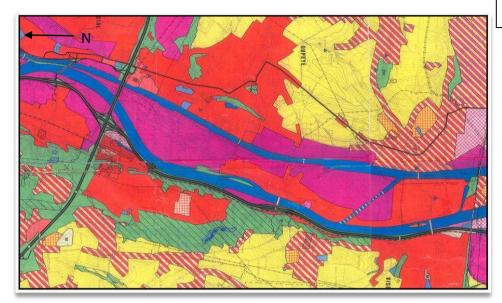
LE TRILOGIPORT — PARTIE AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

1. Présentation





DOC 3.



SOURCE: SPW (SERVICE PUBLIC DE WALLONIE), 2012

« La Région wallonne est couverte par 23 plans de secteur, adoptés entre 1977 et 1987. L'objet principal du plan de secteur est de définir les affectations du sol au 1/10 000 ème (1cm=100mètres), afin d'assurer le développement des activités humaines de manière harmonieuse et d'éviter la consommation abusive d'espace.

Les plans de secteur ont valeur réglementaire. On ne peut y déroger que selon les procédures prévues par le Code wallon de l'Aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP). »

Légende du plan de secteur :

A. Les affectations

Le plan de secteur détermine tout d'abord les affectations du sol. Le Code wallon de l'aménager les activités, actes et travaux qui peuvent être admis dans chacune des zones du plan de secteur

a) Les affectations destinées à l'urbanisation sont :

- la zone d'habitat (art. 26 du Code);
 la zone d'habitat à caractère rural (art. 27);
 la zone de services publics et d'équipements communautaires (art. 28§1);
 at la zone de centre d'enfouissement technique (art. 28§2);
 la zone de loisirs (art. 29);
 les zones d'activité économique mixte (art 30, al. 1);
 les zones d'activité économique industrielle (art 30, al. 2);
 les zones d'activité économique spécifique agro-économique (art. 31 al.1);
 les zones d'activité économique spécifique grande distribution (art. 31 al.2);
 la zone d'extraction (art. 32);
 la zone d'aménagement différé à caractère industriel (art. 34);
- b) Les affectations non destinées à l'urbanisation sont :
 - la zone agricole (art. 35 et art. 452/31 à 452/35);
 la zone forestière (art. 36 et 452/36 à 452/42);
 - a zone d'espaces verts (art. 37);
 - N la zone naturelle (art. 38);
 - P la zone de parc (art. 39).

Source: http://developpement-territorial.wallonie.be/PDS.html

PRÉSENTATION

DOC 4.

Premier port intérieur belge et troisième port intérieur d'Europe (20 millions de tonnes en 2015), le Port autonome de Liège développe actuellement une plate-forme multimodale dénommée « Liège Trilogiport » située le long du canal Albert à Hermalle-sous-Argenteau. Cette future plate-forme multimodale deviendra dans un avenir proche un véritable « village logistique » au cœur de l'Europe.

La plate-forme a reçu le nom de Liège Trilogiport, exprimant ainsi son caractère trimodal et sa vocation à être un lieu de massification en amont des ports maritimes du nord de l'Europe.

Liège Trilogiport, c'est donc :

- · 3 accès à la mer :
 - · Anvers ;
 - · Rotterdam;
 - · Dunkerque.
- · 3 modes de transport :
 - · eau:
 - · rail;
 - · route.
- · 3 marchés transfrontaliers :
 - · France;
 - · Pays-Bas;
 - · Allemagne.



2. ANALYSE AFOM

Trilogiport à Liège: 2000 emplois pourraient être créés d'ici 2015

DOC 5.

Publié le vendredi 28 juin 2013 à 10h33 – Auteur : M. Hildesheim

Après plus de huit ans d'attente, le chantier du Trilogiport en région liégeoise (Hermalle-sous-Argenteau) vient de démarrer. Il s'agit de transformer 120 hectares situés entre la Meuse et le Canal Albert en une plateforme trimodale, eau-rail-route. Des centaines d'emplois directs seront générés par cette activité, jusqu'à 2000 selon ses promoteurs. Les premiers travailleurs sont attendus pour fin 2015 ... mais des formations spécifiques sont déjà mises en place.

