

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 (Navagne) en extension de la zone d'activité économique industrielle existante (planche 34/7s)

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 6, 22, 23, 30, 34, 37, 41 à 46 et 115;

Vu le Schéma de Développement de l'Espace Régional (S.D.E.R.) 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;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003 adoptant provisoirement la révision des planches 34/7S du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle assortie d'une prescription supplémentaire repérée *R1.2. précisant que « seules les entreprises dont l'acheminement des matières premières ou des produits finis se font par la voie d'eau et celles qui leur sont auxiliaires peuvent être autorisées dans la zone industrielle » sur des terrains inscrits actuellement en zone d'aménagement différé à caractère industriel au plan de secteur;

Vu les réclamations et observations émises par les particuliers, les associations de personnes et les organismes d'intérêt public lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 7 octobre au 20 novembre 2003 inclus et répertoriées comme suit :

1. A.HEINE-JEANSON
Quai du Halage 27
4600 Visé
2. E.KARTHEUSER
Rue de l'Ecluse 85
4600 Visé
3. B. ONKELINX
Rempart des Arquebusiers 29
4600 Visé
4. M. HANQUET
Quai du Halage 28
4600 Visé

5. S. BERTRAND
Rue de l'Ecluse 69
4600 Visé
6. P. DRICOT
Rue de l'Ecluse 69
4600 Visé
7. Non attribué.
8. J. PITERS – N. JEUKENS
Caestertstegen 3
NL-6245 Eijsden
9. A. et S. AARTS - CROUSEN
Vogelzang 9
NL-6245 Eijsden
10. In vereniging voor natuur – en milieueducatie - Instituut voor Natuurbeschermingseducatie – J. PITERS
Vogelzang 15
NL-6245 Eijsden
11. R. HUIJIMEN
Cramignonstraat 27
NL-6245 Eijsden
12. GERAERTS - ROUSCH
Van Caldenborghstraat 23
NL-6245 Eijsden
13. H. BOERSMA
Veldjesstraat 3
NL-6245 Eijsden
14. W. JENKENS
Kennedylaan 15
NL-6245 Eijsden
15. PITERS - PASMANS
Willielmasstraat 85
NL-6245 Eijsden
16. J. PITERS
Withuisstraat 14
NL-6245 Eijsden
17. G. SCHROEN – H. WIDDERSHOVEN
Diepstraat 38
NL-6245 Eijsden
18. CROUSEN
Brensterstraat 16
NL-6245 Eijsden
19. SPRONCK
Pr. Hendrickstraat 27 A
NL-6245 Eijsden
20. H. VRAKEN - JANSSEN
Putstraat 26
NL-6245 Eijsden
21. P. VRANKEN
Breusterstraat 33
NL-6245 Eijsden
22. VRANKEN
Catharinastraat 3
NL-6245 Eijsden
23. DEMAS - SMEETS
Rocourstraat 2
NL-6245 Eijsden
24. CROLLSEN
Vogelzang 4
NL-6245 Eijsden
25. SMEETS
Wilhelminastraat 82 A
NL-6245 Eijsden
26. CRUYS
Vogelzang 14
NL-6245 Eijsden

27. PITERS - HUWELING
Vogelzang 15
NL-6245 Eijsden
28. T. JACOBS
Boviersdaal 15
NL-6228 Maastricht
29. J. CREUWELS
Cuyleborg 65 E
NL-6228 Maastricht
30. W. FEIJS
Bomkensisstraat 71
NL-6245 Eijsden
31. J. SPONS
Klokkestraat 10 B
NL-6245 Eijsden
32. J. THEWISSEN
St Jozefstraat 47
NL-6245 Eijsden
33. A. WARNIER
Spriemenstraat 4
NL + 6245 Eijsden
34. A. VAN DISHOECK
Stiegel 15
NL-6245 Eijsden
35. P. HERTOOGS et G. HERTOOGHS - WINANS
Kerkstraat 27
NL-6245 Eijsden
36. FAM. BOSMAN
Diepstraat 77
NL-6245 Eijsden
37. R. et J. GERAAERTS - HUIJNEN
Trichterweg 20
NL-6245 Eijsden
38. D. HENQUET
Caerstertstegen 6
NL-6245 Eijsden
39. J. WIINGAARDS – C. COMANS
Boomkensisstraat 60
NL-6245 Eijsden
40. F. REIJNEN et H. PERBOOM
De la Margellelaan 2
NL-6245 Eijsden
41. Stichting Milieufederatie Limburg - Vijververg H.K.
Godsweederstraat 2
6041 Roermond
42. WML – L. CLOODT
Limburglaan 25
6201 Maastricht
43. R. STEVENS - THAL
Irenestraat 8
NL-6245 Eijsden
44. MOMMERS
Trichterweg 28
NL-6245 Eijsden
45. VRONCKEN PROSPER
Trichterweg 8
NL-6245 Eijsden
46. PITERS
Trichterweg 24 A
NL-6245 Eijsden
47. GERAERTS
Trichterweg 20
NL-6245 Eijsden

48. Famille RETHERS
Trichterweg 16
NL-6245 Eijsden
49. VONCKEN – DRUMMEN EJM
Trichterweg 22
NL-6245 Eijsden
50. SLEWTER LJM
Trichterweg 14
NL-6245 Eijsden
51. Commune de Riemst – J. PEUMANS
Maastrichtersteenweg 2 B
3770 Riemst
52. Commune de Eijsden – H. SCHMIDT
Breusterstraat 27
NL-6245 Eijsden

Vu l'avis favorable assorti de conditions du Conseil communal de la commune de Visé en date du 17 décembre 2003;

Vu le dossier d'enquête publique transmis le 5 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 5 mars 2004 un avis favorable à la modification de la planche 34/7S du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle de 14,1ha accompagnée d'une prescription supplémentaire *R1.2 « seules les entreprises dont l'acheminement des matières premières ou des produits finis se font par la voie d'eau et celles qui leur sont auxiliaires peuvent être autorisées dans la zone industrielle... » sur des terrains inscrits en zone d'aménagement différé à caractère industriel, telle qu'approuvée par le Gouvernement wallon en date du 18 septembre 2003.

