertal fermait en juillet (alors que les travaux étaient commandés...). Ces travaux démarreront à nouveau le 29 octobre 2018 et dureront un mois.

Au niveau du site de Liège Trilogiport même, des aménagements devront être effectués.

Les concessionnaires ont commandé une étude à Infrabel qui étudie actuellement les aménagements à réaliser sur le site pour les trains.

M. Biemar explique qu'on pourrait envisager avoir une locomotive propre au site de Liège Trilogiport qui viendrait tirer ou pousser les wagons arrivant depuis Chertal. On est au stade de l'étude de faisabilité.

8) Quels sont les projets des concessionnaires actuels pour les années à venir? Construction de halls? Uniquement? Quid de l'utilisation de la voie d'eau par les occupants actuels ?

Selon M. Ravignat, JostGroup est actuellement à la recherche de nouveaux clients pour la construction de futurs halls logistiques sur Liège Trilogiport. Le trafic de conteneurs fluvial augmente progressivement. C'est surtout lié au mode économique.

Il confirme qu'il est en contact avec des clients et prospects en vue de développer l'activité de conteneurs à moyenne échéance.

M. De Nijs, représentant de WPD, précise également que WDP est actuellement en pleine commercialisation de Liège Trilogiport et mentionne deux projets potentiels pour ce site. L'un pour la construction d'un premier hall de 16.000 m² (pas de décision avant le printemps 2019) et l'autre pour la construction d'un autre hall de 20.000 m².

5.3. Propreté de la voirie de liaison entre le pont d'Haccourt et le rond-point d'entrée de Liège Trilogiport

Mme Thiébaud précise que le Port autonome de Liège est régulièrement interpellé par les riverains d'Oupeye et de Visé, ainsi que par l'Administration communale d'Oupeye, qui nous signalent très souvent la présence de nombreux déchets jonchant le sol le long de la voirie de liaison entre le rond-point d'entrée Liège Trilogiport et le pont d'Haccourt. Le Port autonome de Liège a relayé ces demandes auprès du SPW - DGO 1 en vue de les solliciter pour couvrir de manière récurrente cette voirie de liaison où l'abandon de déchets est régulièrement constaté et d'adapter la fréquence de l'enlèvement des déchets en organisant la collecte des déchets, déchets clandestins, immondices, de manière périodique.

5.4. M. Greffe demande à Mme Petitjean si la poudre de zinc a bien été acceptée dans le permis de JostGroup?

Mme Petitjean confirme que la poudre de zinc a bien été acceptée dans le permis octroyé à JostGroup.

La réunion se termine à 19H45.

Prochaine réunion : 11 décembre 2018 à 18H.



Emile-Louis Bertrand
Directeur général

Annexe I.-

Présentation des résultats de la campagne de mesures sonores (effectuée du 13.04.2018 au 11.05.2018) par M. KAISER, Ingénieur, CEDIA – ULiège.