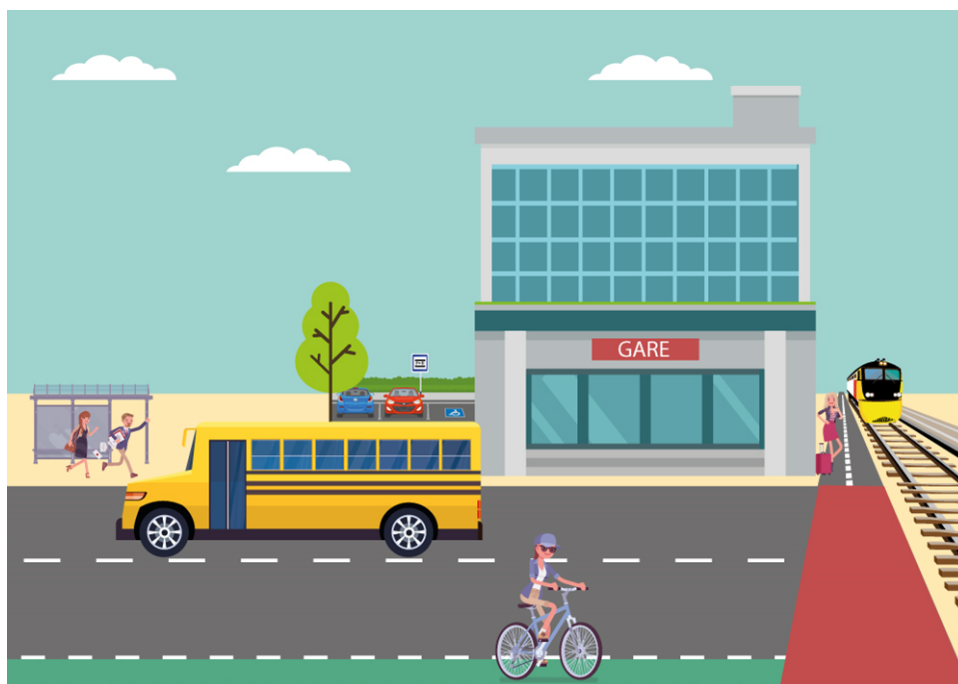


## DOSSIER DE PRESSE

### Liège : Réhabilitation estivale de la liaison E25-E40/A602 et actions en matière de mobilité pour apaiser Liège



Conférence de presse du 17 juin 2022

Task Force Mobilité Liège

**La période des congés d'été et la baisse de trafic qui l'accompagne va être mise à profit afin de réhabiliter durablement la liaison E25-E40/A602. Les interventions les plus impactantes pour les usagers, nécessitant plusieurs semaines d'affilée de travaux, y ont été planifiées durant 7 semaines pendant lesquelles une partie de la liaison devra être fermée totalement à la circulation. Pour apaiser la mobilité en région liégeoise en cette période essentielle pour les commerces, le tourisme et la vie culturelle, la Task Force Mobilité met en place une série d'actions.**

Lors des inondations du mois de juillet dernier, toute une partie de la liaison E25-E40/A602, située en rive droite de la Meuse, a été complètement submergée par l'eau et la boue : les tranchées couvertes des Grosses Battes et de Kinkempois, la tranchée ouverte du Canal de l'Ourthe mais aussi les locaux techniques adjacents ainsi que les nombreux équipements, notamment électromécaniques.

Au lendemain des inondations, les équipements impactés ont été remplacés ou réparés, de manière partielle et souvent provisoire, pour rétablir au plus vite 100% de la liaison, avec des normes minimales de sécurité. Après des réouvertures par tronçons successifs, cette jonction clé était à nouveau totalement disponible en novembre dernier.

[Téléchargez ici des photos des dégâts causés dans la liaison E25-E40/A602 suite aux inondations.](#)

## **UNE REHABILITATION DURABLE AU MOMENT LE MOINS IMPACTANT**

Pour continuer à circuler sur cet axe et y assurer des conditions optimales de sécurité, ces équipements doivent être remplacés durablement et complètement. De nombreuses interventions nécessitent des travaux de plusieurs semaines d'affilée. Elles sont impossibles à réaliser uniquement de nuit, ou en maintenant même partiellement le trafic.

