

différents riverains qui devraient, si pas être expropriés, en tout cas, céder une partie de leur propriété pour la réalisation du rond-point. Un avant-projet a-t-il déjà été dessiné ?

Je peux vous confirmer que les autorités locales n'ont pas encore eu connaissance de cet avant-projet et nous aimerions donc pouvoir le consulter. Bref, j'aimerais savoir si nous en sommes déjà à un stade où l'on peut considérer que l'on avance et si, ultérieurement, une demande de permis pourra être déposée assez rapidement pour la réalisation de cet aménagement à un endroit assez sensible qu'est l'entrée d'une commune à vocation touristique et commerciale, comme on le sait.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

**M. Di Antonio**, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Voici les informations dont fait état la Direction générale des routes.

La situation de la N633 à Aywaille a fait l'objet d'un examen en Commission provinciale de sécurité routière le 17 mai 2011.

Outre les difficultés de mobilité qui sont réelles, la sécurité est encore plus essentielle au niveau des accès à une école, au zoning commercial et à de nombreux autres commerces, ainsi que les traversées piétonnes ou la présence d'un arrêt de bus.

L'ensemble des participants à la CPSR a informé du lancement d'une étude globale de cette section de la N633. Cette étude, confiée au bureau d'études Lacasse fin octobre 2011, est actuellement en cours.

Les premiers résultats sont attendus pour mars ou avril et il va de soi que la Direction générale des routes présentera ces avants-projets pour validation par les autorités communales et par les autres parties prenantes au projet, telle la Société régionale wallonne du Transport.

La prochaine étape sera donc la réalisation de plans définitifs et l'introduction de la demande de permis. En parallèle, le projet aura fait l'objet d'une estimation budgétaire en vue de son intégration dans la planification budgétaire de la Direction des routes de Liège.

Vous constatez donc que ce dossier évolue positivement, une première étape étant prévue pour le mois de mars, c'est dans quelques jours. J'espère que vous aurez des nouvelles très rapidement de la part du Service public de Wallonie.

On me signale également que, selon les premières études, il n'y aurait pas besoin d'expropriations. Cela demande évidemment confirmation mais, si tel est bien le cas, cela fait une

étape en moins, parfois longue, dans la concrétisation de ce dossier.

Pour ce qui concerne les feux de signalisation, sur cette même route, la grille de feux et le plan de matériel ont bien été établis en vue de la commande du matériel nécessaire.

Dans l'intervalle, les feux provisoires continueront de fonctionner en phase clignotante, conformément à la demande de la police communale.

J'en reviens quelques instants sur le calendrier : l'étude en mars sera délivrée, puis la Direction générale des Routes va prendre les choses au niveau d'un cahier des charges et des consultations diverses. À mon avis, ce sera prévu au budget 2013. Il y a d'ailleurs une proposition de l'administration pour inscrire à ce moment-là un montant de 500 000 euros pour la réalisation de ces travaux.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. Dodrimont.

**M. Dodrimont (MR).** – Je voudrais simplement remercier M. le Ministre. Je ne manquerai pas de suivre ce dossier avec attention et d'y revenir si besoin est, mais je pressens que les choses se mettent en place et je tiens à remercier le ministre pour son engagement dans ce dossier.

**QUESTION ORALE**  
**DE MME CREMASCO À M. DI ANTONIO,**  
**MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DE**  
**L'AGRICULTURE, DE LA RURALITÉ, DE LA**  
**NATURE, DE LA FORÊT ET DU**  
**PATRIMOINE,**  
**SUR**  
**« L'ÉVOLUTION DU PROJET DE PLATE-**  
**FORME TRIMODALE DITE TRILOGIPOINT »**

**Mme la Présidente.** – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Cremasco à M. Di Antonio, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine, sur « l'évolution du projet de plate-forme trimodale dite Trilogiport ».

La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

**Mme Cremasco (Ecolo).** – Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers collègues, je tiens à préciser que j'ai rédigé ma question avant d'avoir pris connaissance de l'avis de l'auditeur du Conseil d'État qui renforce justement ma position et l'objet de ma question. Vous me direz ce que vous en pensez.

Le permis du Trilogiport a été délivré en septembre dernier dans un contexte que l'on sait très tendu au niveau des délais. Il y a notamment cette

fameuse échéance d'obtention des fonds FEDER. Pour rappel, il s'agit de la construction d'une plate-forme trimodale eau-rail-route de quelque 100 ha en région liégeoise. J'aime bien de le rappeler parce que, parfois, l'aspect rail est un peu trop oublié à mon goût. L'investissement public, fonds européens compris, devrait s'élever à 45 millions d'euros et il est complété par un investissement privé qui devrait s'élever à environ 110 millions d'euros.

Comme vous le savez, Monsieur le Ministre, les termes de ce permis furent maintes fois soupesés pour tenter de concilier au mieux développement de cette plate-forme trimodale et cadre de vie des riverains tout proches, notamment.

