

Comité d'accompagnement de Liège Trilogiport
Liège, mardi 5 décembre 2017
Réunion n° 23
Procès-Verbal

Présents :

Emile-Louis BERTRAND	Port autonome de Liège
Stéphan NIVELLES	Service public de Wallonie, DGO 2
Céline HELLEMANS	Service public de Wallonie, DGO 2
Alain HOUTAIN	Service public de Wallonie, DGO 3, Département du sol et 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
Paul ERNOUX	Commune d'Oupeye, Deuxième échevin
Christophe RAVIGNAT	Jost Group
Pierre BIEMAR	Architectes BIEMAR (Architecte Jost Group)
Jean GEURTEN	Représentant de la population – Commune d'Oupeye
Thierry BRASSEUR	Représentant de la population de la Commune d'Oupeye
Marcel VAN DEN MEERSSCHE	Représentant de la population de la Ville de Visé
Jean-François VERJANS	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> »
Henri HUYNEN	Représentant ABSL « <i>Les Bassis-Mosans</i> »

Excusés :

Serge FILLOT	Commune d'Oupeye, Bourgmestre f.f.
Marcel NEVEN	Ville de Visé
Luc LEJEUNE	Ville de Visé
Benoit LAMBINON	DP World Liège
Olivier VANSTIPELEN	Service public de Wallonie, DGO 3
Arnaud WARIN	Service public de Wallonie, DGO 3
Nicolas DELHAYE	Service public de Wallonie, DGO 3
Marc DUJYCK	WDP
Bert DE NIJS	WDP
Michel MAJCHROWICZ	Représentant « <i>Comité Village Environnement Santé</i> »
Bernadette MOTTET	Service public de Wallonie, DGO 4
Thibaut MOUZELARD	Inspecteur général a.i.

1. PV de la réunion n° 22

Le PV n°22 d'octobre 2017 est approuvé moyennant les remarques suivantes émises par les Bassis-Mosans.

Point 4.1. Point de la situation pour la route entre la Clinique d'Hermalle et la petite chapelle

Suite aux travaux réalisés à la rampe du pont de Visé et aux aménagements d'un nouveau parking à la Clinique, la route a été ouverte dans les deux sens (avec un panneau de priorité de sens alterné). Les anciens panneaux datant du chantier Trilogiport ont de fait été enlevés. Les Administrations concernées (SPW, Ville de Visé et Commune d'Oupeye) ne semblent pas au courant.

M. Van den Meerssche précise que c'est une bonne chose pour la circulation.

M. Huynen précise que le permis d'urbanisme n'autorisait que le passage des piétons et cyclistes à cet endroit.

Point 4.2. Plantations

Au 6^{ème} alinéa :

Rectifier : « Un fauchage tardif doit être réalisé en mai », par au mois de...

M. Nivelles doit repréciser les périodes d'intervention et préciser ce que signifie « le SPW – DGO 2 fera son possible au printemps prochain ».

Point 4.6. Parking de Liège Trilogiport

Le PV omet de signaler que, suite à la tentative de raccordements sur un des borniers d'un poteau d'éclairage, l'alimentation de tous les points d'éclairage de la route du Trilogiport est coupée depuis près de six semaines, plongeant à nouveau dans le noir la route depuis le pont et le rond-point vers la clinique.

Point 4.8. Passage des bus

Au 1^{er} alinéa :

Selon M. Lejeune, les itinéraires ont été modifiés durant la période des travaux... Remplacer « du parking de la clinique d'Hermalle » par « de la rampe du pont de Visé ». Les travaux de la rampe du pont de Visé devraient se terminer fin décembre.

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

Le SPW – DGO 2 a déposé auprès de la Commune d'Oupeye le permis pour la construction de la station définitive de mesures de la qualité de l'air de l'ISSEP.

M. Delecour informe que le SPW – DGO 2 doit introduire la demande de permis au SPW – DGO 4.

Le SPW – DGO 2 introduira la demande de permis au SPW – DGO 4 dans les meilleurs délais.