Les travaux les plus impactants en termes de mobilité ont donc été planifiés et coordonnés pendant la période la **moins contraignante possible pour les usagers**, c'est-à-dire, pendant les congés de cet été, qui comptent **chaque jour en moyenne 5.000 véhicules en moins** : juillet et août comptabilisent chacun en moyenne 80.000 usagers quotidiennement, contre 85.000 en moyenne un autre mois.

Par ailleurs la réparation des dégâts de l'été dernier a précipité une réhabilitation en profondeur et une remise aux normes qui devait être effectuées dans les années à venir dans le cadre du Plan Tunnels, puisque la liaison vient de fêter ses 22 ans.

A la mise en service de la liaison E25-E40/A602 en 2000, l'installation des équipements de ce type s'est déroulée sur une période d'environ 2 ans, tandis que cette cure de jouvence sera effectuée dans des délais beaucoup plus serrés.

Depuis plusieurs mois, des fermetures nocturnes ont permis de préparer cette phase estivale. Dans cette même optique, une **nouvelle phase de nuits de fermeture est d'ailleurs planifiée à partir de ce dimanche 19 juin, jusqu'au vendredi 24 juin, puis du dimanche 26 juin au vendredi 1 juillet.**

Pendant ces périodes, comme lors des fermetures d'entretien trimestriel : la liaison sera totalement coupée à la circulation de nuit, de 22h (fermeture progressive des accès dès 20h30) à 6h (réouverture progressive dès 5h).

Cette fermeture portera sur les deux sens de circulation, entre l'échangeur n°35 « Avroy/Laveu » et l'échangeur n°39 « Chênée ».

Les déviations habituelles seront mises en place via l'A604, itinéraires S1 et S20.

## MOBILITE



Concrètement, **du 4 juillet au 23 août prochain**, toute une partie de la liaison devra être fermée à la circulation. Cette fermeture portera sur les deux sens, entre l'échangeur n°38 « Angleur/Grosses Battes/Belle-Ile » et l'échangeur n°37 « Val Benoit/Seraing/Marche ».

Il sera donc toujours possible, pour le **trafic local, de continuer à emprunter le tunnel de Cointe**, en rive gauche de la Meuse, avec **une seule voie disponible en direction du Luxembourg** pour des raisons de sécurité (puisque situé en zone d'approche de la sortie « Val Benoit »).

## POUR ALLEGER LES ROUTES DE LA CITE ARDENTE, DES ACTIONS :

Liège, étant au cœur de l'Eurégio, attire un nombre important de circulation de **transit**. C'est la raison pour laquelle une série de mesures sont prises afin de privilégier un déplacement plus serein des Liégeois, visiteurs d'un jour (ou plus) et clients. Les actions concernent les véhicules privés mais également les plus de 7,5t et les véhicules longs (dont les caravanes et les autocars). Outre la transmission de l'information aux différents opérateurs de guidance automobile (poids lourds et privés), la traduction et diffusion de celle-ci est également prévue auprès des Villes voisines pouvant être la source de la circulation de transit.

1. Le trafic de **transit** devra éviter l'agglomération de Liège et suivre les déviations mises en place :
  - les usagers en provenance du Luxembourg (E25-E411/A4) se dirigeant vers l'Allemagne ou les Pays-Bas, poursuivront leur itinéraire sur l'E411/A4 vers Namur, pour reprendre la direction de Liège sur l'E42/A15 via l'échangeur de Dausoulx ;
  - les usagers en provenance de l'Allemagne (E40/A3) et des Pays-Bas (E25/A25) voulant rejoindre le Luxembourg, poursuivront leur itinéraire sur l'E40/A3, puis sur l'E42/A15 en direction de Namur. Ils emprunteront ensuite l'E411/A4 en direction du Luxembourg.
  
2. Les poids lourds de plus de 7,5 tonnes et les véhicules de plus de 6 mètres de long (dont les caravanes et les autocars) **de transit** seront interdits dans l'agglomération liégeoise. Ce sera déjà le cas :
  - sur l'A602 depuis l'échangeur de Loncin (au nord de la ville) ;
  - sur l'E25/A26 depuis l'échangeur n°40 « Embourg » (au sud de la ville);
  - sur l'E25/A25 depuis l'échangeur de Cheratte.

Pour ces types de véhicules (transport de marchandises et de personnes), **seules les dessertes locales seront autorisées.**

Une signalisation spécifique sera positionnée pour indiquer bien en amont les interdictions et guider les usagers vers l'itinéraire alternatif (via les autoroutes E42/A15 et E411/A4).

