

Comité d'accompagnement de Liège Trilogiport
Liège, le mardi 5 octobre 2021
Réunion n° 35 – en visioconférence
Procès-verbal

Présent(e)s

Emile-Louis BERTRAND
Hélène THIEBAUT
Céline HELLEMANS
Marianne PETITJEAN

Paul ERNOUX
Francis THEUNISSEN
Thomas BOSMANS
Johan LEMMENS
Norbert DUMOULIN
Emmanuel PORIGNON
Christophe RAVIGNAT
Jean-François VERJANS
Thierry BRASSEUR
Pol BEAUWENS
Henri HUYNEN
Thierry GREFFE

Excusé(e)s

Bernadette MOTTET

Viviane DESSART
Serge FILLOT
Jean GEURTEN
Marcel VAN DEN MEERSSCHE
Pierre BIEMAR
Thibaut MOUZELARD
Stéphane BARLET
Audrey FALLAIS

Nicolas DELHAYE

Olivier VANSTIPELEN

Bénédicte DUSART

Nicolas BOULANGER

Michel MAJCHROWICZ

Port autonome de Liège
Port autonome de Liège
Service public de Wallonie, Mobilité et Infrastructures
Fonctionnaire Technique, Service public de Wallonie,
Agriculture, Ressources naturelles, Environnement
Département des Permis et Autorisations
Commune d'Oupeye, Premier Echevin
Ville de Visé, Premier Echevin
WDP
WDP
Weerts Supply Chain
DPW Liege Container Terminals
Jost Group
Représentant de la population de la Ville de Visé
Représentant de la population de la Commune d'Oupeye
Représentant ABSL « Les Bassis-Mosans»
Représentant ABSL « Les Bassis-Mosans»
Représentant « Comité Village Environnement Santé»
Service public de Wallonie, territoire logement
patrimoine énergie
Ville de Visé, Bourgmestre
Commune d'Oupeye, Bourgmestre
Représentant de la population de la Commune d'Oupeye
Représentant de la population de la Ville de Visé
Architectes BIEMAR - Architecte Jost Group
Inspecteur général f.f.
Service public de Wallonie, Mobilité et Infrastructures
Service public de Wallonie, territoire logement patrimoine
énergie
Service public de Wallonie, Ressources naturelles et
Environnement
Service public de Wallonie, Ressources naturelles et
Environnement
Service public de Wallonie, Ressources naturelles et
Environnement - Département du sol et des déchets
Service public de Wallonie, Ressources naturelles et
Environnement - Département du sol et des déchets
Représentant « Comité Village Environnement Santé»

Invités

Nous accueillons M. Xavier KAISER, Ingénieur – CEDIA de l'Université de Liège pour la présentation de l'étude acoustique réalisée dans le cadre de la demande de modification de permis d'environnement de DPW Liège Container Terminals par Monsieur Xavier KAISER, Ingénieur, CEDIA – Université de Liège.

A titre tout à fait informatif, la commune d'Oupeye a souhaité la présence du bureau d'expertise ATS. Ce bureau agréé en matière d'étude acoustique a réalisé pour le compte de la commune d'Oupeye une contre-expertise qui fait partie des pièces analysées dans le cadre de l'instruction du dernier dossier de demande de permis d'environnement de DP World. Nous accueillons M. Denis BISSOT de ATS.

1. Approbation du PV de la réunion n° 34 – réunion du 22 juin 2021

Monsieur GREFFE souhaite apporter trois précisions au procès-verbal de la réunion n° 34.

Précision n°1

Au point 3 (dérogation à la loi sur la conservation de la nature), page 4, il est mentionné que « Selon M. GREFFE, il est important que WSC respecte la loi. Les espèces sont ainsi préservées. Il est ravi des mesures imposées par le DNF ».

Cette remarque faisait suite à une intervention de M. HUYNEN (synthétisée page 3, cinquième paragraphe : « M. HUYNEN s'interroge sur le montant déboursé pour ces travaux [des mesures de compensation pour la protection des espèces (paragraphe 3 et 4).. ».

L'intervention de M. GREFFE consistait donc uniquement en une divergence de vues sur un point précis (celui de la sauvegarde des espèces protégées) par rapport à celui de M. HUYNEN. Ce dernier s'interrogeait sur le coût de la protection de la nature pour les entreprises en général dans la mesure où elle constituait à ses yeux une charge importante alors que M. GREFFE estimait que ce coût est normal puisqu'il s'agit d'une dérogation. Il ne se réjouit donc nullement que des charges ou des mesures lourdes puissent être imposées spécifiquement à WSC.