La CRAT assortit son avis des considérations suivantes :

I. Remarque préliminaire

La CRAT constate que l'Arrêté du Gouvernement adopte une modification du plan de secteur différente selon que l'on se situe dans le texte ou sur la carte qui y est annexée. En effet, le texte stipule en son article 1^{er} que « le Gouvernement adopte le projet de révision du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle, selon le plan annexé, qui comprend l'inscription sur le territoire de la commune de Visé (Navagne) (planche 34/7S) :

- d'une zone d'activité économique industrielle en extension de la zone d'activité économique industrielle existante; »

Alors que :

La carte annexée à l'Arrêté vise également l'inscription :

- d'une zone de services publics et d'équipements communautaires en lieu et place d'une petite partie de zone d'aménagement différé à caractère industriel dans laquelle se situe la bretelle extrême ouest de l'autoroute;
- d'une zone d'espaces verts sur des terrains inscrits en zone d'aménagement différé à caractère industriel pour la partie nord et en zone de services publics et d'équipements communautaires pour la partie sud.

II. Considérations générales

1. Les besoins

La CRAT se rallie à la validation des besoins opérée dans l'étude d'incidences pour le territoire de référence « Province de Liège » à savoir la nécessité de disposer de 100 à 300ha de zones d'activité à l'horizon 2013. Le projet rencontre ainsi une partie des besoins du territoire de référence.

Cette large fourchette s'explique par la réalisation potentielle ou non d'une extension des activités du Port d'Anvers qui souhaite s'étendre vers le Port de Liège via le Canal Albert.

En effet, de nouvelles entreprises, clientes du Port d'Anvers et non de la région liégeoise, « déchargeraient leurs produits et installeraient leurs entrepôts avec toutes les activités inhérentes et génératrices de valeur ajoutée dans la région liégeoise le long de la voie d'eau. Ces entreprises, généralement situées à l'étranger et/ou sur d'autres continents, sont souvent à la recherche pour leur « hub européen » de terrains de minimum 10 à 20.000m² et sont, de plus, souvent à la recherche de synergies entre elles.

Il est donc souhaitable que celles-ci puissent s'installer à proximité les unes des autres, sur un site unique où elles pourraient rentabiliser leurs flux tant vis-à-vis de la voie d'eau (rentabiliser les barges) que vis-à-vis du rail (trains complets). » (p.36 du Rapport final)

C'est pour cette raison que le Port d'Anvers demande notamment une nouvelle zone logistique d'environ 200ha d'un seul tenant et que la DGEE a initialement estimé les besoins entre 100 et 300ha.

2. La localisation de la zone d'activité économique industrielle

- Le Conseil communal de la commune de Riemst signale que le projet s'inscrit dans la perspective de développement du Parc des Trois Pays. Ce parc, qui comprend le Megelland, la région des Fourons, le pays de Herve, le Duché du Limbourg et l'Eifel, est une région comportant de superbes paysages et riche d'une nature exceptionnelle. Aux confins des villes de Maastricht, Aix-la-Chapelle et Liège, il constitue un ensemble attrayant. La situation exceptionnelle de la région, en bordure de la région des grandes villes en Europe de l'Ouest, ses caractéristiques géomorphologiques et paysagères, de même que sa grande diversité culturelle, lui confèrent une situation unique en Europe de l'Ouest.

Dans une première phase, une perspective de développement transfrontalier a été mise au point pour cette région. Les deuxième et troisième phases seront consacrées à l'élaboration des thématiques à mettre en œuvre dans le parc.

Le projet Parc des Trois Pays ne peut se solder par la réussite que si la Flandre, la Wallonie, les Pays-Bas et le Stadtund Landkreisl Aachen acceptent sans réticence de réaliser ces objectifs en commun.

L'un des objectifs de ce projet est le développement de la nature et la protection du paysage et des éléments culturels et historiques. Vis-à-vis de la nature, la stratégie consiste notamment à relier les réserves naturelles existantes aux grands espaces naturels des Ardennes et de la Campine en réalisant des couloirs écologiques le long des cours d'eau dans les vallées. Ces liaisons croisent la vallée de la Meuse et la tranchée que fait le canal Albert. Elles doivent être aménagées en tant que « couloirs écologiques ».

Une liaison transversale importante est située à hauteur des vallées de la Berwinne et du Geer et du complexe de la Montagne St. Pierre, soit la région où les deux zones d'activité économique industrielles vont être implantées.

Un autre réclamant signale que le projet mais implanté sur la seule liaison écologique nord-sud susceptible de « croiser le groupe des villes d'Heerlen – Aix-la Chapelle – Maastricht – Liège ». Le rapport « Perspective de développement du Parc des Trois Pays » classe ses deux zones industrielles dans la « zone tampon verte ».

La CRAT prend acte de ces remarques et constate que celles-ci concernent spécifiquement le projet de Lanaye situé juste en face de la Montagne St Pierre.