Plus d'informations sur <http://trafiroutes.wallonie.be/trafiroutes/maptempsreel/> ou sur [Partenaire de l'intermodalité et du développement économique de toute une Région | Sofico](#)



### 3. Différentes solutions de mobilité :

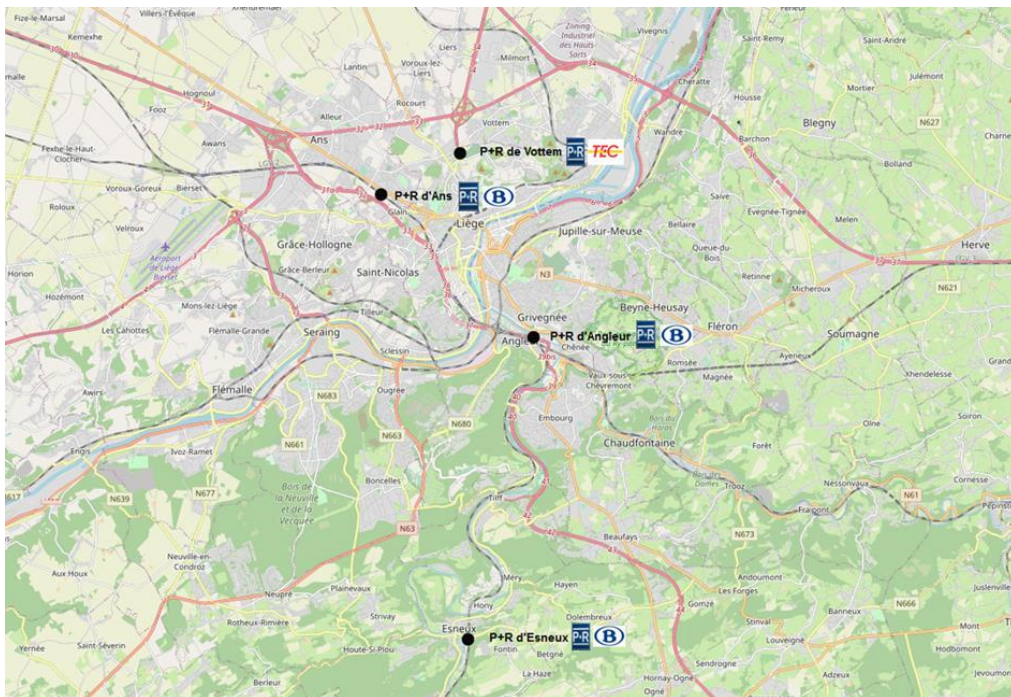
#### **Le train : rapide, confortable tout en proposant des P+R pour la voiture**

Le train, souvent oublié, est plus que jamais une solution de transport idéale pour effectuer ses déplacements au sein de l'agglomération liégeoise mais aussi sur le territoire communal. En effet, les gares de Liège-Carré (4min de la gare Liège-Guillemins) et de Liège-Saint-Lambert (7 min de la gare Liège-Guillemins) sont idéalement situées pour les déplacements en ville des habitant-es de Liège, des étudiant-es et des voyageurs d'un jour.

Voici quelques chiffres de temps de parcours en train à partir de différentes gares vers celle de Liège-Guillemins : de Chaudfontaine 10min, d'Herstal 15 min, de Visé 18 min, de Liège Saint-Lambert 7 min, de Liège-carré 4 min... En plus des



divers parkings, un P+R est mis à disposition gratuitement à proximité de la station d'Angleur.



En effet, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2021, les parkings des gares d'Angleur, Ans et Esneux peuvent servir de parking de délestage. Les usagers peuvent donc y laisser leur voiture et prendre le train pour se rendre rapidement et confortablement à l'intérieur ou à l'extérieur de la ville. Ces parkings totalisent près de 554 places de stationnement. En effet, 139 places supplémentaires sont disponibles face à la gare d'Angleur sur un terrain de la SOFICO, aménagé en P+R (parking relais gratuit destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun). Des parkings deux-roues sont également disponibles autour de ces trois gares

Les voyageurs sont invités à planifier leur voyage via l'application SNCB ou le site web [www.sncb.be](http://www.sncb.be)

Des panneaux indicatifs ont été mis en place par la SOFICO à proximité des sorties sur les autoroutes liégeoises pour guider plus facilement les automobilistes vers les parkings SNCB et P+R.