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

3.1. *DP World Liège*

En l'absence de M. Lambinon, M. Bertrand relaye les nouvelles de DP World Liège.

DP World Liège a récemment lancé une étude relative à l'installation d'un premier portique.

Concernant les mesures de bruits, DP World Liège travaille avec le Cedia – ULg.

Les bips de recul des machines de DP World Liège vont être remplacés par un système d'avertisseur de recul s'appelant «*le cri du lynx*». Il s'agit d'un système d'avertisseur de recul idéal pour limiter l'impact sonore. Ils sont moins bruyants que les bips de recul classiques. Cet avertisseur de recul a pour deux objectifs majeurs :

1. réduire de manière efficace la pollution sonore générée par l'emploi d'un avertisseur de recul ;
2. ne diffuser le signal de recul que dans la zone de danger et l'axe de celle-ci.

Le cri du lynx est la marque de référence des avertisseurs de recul à faible impact environnemental.

Au niveau des spreaders (engins de manutention permettant de manipuler les conteneurs), DP World Liège a installé des caoutchoucs antichocs amortissant davantage et donc plus silencieux. Lorsqu'on prend le conteneur, cela fait donc moins de bruit.

M. Beauwens relaye des inquiétudes des habitants de Richelle (rue Sur la Carrière) se plaignant du bruit émanant des manutentions de conteneurs.

M. Bertrand précise que le terminal à conteneurs est équipé d'un revêtement hydrocarboné qui absorbe davantage les chocs.

M. Brasseur remercie DP World Liège pour les améliorations qu'ils apportent.

M. Ravignat informe que les camions de JostGroup sont équipés de bips de recul traditionnels.

M. Biemar précise que DP World Liège équipe son propre matériel. On ne peut pas imposer le système de cri du lynx sur les camions d'un autre transporteur, client ou fournisseur.

M. Delecour précise que, dans le cadre de la réglementation de la prévention et de protection du travail, les engins qui font marche arrière sont obligés d'être équipés d'un dispositif sonore de recul. Il s'agit d'une obligation légale. M. Nivelles ajoute qu'il s'agit d'une norme fédérale.

Mme Petitjean, souligne, que les bruits liés à la circulation des véhicules ne sont pas pris en compte dans le cadre de l'octroi de permis d'environnement. Afin de limiter l'impact du charroi, le SPW-DGO 3 peut toutefois encadrer l'activité via la limitation des heures d'ouverture par exemple.

M. Brasseur réitère que sa préoccupation principale est relative aux nuisances sonores et aux marchandises dangereuses.

3.2. JostGroup

Selon M. Biemar, le chantier du bâtiment C de JostGroup est en cours de finalisation. Il y a eu un chantier inhérent à ce chantier. Il précise que ce nouveau bâtiment va faire tampon par rapport aux bruits émanant du terminal à conteneurs.

M. Huynen précise qu'il entend le bruit des machines (notamment avec la problématique des bruits dominants).

Mme Petitjean souligne que le système du cri du lynx est un nouveau système permettant de respecter la réglementation relative à la protection des travailleurs. L'équipement des camions ne peut pas être imposé. Les conditions d'exploiter imposent des objectifs de résultats et ne peuvent imposer les moyens pour les atteindre.

M. Beauwens s'interroge la raison pour laquelle il y aurait une législation différente pour le reachstacker (engins de manutention) et le camion qui recule dans l'entrepôt.

DP World Liège a choisi le cri du lynx pour ses propres équipements car ces propres engins leur appartiennent.

S'il y a des nouveaux systèmes comme le cri du lynx, on peut penser que l'Europe ou le fédéral impose ce genre de système sur les camions.

M. Ravignat précise que les bips de reculs sont obligatoires sur les camions.

M. Greffe s'interroge sur la flotte de camions de JostGroup. M. Ravignat confirme que la flotte de camions de JostGroup est constituée de véhicules EURO 5 et EURO 6 (normes européennes d'émission).