Comme M. GREFFE a pu le dire en réunion de juin du Comité d'accompagnement, on ne peut que se réjouir des 400 emplois directs que va générer l'activité de WSC sur le Trilogiport et sur le fait que cette entreprise corresponde au modèle (des centres de distribution) qui avait été décrit lors de la création de Liège Trilogiport.

Précision n°2

Dans le cadre de ce point 3, M. GREFFE a aussi demandé à M. DELHAYE si sa compréhension de la procédure était exacte :

1. si la présence d'espèces protégées par la législation est soupçonnée, un relevé scientifique et exhaustif est réalisé ;
2. si la présence d'espèces protégées est avérée, une demande de dérogation doit être introduite par le demandeur ;
3. cette demande de dérogation est examinée et peut être accordée moyennant des mesures de compensation destinées à la sauvegarde des espèces par M. le Directeur général du SPW DNF ;
4. l'octroi du permis est conditionné au respect de ces mesures.

M. DELHAYE a répondu par l'affirmative à la question de M. GREFFE. M. GREFFE souhaite que cette synthèse, même si elle ressort en grande partie implicitement du PV, n'a pas été mentionnée. Il souhaite qu'elle figure dans le paragraphe d'approbation de la synthèse du PV (n°34) à l'entame du

PV de synthèse (n°35) dans la mesure où elle permet de comprendre le sens de sa première remarque ci-dessus et l'importance de la protection de la nature dans le cadre de Liège Trilogiport.

Précision n°3

Concernant sa remarque par rapport à la charte environnementale (p.8), il souhaite qu'il soit ajouté que « M. GREFFE a manifesté sa vive réprobation au fait que la communication de la Charte environnementale lui ait été refusée alors qu'elle lui était nécessaire pour pouvoir analyser la demande de permis déposée par DP World et qu'il ne partage pas l'argumentation juridique avancée par Monsieur le Directeur général du Port autonome de Liège. »

Il sollicite le Port autonome de Liège pour que ses trois remarques soient insérées textuellement dans le cadre de l'approbation du PV n°34.

Le procès-verbal est approuvé moyennant ces remarques et modifications.

2. Informations Présentation de l'étude acoustique réalisée dans le cadre de la demande de modification de permis d'environnement de DPW Liège Container Terminals par Monsieur Xavier KAISER, Ingénieur, CEDIA – Université de Liège ;

Xavier KAISER, Ingénieur au CEDIA, présente les résultats de l'étude acoustique réalisée dans le cadre de la demande de modification de permis d'environnement de DPW Liège Container Terminals.

Le CEDIA a pris en compte de nouveaux scénarios d'exploitation.

Cette étude acoustique prévisionnelle a uniquement calculé les bruits des activités de DPW Liège Container Terminals et n'a dès lors pas pris en compte les autres bruits de circulation et bruits des autres établissements situés sur la plate-forme.

Cette nouvelle étude est basée sur des simulations basées sur des méthodes normalisées (ISO 9613) avec hypothèses maximalistes (p.ex. vents portants). M. KAISER rappelle à plusieurs reprises que, pour cette étude, on se place toujours « dans le cas le plus défavorable ».

La modélisation informatique a pris en considération :

- la topographie du site (position des sources de bruit et des habitations, présence d'obstacles naturels ou artificiels sur le trajet des ondes sonores,...)
- les puissances acoustiques des sources de bruit, sur base de mesures réalisées sur site (machines et engins de manutention utilisés par DPW Liège Container Terminals)
- les caractéristiques acoustiques des surfaces composant le site (bâtiments, murs,...) qui présentent des coefficients de réflexion du son plus ou moins élevés suivant leur nature.

L'ensemble de ces éléments ont été intégrés dans un modèle informatique.

Il rappelle que les halls logistiques existants ainsi que les piles de conteneurs sur la plate-forme jouent aussi un rôle d'obstacle dans la propagation du bruit.

Le CEDIA a déterminé des puissances acoustiques des sources durant le fonctionnement normal du terminal. Les mesures de l'étude intègrent aussi les bruits de choc des conteneurs liés à la manipulation des conteneurs. Les autres sources de bruit (engins de manutention tels que grues, reachstackers...) ont également été mesurés sur site. Un exemple de résultats de ces mesures de puissance acoustique est présenté (slide 9 de la présentation).

Règlementation : les valeurs limites de niveaux de bruit

M. KAISER souhaite rappeler l'aspect réglementaire et évoque les valeurs limites générales de niveaux de bruit applicables à un établissement classé.

Les établissements classés sont soumis à une législation en matière de bruits spécifiques.

Concernant les valeurs limites, il y a trois périodes de référence :

1. la période de jour qui s'étend de 7 à 19 heures les jours ouvrables, samedis y compris ;
2. la période de transition, qui s'étend de 6 à 7 heures et de 19 à 22 heures les jours ouvrables, samedis y compris, et de 6 à 22 heures les dimanches et jours fériés
3. la période de nuit, qui s'étend tous les jours de la semaine de 22 à 6 heures.