Hors autoroutes, un fléchage définitif a également été mis en place.

### **Le bus : au cœur de votre quartier et la présence d'un P+R !**

Le bus est une solution de déplacement idéale pour desservir le cœur de chaque quartier. Pour tout horaire ou itinéraire, consultez [letec.be](http://letec.be) ou [l'app du TEC](#).

En complémentarité avec la voiture, pensez à utiliser un P+R. Au départ du parking de délestage de Vottem, situé à la fin de l'autoroute A313, la [ligne 39](#) vous permet de rejoindre le centre-ville en 15 minutes.

Et pour des trajets plus longs, le City pass est une alternative non négligeable (train + bus = City pass) ! En effet, le train et le bus sont deux modes de transport complémentaires. Vous avez entre 18 et 24 ans ? Un abonnement City pass ne coûte que 16€ par mois. Les Liégeois·es ne s'y trompent pas : ils sont en tête quant à l'utilisation de cette formule en Wallonie !

### **Le vélo : efficace, rapide et sain**

Outre la présence du plus grand piétonnier de Wallonie, Liège compte plus de 100km d'aménagement cyclable et propose plus de 3000 places de stationnement vélo !

De plus, une prime régionale est prévue à l'achat d'un vélo qui peut s'élever jusqu'à maximum 20%, 30% ou 40% du prix d'achat avec des plafonds allant de 50 euros à 1250 euros selon le type de vélo et la situation du demandeur.

Cette prime s'adresse à toute personne physique âgée d'au moins dix-huit ans, ou tout mineur émancipé, dont le domicile est situé en Wallonie.

Plus d'infos sur le portail Mobilité <https://www.wallonie.be/fr/actualites/primes-lachat-dun-velo-ou-dun-kit-electrique-pour-les-trajets-domicile-travail>

### **En voiture : anticiper pour se garer**

En ce qui concerne les automobilistes, il existe sur [www.cestlemomentdechangerdemode.be](http://www.cestlemomentdechangerdemode.be), la possibilité de trouver le parking payant le plus proche de sa destination. Grâce à l'application « Liège en poche », localiser celui qui convient au mieux sur base de sa position est un jeu d'enfant !

Des panneaux dynamiques sur le territoire communal permettent également de diriger vers les parkings libres tout en y mentionnant le nombre de places disponibles. En effet, cela permet de faciliter la recherche d'un emplacement de stationnement afin de diminuer le trafic, fluidifier celui-ci et réduire l'impact sur l'environnement.

## **UN BIJOU DE TECHNOLOGIE A RESTAURER**

Puisque la liaison E25-E40/A602 compte deux tunnels de plus de 500 mètres se trouvant sur le Réseau transeuropéen de transport, une directive européenne sur

la sécurité des tunnels (directive européenne Mont-Blanc 2004/54/CE) impose à la SOFICO certaines conditions de sécurité.

Cet axe est surveillé et géré dynamiquement par des opérateurs présents 24 heures/24 et 7 jours/7 au centre Tilleuls, en marge de la liaison.

La liaison est donc un « bijou technologique » dont la sécurité est assurée par de très nombreux équipements. La liaison E25-E40/A602 comprend notamment :

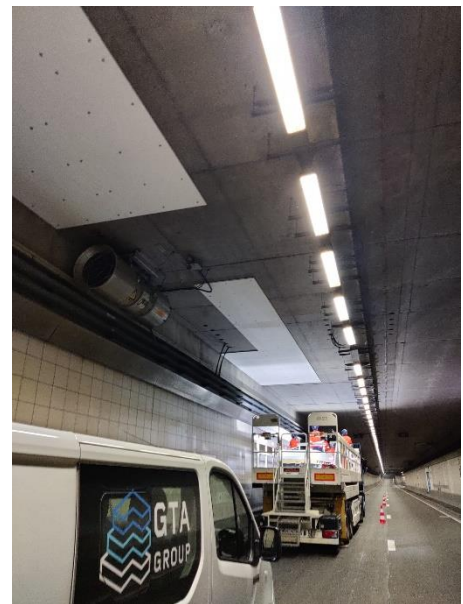
- Plus de 260 caméras (une centaine de caméras placées dans les galeries d'évacuation et les locaux techniques, 150 dans la liaison qui offrent une vue directe sur le trafic, parmi ces dernières, 130 sont dotées de DAI, Détection Automatique d'Incident, pour permettre de détecter une anomalie de trafic et d'avertir un opérateur du centre Tilleuls, qui active alors un scénario adapté),
- 650 panneaux de signalisation dynamiques, dont des dizaines peuvent être activés simultanément par les opérateurs du centre Tilleuls en cas de survenance d'évènement,
- Divers systèmes de ventilations,
- 32 sorties de secours,
- 50 niches téléphoniques en lien direct avec le centre Tilleuls,
- 500 kilomètres de câbles électriques,
- ...