- La CRAT se rallie à la décision du Gouvernement car le site fait l'objet selon la délibération du Conseil communal de Visé, d'un PCA en cours d'élaboration, concomitamment à la procédure du plan prioritaire des zones d'activité économique. Selon l'étude d'incidences, « l'objectif de la commune est d'accompagner parallèlement le plan prioritaire des zones d'activité économique afin d'engager dès aujourd'hui, une réflexion globale sur l'aménagement de la zone proposée en future zone d'activité économique. Cette démarche est motivée par la possibilité d'obtenir des budgets européens pour la réalisation d'infrastructures du port autonome. De plus, ces budgets doivent être engagés pour fin 2004-2005 ». (p.79 du Rapport final)

D'après la délibération du Conseil communal, ce PCA permettra d'appréhender avec beaucoup de précision la façon dont la zone pourrait être mise en œuvre et de définir les conditions et normes selon lesquelles les futures installations et infrastructures pourraient s'installer sur les lieux.

Le projet présente également les avantages suivants :

- Le projet participe au recentrage de l'urbanisation car il est attenant au tissu aggloméré de la Commune de Visé, définie comme un pôle d'appui transfrontalier, reconnue comme point d'ancrage du développement sur l'eurocorridor Ouest-Est (Lille – aire métropolitaine MHAL) par le SDER, ce dernier étant caractérisé par une dynamique de courants importants de déplacements et d'échanges au niveau suprarégional et international;
- Le projet est également situé au sein de l'aire de coopération transrégionale avec Liège bien qu'il ne s'inscrit pas au sein du pôle majeur voisin hiérarchiquement supérieur (Liège);
- Le projet présente un caractère bimodal et offre un bon profil d'accessibilité sur le plan du transport des personnes et des marchandises par la route et les voies d'eau. Il permet d'assurer les intermodalités intercontinentales mer-route et continentales eau-route. En outre, le site est à proximité de la gare de Visé. Par conséquent, le projet répond à l'objectif VI 3 du SDER qui recommande, dans le cadre d'une politique de mobilité durable, de favoriser le recours à la voie d'eau et au chemin de fer pour ce qui concerne le transport de marchandises comme alternative au « tout à la route » ainsi qu'au principe 9 et à la fiche 42.5 du CAW visant le transport modal vers des moyens de transport respectueux de l'environnement comme la voie navigable et le rail;
- Le projet répond à l'objectif 2.2 du SDER qui précise « qu'en collaboration avec Hasselt, Maastricht et Aachen, Liège devra élaborer un programme de développement plus ambitieux mettant en valeur les ressources culturelles et le vaste arrière-pays de l'Euregio et développer davantage de projets économiques ». (p.133 du SDER)
- Le projet ne porte atteinte ni à un élément protégé par la législation sur la Conservation de la nature, ni à un élément classé du patrimoine culturel et immobilier, ni à une zone de prévention de captage, ni un périmètre d'intérêt paysager.
- Le projet n'est proche d'aucune zone d'habitat et le charroi induit par la zone n'est pas susceptible d'emprunter des voiries longeant des zones d'habitat.
- Le projet s'inscrit également dans le cadre de la priorité n°1 du CAW qui s'attache au développement économique durable au travers des Très Petites Entreprises (TPE) et des PME. En effet, la mise à disposition de terrains portuaires aménagés et d'infrastructures de transbordement, favorise leur création et leur développement. » (p.5 du Rapport final)
- Enfin, le projet entre dans le cadre de la politique du PEDD car il considère l'ensemble des atouts du transport fluvial (sécurité, consommation énergétique, impact sur l'environnement, fiabilité des temps de parcours) et tient compte des évolutions observées dans le domaine du transport de marchandises (conteneurs...).

3. Les alternatives de localisation

Des réclamants regrettent que le projet utilise des terrains vierges alors qu'il existe de nombreux terrains désaffectés qu'on ne prend même pas la peine d'assainir, ce qu'ils considèrent comme une politique irresponsable.

D'autres réclamants estiment que la région liégeoise compte encore de nombreux hectares d'anciens terrains industriels désaffectés accessibles par bateau et/ou camion.

La CRAT constate que l'étude d'incidences conclut « qu'il n'y a pas de site d'activité économique désaffecté ni de site d'intérêt régional susceptibles de répondre aux objectifs, motivations et critères de localisation de l'avant-projet ». (p.70 du Rapport final)

Parmi les alternatives potentielles dans des sites d'activité économique, l'étude d'incidences conclut que pour le site de Chertal (gravière de Cockerill), d'une superficie de 30 à 40 ha, ce site industriel est actuellement occupé et son avenir est incertain. Pour le site de Wandre, d'une superficie de 20 à 30 ha, l'étude d'incidences estime que le site ne saurait avoir une vocation portuaire (si ce n'est pour le liquide) car il est séparé de la voie d'eau par l'autoroute E25.

Parmi les alternatives dans la zone d'aménagement différé, celle de Dossais située en rive gauche de la Meuse et située en face du site du projet, aurait pu répondre aux objectifs et motivations de l'avant-projet. Cependant elle dispose d'un quai dont la longueur est limitée à 200m, ce qui est nettement inférieur à celui de l'avant-projet qui a une longueur de 490m.

4. L'impact sur le tourisme

Plusieurs réclamants estiment que la mise en œuvre du projet engendrera des impacts significatifs sur le tourisme et regrettent que la commune de Visé ne soit pas cohérente avec sa politique de développement du tourisme axée sur les valeurs paysagères de la région.