Tableau 1 : Les valeurs limites générales de niveaux de bruits suivantes sont applicables à un établissement classé.

| Zone d'immission dans laquelle les mesures ont été effectuée | Valeurs limites dBA | | |
|--|---------------------|------------------------------------|----------------|
| | Jour 7-19h | Transition 6h- 7 h 19h – 22h | Nuit 22h-6h |
| Toutes zones, lorsque le point de mesure est situé à moins de 500 mètres de la zone d'extraction, d'activité économique industrielle ou d'activité économique spécifique, ou à moins de 200 mètres de la zone d'activité économique mixte dans laquelle est situé l'établissement. | 55 | 50 | 45 |
| Zone d'habitat et d'habitat à caractère rural | 50 | 45 | 40 |

Tableau 2 : Valeurs limites de niveaux de bruit pouvant être appliquées dans les conditions particulières relatives à un établissement existant, ayant fait l'objet d'une autorisation d'exploitation avant l'entrée en vigueur du présent arrêté.

| Zone d'immission dans laquelle les mesures ont été effectuée | Valeurs limites dBA | | |
|--|---------------------|------------------------------------|----------------|
| | Jour 7-19h | Transition 6h- 7 h 19h – 22h | Nuit 22h-6h |
| Toutes zones, lorsque le point de mesure est situé à moins de 500 mètres de la zone d'extraction, d'activité économique industrielle ou d'activité économique spécifique, ou à moins de 200 mètres de la zone d'activité économique mixte dans laquelle est situé l'établissement. | 60 | 55 | 50 |
| Zone d'habitat et d'habitat à caractère rural | 55 | 50 | 45 |

Selon M. KAISER, les critères sont plus stricts pour les zones d'habitat (inscrites au plan de secteur-voir slide 11 de la présentation) qui sont ainsi davantage protégées. Il existe également une zone-tampon autour des zones économiques dans laquelle les établissements ont le droit de produire davantage de bruit. Cette zone-tampon n'a pas été prise en considération dans le cas de l'étude acoustique de DPW Liege Container Terminals car le permis octroyé à DP World n'en tient pas compte.

Le permis octroyé à DP World est plus strict.

En matière de bruit particulier, le permis autorise un niveau de 50 dBA pendant la journée et un niveau de 45 dBA durant les périodes de transition. Il n'y a pas d'exploitation sur la dalle durant les périodes nocturnes.

Il existe des pénalités.

Diverses simulations ont été effectuées et plusieurs scénarios d'exploitations ont été étudiés :

| | |
|------------|--|
| Scénario A | Traitement des conteneurs avec la grue mobile, 4 reachstackers et chargement / déchargement continu de camions (entre 100 et 150 camions/jour). Cette situation correspond au fonctionnement maximal théorique d'exploitation en semaine (de 6h à 22h) |
| Scénario B | Traitement des conteneurs avec la grue mobile, 4 reachstackers et chargement / déchargement partiel de camions (entre 50 et 75 camions/jour). Cette situation correspond au fonctionnement maximal théorique d'exploitation les weekends et jours fériés (de 6h à 22h) |
| Scénario C | Traitement des conteneurs avec la grue mobile, 2 reachstackers et chargement / déchargement partiel de camions (entre 50 et 75 camions/jour). Cette situation correspond au fonctionnement qui serait effectif après 22h |

Slide 13 : 11 points de calcul ont été placés au plus près des installations de DPW Liege Container Terminals (en bordure de la zone d'habitat, en direction de l'exploitation). Ce sont les points les plus exposés au bruit.

Slide 14 : Les calculs ont été aussi réalisés en prenant en considération deux hauteurs différentes (il peut y avoir des obstacles sur le tracé). On obtient le niveau sonore propre à l'exploitation de DPW Liege Container Terminals.

On a des points qui présentent des niveaux sonores plus élevés que d'autres : notamment les points les plus proches de l'exploitation qui sont les plus exposés (le point IPKT01, situé en face de la plate-forme, est le plus exposé). Plus on s'éloigne de la plate-forme, plus les valeurs diminuent. Les valeurs calculées (situées entre 25 et 41 dBA) doivent être mise en parallèle aux mesures réglementaires.

Pour rappel, les valeurs limites sont de 50 dBA le jour et 45 dBA durant les périodes de transition.

Il n'y a aucun dépassement de ces valeurs limites.

M. KAISER souligne même la marge de sécurité 'confortable' en termes de bruit.

Concernant le scénario C (qui serait applicable pour une activité nocturne), la valeur de 40 dBA n'est également pas atteinte et on a également une marge de sécurité.

