

**Avis relatif au projet de révision du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique mixte sur le territoire des communes de Soumagne (Cereuxe - Heuseux et Evegnée - Tignée) et Blégny (Evegnée - Tignée) en extension de la zone d'activité économique mixte de Barchon et d'une zone d'habitat à caractère rural (planche 42/3S)**

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 22, 23, 30, 35, 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, notamment modifié par les arrêtés de l'Exécutif régional wallon du 6 septembre 1991;

Vu l'Arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003 adoptant provisoirement la révision de la planche 42/3S du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique mixte sur le territoire des communes de Soumagne (Cerexhe – Heuseux et Evegnée – Tignée) et Blégny (Evegnée – Tignée) en extension de la zone d'activité économique mixte de Barchon;

Vu les réclamations et observations émises par les particuliers, les associations de personnes et les organismes publics et d'intérêt public lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 25 octobre au 8 décembre 2003 inclus dans la commune de Blégny et du 22 octobre au 5 décembre 2003 inclus dans la commune de Soumagne et répertoriées comme suit :

1° Blégny

1. SPI + - Nicole TASSIAUX

Rue du Vertbois, 11C

4000 LIEGE

2. Le TERROIR : Association pour la Sauvegarde et le Respect de l'Environnement au Pays de Herve asbl – J. De Leval

Rue Barlothez, 31

4653 BOLLAND

3. Lambert DELNOOZ

Rue Frumhy, 44

4671 TIGNEE

4. Groupe ECOLO BLEGNY – C. CLAESSEN

Rue Frumhy, 38

4671 BLEGNY

4672

Hors délais

5. Région Wallonne – Ministère de l'Équipement et des Transports – Direction générale des Autoroutes et Routes – Division du réseau est – Direction des routes de Liège

Avenue Blondin, 12-14

4000 LIEGE

2° Soumagne

1. Comité « Qualité Villages » - M. LEPOMME

Rue Matefosse, 14

4631 EVEGNE – TIGNEE

2. Comité « Qualité Villages » - G. CENTI

Rue Matefosse, 19

4631 EVEGNE – TIGNEE

3. Comité « Qualité Villages » - illisible –

4632 CEREXHE - HEUSEUX

4. Comité « Qualité Villages » - R. WILDERJANS

Rue Matefosse, 24

4631 EVEGNEE – TIGNEE

5. Comité « Qualité Villages » - A. JADOT

Rue Matefosse, 20

4631 EVEGNEE – TIGNEE

6. Comité « Qualité Villages » - L. WAUTERS et 55 autres signataires

Voie de Saive, 12

4631 TIGNEE

7. R. NISOT et 2 autres signataires

Rue Frumhy, 58 et 60

4630 SOUMAGNE

8. Ministère de la Région Wallonne – Division de la Gestion de l'Espace Rural-Direction de l'Espace Rural – G. BOLLEN

Avenue Gouverneur Bovesse, 74

5100 NAMUR

9. Monsieur et Madame BAUWENS

Rue des Pépinières, 36

4632 EXHE – HEUSEUX

10 SPI + - N. TASSIAUX

Rue du Vertbois, 11C

4000 LIEGE

11 M. MORDANT

Rue du Village, 10

4631 EVEGNEE

12 L. DELNOOZ

Rue Frumhy, 44

4632 EVEGNEE

13 E. HOUYOUX-DOLNE

Rue des Blés d'Or, 26/6

6780 HONDELANGE

14 J.P VRONEN

Rue des Pépinières

4632 CEREXHE - HEUSEUX

15 Ministère de la Région Wallonne – Direction Générale de l'Agriculture – Division de la Recherche, du Développement et de la qualité – Direction de la qualité des Produits – D. WINANDY