Le premier coup de pelleteuse a été donné ce vendredi matin sur le futur site du Trilogiport à Hermalle-sous-Argenteau. Pour toute la région, il représente l'espoir d'un renouveau économique. 2000 emplois pourraient être créés d'ici 2015 dans cet immense plateforme de transports de marchandises. Reste à trouver les bons candidats. "On se rend compte que le profil des gens ne correspond pas forcément à ce qui est demandé par les entreprises en termes de qualification" explique Benjamin Blaise, de l'ASBL Basse-Meuse

développement. "C'est un travail qui ne peut donc évidemment pas se faire en un mois ou en six mois. C'est un travail de longue haleine".

Conducteurs de poids lourds, dispatcheurs, magasiniers ou caristes seront les principaux métiers recherchés. Au centre de compétence logistique du Forem, on a tenté de définir les contours d'une formation idéale: "Nous avons mené des études sur d'autres zones portuaires afin d'identifier les métiers auxquels nous allons devoir répondre" souligne Justo Sanchez, formateur. "Et nous avons construit notre offre de formation sur les métiers que nous avons identifiés. Le centre se prépare bien sûr à pouvoir accroître son volume de formation".

Du côté des demandeurs d'emplois, on veut être prêt à accueillir les dizaines de milliers de conteneurs promis à Liège. Le problème est que l'attente pourrait sembler interminable pour eux puisque le démarrage des activités est prévu dans plus de 2 ans.

Un chantier en deux phases

Le chantier, qui a débuté ce vendredi, se déroulera en deux phases: d'abord, la construction de la plateforme proprement dite. Cela devrait prendre 1 an et coûter 23 millions et demi d'euros. Ensuite, la réalisation de l'accès routier au site. Un chantier qui devrait débuter à l'automne et coûter lui aussi un vingtaine de millions d'euros.

"L'idée avec un projet tel que celui-là, c'est de faire basculer à terme toute une série du trafic qui aujourd'hui est sur nos autoroutes vers la voie d'eau" explique Carlo Di Antonio, Ministre wallon des travaux publics. "La position est stratégique. Les possibilités de passer de la voie d'eau à la voie ferrée, à la voie routière, c'est vraiment toute l'opportunité de ce site".

C'est le Port Autonome de Liège qui assurera la gestion de ce Trilogiport, planté sur cette autoroute fluviale qu'est le canal Albert, en relation directe avec Anvers et Rotterdam.

Du côté des riverains, on ne désarme pas

Sur place, les riverains, eux, ne décollèrent pas et ne désarment pas. Ils craignent pour leur santé. Leur principale inquiétude: la pollution atmosphérique générée par le charroi des camions venus décharger leurs marchandises. Henri Fastré est président d'un comité qui regroupe une centaine de riverains. Il a fait le compte: "900 à 1000 camions par jour, autrement dit entre 1800 à 2000 passages. Ça fait donc 900 pots d'échappement, et vu la configuration, beaucoup de particules vont être émises car on aura beaucoup de freins, beaucoup d'accélérations et des camions chargés, ça consomme beaucoup plus!".

Deux recours en annulation sont d'ailleurs toujours pendants au Conseil d'État contre l'aménagement de la plateforme et contre celui des voiries. Un recours a également été introduit devant la Cour Européenne des Droits de l'Homme pour violation du droit à la vie privée et familiale, un principe qui inclut notamment le droit de vivre dans un environnement sain.

Le Trilogiport s'inscrit dans un contexte de congestion des réseaux routiers et ferroviaires depuis le port d'Anvers, qui est le 2ème port maritime d'Europe. Le transport de marchandises depuis le port d'Anvers pourrait donc être plus efficace qu'il ne l'est aujourd'hui si la congestion des réseaux se résorbait.

C'est dans cette lignée que vient s'inscrire le projet Trilogiport, visant à reporter le transport de marchandises vers l'intérieur des terres sur le mode fluvial et désengorgeant de la sorte le port d'Anvers. Ainsi, les marchandises seront acheminées jusque Liège par péniches et ensuite chargées sur des trains ou des camions.

Plus localement, on constate que peu de terrains de surface importante sont disponibles en bordure de voie d'eau en région liégeoise. La surface du Trilogiport (73,2 ha utiles) vient combler ce manque et va donc permettre à une importante plateforme logistique de se développer alors que les autres terrains du Port Autonome de Liège sont tous occupés ou presque.