J'ai eu l'occasion à plusieurs reprises, via des questions à l'adresse de votre prédécesseur, de plaider pour que soit garantie cette fameuse trimodalité, c'est-à-dire que le trafic de marchandises par rail puisse être vraiment efficace et que la part de marchandises qui repartirait par voie d'eau augmente. En effet, à l'heure actuelle, le fret dans sa grande majorité, 80 % du tonnage, repartirait par route. Or, ce trafic estimé est de 900 camions et je suis très à la baisse par rapport aux chiffres annoncés par les comités de riverains. Le chiffre est bien plus élevé dans ce cas-là. Tablons sur le chiffre de 900 camions par jour, ce qui sera toujours difficilement compatible avec l'habitat riverain et avec les enjeux du transport pour notre siècle. En effet, l'enjeu du fret ferroviaire est majeur, en tout cas à mes yeux, pour notre région, quand on sait qu'il ne représente aujourd'hui en Belgique que 12 % contre 75 % dédiés à la route.

Dans ce contexte, un article du permis conditionne l'activité du terminal à conteneurs à la réalisation et à la mise en service d'un pont routier, que l'on appelle le pont Nord. Sa mise en service est prévue pour 2015 et doit éviter ce trafic trop important au sein de l'habitat riverain qui s'est déployé sur ce site.

Cet article du permis est un article sur lequel le président du Port autonome de Liège avait émis quelques craintes car Dubaï Ports World et Euroports, les concessionnaires qui sont d'ores et déjà désignés, demandent à initier leurs activités dans les plus brefs délais. Du coup, le fait de postposer le début de l'activité à la mise en fonction de ce pont poserait quelques problèmes, en tout cas, en termes d'activité économique sur le site de cette plate-forme du Trilogiport.

En octobre dernier, je me suis permise d'avoir quelques échanges avec M. Lutgen et de suggérer que la nécessité de ce développement rapide de l'activité économique soit l'occasion de planifier d'ores et déjà un trafic par voie d'eau et par rail efficace. En effet, pourquoi les entreprises ne pourraient-elles pas commencer à travailler avant 2015 en utilisant uniquement ou principalement le

rail qui, lui, serait connecté dès 2013 à la plate-forme et la voie d'eau ? Cette apparente contrainte de besoin d'activité économique immédiate pourrait, en fait, s'avérer être une opportunité pour dynamiser l'alternative à la route.

Je suis convaincue, Monsieur le Ministre, que cette plate-forme trimodale pourrait être une réelle impulsion en termes de mobilité durable par rapport au fret marchandise. On pourrait se dire : « On va mettre tout cela notamment sur le rail et sur la voie d'eau ».

M. Lutgen, à l'époque, avait qualifié la démarche de positive et m'avait dit : « C'est très bien, c'est positif, on cherche à trouver comment on peut utiliser au maximum d'autres voies de transport que la voie routière et autoroutière ».

Monsieur le Ministre, maintenant qu'on sait que l'auditeur du Conseil d'État propose d'annuler le permis - on ne sait pas s'il sera suivi par le Conseil d'État mais, d'ores et déjà, on pourrait supputer que les délais pourraient s'allonger -, cette opportunité est-elle bien envisagée ? Va-t-on pouvoir mettre ce délai de temps à profit pour aller dans ce sens ? Je voudrais savoir si les paroles de votre prédécesseur ont été suivies de démarches par rapport aux concessionnaires. Ont-ils été informés de telles volontés de la part du Gouvernement wallon ?

Le cas échéant, avez-vous pris des contacts avec le port autonome, avec les concessionnaires ? Avez-vous eu des réponses, des engagements ?

J'ai envie de savoir, dans le cadre du suivi des dossiers, si cela a pu avoir de l'écho, outre le fait de me faire très plaisir dans la réponse ? Cela a-t-il été suivi de faits concrets ?

Cela n'est évidemment possible que dans le cadre d'une liaison effective de la plate-forme rail. Cela a aussi fait l'objet de nombreux soubresauts : c'était possible, pas possible. Il y a notamment le site sidérurgique de Chertal qui est juste à côté et qui dispose d'accès aux voies ferrées. Normalement, c'était garanti, mais pouvez-vous me confirmer que cette liaison est toujours bien garantie et quelles en sont les modalités ? Quand sa mise en œuvre sera-t-elle prévue ?

Enfin, je voulais savoir si l'actuelle baisse d'activités du site sidérurgique de Chertal avait des implications sur le dossier. Si oui, lesquelles ? On entend des rumeurs allant dans tous les sens. Je voulais un avis ministériel.

**Mme la Présidente.** – La parole est à M. le Ministre Di Antonio.

**M. Di Antonio,** Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Madame Cremasco, je tiens à

vous rassurer sur l'aspect trimodal du projet du Trilopiport. Tous ses modes d'accès, qu'il s'agisse de la voie d'eau, du rail et de la route, sont indissociables l'un de l'autre. Chacun a fait l'objet d'une attention spécifique et particulière dans ce dossier.

