

Avis relatif au projet de révision du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle à Visé (Lanaye), d'une zone agricole, d'un périmètre de réservation pour un tracé routier d'accès à la zone, d'une zone d'activité économique industrielle de Lixhe à Visé (Lixhe) (planches 34/6N, 34/6S et 34/7N)

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 6, 22, 23, 30, 35, 37, 41 à 46 et 115;

Vu le Schéma de Développement de l'Espace Régional adopté par le Gouvernement le 27 mai 1999;

Vu l'arrêté de l'Exécutif Régional wallon du 26 novembre 1987 établissant le plan de secteur de Liège, notamment modifié par les Arrêtés du Gouvernement des 18 juillet 1996 et 1^{er} avril 1999;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003 adoptant le projet de révision du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle à Visé (Lanaye), d'une zone agricole, d'un périmètre de réservation pour un tracé routier d'accès à la zone, d'une zone d'espaces verts et de la désaffectation partielle de la zone d'activité économique industrielle de Lixhe à Visé (Lixhe) (planches 34/6N, 34/6S et 34/7N);

Vu l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 octobre au 20 novembre 2003;

Vu l'avis défavorable du Conseil communal de Visé en date du 17 décembre 2003;

Vu le dossier d'enquête publique transmis le 12 janvier 2004 par Monsieur M. FORET, Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement à la Commission Régionale d'Aménagement du Territoire et mis à la disposition des membres de sa section Aménagement normatif;

Vu les situations juridiques et existantes du secteur;

La Commission Régionale d'Aménagement du Territoire émet en date du 12 mars 2004 un avis défavorable à la modification des planches 34/6N, 34/6S et 34/7N du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle à Visé (Lanaye), d'une zone agricole, d'un périmètre de réservation pour un tracé routier d'accès à la zone, d'une zone d'espaces verts et de la désaffectation partielle de la zone d'activité économique industrielle de Lixhe à Visé (Lixhe).

La CRAT assortit son avis des considérations suivantes :

I. Considérations générales

1. La problématique des ports autonomes

La CRAT constate que d'une manière générale, les projets déposés par les ports autonomes posent question.

Contrairement aux intercommunales de développement, les ports autonomes n'ont pu déposer des projets appuyés sur une étude socio-économique préalable, ce qui explique que les études d'incidences qui leur sont consacrées, présentent pour la plupart des lacunes importantes.

Or, la voie d'eau constitue pour la Région wallonne, un atout de développement qu'elle ne peut négliger.

La note du Ministre J. DARAS, distribuée lors de la conférence de presse qu'il a donnée le 13 janvier dernier concernant « Le Schéma de Développement intégré des Réseaux et Terminaux de Fret en Région wallonne » évoque la nécessité de disposer de terrains mouillés.

Il y est écrit à la page 2 du document :

« La voie d'eau est un atout majeur pour la Wallonie, d'une part parce que le réseau fluvial à grand gabarit irrigue le bassin industriel wallon et le relie au port d'Anvers, de Rotterdam, de Dunkerque et de Zeebrugge (ce qui évite de dépendre d'un seul port) et d'autre part parce qu'il existe le long de la voie d'eau des réserves de capacité.

La voie navigable a donc un rôle primordial à jouer aussi bien pour la liaison avec les ports que pour interconnecter à moindres coûts les différents sites logistiques. (extrait du point 4.2 Le renforcement et l'intégration des réseaux de transports fluviaux et ferroviaires) ».

On peut également lire dans la suite du document :

« 4.3 la réservation de terrains mouillés et embranchés pour l'accueil d'activités logistiques.

Pour pouvoir capter 600.000 TEU, conformément à l'objectif énoncé, il est nécessaire de réserver 1.120 ha pour l'accueil d'activités logistiques (Centres de Distributions Européens...) répartis sur la Wallonie. Ces terrains doivent être des terrains embranchés et/ou mouillés à réserver dans une proportion majoritaire en région liégeoise.