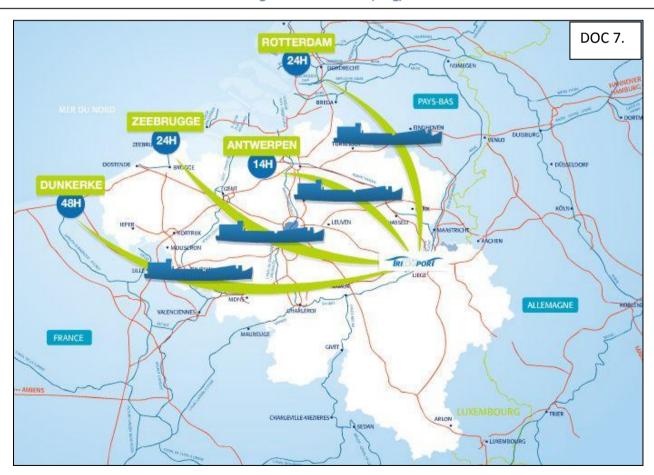
Le Trilogiport n'est pas un simple projet de logistique visant à rendre les réseaux de transport de marchandise plus efficaces. C'est également un projet qui se veut créateur de 2000 emplois et il est donc important de le replacer dans le contexte socio-économique de la région liégeoise.

La Basse-Meuse (communes de Bassenge, Herstal, Oupeye et Visé) a un taux de chômage de 16,5%, ce qui est plutôt élevé en comparaison du taux moyen wallon de 11%. La commune de Liège, bassin de main d'œuvre important en périphérie duquel s'installe le Trilogiport, souffre quant à elle d'un taux de chômage de 22%.

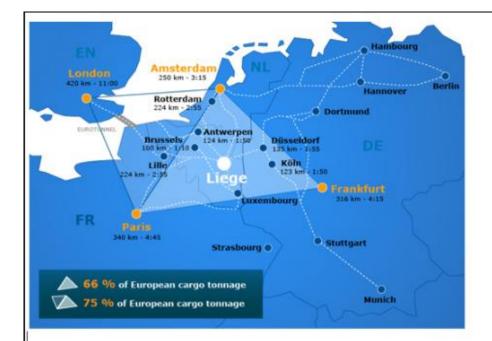
On retiendra également la volonté européenne et wallonne de développer le transport par voie d'eau.

De plus, la Wallonie axe en partie ses efforts vers le développement de la logistique.

Source : Etude de cas : le Trilogiport, Ansay Robin et Dupaix Thomas, Master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire, ULg, 2012







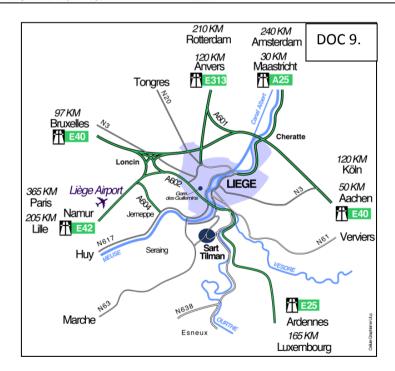
La Wallonie dans son ensemble, est la première région logistique d'Europe. L'aéroport de Liège et son activité cargo n'y sont toutefois pour rien.

La Wallonie a la grande chance de disposer de deux infrastructures aéroportuaires de qualité, Liège et Charleroi; Liège étant plus spécifiquement orienté sur le transport du fret.

Liège s'est imposée, au fil des années, de plus en plus comme place de choix aux niveaux européen et même mondial pour le transport de marchandises, que ce soit via les airs (8e aéroport cargo d'Europe et 24e mondial), la voie d'eau (1er port intérieur belge et 3e au niveau européen), la route ou le chemin de fer.

Bruxelles (9e place dans le classement des aéroports de fret européens) a ainsi, depuis quelques années, cédé sa place à Liège, qui s'arroge à ce jour plus de la moitié de l'ensemble du transport de fret belge.

Source: mobilite-entreprise.be (UWE), consulté le 18/10/17



3. ACTUALITÉ

Champ de patates ou réussite économique?

DOC 10.

120 hectares entre la Meuse et le Canal Albert. Un pont pour enjamber la Meuse vers la E25. Un chantier colossal de 47 millions d'euros, inauguré en novembre 2015. Plein de promesses pour l'avenir, le trilogiport semble, 2 ans et demi plus tard, tourner au ralenti.