M. KAISER souligne également que l'étude a tenu compte des développements futurs de la plate-forme qui prévoit des équipements supplémentaires (un voire deux portiques électriques sur rail, élévateur, remorqueur et un camion utilisé sur site). Ces différentes sources ont également été ajoutées à la modélisation du scénario A. Etant donné que ces équipements n'existent pas encore sur

le site, les puissances acoustiques ont été déterminées sur base de mesures sonométriques d'une banque de données britannique.

Même en prenant en considération les équipements futurs potentiels, on reste bien en-dessous des 45 dBA réglementaires.

Slide 17 : Le programme de modélisation permet aussi de déterminer la répartition du bruit sur l'ensemble de la zone. On remarque aussi que les halls logistiques de JostGroup et de WDP procurent un effet d'écran anti-bruit pour les zones d'habitat situées au-delà de la zone.

Bruits impulsionnels et/ou à caractère tonal

Il est prévu des pénalités si l'établissement produit un :

- bruit à caractère tonal (ex : sirène, grincement- > ces bruits sont plus identifiés). Ces bruits sont plus identifiables, donc plus gênants.
- bruit impulsionnel (ex bruit très court comme un coup de feu, un tir de carabine..) Ces bruits ne sont pas toujours faciles à identifier. La réglementation a prévu deux méthodes pour analyser ces bruits impulsionnels.

Deux points ont été soigneusement analysés et étudiés. Cette méthode consiste à analyser chaque bruit avec une analyse très fine dans le temps.

L'activité de DPW Liège Container Terminals engendre des bruits à caractère impulsionnels. Dès qu'on s'éloigne suffisamment de l'activité du terminal, combiné à la présence des halls logistiques constituant des obstacles pour la répartition des ondes sonores, ce caractère impulsionnel est largement atténué.

M. BEAUWENS souhaite d'emblée la réaction de M. BISSOT du bureau d'expertise ATS.

Selon M. Bissot, le CEDIA a repris tous les éléments nécessaires pour juger l'impact sonore de DPW Liege Container Terminals. L'analyse du CEDIA n'avait pas pris en compte les bruits impulsifs lors de la première étude mais bien pour cette seconde étude. Selon lui, les bruits sont atténués avec la distance et le relief. Il y avait des craintes que les valeurs limites soient dépassées. L'étude du CEDIA démontre qu'il n'y a pas de bruits impulsifs.

Les riverains se plaignent des bruits des chocs des conteneurs lors de la manipulation sur site ou lors du chargement dans la barge. Il y a un effet de cumul de bruit mais qui n'est pas uniquement lié à l'activité de DPW Liege Container Terminals.

Si le permis est accordé, il recommande une analyse durant la nuit qui serait intéressante à effectuer afin de rassurer les riverains.

Selon M. HUYNENE, M. KAISER, qui avait réalisé l'étude de bruit dans le cadre de l'Etude d'Incidences sur l'Environnement, avait relevé à l'époque des valeurs frôlant les 70 dBA. Lorsqu'on superpose cet ensemble de mesures, vers quelle conclusion peut-on aller ? Quelles seraient les valeurs concrètes (notamment sous l'influence des vents dominants, certains habitants des nouveaux appartements perçoivent « les bruits impulsifs » des conteneurs) ?

Selon M. KAISER, la réglementation wallonne est basée sur le bruit particulier de l'établissement et est indépendante des autres sources de bruit. Les 70dB sont peut-être liés au trafic routier.

Au sens de la réglementation, cela n'a pas d'incidence sur les émissions de DPW Liege Container Terminals. Le cumul de bruit existe certes. Mais 70 dbA + 40 dBA ne font pas 110 dBA mais restent à 70 dBA.

M. KAISER précise que, même dans certaines conditions météorologiques, on reste bien en-dessous des valeurs règlementaires de 50 dBA en journée et 45 dBA en période de transition. Selon lui, le respect des critères légaux n'induit pas que l'établissement est inaudible. Il faut bien faire la distinction entre le fait que ce soit audible et le fait que la réglementation soit respectée. La réglementation est là pour satisfaire un maximum de personnes tout en permettant l'activité économique. C'est le but de ces valeurs règlementaires.

M. GREFFE souligne les dépassements horaires de DP World Liege Container Terminals et interroge M. PORIGNON sur les profondes raisons économiques de ces dépassements horaires.

M. PORIGNON précise que les raisons économiques ont déjà été exposées précédemment dans le cadre de réunions précédentes (voir PV n°34). La société DP World Liege Container Terminals est tributaire du trafic du Port d'Anvers largement congestionné (il mentionne entre autres le temps d'attente des navires maritimes qui est de 150 heures). Il faut identifier une solution économique.

