

**Comité d'accompagnement de Liège Trilogiport**  
**Liège, mardi 8 décembre 2015**  
**Procès-verbal de la réunion n° 15**

**Présents :**

Emile-Louis BERTRAND	Port autonome de Liège
Serge HERCEK	Port autonome de Liège / Serve Consult
Céline HELLEMANS	Service public de Wallonie, DGO 2
Stéphan NIVELLES	Service public de Wallonie, DGO 2
Alain HOUTAIN	Service public de Wallonie, DGO 3, Office wallon des Déchets
Marianne PETITJEAN	Fonctionnaire Technique, Service public de Wallonie, DGO 3
	Département des Permis et Autorisations Liège
André DELECOUR	Service public de Wallonie, DGO 4
Serge FILLOT	Commune d'Oupeye
Arlette LIBEN	Commune d'Oupeye
Marcel NEVEN	Ville de Visé
Jean GEURTEN	Représentant de la population de la Commune d'Oupeye
Thierry BRASSEUR	Représentant de la population de la Commune d'Oupeye
Suzanne KWANTEN	DP World
Toon PAUWELS	DP World
Olivier COLLARD	DP World
Kevin KESENNE	DP World
Kenny SCHOUTTETEN	DP World
Thierry GREFFE	Représentant « <i>Comité Village Environnement Santé</i> »
Pol BEAUWENS	Représentant ABSL « <i>Les Bassis-Mosans</i> »
Henri HUYNEN	Représentant ABSL « <i>Les Bassis-Mosans</i> »
Marcel VAN DEN MEERSSCHE	Représentant de la population de la Ville de Visé

**Excusés :**

Nicolas DELHAYE	Service public de Wallonie, DGO 3
Marc DUYCK	WDP
Jacques HACOURT	Service public de Wallonie, DGO 2
Luc LEJEUNE	Ville de Visé
Hélène LOMBARDO	Commune d'Oupeye, Echevine Aménagement du territoire, urbanisme et Patrimoine
Bernadette MOTTET	Service public de Wallonie, DGO 4
Michel MAJCHROWICZ	Représentant « <i>Comité Village Environnement Santé</i> »
Jean-Pierre STAELENS	D.L. Trilogiport Belgium / CETIM
Olivier VANSTIPELEN	Service public de Wallonie, DGO 3
Arnaud WARIN	Service public de Wallonie, DGO 3
Jean-François VERJANS	Représentant de la population de la Ville de Visé

**Départ chez DP World**

Guido HEREMANS et Frédéric TILMAN ont quitté la société DP World.

### **1. Remarques et observations du PV de la réunion n° 14**

L'ASBL « Les Bassis-Mosans » a émis quelques observations relatives au PV de la réunion n° 14 :

- Les représentants des Bassis-Mosans ont déploré ne pas avoir été conviés à la réunion du 28/09/2015 à 19 heures organisée par la Commune d'Oupeye à Haccourt relative à la protection acoustique et visuelle de la rive gauche du canal Albert.
- L'ASBL « Les Bassis-Mosans » souhaite recevoir l'étude complémentaire sur le bruit prévue dans la demande de permis d'urbanisme de DP World.
- Les toits des pontons ne seront pas réalisés contrairement aux images artistiques présentées. Le SPW – DGO 2 précise que les pontons sont réalisés conformément aux plans techniques déposés dans la demande de permis.

### **2. Etat d'avancement des travaux des accès à la plate-forme (y compris le pont Nord) Marché n° 2 (SPW – DGO 2)**

Un point sur l'état d'avancement des travaux des accès à la plate-forme (y inclus le pont Nord) est présenté par Mme HELLEMANS, Service public de Wallonie, DGO 2.

La présentation détaillée de ces travaux se trouve en annexe 1.

Un point sur l'inauguration officielle de Liège Trilogiport du 13 novembre 2015 et de la journée « portes ouvertes » du 14 novembre est présenté par Mme Thiébaud, Port autonome de Liège.

### **3. Divers - Diverses questions sont posées par les Bassis-Mosans**

**Concernant la protection sonore et visuelle des habitants de l'allée Verte à Haccourt, quelles sont les mesures prises et/ou envisagées ainsi que du respect du permis délivré ?**

Lors de la réunion de concertation avec les riverains, il a été décidé, en concertation avec les riverains, de planter, complémentaiement aux arbres déjà existants, une rangée d'arbres dans le talus pour permettre un écran visuel. Une clôture a été envisagée mais cette solution n'a pas été retenue par les riverains. Le SPW plantera à mi-hauteur des hautes tiges qui masqueront le canal Albert.

M. Nivelles précise qu'un mur anti-bruit n'est utile que lorsque la source de bruit est très proche.

M. Delecour précise que c'est la solution qui a été choisie par la plupart des riverains qui ne souhaitaient pas être enfermés derrière un mur.