En effet, le projet fera perdre les caractéristiques floristiques et faunistiques de la région et risque en particulier de faire disparaître « l'emblème de la ville » à savoir les oies.

D'autres réclameurs relèvent que Visé vit du tourisme et en particulier des Hollandais qui viennent y consommer et visiter les commerces.

Plusieurs réclameurs font part que Visé s'est engagée avec Maastricht, Eijsden, Riemst, Bassenge et Oupeye dans un projet touristique établi dans le cadre d'un projet INTERREG III qui vise à établir un équilibre sain entre la préservation de la nature et l'exploitation récréative de la région. L'un de ces projets consiste à aménager un petit bac entre les noyaux de Eijsden et Lanaye en vue de revaloriser cette région sur le plan touristique. Ce projet permet de désenclaver le territoire belge et de conférer une impulsion économique à cette région. Le Conseil communal de Eijsden estime que le projet de zone d'activité économique est contraire aux objectifs du projet INTERREG III.

Un autre réclameur signale que les différentes routes touristiques situées à proximité du projet dont la « Mergellandroute » seront fortement mises en péril. Il estime également que la valeur historique et environnementale du centre de Eijsden et de Lanaye est fortement mise en péril par la présence de ces deux zones industrielles projetées par le Gouvernement wallon.

La CRAT prend acte de ces remarques et regrette que l'étude d'incidences n'ait pas approfondi ce point en y consacrant un chapitre particulier.

5. La mise en oeuvre

Différentes remarques ont trait à la mise en oeuvre de la zone d'activité économique. Si la CRAT peut comprendre l'inquiétude de certains réclameurs concernant cette mise en oeuvre et les nuisances qui en découleront, celle-ci n'est pas du ressort direct de la présente enquête.

En effet, chaque nouvelle zone d'activité économique inscrite au plan de secteur dans le cadre de l'adoption finale du plan prioritaire par le Gouvernement wallon, fera l'objet de l'élaboration d'un cahier des charges urbanistique et environnemental en application de l'article 31bis du CWATUP.

1° La qualité de l'air

Plusieurs réclameurs rejettent le projet estimant que la vallée de la Meuse, à hauteur de la frontière hollandaise, est déjà fortement polluée par les cimenteries CBR, la décharge d'Hallembaye, Intradel, Chertal et Knauf Alcopor. Par conséquent, si le projet devait être réalisé, ils demandent que les entreprises nouvelles qui s'y planteront, n'aient pas un caractère polluant ou un risque élevé d'explosion, car le site se trouve à proximité d'un quartier à forte densité de population au sein duquel se trouve deux écoles. Ils craignent les risques pour la santé.

En outre, certains réclameurs sont fermement opposés au projet d'implantation d'une centrale électrique au départ du charbon sur le site car elle diminuerait encore la qualité de la vie des communes de Eijsden, Visé et Maastricht.

La CRAT constate que selon l'étude d'incidences, la vallée de la Meuse présente un taux de pollution significatif lié à la présence d'activités sidérurgiques réparties le long du fleuve entre Seraing et Oupeye. « En outre, il faut signaler la présence d'industries traitant des métaux non ferreux (Chênée, Angleur), de cimenteries (Basse Meuse) et d'unités de production de fibres de verre (Battice, Visé) ». (p.92 du Rapport final).

Le site de Navagne est plus précisément localisé dans une zone comprenant plusieurs industries susceptibles d'émettre des polluants dans l'atmosphère (CBR, HOLCIM, INTRADEL et RÉCY Basse Meuse). Suivant la direction des vents, les zones d'habitat des environs sont donc déjà soumises à des émissions de poussières et de polluants divers. On peut donc qualifier la qualité de l'air du site de Navagne de moyenne ». (p.98 du Rapport final)

L'étude d'incidences relève les différents types de pollution :

Concernant les poussières sédimentables, « il existe quatre stations de mesure à proximité de Navagne dont deux à Visé, une à Lixhe et une à Lanaye. Les stations de mesure sont sous l'influence des cimenteries et des carrières de Lixhe, mais également d'une usine de production de fibres de verre. » (p.93 du Rapport final)

Pour le dioxyde de soufre, la station la plus proche du site est celle de Herstal. « Les mesures observées respectent très largement les normes de même que les maxima journaliers observés pendant le 1^{er} trimestre de l'année 2003 ». (p.94 du Rapport final)

Pour le dioxyde d'azote et le monoxyde d'azote, la station télémétrique du Parc de la Boverie de Liège est la plus proche de Visé. « Les résultats obtenus s'approchent de la valeur limite annuelle pour la protection de la santé et la dépassent au mois de mars 2003, ce qui confirme la mauvaise qualité de l'air de la région envisagée ». (p.95 du Rapport final)

Pour les métaux lourds, « la station de mesure la plus proche située à Liège (Ile Monsin) analyse les métaux lourds dans les particules en suspension. Cette station possède un caractère industriel important et par conséquent, l'air de cette zone présente de fortes teneurs en métaux lourds. Les concentrations en chrome, cuivre, manganèse et plomb enregistrées sont parmi les plus élevées de Wallonie ». (p.95 du Rapport final)

La CRAT constate que l'étude d'incidences estime que vu la situation actuelle, « la qualité de l'air ne sera que peu affectée par la mise en oeuvre de la future zone d'activité économique industrielle ». (p.144 du Rapport final)

2° Les nuisances olfactives

Plusieurs réclameurs estiment qu'ils subissent déjà actuellement des nuisances olfactives. Il craignent une augmentation des odeurs suite au fonctionnement d'une nouvelle zone d'activité économique.