## OPERATIONS DE CET ETE

### 1. Placement d'une protection passive au feu et réparations de béton nécessaires

De récentes analyses de risques menées au sein de la liaison, notamment dans le cadre du Plan Tunnels, ont mis en lumière la nécessité de l'équiper d'une protection passive au feu.

**Le but de cette protection est de limiter l'échauffement du béton en cas d'incendie pour réduire les dégâts à l'infrastructure. En rendant l'infrastructure plus résiliente, on restreint donc les travaux en cas d'incendie et donc l'impact sur le trafic.** Le béton commence à se dégrader par écaillage à partir d'une température comprise entre 150 et 200°C. Or, en cas d'incendie en tunnel, la température au droit de l'incendie et au niveau du plafond atteint rapidement les 700 à 1000°C (en fonction du type de véhicule et du chargement de celui-ci).





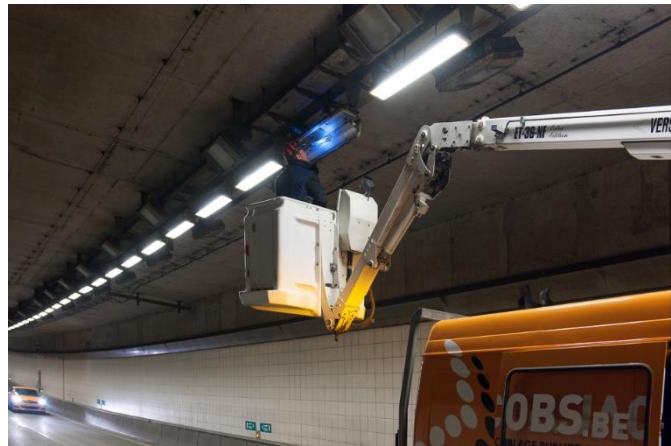
Cette protection prendra la forme de 9.200 panneaux à base de silicate de calcium et d'aluminate (l'aspect de cette plaque est similaire à une plaque de plâtre), de 1,2m x 2,5m. Ils seront fixés à l'aide de chevilles en acier inoxydable sur le béton armé, sur tout le long de la paroi supérieure des tunnels des Grosses Battes et de Kinkempois. Leur installation, qui nécessitera 10.0000 heures de mise en œuvre, va rythmer de nombreuses opérations puisque beaucoup d'équipements se trouvent accrochés sur la face supérieure des deux tunnels, notamment l'éclairage et ses câbles.

## 2. Remplacement de l'éclairage classique et des câbles

Dans les tunnels de Kinkempois et Grosses Battes, l'éclairage représente au total pas moins de **1025 luminaires LED: 639 à Kinkempois et 386 à Grosses Battes**. Cela implique un lourd travail de démontage, puis de remontage pour cet équipement linéaire, présent sur toute la longueur des plafonds.

L'éclairage classique, de base, sera installé pendant la période estivale tandis que deux autres types devront être placés par la suite dans la liaison : l'éclairage de renfort mais aussi un éclairage de sécurité.

Ce dernier est imposé par le nouveau Règlement Général sur les Installations Electriques ou RGIE, ce qui implique notamment aussi l'installation d'un chemin de câble de 4,5 km.



## 3. Poursuite du renouvellement des caméras

Après les inondations, quelques nouvelles caméras ont été réinstallées en urgence pour rencontrer les exigences minimales de sécurité d'une réouverture en mode dégradé. Elles seront démontées pour la mise en œuvre de la protection passive avant d'être remontées et complétées par de nouveaux équipements. **A la fin de l'été, la rive droite devrait à nouveau compter environ 140 caméras modernisées**, y compris les systèmes d'alimentations, de communications et leurs raccordements, pour :

1. Le trafic routier :
  - Le réseau routier, les échangeurs et tunnels ;
  - Les issues de secours ;
  - Les parkings ;
  - ...