M. Van den Meersche précise également que la réunion s'est déroulée dans un climat serein où chaque riverain a eu la possibilité d'émettre son avis.

**Pose, dans le respect du permis, des portiques pour empêcher les camions de passer sur une partie de la jonction Pont Nord - Pont d'Haccourt. Des camions passent déjà, les plaques n'étant nullement performantes.**

**M. Van Den Meersche demande également si on peut placer une plaque provisoire 'interdit aux camions' en attendant la pose des portiques ?**

Les portiques seront placés la semaine du 14 décembre 2015. La limitation actuelle de 3.50 m n'est pas suffisante, le SPW va prochainement modifier les panneaux et portiques pour limiter la hauteur à 3 m.

**Maintenant que le permis pour DP WORLD a été accordé, quel est le planning pour l'installation de la station de contrôle de l'air ?**

Le SPW précise que tout est prêt pour la station mobile des mesures de la qualité de l'air qui est réservée. La demande de raccordement électrique est en cours chez Tecteo. Dès que le raccordement Tecteo sera fait, la station sera installée et opérationnelle dans les jours qui suivent.

**Quel est le planning pour le rétrécissement de la rue Basse-Hermalle (prévu dans le permis) ?**

Lors de la rédaction du cahier spécial des charges, le SPW a rencontré la Commune d'Oupeye au sujet des mesures compensatoires. Le rétrécissement de la rue Basse-Hermalle était alors une charge d'urbanisme pour le dossier « *Jardin de Chazal* ». Elle ne pouvait être mise en application tant qu'un arrêté n'est pas pris pour réduire la vitesse sur ce tronçon à 50km/h. La demande était au service de police et devait être approuvée par le service régional de la mobilité.

La Commune d'Oupeye et le SPW ont donc décidé de ne pas mettre cette mesure dans le marché de travaux.

**Les gabions placés au bord du canal près du pont de Haccourt sont-ils assez hauts pour assurer la sécurité des véhicules qui viennent du pont et longent la darse ?**

Une glissière de sécurité entre la route et le RAVeL va être placée le long de la route (on espère avant les congés). Cette glissière de sécurité est commandée. Une demande a été faite par la Direction des Voies hydrauliques de Liège pour limiter la vitesse sur la voirie à 50km/h. Cette demande est à l'examen à la Direction des Routes.

**M. Beauwens demande si les gabions vont être plantés.**

Mme Hellemans précise que les gabions ne seront pas plantés. Des arbres seront toutefois plantés derrière les gabions.

**Les Bassis-Mosans demande confirmation de la date limite pour déposer les recours éventuels.**

M. Bertrand précise que ceci ne ressort pas de la compétence du Comité d'accompagnement.

**M. Van Den Meersche demande si on peut placer, à la fin de la rue Marchand, un miroir en face du « stop » vu la rapidité des véhicules venant du nouveau pont ?**

Le SPW confirme qu'une double-miroir est commandé. M. Huynen propose une plaque de priorité permettant à ceux qui sortent d'avoir priorité.

Selon une information reçue le 11.12.2015, le SPW – DGO 2 précise que la Direction des Routes de Liège, futur gestionnaire de la voirie, a refusé de placer des miroirs.

**M. Van Den Meersche demande qui est chargé de l'entretien de la voirie reliant le rond-point de Haccourd et l'autoroute ? M. Van den Meersche précise que, d'après les échos, il y a satisfaction pour les nouvelles voiries. Il demande également qui est responsable de la signalisation et en cas de problème sur les nouvelles voiries ?**

La voirie régionale sera remise en gestion au SPW - Direction des Routes de Liège. Ils seront responsables de la signalisation et de l'entretien de ce tronçon (routes & accotements à 1 mètre).

M. Huynen mentionne également une course de voiture s'étant déroulée entre les deux-ronds-points (traces de dérapages...) et suggère la surveillance du site par caméra.

**M. Greffe s'interroge sur les mesures compensatoires de la sauvegarde du Hemlot.**

M. Nivelles précise que le Comité scientifique de suivi de Lanaye s'est penché sur l'alimentation du Hemlot. Selon M. Nivelles, selon une étude de modélisation hydraulique ayant permis de faire des simulations, l'alimentation du Hemlot n'est pas possible et pas raisonnable. On optera dès lors vers un curage – dragage du Hemlot. Il stipule toutefois que ce point ne ressort pas de la compétence du Comité d'accompagnement de Liège Trilogiport.

#### **4. Point sur le permis de DP World**

**Un point sur les mesures de bruit autorisé dans le permis d'urbanisme est évoqué.**

M. Huynen évoque les mesures de bruit suivantes et cite les références de la charte d'urbanisme (page 9). Pour rappel 50-45-40 dB.