La CRAT constate que selon l'étude d'incidences, l'ambiance olfactive actuelle ne donne lieu à aucune remarque particulière. Cependant, lors de la mise en oeuvre de la zone, des changements dans l'ambiance olfactive du site pourraient se produire soit par « le charroi issu des engins de chantier et celui induit par les futures implantations, soit par la pose d'un revêtement hydrocarboné sur le réseau routier interne dans la mesure où ce même réseau n'est pas réalisé en béton, soit par le fonctionnement d'une entreprise induisant des émissions d'odeurs nauséabondes, soit par les eaux usées rejetées à l'air libre, soit par les émanations issues des potentiels bassins d'orage ». (p.145 du Rapport final)

La CRAT estime que cet impact potentiel est à relativiser car les principales zones d'habitat sont situées au sud du projet et ne seront donc pas soumises aux vents dominants.

3° Les nuisances sonores

Plusieurs réclameurs estiment que la région et en particulier le quartier « Devant le Pont » subit déjà des nuisances sonores. Une zone industrielle engendrera du bruit supplémentaire notamment celui venant de l'autoroute.

Ils proposent soit de placer des panneaux antibruit ou murs antibruit de nature végétale (butte boisée, bacs garnis de végétation ...), soit de réduire la vitesse des véhicules sur l'autoroute à 80km/h ou 90km/h à hauteur de Visé comme cela se fait déjà en Hollande ou en Allemagne soit de revoir le revêtement des voiries.

La CRAT constate que l'étude d'incidences confirme que « de manière générale l'ambiance sonore du site concerné par l'avant-projet est constitué d'une part par le trafic important drainé par l'autoroute E 25 qui génère un bruit de fond continu et d'autre part, par le passage régulier des trains sur les lignes ferroviaires Anvers-Aachen et Liège-Maastricht qui entraînent d'importantes crêtes de bruit durant la journée et la nuit.

Au sud du site, les bruits ponctuels proviennent plus particulièrement du charroi issu du quai des Fermettes et des trains de marchandises de la ligne Anvers-Aachen (trafic diurne et nocturne de 10 à 12 trains par heure) ». (p.115 du Rapport final)

L'étude d'incidences « remarque d'ailleurs que si cette voie ferrée présente des murs « anti-bruit » sur le tronçon surplombant le territoire de Visé, sa portion enjambant la Meuse en est par contre totalement démunie.

La partie centrale du site présente un bruit de fond légèrement inférieur mais qui est dominé par les mêmes sources sonores.

Le climat acoustique au Nord du site est par contre plus perturbé par le charroi existant sur la route N 602 qui induit des pics de bruits similaires à ceux issus du passage des trains. De même, il est clair que le trafic de la E 25 provoque les mesures de bruit les plus élevées à l'Est du site.

L'ambiance sonore mesurée au Sud-Est du site, au niveau de la zone d'habitat, est encore plus influencée par les activités ferroviaires en raison de la proximité de la gare de Visé. Hormis ces perturbations sonores pour lesquelles il n'existe actuellement pas de réglementation, le bruit de fond enregistré, constitué essentiellement par le trafic de l'autoroute E 25 et par les activités urbaines, est compatible avec l'affectation en zone d'habitat ». (pp.115 et 116 du Rapport final)

Par ailleurs, une étude acoustique a été réalisée entre le 3 mars 2003 et le 15 mars 2003 par le bureau Pluris (en collaboration avec le bureau d'études SGS) dans le cadre de l'élaboration du PCA de Navagne.

L'étude d'incidences précise que « la simulation a reproduit le bruit particulier généré par le site lorsque six entreprises hypothétiques fonctionnent en émettant chacune une puissance acoustique de 97 dB(A) et on considère que le trafic routier est constitué de 40 voitures et de 3 camions roulant à une vitesse maximale de 50 km/h. Les points d'immission ont été positionnés au niveau des maisons les plus proches :

- rue de la Digue, au niveau de la zone d'habitat à caractère rural située à l'Ouest du site étudié de l'autre côté de la Meuse;
- rue de la Vouerie, plus au Nord au niveau de la zone d'habitat de Lixhe;
- rue de la Vieille Tour;
- au niveau de la zone d'habitat située au Sud-Ouest du site;
- au niveau de la zone d'habitat située au Sud-Est du site.

Puisque ces points sont localisés dans une zone d'habitat située à moins de 500 mètres d'une zone d'activité économique industrielle, les valeurs limites à respecter sont respectivement 55, 50 et 45 dB(A) pour le jour, la période de transition et la nuit. La modélisation acoustique a permis de montrer que ces normes à l'immission en vigueur en Région wallonne seront respectées aux abords des habitations dans tous les cas (pour autant que les futures entreprises n'aient pas une puissance acoustique supérieure à 97 dB(A). Il y aura toutefois un léger accroissement du bruit de fond, en particulier au niveau de la zone d'habitat à caractère rural située de l'autre côté de la Meuse, mais qui restera toutefois en dessous de 5dB(A).

Enfin, l'augmentation du trafic généré par la nouvelle zone d'activité économique industrielle n'engendrera qu'une élévation peu perceptible du niveau acoustique de la zone étudiée, déjà fortement influencé par l'important charroi drainé par la E 25 et la RN 602. (pp.145 et 146 du Rapport final)

4° Les nuisances visuelles

Plusieurs réclamants estiment que le projet va entraîner des nuisances visuelles pour les communes de Eijsden, Visé (dont le quartier Devant-le-Pont et le futur quartier de Dossais) et Maastricht.