4. Diverses questions à l'ordre du jour posées par les Bassis-Mosans & M. Thierry Greffe

Les Bassis-Mosans souhaitent mettre à l'ordre du jour la même série de questions abordées lors du Comité d'accompagnement d'octobre 2017. Les réponses fournies lors du Comité d'accompagnement d'octobre dernier sont selon eux insatisfaisantes.

Le Port autonome de Liège reprend donc les diverses questions en tentant d'y apporter les réponses en fonction de l'évolution des dossiers.

4.1. Point de la situation pour la route entre la Clinique d'Hermalle et la petite chapelle.

Une proposition d'adaptation des sens de circulation est présentée par les Bassis-Mosans. Cette proposition est basée sur les constatations récentes et faits réels. L'objectif de cette proposition est d'éviter les accidents.

Les Bassis-Mosans suggèrent de mettre les rues de la chapelle et la jonction de la rue Marchand à sens unique.

M. Huynen précise que la voirie de liaison est très empruntée et souligne qu'il y a un réel danger pour les automobilistes venant de la rue marchand soit se dirigeant vers le rond-point mais surtout pour ceux qui tournent à gauche en vue d'emprunter la voirie de liaison.

Pour rappel, le permis de Liège Trilogiport impose de ne pas réaliser de jonction entre la rue de la chapelle et la rue Marchand. Seul un tronçon, dimensionné pour les modes doux, relie actuellement les deux voiries.

La route (rue de la chapelle) a été ouverte. La circulation a été ouverte dans les deux sens.

Des panneaux de priorité ont été placés pour ceux qui entrent. Cela fonctionne bien.

Les Bassis-Mosans suggèrent que la sortie soit assurée uniquement par le haut de la rue Marchand. L'entrée sera assurée par la rue de la Chapelle.

M. Bertrand précise que cette thématique est en dehors du territoire portuaire et que le Port autonome de Liège n'est pas compétent en cette matière. Etant donné qu'il s'agit de voiries communales, il propose aux Bassis-Mosans de relayer cette proposition d'adaptation et plan vers la Commune d'Oupeye et la Ville de Visé.

M. Van den Meerssche, représentant de la population de la Ville de Visé, ne souhaite pas mettre l'extrémité de la rue Marchand à sens unique. M. Delecour l'invite également à faire part de cette remarque à la Commune d'Oupeye & Ville de Visé.

Mme Hellemans précise, qu'avant les travaux du parking de la clinique, la Ville de Visé & la Commune d'Oupeye étaient présentes en vue d'analyser le plan de circulation. Elle rappelle que la Ville de Visé était absolument contre la modification de la mobilité à cet endroit précis. Elle suggère également aux Bassis-Mosans d'intégrer la Ville de Visé concernant ces aspects de mobilité.

4.2. Plantations : rien n'a été fait chaussée d'Argenteau. Tous les arbres plantés sont en très grosse majorité crevés. Va-t-on les remplacer ?

M. Nivelles précise qu'un constat a effectivement été réalisé durant lequel les plants morts ont été identifiés. L'entrepreneur va devoir remplacer les plantations qui n'ont pas pris, comme prévu dans la période de garantie et d'entretien (5 ans).

M. Nivelles informe que ces nouveaux plants auront bien évidemment moins de garantie que les plants bénéficiant de la garantie initiale.

4.3. Construction de la station définitive de contrôle de l'air : quid du permis de bâtir ? - Planning des travaux. A quand les premières observations ? Pour rappel, le site a été inauguré, il y a deux ans...

Le SPW – DGO 2 introduira la demande de permis relative à la construction de la station définitive de mesures de la qualité de l'air au SPW – DGO 4 dans les meilleurs délais.

4.4. Respect du permis: quid des portiques, toujours absents et on attend le remplacement des grues fonctionnant au diesel depuis deux ans en contradiction formelle avec le permis.

En l'absence de M. Lambinon, M. Bertrand précise à nouveau que DP World Liège vient de lancer une étude pour l'installation du premier portique.