2. Des détections d'intrusions :
  - Des locaux techniques ;
  - ...

Les caméras sont indispensables au fonctionnement du tunnel, celles-ci devront impérativement être fonctionnelles à chaque réouverture au trafic.

La Détection Automatique d'Incident (ou DAI) devrait pour sa part être modernisée par la suite.

#### **4. Modernisation de la réémission radio et placement d'une sonorisation d'alerte**

##### **a) SYSTÈMES RÉÉMISSION RADIO BREAK-IN**

Un tunnel est une structure fermée qui ne permet généralement pas à la transmission naturelle des ondes radio de se déplacer très loin. Étant donné que les radios des véhicules sont un moyen utile de permettre aux exploitants de tunnels de diffuser des messages d'urgence aux usagers, un moyen de propager les signaux radio à travers le tunnel doit être fourni. Cette rediffusion des stations radio FM et DAB+ est assurée par le système de rediffusion radio utilisant un équipement de transmission et un câble coaxial traversant le tunnel. Le système radio est également utilisé pour améliorer les communications radios des services de secours. Pour pouvoir diffuser des messages d'urgence aux véhicules sur les fréquences radio, les opérateurs de gestion des tunnels doivent interrompre la diffusion normale des stations radio, pénétrer dans les fréquences et diffuser leur propre message d'urgence. C'est ce qu'on appelle Break-In (BICS). En cas de besoin lors d'incidents, les émissions radio sont interrompues et des messages de sécurité sont diffusés aux utilisateurs du tunnel par l'opérateur. Ces messages peuvent être préenregistrés ou diffusés en direct. Ces messages Break-In seront transmis en coordination avec le système de sonorisation, de sorte que les messages en sonorisation ne soient pas diffusés en même temps que les messages radio BICS. La réinstauration de cette radio-retransmission et sa modernisation nécessitera :

- Une antenne pour recevoir les stations de radio « hors antenne » ;
- De récepteurs et unités de transmission pour FM, DAB et Tetra qui permettent de diffuser de l'extérieur dans les pertuis et locaux techniques du tunnel ;
- D'équipements BICS pour permettre la transmission des messages d'urgence dans le tunnel ;
- De dispositifs rayonnants dans le tunnel (câbles ou antennes rayonnants).

#### b) SYSTEME D'ALERTE VOCALE PUBLIQUE (PAVA - Public Address Voice Alert)

La réémission radio ayant ses limites pour toucher les usagers d'un tunnel, l'installation sera complétée – et c'est une nouveauté – par un système de sonorisation d'alerte vocale pour permettent aux opérateurs d'informer les utilisateurs du tunnel d'un incident nécessitant une évacuation. Ces systèmes comprendront :

- Des haut-parleurs installés à intervalles fixes le long du tunnel qui permettront aux opérateurs de s'adresser directement aux utilisateurs pour leur donner des informations ou des instructions ;
- Des haut-parleurs installés le long des issues de secours et des galeries d'évacuation qui aideront à indiquer l'emplacement de la sortie et informeront les utilisateurs qu'ils doivent l'utiliser pour évacuer.

Ces deux systèmes permettront d'améliorer la sécurité dans les tunnels grâce à une **communication en temps réel avec les utilisateurs**. L'exploitant des tunnels aura dès lors la possibilité d'assurer la prise en charge des usagers en leur donnant les informations et les instructions d'auto-évacuation.

### 5. Renouvellement des équipements de détection de pollution (CO, NO<sub>2</sub>, opacité et vitesse de l'air)

Ces équipements permettent de déterminer si une évacuation des usagers est nécessaire et si les services de secours peuvent mener d'éventuelles interventions de lutte contre le feu en toute sécurité.

Ils seront à nouveau placés ponctuellement au niveau des voiles latéraux sur la partie comprise entre la cimaise et le plafond.