Dans la situation actuelle, le site s'inscrit dans la logique d'urbanisation et de développement économique de la vallée de la Meuse. « Le caractère économique est également fort marqué par le nœud de voies de communication, autoroute et jonction ferroviaire et par le développement de Petites et Moyennes Industries (PMI) du parc industriel de Visé dominé par l'usine de production des matériaux de construction ». (p.122 du Rapport final)

Le projet visant à mettre en œuvre les 750 premiers mètres après le poste frontière avec les Pays-Bas « aura donc une influence sur l'image de la commune (pp.146 à 148 du Rapport final) :

- Depuis le nord du site, le site sera visible depuis toutes les voiries surélevées de l'échangeur autoroutier Lixhe-Fourons, et depuis le pont de Lixhe. Il s'agit là d'un impact important;
- Depuis l'est du site, des vues lointaines et très ponctuelles sont possibles depuis les étages de quelques bâtiments implantés en haut du versant de Visé, comme par exemple l'Athénée Royal. Ces vues seront sans aucun doute plus précises en hiver.

Les autres vues sont concentrées sur le réseau de voiries soit à partir du récent accès en passage supérieur vers la zone d'activité économique industrielle existante au-delà du chemin de fer, soit à partir de la portion d'autoroute entre le poste frontière et le pont ferroviaire (environ 1km);

- Depuis le sud du site, les vues sont limitées aux débouchés des passages inférieurs de l'autoroute et du quai des Fermettes sous le pont ferroviaire.

Elles sont limitées au sens de circulation Sud-Nord et sont très ponctuelles. Le trafic ferroviaire, bien qu'exclusivement orienté sur cette ligne vers le transport de marchandises, permettra depuis le pont de franchissement de la Meuse de développer les vues les plus complètes sur le site.

A l'exception des quelques vues très ponctuelles depuis le haut de Visé, la perception du site concerne des observateurs en mouvement. Il s'agit de vues évolutives et limitées dans le temps.

- Depuis l'ouest du site, tout le quartier de « Devant-le-Pont » développé en front direct de la Meuse de part et d'autre du pont de chemin de fer, aura une perception oblique sur le quai de chargement-déchargement.

Le pont ferroviaire bloque cependant les vues sur l'arrière de la zone. »

Le bureau d'études a recommandé l'implantation harmonieuse de dispositifs d'isolement paysages. Il appartiendra au cahier des charges urbanistique et environnemental tel qu'énoncé à l'article 31bis du CWATUP de déterminer le choix du dispositif.

5° L'impact biologique

Plusieurs réclamants estiment que le projet engendrera des nuisances au niveau de la Montagne St Pierre, de la frayère du Petit Gravier et du Eijsderbeemde.

D'autres réclamants signalent que le projet est proche du Thier de Caester qui jouit d'un milieu écologique très appréciable et situé au sud du projet. Ce dernier réduira les liaisons écologiques entre le Caesterveld et le Thier de Caester, ce dernier étant classé « Monument de la Nature ».

Bien que les éléments cités soient plus proches du site de Lanaye, la CRAT constate que l'étude d'incidences en a décrit quelques-uns :

- Le Thier de Caester constitue avec la Montagne St Pierre, un paysage particulier dû à la nature du sol et du sous-sol et à la richesse du milieu biologique de type subméditerranéen. Cependant, le Thier de Caester a été fortement endommagé lors du creusement du Canal Albert et le solde de celui-ci se trouve isolé;
- La frayère du Petit Gravier qui est un ancien méandre de la Meuse est reprise comme site de grand intérêt biologique (n°365). Cependant, son avenir est condamné « dans le cadre de la construction de la nouvelle écluse de Lanaye ». (p.107 du Rapport final)

La CRAT relève que l'étude d'incidences conclut que cette zone « ne présente pas un intérêt biologique exceptionnel. Néanmoins, le maintien des zones de liaisons et de développement fermées présentes sur et en bordure du site, permettra d'assurer un maillage écologique efficace . » (p.111 du Rapport final)

6° La qualité de l'eau

Plusieurs réclamants s'inquiètent de la qualité des eaux qui seront rejetées dans la Meuse car celle-ci sert d'eau potable pour les Pays-Bas et regorgent d'espèces piscicoles protégées par les législations nationales et européennes. Ils demandent d'accorder une attention particulière aux nuisances environnementales engendrées par ce nouveau zoning sur la qualité de l'eau.

La CRAT prend acte de ces remarques et constate que l'étude d'incidences relève que le sens d'écoulement observé des nappes superficielles quaternaires « place le site dans la zone d'alimentation de la partie hollandaise de cette plaine alluviale, les principales prises d'eau identifiées en territoire belge étant à l'amont hydrogéologique du site ». (p.102 du Rapport final)

L'étude d'incidences précise également que l'AIDE des communes de la province de Liège a négocié avec la SPE l'acquisition d'environ 1ha de terrain situé juste à l'arrière de la station électrique de FLUXYS. L'objectif de cette démarche sera d'y installer la future station d'épuration des eaux usées de la ville de Visé.

Il sera donc possible de l'utiliser par la suite afin de traiter les eaux sanitaires de la zone industrielle ». (p.123 du Rapport final)

Enfin, l'étude d'incidences recommande que « quelle que soit l'alternative choisie, les futures entreprises devraient être équipées d'une ou plusieurs stations d'épuration capables de traiter les différents types d'effluents générés afin de restituer au milieu ambiant une qualité d'eau respectant les normes en vigueur (conditions de déversement).