4.5. Entretien des routes et des espaces : on a bien, pour la fête à Hermalle, tondu quelques espaces mais l'entretien général est déplorable et les merlons qui touchent les jardins privés attendent toujours la tondeuse.

Le SPW – DGO 2 précise que l'entretien a été réalisé. Cela a été fauché.

4.6. *Parking de Liège Trilogiport : va-t-on en faire l'utiliser de manière régulière pour les gens du voyage ? Quid des infrastructures ?*

M. Huynen précise que diverses personnes organisent régulièrement des dérapages contrôlés sur ce parking. M. Bertrand souligne qu'il faut solliciter la Police d'Oupeye, compétente en la matière.

M. Bertrand précise qu'un parking sécurisé sera aménagé pour les camionneurs.

M. Beauwens s'interroge sur la « sécurisation » du parking.

Il s'agit d'une démarche des entreprises concessionnaires du Port autonome de Liège qui doivent assurer la sécurité de ce parking. A terme, l'accès sera limité aux gens autorisés sur cette zone. La question de l'installation de caméras de surveillance est posée.

4.7. *Quand les garde-corps sur les pontons ? Il en va de la sécurité de tous.*

Selon le SPW – DGO 2, des chaînettes de sécurité avaient initialement été placées en vue d'assurer la sécurité mais ont été vandalisées.

Le SPW – DGO 2 ne placera pas de garde-corps sur les divers pontons et propose de placer de gros rochers aux entrées de pontons de pêche.

M. Huynen mentionne le risque réel de chutes d'enfants sur ces pontons.

Selon M. Bertrand mentionne qu'il n'y a pas de barrières le long de la Meuse ou du canal Albert.

Pour M. Huynen, il s'agit d'une mesure de sécurité essentielle.

M. Ernoux souligne qu'il n'y a pas de dispositif de sécurité (garde-corps...) à la Gravière Brock.

M. Brasseur rappelle aux membres du Comité d'accompagnement que le Comité d'accompagnement est dédié aux activités de la plate-forme multimodale Liège Trilogiport. Il réitère qu'il est attentif à deux sujets (les matières dangereuses & nuisances sonores).

Il mentionne qu'on ne peut pas empêcher les dérapages contrôlés sur le parking de Liège Trilogiport. Concernant les aspects de sécurité, il mentionne également qu'il n'y a pas de garde-corps le long de la Meuse & du canal Albert et souligne que les enfants sont sous la responsabilité des parents.

M. Huynen précise que les porteurs de projet doivent être en mesure de trouver des améliorations sur l'ensemble de la zone d'intégration environnementale.

4.8. *Malgré les travaux, est-il opportun de faire passer les bus articulés dans la desserte de la rue Marchand? Qui va remettre en état le coin de la jonction très détérioré - des deux côtés- suite au passage de ce charroi? A quand l'aménagement du tournant à angle droit - en bas de la desserte - qu'on devait faire ?*

Modifications du merlon : le dessinateur a-t-il fini son travail ?

Selon Mme Hellemans, concernant la mise au point de l'aménagement en bas de la voirie de connexion, le SPW- DGO 2 s'est rendu sur place avec la commune d'Oupeye ainsi qu'un agent du SPW venant en aide aux communes en matière de signalisation.

La Commune d'Oupeye doit actuellement se positionner sur cet aménagement.

Le SPW – DGO 2 attend maintenant la position de la commune d'Oupeye en vue de pouvoir prendre une décision.

Le SPW DGO 2 a adressé un courrier au SPW – DGO 1 (Direction des routes) ainsi qu'au SPW – DGO 1 (Direction de la sécurité des infrastructures routières) en vue de proposer un aménagement du rabotement du merlon. Le SPW – DGO 2 a également suggéré de limiter la vitesse de la voirie de liaison de 70 à 50 km/h.

En attendant le rabotement du merlon (ces travaux sont prévus au cours de l'année 2019), le SPW DGO 2, en accord avec la commune d'Oupeye, placera de manière temporaire un panneau C31A interdisant au conducteur venant de la rue Marchand de tourner à gauche en vue d'emprunter la voirie de liaison. Il s'agit d'une mesure transitoire en attendant la réalisation du rabotement du merlon.