Selon M. GREFFE, en ce qui concerne la problématique globale du bruit, l'activité économique est-elle suffisamment importante que pour justifier une activité la nuit et le weekend ? C'est trop flou. Il demande la justification économique.

M. PORIGNON précise que DPW Liege Container Terminals a des nouveaux clients, que la société doit pouvoir répondre aux besoins et souhaits de ceux-ci tout en répondant à cette croissance.

M. GREFFE réitère les plaintes des riverains pendant la nuit et mentionne qu'il s'agit d'un problème épineux tant pour les riverains d'Oupeye et de Visé. Il ne partage pas l'analyse de M. KAISER selon laquelle les nouveaux bâtiments vont minimiser la problématique. Les conteneurs vont réfléchir des bruits vers les points les plus sensibles. Il suggère de refaire toute l'analyse en incluant tous les nouveaux bâtiments existants.

Selon M. KAISER, les halls logistiques constituent des effets d'écran les plus importants car ils coupent la propagation du bruit. Il y a un effet de réflexion qui peut se faire mais, vu les empilements et le nombre de conteneurs sur site, c'est davantage un effet bénéfique qui en résulte.

Selon M. GREFFE, l'effet de réflexion des conteneurs n'est pas intégré dans l'étude.

M. KAISER réitère que le CEDIA se place toujours dans la situation la plus défavorable. Dans ce cas particulier, l'étude a donc considéré toutes les surfaces comme réfléchissantes. Il souligne à nouveau que les empilements des conteneurs sont bénéfiques pour éviter la propagation du bruit.

M. GREFFE s'étonne des chiffres de base de 150 camions pris pour cette étude (selon lui, partant de l'hypothèse où le terminal manutentionnerait 300.000 conteneurs, cela ferait une estimation de 600 camions). M. KAISER précise que les calculs ont été réalisés sur base de l'hypothèse et des chiffres fournis par DPW Liege Container Terminals.

Selon M. PORIGNON, il s'agit d'un pronostic de développement. Tous les conteneurs ne partent pas en même temps et ne repartent pas systématiquement par camion.

M. GREFFE s'interroge sur la pertinence de la présentation des résultats de l'étude acoustique alors que DPW Liege Container Terminals a introduit un recours pour l'obtention de leur permis.

M. GREFFE s'interroge si DP World Anvers est ouvert le dimanche ? M. PORIGNON répond par l'affirmative.

M. BEAUWENS, ayant récemment visité le site de Kalmar (marque des engins de manutention opérant sur le site de Liège Triligiport), mentionne que Kalmar étudie actuellement des dispositifs spécifiques pour reachstacker permettant de ralentir automatiquement la vitesse lorsque le conteneur approche le sol ce qui atténuerait légèrement le bruit. Il s'interroge si DPW Liège Container Terminals pourrait-il envisager un tel système à ces fins ?

M. PORIGNON précise que le pont portique de Renory est déjà équipé avec un système similaire de ralentissement automatique permettant des manœuvres plus délicates et plus souples. Dans les projets d'extension, un pont portique est prévu.

M. GREFFE précise que Kalmar fabrique aussi des reachstackers électriques, actuellement en expérimentation à Venlo et s'interroge s'il ne serait pas intéressant d'analyser cette opportunité.

M. PORIGNON précise que DPW Liège Container Terminals vise toujours à l'amélioration continue de leurs engins de manutention et de leurs équipements et que la société est en contact permanent avec leurs fournisseurs. Il attend toutefois la conclusion de ces essais.

M. ERNOUX remercie d'avoir accepté la présence de M. BISSOT d'ATS pour la présentation du CEDIA. Il rappelle que la Commune d'Oupeye était encore libre de demander une contre-expertise acoustique malgré quoi qu'on en pense et a jugé nécessaire d'avoir cette étude.

M. GREFFE évoque la problématique des produits toxiques et évoque les inondations de juillet 2021. Il s'interroge sur un éventuel débordement du canal Albert qui auraient emporté les conteneurs et demande que cette problématique soit étudiée. Dans ce cadre, M. BEAUWENS demande à DPW Liège Container Terminals d'étudier un système d'évacuation pour les conteneurs de produits dangereux en cas de risque imminent et d'avoir un plan d'urgence.

M. PORIGNON affirme que, suite aux inondations de juillet ayant touché le terminal à conteneurs de Renory, DPW Liège Container Terminals est attentif à cette problématique. Un plan d'urgence est en cours d'élaboration. Il affirme le caractère très pointilleux des démarches entamées par DPW Liège Container Terminals à ce sujet.

M. HUYNEN relativise l'impact de telles inondations. Si le canal débordait, il s'agirait d'un ruissellement.

M. GREFFE propose d'envisager les cas extrêmes (worst case scénario) La probabilité est rarissime mais elle existe. Il faut pouvoir anticiper les circonstances exceptionnelles.