Ces mêmes valeurs sont également présentées dans le dossier de demande de permis d'urbanisme de DP World.

M. Huynen et M. Brasseur déplorent qu'on ait accordé 55-40-45 db dans le permis d'urbanisme de DP World.

Mme Petitjean précise que la charte d'urbanisme est un document d'orientation, de gestion et de programmation de la mise en œuvre de la zone d'activité économique multimodale de Liège Trilogiport qui contient un certain nombre d'éléments directeurs (non règlementaires) qui ont servi dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de DP WORLD. Ce document a également été pris en compte par la Cellule Bruit de la DGO3 pour rédiger son avis.

Elle précise que le SPW-DGO 3 a respecté les normes de bruit fixées par l'Arrêté du Gouvernement Wallon relatif aux Conditions générale d'exploitation. Ces normes sont imposées à toutes les activités classées autorisées en Wallonie.

Elle ajoute une précision : l'étude d'incidences sur l'environnement prenait en considération les hypothèses pour l'ensemble des activités de la plate-forme multimodale et non uniquement l'activité de DP World.

Dans le cas présent, les conditions fixées concernent uniquement le permis de DP World.

Selon Mme Petitjean, les normes de bruit sont à respecter à la limite de la zone d'activités économiques.

M. Brasseur mentionne qu'il a déposé un recours car, selon lui, la campagne d'information a été tronquée. Les normes de bruit (50-45-40 dB) ont toujours été celles présentées que ce soit dans la charte d'urbanisme, l'étude d'incidences sur l'environnement et la demande de permis de DP World.

Il déplore ainsi les nouvelles normes de bruit (55-40-45), soit + 5 db, imposées dans le permis octroyé DP World.

M. Brasseur précise qu'il a toujours attiré l'attention du Comité d'accompagnement sur deux sujets précisément : le bruit et la dangerosité des produits manutentionnés.

Mme Petitjean précise que dans l'étude de bruit du CEDIA jointe à la demande de permis unique, la modélisation des nuisances sonores prend pour hypothèse que tous les bâtiments envisagés sur la plateforme sont existants.

Par ailleurs, elle précise que le contrôle du respect des valeurs limites imposées sont du ressort de la Police de L'Environnement qui, par ailleurs, effectue régulièrement des mesures du bruit.

M. Schoutteten précise que c'est le caractère de la zone 1 (zone d'activités économiques) que DP World va devoir respecter. Il précise que DP World respectera la réglementation telle quelle.

Selon Mme Petitjean, le permis fixe les conditions à respecter et non les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre ; l'objectif étant que le bruit émis par les activités de DP WORLD ne dépasse pas les normes fixées pour la zone 1 à la limite de la zone d'activités.

Mme Petitjean précise que le sujet des normes de bruit est un sujet extrêmement complexe et suggère au Comité d'accompagnement d'organiser une présentation didactique du CEDIA à ce sujet lors du prochain Comité d'accompagnement.

MM. Serge Fillot, Henri Huynen et Thierry Greffe confirment ce souhait également.

Mme Petitjean précise à nouveau la différence à effectuer entre les mesures sonores imposées à DP World et les mesures sonores qui seront engendrées par l'ensemble de l'activité de la plate-forme. Dans le cadre du permis octroyé à DP World, une étude du respect des normes de bruit est imposée à DP World. Elle précise une nouvelle fois que c'est le premier permis de la plate-forme, suivront ensuite les permis qui concerneront l'installation des halls logistiques (DL Trilogiport / WDP).

Elle évoque qu'une veille sonore de l'ensemble de la plate-forme, sollicitée par le Comité d'accompagnement, est prévue. A cet effet, il est prévu d'installer des sonomètres permanents à des points sensibles aux alentours de Liège Trilogiport. Elle termine en mentionnant qu'on ne peut bien évidemment pas imposer à DP World la surveillance sonore générée par l'ensemble des activités du site.

M. Delecour précise que, tel stipulé dans la charte d'urbanisme, l'objectif est d'avoir un dispositif de veille sonore. Il faut bien évidemment placer des sonomètres permanents pour effectuer cette veille sonore pour l'ensemble de la plate-forme multimodale.

Idéalement, les sonomètres installés prendront en considération l'ensemble des activités de la plate-forme multimodale.

Il précise que, si une norme est dépassée, c'est le Département de la Police et des Contrôles de la Wallonie (SPW – DPC) qui est compétent et qui constate notamment les infractions environnementales.

M. Delecour relève également la discussion sur des conditions formulées dans le cadre spécifique du permis DP World. D'autres permis suivront, mais rien n'indique à ce stade qu'il s'agira de permis unique. S'il s'agit de permis d'urbanisme non soumis à permis d'environnement, la référence pour ces permis sera la charte environnementale approuvée.