M. Huynen suggère également de placer un nouveau panneau de ralentissement (maximum 30 km/h) sur la rampe d'accès de l'autoroute. Selon lui, les risques d'accident sont bien réels.

4.9. Signalisation du RAVeL

Selon M. Beauwens, il serait judicieux de modifier et/ou de faire disparaître une signalisation devenue obsolète à hauteur de la darse de Liège Trilogiport. Il y a toujours un signal « Fin de RAVeL » à cet endroit précis alors qu'il a été prolongé vers la zone d'intégration environnementale.

Selon M. Beauwens, la signalisation au niveau de la darse, invite à descendre l'escalier et à traverser la route. Il signale que les bandes blanches sont toujours manquantes et d'emprunter la rue Marchand.

M. Van den Meerssche précise qu'il serait très dangereux de mettre un passage pour piétons à cet endroit.

M. Brasseur réitère que ces matières de sécurité ne font pas l'objet du Comité d'accompagnement Liège Trilogiport qui est organisé pour l'exploitation de la plate-forme multimodale Liège Trilogiport. Il mentionne que, lorsque des riverains sont inquiets sur des matières de signalisation ou de sécurité routière, ils adressent leurs doléances au bourgmestre compétent en vue d'en discuter.

Même si la pertinence des arguments est reconnue, le Comité d'accompagnement Liège Trilogiport n'est pas le lieu pour évoquer ces problèmes de signalisation.

M. Beauwens trouve toutefois que ces thématiques font partie intégrante de Liège Trilogiport. M. Huynen trouve également que cela fait partie du projet et demande que certains panneaux soient rectifiés et sollicite l'enlèvement de ce panneau de signalisation devenu obsolète.

Le SPW DGO 2 s'engage à analyser ceci et va faire des propositions.

4.10. Hall logistique de JOST Group

M. Greffe est surpris des teintes des extrémités du nouveau hall logistique de JostGroup. Selon M. Greffe, il apparaît que le hall logistique construit pour JostGroup est en partie de couleur bleue. Pourquoi cette couleur a été utilisée (même partiellement) alors que cette utilisation contrevient aux prescrits de la Charte d'urbanisme ? Corollairement, leur serait-il possible de justifier avoir bien suivi les prescriptions urbanistiques du permis qui a dû leur être délivré ? En d'autres termes, pourquoi et par qui la charte n'est-elle pas respectée ?

M. Delecour évoque les termes du permis.

Extrait :

« Considérant que l'avis du Collège Communal a été sollicité en date du 07/02/2017 et transmis en date du 21/02/2017 ; que son avis est favorable conditionnel et motivé comme suit :

Extrait :

Considérant que l'aspect architectural du bâtiment est sobre du point de vue de la volumétrie étant donné qu'il s'agit d'un agencement de différents volumes simples mais qu'il n'en est pas de même du point de vue des tonalités envisagées pour les parements de façade ;

Considérant en effet que le projet prévoit la mise en place d'un parement de façade en panneaux sandwich isolé de teinte bleu foncé (ainsi que l'usage de portes en alu de type sectionnelle pour les quais de teinte vert moyen à foncé s'intégrant dans les panneaux de façades ;

Considérant que l'usage des teintes bleues et vertes en façade ne permet pas au bâtiment d'assurer son intégration paysagère ;

Considérant que le Collège communal émet un avis favorable sur la demande à condition que les parements de façade soient réalisés en panneaux de teinte gris clair au lieu du bleu et que les portes en aluminium soient prévues en gris foncé au lieu du vert ;

Extrait de la motivation du Fonctionnaire délégué :

Considérant que le projet prévoit la pose de panneaux sandwichs isolés et structurés horizontalement de ton bleu moyen à foncé pour les façades ; que les portes seront de ton vert ; que la tonalité a été choisie afin d'utiliser les couleurs du futur locataire -JOST GROUP ; que cette tonalité peut avoir un impact dans le paysage ;

Considérant que la charte précise que :

Toutes les façades des bâtiments doivent être traitées avec un soin égal.