La réalisation d'un réseau d'égouttage séparatif est hautement recommandée pour une gestion cohérente des eaux issues de la future zone d'activité économique. Ainsi, les eaux de pluie collectées sur l'aire des entreprises seront prises en charge par le réseau des eaux pluviales raccordé aux éventuels bassins d'orage. Dès lors, en cas de pollutions accidentelles (notamment par les hydrocarbures) se produisant tant au niveau du stockage qu'au niveau de la manipulation des produits dans les entreprises, les eaux pourront y être retenues et si besoin traitées. Les eaux usées industrielles traitées sur le site même des entreprises seront raccordées au réseau des eaux pluviales précité, les bassins d'orage jouant à nouveau un rôle sécuritaire en cas d'accident ». (p.174 du Rapport final)

La CRAT rappelle que depuis un arrêté du Gouvernement wallon impose la réalisation d'un réseau d'égouttage séparatif.

7° Les circulations lentes

Plusieurs réclamants signalent que les quais de halage sont fort fréquentés par les cyclistes allant de Visé à Eisjden. Ils font remarquer que le projet absorbera un chemin interdit à la circulation motorisée auquel on accède par un petit pont au-dessus de la Berwinne et qui est macadamisé à partir du pont ferroviaire. Ils demandent que les entreprises construisent des petits ponts de protection pour les cyclistes dans les zones où il y a manutention. De telles solutions sont déjà utilisées par les firmes installées entre Haccourt et Herstal. En tout état de cause, ils refusent que les trajets cyclistes – piétons soient allongés de manière significative par la traversée de plusieurs ponts sur la rive gauche puis droite du Canal et de la Meuse au gré des implantations industrielles.

La CRAT relève que, selon l'étude d'incidences, « le tracé des anciens sentiers et chemins (repris à l'Atlas vicinal des chemins et sentiers) a été largement déstructuré par l'implantation successive des infrastructures liées au développement économique de la vallée (chemin de fer, Canal Albert, autoroute E 25). Le site de Navagne est traversé par le sentier n° 17 aujourd'hui désaffecté. Le chemin vicinal n° 6 traverse longitudinalement le site, il est repris comme assiette de la voirie du quai des Fermettes ». (p.89 du Rapport final)

L'étude d'incidences mentionne qu'un tracé définitif du réseau RAVEL est « à l'étude dans le cadre du Plan Communal de Mobilité (PCM) développé simultanément pour Oupeye, Bassenge et Visé. Cette étude est en cours de finalisation. Elle vise à valoriser des itinéraires potentiels le long des rives de la Meuse et du Canal Albert.

De Liège à Visé, le tracé existe en rive droite de la Meuse jusqu'au pont de Visé sud. Il manque ensuite quelques centaines de mètres pour assurer la connexion avec les réseaux balisés flamands ou hollandais.

Le balisage du RAVeL 1 est effectif en rive gauche de Meuse; certaines sections sont aménagées en site propre alors que d'autres assurent une certaine mixité des déplacements (zone 30).

Le RAVeL emprunte actuellement le chemin de halage tribord du Canal Albert depuis la frontière linguistique où il est connecté au réseau Zuid Limbourg n° 12 et 76, jusqu'à l'écluse de « Devant-le-Pont » à partir de laquelle il n'y a plus de balisage.

Son tracé aménagé et complété dans le cadre du Plan de Mobilité serait transféré en rive gauche de la Meuse au Nord du site de Lanaye jusqu'à Liège. » (p.82 du Rapport final)

La CRAT relève que selon l'étude d'incidences, il serait également possible de maintenir la piste cyclo-pédestre de la rive droite de la Meuse moyennant l'aménagement de la desserte de la zone portuaire à partir d'une « petite route de desserte parallèle au mur de quai (correspondant à la séparation des zones affectées au Port autonome de Liège et à la SPE) ». (p.152 du Rapport final)

6. La dévaluation foncière

La perte de valeur des habitations situées à proximité du projet et notamment du côté des Pays-Bas est également un souci des réclamants qui estiment que la présence de la zone d'activité économique aura des répercussions sur le prix de revente de leurs biens.

La CRAT prend acte de ces commentaires qui ne sont pas du ressort de la présente enquête publique.

7. Le manque d'information

Les conseils communaux des communes limitrophes (Riemst, Eijsden et Maastricht), ainsi que la société de distribution d'eau de Maastricht (WML), des associations environnementales et des résidents hollandais regrettent de ne pas avoir été informés de ce projet avant et pendant l'enquête publique dans le cadre d'une collaboration transfrontalière.

Ils estiment que prendre connaissance de ce projet par la presse n'est pas un signe de bon voisinage et cette attitude n'améliore pas la collaboration eurorégionale. Ils rappellent l'accord de coopération entre les administrations wallonnes et la Région de Bruxelles-Capitale, accord relatif à l'échange d'informations en ce qui concerne les projets entraînant des effets environnementaux dépassant la frontière des régions concernées.

La CRAT rappelle qu'actuellement, en matière de planification d'aménagement du territoire, il n'existe aucune obligation pour la Région wallonne, d'informer les pays limitrophes.

8. La qualité de l'étude d'incidences

L'étude d'incidences a été réalisée par le bureau d'études IGRETEC dûment agréé pour ce type d'étude.