M. Greffe s'interroge sur d'éventuels dépassements. Mme Petitjean précise que divers moyens existent en vue de pouvoir distinguer les divers types et sources de bruits.

**M. Greffe mentionne que, selon le permis de Liège Trilogiport, toutes les protections doivent être réalisées avant le démarrage de l'exploitation.**

M. Delecour précise qu'il ne faut pas confondre la demande de permis d'urbanisme et le démarrage de l'exploitation commerciale. Il précise que le permis d'urbanisme de 2011 a expressément indiqué à l'article 8 que « *toutes les mesures d'aménagement précitées doivent être réalisées avant la mise en exploitation du Trilogiport* ». Cela n'exclut donc pas la mise en œuvre de permis pour la réalisation de travaux précédant l'exploitation (construction de bâtiments, ouvrages ou installations).

M. Greffe mentionne à nouveau le merlon situé au-delà de la Gravière Brock (en vue d'assurer la protection des rues du Tilleul & Fachard).

M. Delecour précise que ce dispositif d'isolement a été demandé par les riverains et le Collège dans la perspective de la voie ferrée. L'article 2, pt 8 dernier alinéa stipule : « *L'adaptation des voies implique également la réalisation d'un merlon de protection par rapport aux habitations des rues du Tilleul, Delbrouck et Fachard à Hermalle-sous-Argenteau* ». Ce dispositif ne doit pas être abandonné, mais il est davantage lié à la mise en service de la voie ferrée que l'exploitation de la plate-forme. La mise en service de la voie n'est pas simple mais les discussions avec ArcelorMittal ne sont pas simples. Il ajoute qu'il y a une réelle volonté d'avancer et mentionne les diverses études sur la valorisation des divers sites et évoque la Foncière liégeoise.

M. Fillot mentionne ici le rôle de la Foncière liégeoise (structure bipartite de la Wallonie et d'ArcelorMittal) qui étudie la reconversion des sites industriels (dont notamment le site de Chertal). Il précise le souhait de la Commune d'Oupeye d'obtenir le terrain situé entre la Gravière Brock et l'ancien pont de Vivegnis en vue d'y développer une zone d'intérêt paysager.

**M. Huynen demande des précisions quant à l'activité « réparation » de conteneurs** précisée à la page 32 du permis d'urbanisme de DP World. M. Huynen précise qu'il n'y a pas de réparation prévue dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme de DP World.

**M. Huynen demande à DP World l'utilité des 4 groupes électrogènes de 800 KVA et s'interroge si la puissance électrique du site a tenu compte de cette demande.**

Mme Kwanten précise qu'il s'agit de groupes électrogènes pour la réfrigération des conteneurs qui seraient éventuellement stockés sur le terminal à conteneurs. Cela concerne surtout la dernière phase d'extension de DP World. Il est aussi précisé ici que l'extension n° 2 de DP World se fera au nord de la plate-forme.

M. Huynen précise qu'il n'est pas prévu de zone de réfrigération dans le permis d'urbanisme octroyé à DP World.

Mme Petitjean précise que le SPW a règlementé la hauteur et les alignements de conteneurs. Elle précise que les 4 générateurs sont prévus pour toute l'activité de DP World.

M. Hercek fait référence au processus « business continuity» qui est un processus où les sociétés prennent les mesures nécessaires afin de garantir la continuité des activités de l'entreprise quelles que soient les circonstances (ex. en cas de panne du réseau électrique).

Il ajoute qu'il faut, en qualité de partenaire, faire confiance à DP World, 4<sup>ème</sup> opérateur mondial de conteneurs et soutenir leurs activités commerciales.

Il souligne également la qualité de travail et d'expertise des divers partenaires publics autour de la table (Le SWP – DGO 2, DGO 3...) qui sont là également pour garantir la qualité globale du dossier et le niveau de confiance élevé que l'on peut avoir dans sa mise en œuvre.

**M. Beauwens s'interroge sur la grue qu'on assemble actuellement sur le site.**

Mme Kwanten et M. Pauwels mentionnent que c'est une grue KALMAR (moteur Volvo). Le document de la grue est transmis durant la réunion aux représentants de l'ASBL des Bassis-Mosans.

Mme Petitjean précise que DP World est autorisé à équiper son site dans le cadre du permis octroyé. La hauteur de la grue et les normes de bruits sont encadrés dans le permis octroyé à DP World.

**La réunion se termine à 20h15.**

**La prochaine réunion est fixée au mardi 8 mars 2016, 18h.**

**Annexe 1:**

**Présentation SPW-DGO 2 – Etat d'avancement Liège Trilogiport**



Emile-Louis BERTRAND  
Directeur général