Pour l'accès fluvial, rappelons que le site dispose déjà de quais le long du canal Albert : 1 900 mètres de quai fluvial déjà existant.

Pour le raccordement ferroviaire, les convois emprunteront le réseau ferré de l'usine de Chertal. Ce mode de fonctionnement a été entériné par les trois parties concernées : le Port autonome de Liège, la Direction générale des voies hydrauliques et ArcelorMittal, propriétaire de l'aciérie et du site de Chertal. Il n'y a pas de doute et d'inquiétude à ce niveau.

Quant au raccordement routier, il a été étudié pour éviter tout passage de charroi dans les quartiers habités. Il se fera par un nouveau pont et une voirie de liaison, qui sont chacun assortis de conditions de réalisation et d'utilisation strictes dans le permis.

Au stade actuel du dossier, il est prévu que le terminal à conteneurs, de même que le raccordement ferroviaire, soit opérationnel fin 2013, moyennant les réserves d'usage sur la bonne réalisation des travaux.

Nous avons effectivement un décalage avec ce qui pourra être fait au niveau de l'accès routier. Je partage votre avis sur le fait de pouvoir commencer en bimodal, mais ce sont les entreprises qui devront décider ou pas d'orienter leur flux logistique vers ce type de transport. Pour certaines d'entre elles ou pour certains transports, pour certains conteneurs, ce sera possible. Déjà, il faudrait utiliser la voie d'eau et la voie ferrée dans l'attente de ce qui viendra deux ans plus tard sur le passage routier. Ce serait bête d'avoir là quelque chose qui peut fonctionner et qui attend inutilement pendant deux ans.

C'est essentiellement un choix des utilisateurs sur place. En tout cas, tout sera en ordre pour pouvoir le faire. Je n'ai pas la réponse des entreprises sur leur flexibilité pour privilégier ou utiliser uniquement ce système bimodal dans la période transitoire des deux ans.

**Mme la Présidente.** – La parole est à Mme Cremasco.

**Mme Cremasco** (Ecolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour votre conviction par rapport à cela. Cette nouvelle plate-forme trimodale dont on parle tant peut être une réelle réussite si on arrive à ce qu'elle soit le lieu d'un passage de conteneurs et d'un gros volume de conteneurs qui seraient remis sur le rail.

Vous dites : « C'est essentiellement un choix des concessionnaires et des gens qui sont par ailleurs déjà désignés ». Si ma mémoire est bonne, ils sont engagés pendant cinq ans et ils peuvent, en plus, sortir de leurs contraintes sans aucune indemnité, en l'occurrence, Dubaï Ports World et Euroports.

Je ne pense pas qu'ils soient a priori enclins à organiser un trafic qui, étant donné les circonstances en Wallonie à l'heure actuelle, est moins facile à organiser que le trafic routier. Je verrais donc d'un bon œil, comme nous sommes d'accord et étant donné votre poste ministériel, qu'on les stimule dans cette voie. Je ne sais pas quel message le port autonome envoie aux concessionnaires, mais il faudrait qu'on puisse avoir là une réelle dynamique wallonne. Je ne suis pas sûre qu'ils vont lire le compte rendu de cette commission. Toujours est-il qu'une impulsion un peu plus forte est certainement utile, si pas nécessaire. Je reviendrai donc vers vous.

**M. Di Antonio**, Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine. – Le problème est qu'en pratique, on n'oriente pas les flux logistiques comme on veut. On peut effectivement inciter. L'ordre des travaux va faire qu'il y aura quand même une incitation à utiliser le bimodal rail et eau. C'est peut-être une bonne chose.

Néanmoins, certains types de transports ne pourront pas se faire autrement que par la route. Tout ce qui arrivera là en train ou par la voie d'eau et qui devra être repris dans les camions pour une distribution à 50 ou 100 km à la ronde sera pénalisé par l'absence de l'accès route pendant les deux ans. Mais on peut sans doute réorienter une partie. La succession des travaux va sans doute aller aussi dans le sens d'une utilisation du bimodal puisque l'outil sera là. On peut effectivement essayer d'être proactif, mais je ne connais pas la flexibilité possible des flux logistiques de ces entreprises privées.

**Mme Cremasco** (Ecolo). – Je vous remercie et vous suis complètement. On ne va pas éliminer à 100 % le trafic routier. Qui plus est, comme vous dites, si c'est dans un rayon relativement limité, il n'y a aucun problème à faire de la desserte locale par route. À un moment, il faut bien aller vers le transport routier.

Par ailleurs, des flux partent à l'heure actuelle par route alors qu'ils pourraient partir par rail, mais la facilité fait en sorte qu'ils partent par route. Cette période tampon peut être utilisée à bon escient pour impulser le changement : « On est dans un nouveau mouvement ». Je vois que je peux compter sur vous pour porter ce changement. Par ailleurs, vous pouvez compter sur moi aussi.