### 6. Modernisation des équipements de la détection incendie

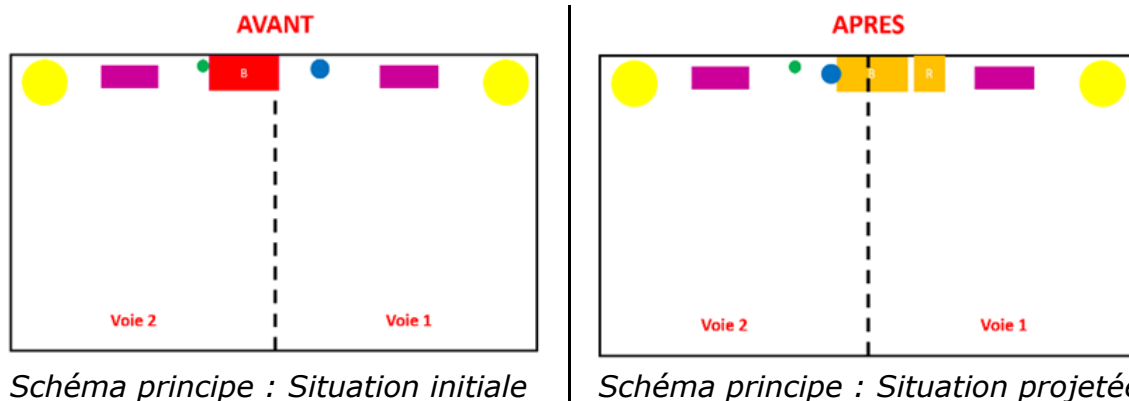
Les équipements sources de la détection incendie (OTS) étaient en fin de vie. Leur renouvellement avait déjà commencé avant les inondations mais ne prévoyait pas le remplacement de la fibre à l'intérieur du tunnel. Toutefois, la mise en œuvre de la protection au feu dans les tunnels va nécessiter la dépose de la fibre optique de détection incendie. Ce démontage ne permettra pas de pouvoir reposer la fibre d'origine sans dommage vu son âge. Une nouvelle fibre sera reposée. Suite aux inondations, les nouveaux équipements déjà posés ont été dégradés et devront être remplacés.

Le fibro-laser est un type de fibre optique qui est utilisé pour détecter les incendies. Cet équipement présente 10 mm de diamètre et est très fragile.

Actuellement, le fibro-laser est placé à gauche des luminaires et a été remis en service à la suite des inondations. Son emplacement varie dans certaines sections des tunnels afin de permettre une détection au niveau des niches de sécurité.

Pour des raisons évidentes de sécurité, le fibro-laser doit impérativement être fonctionnel dès que les tunnels sont ouverts à la circulation.

La pose de la protection passive doit être réalisée avant le placement du nouveau fibro-laser vu sa fragilité. Ce nouveau fibro-laser sera remplacé approximativement au même emplacement que l'actuel (cf. figure ci-dessous). Ponctuellement, le fibro-laser passe linéairement à plusieurs endroits dans certaines sections du pertuis.



### Légende



## 7. Amélioration de la suppression des issues de secours

Ces travaux, visant à améliorer les systèmes de ventilation équipant les issues de secours, avaient débuté avant les inondations et se poursuivront. Cette suppression permet, en cas d'incendie, d'éviter que de la fumée ne passe d'un pertuis à l'autre. De nouvelles portes de secours, accompagnées d'un balisage plus visible en cas de fumée (flèches lumineuses) sont en cours de placement. Ces opérations continueront après l'été.

Pour plus d'informations : <https://sofico.org/app/uploads/2022/04/220422-liaison-e25e40a602-fleches-lumineuses-incendie-cp.pdf>



## **8. Réhabilitation de revêtements entre la sortie n°39 « Chênée » et la sortie n°39 bis « 18 arcades » en direction de Bruxelles**

Pendant quelques jours, à des dates encore à déterminer, sous réserve des conditions météorologiques, la zone de fermeture sera étendue pour englober la sortie n°39 « Chênée », en direction de Bruxelles, afin de procéder une réhabilitation de revêtements, évitant ainsi plusieurs jours d'impact après l'été.

## **9. Démontage et remontage d'équipements électromécaniques suite à l'installation de la protection passive**

Les équipements de signalisation dynamiques et les jet-boosters (ventilation) seront à démonter pour permettre la pose de la protection passive. Ils devront être ensuite remontés pour assurer la réouverture au trafic.

## **LES OPERATIONS A MENER APRES L'ÉTÉ**

Suivant la logique expliquée supra, les opérations qui peuvent se réaliser sans impact au niveau des usagers, de nuit ou avec un impact très bref seront réalisées par la suite.

Resteront ainsi à mettre en œuvre :

### **1. Remplacement de la haute tension**

Situées dans les locaux techniques des Aguesses, les installations à haute tension des tunnels de Kinkempois et des Grosses Battes ont été totalement sinistrées.