La main-mise d'un seul acteur

Fin 2016, le transporteur liégeois Jost annonçait avoir acheté plus de la moitié du site, soit un peu plus de 300.000 m². Son objectif : y développer ses activités et y construire quatre halls de stockage d'ici 2021, promettant 50 à 100 emplois.

A la même époque, la société Tempo Log (pôle logisitique pour les sandales Havaianas) était la toute première société à s'implanter dans le Trilogiport, si l'on excepte, bien entendu, les concessionnaires qui doivent développer et exploiter la plateforme multimodale. Tempo Log projette à terme la création de 80 à 100 emplois.

Or, ce sont 2000 emplois qui avaient été promis. Le bourgmestre PS d'Oupeye Mauro Lenzini exliquait alors : «On arrivera, au total, à quatre cents emplois. Ce n'est pas suffisant. Alors, [...]si en plus là-dedans, on compte des emplois de chauffeurs de camion de l'est, polonais ou ukrainiens, ce n'est pas ça l'objectif de la reconversion du bassin liégeois.»

Chez Jost, on nuance et on assure que l'emploi pourrait monter jusqu'à 500 postes sur sa moitié du Trilogiport. Mais même multiplié par deux, cela ne donnera toujours pas 2000 embauches.

A ce sujet, Gil Simon, conseiller communal PS à Visé, reste confiant : « Nous avons tout fait pour qu'une zone (en grande partie sur Oupeye) bénéficie de retombées niveau emploi. Je suis très optimiste sur son devenir. Je pense que les autorités communales ont bien travaillé. »

Une plateforme multimodale?

Interrogée en avril dernier, Viviane Dessart (Echevine MR à Visé) expliquait : « J'ai été administratrice au Port autonome et j'ai eu la chance de soutenir ce projet. C'est vrai que, quand on se promène, on pourrait dire qu'on ne voit pas énormément d'activité. Mais de 2016 à 2017, le nombre de conteneurs est passé de 18 à 18 000 par an, soit 2000 conteneurs en plus par mois. Et comme le transport se fait par voie fluviale, on ne

voit pas beaucoup de mouvement. Mais au niveau esthetique, cet endroit est magnifique ! »

Initialement, le Port autonome de Liège annonçait jusqu'à 200 000 conteneur transportés chaque année par bateau et par train (soit l'équivalent de plus de 150.000 camions en moins sur les routes entre Anvers et Liège). 18 000 conteneurs, cela réprésente certes un score notable, mais il y a encore de la marge par rapport aux annonces initiales.

Quant au train, il est toujours absent du tableau : interrogé sur ce retard, Luc Lejeune (1er Echevin, CDH, à Visé) répond : « Je pense que les personnes responsables vont se mettre autour de la table pour en discuter. C'est un problème qui peut très rapidement être solutionné. »

Enfin, pour faciliter l'accès par voie routière, un pont a été créé pour enjamber la Meuse. Là aussi, le bât blesse car ce trajet n'est pas toujours privilégié par les chauffeurs. En mars dernier, Serge Fillot (bourgmestre PS f.f. d'Oupeye) déplorait la traversée d'Hermalle par de nombreux camions Jost : « Il était convenu que l'accès au Trilogiport ne se fasse que par un endroit, le pont nord pour lequel 20 à 25 millions d'euros ont été déboursés. Mais on constate que des chauffeurs relient les Hauts-Sarts au Trilogiport en traversant Hermée, Haccourt et Hermalle. »

Un sujet pour les élections

Il est peut-être une déclaration qui résume à elle seule la situation actuelle au Trilogiport. C'est celle d'Emilie-Louis Bertrand, directeur général du Port autonome de Liège, en janvier 2016 : « Si on a une idée formidable mais qu'elle met 10 ans à se concrétiser, elle perd évidemment de sa valeur. C'est un peu ce qui s'est produit avec le Trilogiport. Au moment où il a été imaginé, sa concrétisation immédiate nous aurait donné un véritable avantage concurrentiel. Désormais [...], d'autres régions ont également fait du chemin en la matière. »

Un sujet sur lequel il sera intéressant d'entendre les différents candidats aux élections communales d'octobre.

E.P.

Interventions V. Dessart, L. Lejeune et G. Simon à réécouter en podcast sur www.rcf.fr