La présentation de M. Xavier KAISER – CEDIA se trouve en annexe.

3. Informations complémentaires et diverses par le/les divers concessionnaires :

Récapitulatif des superficies :

| | Entrepôts logistiques en activité & opérationnels | Entrepôts logistiques : Construction en 2021 | Entrepôts à développer dans le futur | Superficie totale des entrepôts |
|---------------------------------------|---|---|--------------------------------------|---------------------------------|
| WDP | 23.000 m ² | - | 25.000 m ² | 48.000 m ² |
| D.L. Trilogiport Belgium / Jost Group | 44.000 m ² | 30.000 m ² (phase I d'un entrepôt) | 106.000 m ² | 180.000 m ² |
| WSC | 85.600 m ² | - | - | 85.600 m ² |
| | 152.600 m ² opérationnels | 30.000 m ² en construction | 131.000 m ² à développer | Total : 313.600 m ² |

3.2. DPW Liège Container Terminals

Voir ci-dessus

3.3. WDP

Aucune nouvelle à mentionner.

D.L. Trilogiport Belgium (Jost Group)

Aucune nouvelle à mentionner.

3.4. Weerts Logistic Park III (Weerts Supply Chain)

WSC a finalisé la construction de deux entrepôts logistiques de dernière génération d'une superficie totale de près de 88.000m² afin d'y développer ses activités. Deux entrepôts logistiques, respectivement l'un réfrigéré, l'autre conventionnel ont été développés au cours de ces deux dernières années.

4. Divers

Questions des Bassis-Mosans:

Eclairage le long de la darse : rien n'a été fait. Il faut arrêter avec la blague du danger pour les camions : vont-ils escalader le merlon pour tomber dans la darse ?

L'éclairage des darses est important. A toutes fins utiles, M. Bertrand diffuse deux photos d'un accident de camion le long du canal Albert survenu à Liège Trilogiport en février dernier auquel le Port autonome de Liège doit faire face.

M. HUYNEN interpelle à nouveau M. DUMOULIN concernant la gêne lumineuse provoquée par les spots des halls logistiques de WSC et propose à WSC de revoir l'inclinaison des luminaires de WSC, à tout le moins concernant les luminaires fixés au hall parallèle à la darse.

Questions des Bassis-Mosans:

Entretien : les photos envoyées sont très évidentes. Certaines parties de merlon n'ont plus été entretenues depuis plus de deux ans. Il restait quelques arbres : certains sont crevés. On aurait "oublié" de renouveler le contrat ! Le responsable a-t-il présenté sa démission ?

Eco-paturages : on ne voit rien venir depuis des mois. La renouée du Japon, fait-elle partie des aliments pour les animaux qu'on devrait y mettre. Pour rappel, il faut au minimum un abri pour que les animaux puissent se protéger des intempéries.

M. FASTRE nous a envoyé quelques photos - > la renouée du Japon est bien présente sans parler des chardons. Selon lui, la "théorie" de l'expert - qui n'avait pas eu le temps de visiter le site - ne marche pas du tout.

Question de M. VAN DEN MEERSCHÉ : il y a le gros problème des plantes invasives qui sont bien implantées et qui vont arriver dans les propriétés privées : qui gère ce problème et de quelle manière intervient-on ?

Concernant l'entretien et l'éco pâturage, voici ci-dessous les précisions apportées par courriel par M. Nicolas DELHAYE, IR, SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement - Département de la Nature et des Forêts - Direction de Liège

Comme mentionné précédemment, il a été convenu de transférer la gestion de certains sites du Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures au SPW Direction Nature et Forêts. Une partie de la zone d'intégration environnementale et une partie du merlon situé le long de la voirie de liaison sont concernées. Le SPW prévoit d'y développer un éco pâturage, mode d'entretien écologique des espaces naturels par le pâturage d'animaux herbivores. Il est ainsi prévu d'y faire pâturer des moutons, des vaches voire des chèvres.

Pour rappel, l'éco pâturage sera relativement tardif et s'effectuera à partir de l'automne.

1. Eco pâturage

Un opérateur a été désigné et la convention a pris cours le 1^{er} octobre 2021. Des vaches seront testées sur la zone EST et des moutons sur le reste des enclos. M. DELHAYE précise toutefois qu'en dehors du merlon le long de la route, le cahier des charges prévoit un pâturage de début de saison puis de fin de saison avec une période sans pâturage (environ d'avril à août) pour permettre le développement de la végétation et la reproduction des espèces sensibles. Il est prévu une attention particulière pour le pâturage des renouées du japon mais cela ne les fera pas disparaître. Aucun abri n'est nécessaire pour du pâturage extensif. Les périodes de pâturages n'excéderont jamais quelques semaines d'affilée.