### **2. Remplacement du tableau général basse tension**

Dans l'urgence, un tableau provisoire de moindre puissance a été installé pour remettre en service les installations essentielles à la remise en service. Il sera remplacé par la suite par un tableau beaucoup plus conséquent se conformant à la version 2020 du RGIE beaucoup plus contraignantes que les précédentes versions pour les circuits de sécurité. Le local technique devra aussi être adapté (cloisonnement et faux-plancher résistants au feu).

### **3. Renouvellement des équipements de signalisation dynamiques et de gestion de scénarii**

Il était prévu de remplacer cette signalisation dynamique bien avant les inondations. Ces dernières ont endommagé une grande partie des équipements. Une priorisation a dû être effectuée pour une remise en ordre des installations en mode dégradé.

Après l'été aura donc lieu ce remplacement des équipements de signalisation lumineuse et dynamique, des supports, potences et portiques, des feux d'affectation de voies de circulation, des panneaux à messages variables, des

armoires électriques, des automates et des câbles de commande et d'alimentation en lien.

#### **4. Remplacement et renforcement de la ventilation**

A l'heure actuelle, en raison d'une alimentation électrique limitée, ces équipements sont ponctuels et sont répartis dans chacun des tubes de tunnels afin d'assurer une ventilation suffisante pour satisfaire aux conditions minimales de sécurité en mode dégradé (dispersion des polluants + évacuation des fumées en cas d'incendie).

Le nombre de boosters est inférieur à la situation avant inondation en raison de problèmes d'alimentation électrique.

#### **5. Remplacement de la téléphonie dans les 50 niches téléphoniques**

#### **6. Rénovation des divers équipements dans les locaux techniques (groupes no-break, groupe électrogène, batterie)**

#### **7. Remplacement des écrans antibruit endommagés par les inondations**

#### **8. Placement de l'éclairage de renfort et de l'éclairage de secours**

#### **9. Modernisation de la DAI (Détection Automatique d'Incident)**

Enfin, en 2023, des interventions de modernisations menées dans le cadre du Plan Tunnels seront à programmer lors des périodes les moins impactantes en rive gauche, au niveau du tunnel de Cointe.

### **BUDGET**

Un budget total de **€55 millions**, financé par la SOFICO dans le cadre du Plan de Relance Wallon sera nécessaire pour réhabiliter complètement la liaison E25-E40/A602 et ses équipements.

La SOFICO est le maître d'ouvrage de ce chantier.

Le SPW Mobilité et Infrastructures, maître d'œuvre, lui apporte son assistance technique.

### **ENTREPRISES**

Voici la liste des principales entreprises/associations momentanées qui participent avec leurs fournisseurs et sous-traitants à la réhabilitation de la liaison :

BENNING ELEKTROTECHNIK UND ELEKTRO	MAN AT WORK
CEGELEC INFRA TECHNICS	MARCEL BAGUETTE
COLLIGNON-YVAN PAQUE	SIEMENS
EES-MAINTUN-LG	SPIE-JACOBS-CEGELEC
EGIS	SWECO BELGIUM SRL-SECO BELGIUM SA
ENGIE FABRICOM	THOMASSEN & FILS
GENERAL AND TECHNICAL APPLICATIONS SASU	YVAN PAQUE
GENETEC	YVAN PAQUE-VSE TPLG
KINOLT	

### **POUR RAPPEL - TASK FORCE « MOBILITE »**

La Task Force « Mobilité Inondations » est un groupe de travail initié au lendemain des inondations de juillet 2020 par le Ministre wallon de la Mobilité Philippe Henry et le Président de Liège Métropole et Bourgmestre de la Ville de Liège Willy Demeyer afin de regrouper toutes les forces (locales, régionales et fédérales) dans le but d'analyser et entreprendre des actions pour réduire l'impact sur la mobilité liégeoise.

Gagnez du temps et en qualité de vie en consultant le site : [www.cestlemomentdechangerdemode.be](http://www.cestlemomentdechangerdemode.be)

Contacts médias :

- Héloïse WINANDY | Porte-parole de la SOFICO | +32 495 28 43 46 | [heloise.winandy@sofico.org](mailto:heloise.winandy@sofico.org)
- POLICE | service presse | +32 4340 84 22 | [presse@policeliège.be](mailto:presse@policeliège.be)