La CRAT estime que l'étude est de qualité satisfaisante. Elle relève cependant les faiblesses suivantes :

- L'étude ne réalise pas une évaluation objective des besoins. Elle se limite à valider les données du PAL et ne donne aucun élément sur les zones d'activité économique qui ne sont pas gérées par le PAL prétextant sa difficulté d'obtenir l'information. Par conséquent, la CRAT s'interroge sur la fiabilité de cette analyse dès lors que le projet rentre dans le cadre d'un plan prioritaire régional;
- L'étude se réfère à la fiche n°35 du CAW relative à la priorité au relèvement du taux d'emploi mais ne donne aucune estimation du taux d'emploi potentiellement généré par le projet;
- L'étude affirme que le projet rencontre les lignes directrices mentionnées dans la Déclaration de Politique Régionale sur base des critères « emploi » et « sécurité » mais omet le critère « qualité de vie » ;
- Quelques chiffres sont contradictoires en divers endroits, notamment en ce qui concerne les superficies exploitables et disponibles du PAL (p.2 et p.58) : « sur les 193 ha de terrains exploitables gérés par le PAL, seuls 15 ha sont libres d'occupation » : p.34 : « la superficie valorisable du Port Autonome de Liège représente 197,01ha »; p.37 : « disponibilité globale pour le territoire : 6 ha »; p. 63 « Seuls 11,6 ha cp,cer,e,t des terrains n'ayant encore jamais été occupés ». L'auteur indique en outre (p.40) que le port d'Argenteau est « à saturation », alors qu'il indique quelques lignes plus haut qu'il est actuellement occupé à 42 %;
- Les alternatives de localisation citées à la page 39 du Rapport final ne sont pas accompagnées d'une carte en annexe;
- L'étude mentionne la réalisation en cours d'un PCA mais ne dit pas davantage sur l'état d'avancement de celui-ci ni sur la philosophie voire sur le contenu des options planologiques et urbanistiques.

Or, cette information aurait permis d'examiner si le PCA est en interaction ou non avec la présente modification du plan de secteur et aurait peut-être répondu de facto à certaines craintes émises par la population.

- L'étude n'a pas mentionné l'existence d'un projet de parc naturel « des Trois Pays »

III. Considérations particulières

1. A.HEINE-JEANSON

Il est pris acte des remarques et observations. Il y est fait référence dans les considérations générales.

2. E. KARTHEUSER

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.

3. B. ONKELINX

Il est pris acte des remarques et observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.

4. M. HANQUET

Il est pris acte des remarques et observations. Il y est fait référence dans les considérations générales.

5. S. BERTRAND

Il est pris acte des remarques et observations. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.

6. P. DRICOT

Il est pris acte des remarques et observations. Il y est fait référence dans les considérations générales.

7. Non attribué

8. J. PITERS – N. JEUKENS

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il est fait référence à celles qui sont de ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.

9. A. et S. AARTS - CROUSEN

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il est fait référence à celles qui sont de ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.

10. In vereniging voor natuur – en milieueducatie - Instituut voor Natuurbescheringseducatie – J. PITERS

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il est fait référence à celles qui sont de ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.

11. R. HUIJMEN

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il est fait référence à celles qui sont de ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.

12. GERAERTS - ROUSCH

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il est fait référence à celles qui sont de ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.

Il est répondu aux réclamations n° 13 à n° 27 dans la réclamations n° 12

13. H. BOERSMA

14. W. JENKENS

15. PITERS - PASMANS

16. PITERS JPHM

17. G. SCHROEN – H. WIDDERSHOVEN

18. CROUSEN

19. SPONCK

20. H. VRAKEN - JANSSEN

21. PEM VRANKEN

22. VRANKEN

23. DEMAS - SMEETS

24. CROLLSEN

25. SMEETS

26. CRUYS

27. PITERS - HUWELING

28. T. JACOBS

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il y est fait référence dans les considérations générales.

Il est répondu à la réclamation n° 29 dans la réclamation n° 28

29. J. CREUWELS

30. W. FEIJS

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il y est fait référence dans les considérations générales.

Il est répondu aux réclamations n° 31 et 32 dans la réclamation n°30

31. J. SPONS

32. J. THEWISSEN

33. A. WARNIER

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il y est fait référence dans les considérations générales.

34. A. VAN DISHOECK

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il y est fait référence dans les considérations générales.

35. P. HERTOOGS et G. HERTOOGHS - WINANS

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il y est fait référence dans les considérations générales.

36. Fam. BOSMAN

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il est fait référence à celles qui sont de ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.

37. R. et J. GERAAERTS - HUIJNEN

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il y est fait référence dans les considérations générales.

38. S. HENQUET

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il est fait référence à celles qui sont de ressort de la présente enquête publique dans les considérations générales.

39. J. WIJNGAARDS – C. COMANS

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il y est fait référence dans les considérations générales.

40. F. REIJNEN et H. PERBOOM

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il y est fait référence dans les considérations générales.

41. Stichting Milieufederatie Limburg - Vijververg H.K.

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il y est fait référence dans les considérations générales.

42. WML – L. CLOODT

Il est pris acte des remarques et observations. Il y est fait référence dans les considérations générales.

43. R. STEVENS - THAL

Il est pris acte de l'opposition à la modification du plan.

Il est répondu aux réclamations n° 44 à 50 dans la réclamation n° 43

44. MOMMERS

45. VONCKEN PROSPER

46. PITERS

47. GERAERTS

48. Famille RETHERS

49. VONCKEN – DRUMMEN EJM

50. SLEWTER LJM

51 Commune de Riemst – J. PEUMANS

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il y est fait référence dans les considérations générales.

52. Commune de Eijsden – H. SCHMIDT

Il est pris acte de l'opposition et des remarques qui la motivent. Il y est fait référence dans les considérations générales.