Des couleurs sobres et peu réfléchissantes doivent être utilisées pour les façades des bâtiments ;

Considérant que les tonalités choisies ne rencontrent pas cette recommandation ; que la tonalité bleu si elle est reprise sur l'entièreté des façades peut avoir un impact dans le paysage ; qu'il serait préférable de réduire les panneaux de tonalité bleu par une tonalité gris ;

Considérant que la tonalité vert du logo « Jost » utilisé pour les portes est foncée (ral 6029) ; qu'il s'agit d'éléments ponctuels non perturbants dans ce paysage industriel ;

Conditions (extrait) du permis du 27 mars 2017 octroyé par le Fonctionnaire délégué :

Article 1^{er} : le permis sollicité par la Société DLT est octroyé aux conditions suivantes :

- Respecter les plans repris en annexes hormis la teinte des parements ;*
- Réaliser les parements de tonalité gris - ponctuellement aux angles des façades la tonalité bleu RAL peut être admise pour insérer le logo de l'entreprise ; »*

Par ailleurs, la charte d'urbanisme précise que, pour les bâtiments, la couleur des matériaux utilisés sera neutre et que tout nouveau bâtiment devra s'intégrer architecturalement par rapport à l'ensemble des bâtiments existants afin que la zone constitue un tout harmonieux.

M. Bertrand précise que cette réflexion a été menée en étroite concertation avec la Commune d'Oupeye, le SPW DGo 4 et JostGroup.

4.11. Rapport de l'ISSEP sur l'adéquation du site d'Hermalle-sous-Argenteau pour la surveillance de la qualité de l'air dans la zone de Liège Trilogiport

M. Greffe a demandé que le Port autonome de Liège lui communique la version électronique du rapport de l'ISSEP (de février 2017) relatif à l'évaluation de l'adéquation du site de Hermalle-sous-Argenteau pour la surveillance de la qualité de l'air dans la zone de Liège Trilogiport. Ce document lui a été transmis.

M. Verjans & M. Huynen souhaitent recevoir le document.

5. Présentation de l'Awac & de l'ISSEP

Comme convenu précédemment, nous avons invité l'Awac & l'Issep pour une présentation à l'attention des membres du Comité d'accompagnement en vue de leur présenter et de leur commenter les résultats des mesures de la première année d'analyse (analyses couvrant la période 01/01/2017 – 31/12/2017).

Cette présentation se déroulera lors de notre prochain Comité d'accompagnement **le mardi 27 février 2018 à 18h.**

6. Divers

M. Ernoux précise que l'éclairage du pont de Hermalle ne fonctionnait pas début décembre pendant quelques jours. C'est très dangereux.

M. Ernoux est également étonné du nombre élevé de voitures rentrant par la Rue d'Argenteau.

M. Biemar rappelle que la barrière située côté rue d'Argenteau a été fermée et cadenassée majoritairement durant toute la durée du chantier.

M. Biemar mentionne également que la nouvelle zone de Liège Trilogiport n'est pas encore reconnue par les GPS et que cela prend du temps. Il y a donc eu effectivement divers fournisseurs qui arrivaient à Liège Trilogiport via cet accès-là.

Il y a eu toutefois une volonté de la direction du chantier de placer un cadenas sur cette barrière (en accord avec le Port autonome de Liège) en vue d'éviter le charroi via la Rue d'Argenteau.

La réunion se termine à 19H30.

7. Prochaine réunion

La prochaine réunion (réunion n° 24) est fixée **le mardi 27 février 2018 à 18h.**

Présentation des vœux aux membres du Comité d'accompagnement

M. Bertrand souhaite à l'ensemble des membres du Comité d'accompagnement d'excellentes fêtes de fin d'année et leur présente ses meilleurs vœux pour 2018.



Emile-Louis Bertrand
Directeur général