Dans ce scénario, les terminaux qui devraient être privilégiés sont :

- Les terminaux tri-modaux :
 - Le terminal existant de Renory (60.000 TEU)
 - Le terminal de Charleroi Châtelet (140.000 TEU)
- Un terminal actuellement bimodal (rail-route) et prochainement Trimodal
 - Un nouveau terminal situé à Hermalle-sous-Argenteau (150.000 TEU)
- Un quatrième terminal pourrait être envisagé à Tubize.

Ce site permet effectivement la trimodalité (Canal Bruxelles-Charleroi) et se situe à proximité immédiate de la Région Bruxelloise. De plus, l'utilisation du canal depuis Anvers ne suppose un passage que de 7 écluses. Cependant des inconvénients importants devraient être levés : faible tirant d'air sur le canal, trafic voyageurs importants... »

La CRAT estime qu'au travers des réflexions contenues dans ce document, le Ministre J. Daras a jeté les bases d'une réflexion stratégique similaire à celle qui a été menée pour le redéploiement des zones d'activité économique des intercommunales.

Il convient donc, avant d'envisager l'inscription de nouvelles zones d'activité économique le long de la voie d'eau de disposer d'un inventaire de toutes les zones d'activité économique et de toutes les zones d'aménagement différé à caractère industriel existantes, d'analyser leur situation par rapport au choix des terminaux et de voir si certaines ne doivent pas être désaffectées au profit d'autres sites.

De plus, en ce qui concerne la région liégeoise, la CRAT attire l'attention sur le fait que le Schéma de développement de l'espace Liégeois en cours d'élaboration devra intégrer nécessairement la problématique du développement de la voie d'eau. Il lui reviendra le soin de déterminer les sites qu'il conviendra de privilégier.

Enfin, la CRAT estime que dans un souci du respect du prescrit de l'article 1^{er} du CWATUP, la prescription supplémentaire R1.2 doit être d'application sur toutes les zones d'activité économique situées le long d'une voie d'eau navigable, à savoir :

« Seules des entreprises dont l'acheminement des matières premières ou des produits finis se fait par la voie d'eau et les entreprises qui leur sont auxiliaires, peuvent être autorisées dans la zone d'activité économique industrielle *R1.2 ».

2. Le site de Lanaye

La CRAT justifie également son avis défavorable par le fait que :

1° Le site de Lanaye ne dispose d'aucun raccordement routier.

Deux propositions de desserte sont avancées dans l'étude d'incidences. Le premier longe le quai depuis le futur rond-point de Lixhe et le second est envisagé via la rive gauche.

La CRAT réfute les deux propositions dans la mesure où il est inopportun de construire une route en bordure de l'eau car cela paralyse les activités du quai.

Quant à la seconde proposition, elle présente le désavantage de traverser un site Natura 2000..

2° Le site n'est pas alimenté en eau. Son alimentation ne pourrait se faire que par l'extension du réseau en passant par l'autoroute E 25 et par la construction d'un siphon sous la Meuse.

3° L'existence d'un dénivelé important entre le site envisagé et la rue de Lanaye aura pour conséquence que la vue actuelle sur la Montagne St Pierre sera cachée par les bâtiments industriels. Cela nécessitera de plus la création d'un dispositif d'isolement important sur la crête qui fait la séparation entre la zone d'activité économique industrielle et la zone agricole.

4° La disposition des lieux ne permettra que l'implantation de petites entreprises.

La CRAT estime que les coûts d'infrastructures seront disproportionnés par rapport aux avantages que le PAL pourrait dégager de ce site.

5° La CRAT attire l'attention sur une erreur de cartographie relative à la zone d'espaces verts inscrite en bordure de la zone d'activité économique industrielle où est implantée l'entreprise CBR. Des fours de CBR sont repris dans cette zone d'espaces verts.

II. Considérations particulières

Vu l'ampleur du dossier d'enquête et le délai donné à la CRAT il ne lui a pas été possible de prendre en compte les réclamations de l'enquête publique ni de dresser la liste des réclamants.