2. Entretien

Selon Monsieur DELHAYE, il faut se réjouir que de nombreux espaces ne soient pas broyés et tondus mais que les merlons permettent à la végétation et la biodiversité de se développer. Il serait malheureux de dépenser de l'argent public et du pétrole pour des interventions de confort visuel néfastes à la biodiversité dans un contexte de déclin massif de nombreux habitats et espèces dans nos régions. Le DNF encourage donc un entretien minimal. Le renouvellement des arbres est inutile. La régénération naturelle produira de nouveaux plants. Par ailleurs, il est recommandé d'éviter de planter trop d'arbres à haute tige pour maintenir les milieux ouverts favorables à la faune et la flore menacée qui a déjà subi une perte d'habitat conséquente suite à l'urbanisation du site.

3. **Chardons** :
Cela a déjà été expliqué à de nombreuses reprises : les chardons sont favorables à la biodiversité et leur élimination est néfaste. Ils ne causent aucun problème aux riverains. Il faut ajouter qu'ils sont en particulier très favorables aux pollinisateurs dont les abeilles sauvages. Ces espèces ont besoin de zones refuges et de zones de nourrissage suite à la surface perdue par les infrastructures récentes (voire dérogation Loi sur la Conservation de la Nature).
4. **Renouées du Japon** :
L'éco pâturage est une solution adéquate pour limiter la prolifération et pour éradiquer les renouées du Japon. Maintenant qu'elle est implantée sur le site, il est impossible d'en être quitte. Dans les espaces pâturés, elle pourra être contenue. Il faut cependant avoir une attention particulière à tout nouveau terrassement à proximité et éviter surtout d'y toucher lors des fauches de bords de routes (ou de merlons) ?

M. HUYNEN déplore le manque d'entretien effectué par le SPW Mobilité et Infrastructures car, selon lui, cela incite les gens à jeter les crasses par terre et cela donne une mauvaise image de Liège Trilogiport.

Concernant les renouées du Japon, il propose de tondre les terrains. Il a pu constater qu'avec une telle tonte, les renouées du Japon étaient éradiquées. Il invite M. DELHAYE à nouveau examiner ce dossier afin de trouver une solution pérenne et durable.

Concernant la biodiversité, M. GREFFE rappelle que M. DELHAYE avait précisé qu'un groupe de citoyens avait effectué un relevé des diverses espèces à Liège Trilogiport et il souhaiterait obtenir ces renseignements (notamment en vue de voir l'évolution de la biodiversité sur le site). Nous inscrivons cette thématique à l'ordre du jour de la prochaine réunion.

Questions des Bassis-Mosans envoyées par Monsieur FASTRE :

Portiques : le permis est clair et le but le même : les portiques devaient empêcher le passage des camions derrière les habitations. Puisqu'on ne veut pas remettre de portiques, quelles mesures l'administration comptent-elles prendre ? Va-t-on ENFIN mettre une plaque interdiction de tourner à droite sur le pont de Haccourt pour les plus de 7,5T ? Actuellement, le permis n'est pas respecté. Idem pour la rive gauche du canal. L'"ersatz" proposé - des arbres - ne fonctionne pas non plus puisqu'ils sont quasi tous crevés.

Question similaire de M. VAN DEN MEERSCHE : La situation de la rue de l'Eurégio est vraiment complexe. La situation concerne les communes de Visé et d'Oupeye , il n'y a pas de plaque d'interdiction pour les gros véhicules. De nombreuses personnes souhaitent l'interdiction totale pour les camions de Liège Trilogiport y compris Jost (qui passent encore souvent). Cette voirie est vraiment nécessaire pour éviter l'engorgement et les nuisances dans Visé, Hermalle et Haccourt y compris pour quelques gros véhicules. Il faut que la Ville de Visé et d'Oupeye prennent position.

Pour rappel, une réunion avait été organisée en avril 2021 avec le Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures, le Service public de Wallonie Direction des Routes, la Police de la Basse-Meuse, la Commune d'Oupeye, la Ville de Visé et le Port autonome de Liège en vue d'identifier des solutions pour l'amélioration de la mobilité.

Il était prévu, suite à cette réunion, que la commune d'Oupeye et de Visé devaient proposer des itinéraires bis pour renforcer la signalétique. Des contrôles auraient dû être effectués par la police de la Basse-Meuse.

Deux solutions ont été identifiées :

- L'amélioration de la signalisation aux alentours de Liège Trilogiport,
- Le renforcement des contrôles effectué par la Police de la Basse-Meuse.

M. ERNOUX précise que, suite à cette réunion, la commune d'Oupeye a élaboré une proposition de plan de circulation des poids lourds pour lequel des modifications et améliorations de la signalisation sont nécessaires de même que l'adoption de règlements complémentaires de circulation routière. Cela permettra de formaliser les interdictions de circulation des poids lourds sur certaines voiries communales et régionales.

Ce projet de plan concernant les deux communes a été envoyé au collège communal de Visé en mai 2021 et la Commune d'Oupeye attend l'accord et/ou éventuelle remarque de la Ville de Visé. Une fois le plan adopté par les deux communes, la Commune le proposera au SPW pour exécution sur son réseau de voirie avec exécution synchrone par les deux communes sur les réseaux communaux.

M. VERJANS interpelle M. THEUNISSEN pour le suivi de la Ville de Visé au sujet de ce plan de mobilité. M. THEUNISSEN prend bonne note de la démarche d'Oupeye, assurera le suivi de ce dossier au sein de la Ville de Visé et veillera à ajouter ce point mobilité à l'ordre du jour du prochain Collège de Visé. Il précise que la Ville étudie actuellement un plan pour les cyclistes.

Question de M. VAN DEN MEERSCHE : Portique rue Marchand : il faudrait aussi penser au portique qui reste rue Marchand et qui pose un gros danger pour les camions qui se sont engagés et qui doivent faire marche arrière ; à ma connaissance, il y a eu 2 accidents avec heureusement que des dégâts matériels.

Questions des Bassis-Mosans envoyées par Monsieur FASTRE : Le bruit : il était prévu - promesse formelle - de faire à espace régulier la même étude et sur les mêmes bases que celle produite lors de l'étude d'incidence. A notre connaissance, une telle étude n'a jamais été reproduite. Peut-on avoir un calendrier précis ?

Question de M. VAN DEN MEERSCHE également sur le bruit : aucun commentaire du côté des habitants de Visé ne lui est parvenu mais il a pu toutefois personnellement constater le bruit du côté de Haccourt, qu'est-il possible de faire ?

Nous avons eu l'étude du CEDIA réalisée d'une part. M. BERTRAND précise d'autre part que cette étude de bruit pour l'ensemble de la plate-forme multimodale relève de la compétence de l'ensemble des concessionnaires. Le Port autonome de Liège les relancera à ce sujet. Il faut toutefois attendre la fin de la construction du hall logistique actuellement en cours chez JostGroup.

Demande de M. GREFFE :

Il souhaite que soit débattue « en divers » sa proposition que le permis délivré pour le Trilogiport ainsi que la Charte environnementale et les PV des réunions soient accessibles dans l'onglet « Espace riverains » du site du Port autonome de Liège.

M. Bertrand précise que tous les PV de la réunion du Comité d'accompagnement sont disponibles sur le site internet du Port autonome de Liège <https://www.portdeliege.be/fr/trilogiport-riverains-comite-d-accompagnement>

Concernant le permis et la charte environnementale, il demandera au conseil d'administration du Port autonome de Liège de prendre position à ce sujet.

Demande de M. ERNOUX – Echevin - Oupeye:

M. ERNOUX souhaite recevoir le tableau reprenant toutes les demandes de dépassement d'horaire de DPW Liège Container Terminals ainsi que les dates auxquelles le Port autonome a été mis au courant.

Il précise à nouveau avoir été informé par les riverains du traitement des conteneurs ce samedi 25 septembre dans la matinée.

M. BERTRAND précise que la demande ayant été envoyée au Port autonome de Liège dans la matinée, elle n'a pas pu être traitée.

M. PORIGNON justifie à nouveau les enjeux économiques et le traitement nécessaire des barges en vue de répondre aux besoins spécifiques de leurs clients. Il explique qu'il s'agit d'une nécessité opérationnelle qui est réalisée occasionnellement. Comme abordé précédemment, M. PORIGNON a à nouveau demandé la liste des contacts à qui DPW Liege Container Terminals pouvait envoyer l'information relative aux dépassements des horaires occasionnels. M. ERNOUX répond que ces renseignements relèvent de la compétence de DPW Liège Container Terminals.

M. BERTRAND précise que le Port autonome de Liège analysera cette demande avec la meilleure attention. Cette thématique est reportée à l'ordre du jour de la séance du 14 décembre 2021.

M. ERNOUX remercie M. BERTRAND.

Organisation du Salon des Métiers de l'industrie

A titre informatif, le hall de WDP – Tempo Log Belgium accueillera la nouvelle édition du Salon des Métiers de l'industrie ce 14 octobre 2021.

5. Prochaine réunion

La prochaine réunion est fixée **14 décembre 2021**. Elle se déroulera soit en présentiel, soit en visioconférence (en fonction des mesures gouvernementales).

La réunion se termine à 20H00.



Emile-Louis Bertrand
Directeur général