Rue Moulin de Meuse, 4

5000 NAMUR

16 Régie des Bâtiments – SW2 – Direction de Liège – P. BISTER

Avenue Emile Digneffe, 24

4000 LIEGE

17 F. BRANCATO

Rue de Trez, 58

4682 HOUTAIN-SAINT-SIMEON

18 Pension des Faweux – Elevage des Faweux – Elevage de Romanico – R. NISOT et M. CORNELIS

Rue Frumhy, 58

4630 SOUMAGNE

19 SMIG sprl – E. MULLER

Rue Frumhy, 66

4631 EVEGNEE - TIGNEE

20 H. MORDANT

Rue des Pépinières, 32a

4632 CEREXHE - HEUSEUX

21 Fédération Wallonne de l'Agriculture – J.P CHAMPAGNE

Chaussée de Namur, 47

5030 GEMBLOUX

Hors délais

22 C. CLAESSENS

Rue Frumhy, 38

4671 BARCHON

23 Ministère de l'Équipement et des Transports – Direction Générale des Autoroutes et des Routes – Division du réseau Est – Direction des routes de Liège

Avenue Blonden, 12-14

4000 LIEGE

Vu l'avis défavorable du Conseil communal de la commune de Blégny du 11 décembre 2003;

Vu l'avis favorable assortis d'une remarque du Conseil communal de la commune de Soumagne du 15 décembre 2003;

Vu l'avis de la Division de la Prévention et des Autorisations – Direction de la Coordination de la Prévention des Pollutions – Cellule Sous-sol (2 courriers);

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 des planches 42/3S du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique mixte à Soumagne (Cerexhe – Heuseux et Evegnée – Tignée) et Blégny (Evegnée – Tignée) de 22 ha en extension de la zone d'activité économique mixte de Barchon et d'une zone d'habitat à caractère rural sur des terrains inscrits en zone agricole au plan de secteur moyennant le retrait du périmètre dans la partie sud du site des parcelles appartenant à la station expérimentale porcine de Cerexhe – Heuseux.

Elle attire cependant l'attention du Gouvernement wallon quant à la présence d'une canalisation de l'OTAN qui sera dédoublée dans la partie sud du site le long de l'autoroute, contrainte essentielle quant à la potentialité réelle de mise en œuvre de la zone d'activité économique à cet endroit.

La CRAT recommande que le cahier des charges urbanistique et environnemental en application de l'article 31 bis du CWATUP approfondisse particulièrement cette problématique.

La CRAT assortit son avis des considérations suivantes :

I. Considérations générales

1. La planification

Un réclamant fait remarquer que le projet régularise une situation existante au plan de secteur affectant à de l'habitat à caractère rural les maisons construites actuellement en zone agricole.

Un réclamant demande quels seront les aménagements prévus de part et d'autre de la canalisation de l'OTAN.

Un réclamant demande de maintenir le chemin n°49 reliant la rue des Pépinières et la rue Voie de Saive fort fréquentées par les marcheurs, les cyclistes et les cavaliers.

Diverses propositions de modifications de limites de la zone d'activité économique mixte sont proposées :

- Un réclamant demande de rectifier la limite des parcelles séparant le restoroute et la zone projetée au lieu-dit « Campagne de Tignée » en tenant compte du cadastre;

- Un réclamant propose de revoir la limite arrière des habitations exclues du périmètre du projet de ZAEM le long de la rue des Pépinières pour éviter une limite en dents de scie. Le tracé proposé relie l'extrémité de la parcelle occupée par une station expérimentale porcine à l'extrémité de la parcelle occupée par un fortin;

- Un réclamant demande de maintenir la station expérimentale porcine en zone agricole (terrains et bâtiment) et de garantir son extension éventuelle. En effet, cette station expérimentale appartenant au départ à l'Etat Fédéral a été mise à la disposition du Ministère des Classes Moyennes et de l'Agriculture (M.C.M.A.) pour y tester dix valeurs productives et reproductives des races porcines belges.

Depuis la mise en place effective de la dernière régionalisation de l'Agriculture, la DGA a repris les compétences de l'ex-M.C.M.A. dans les matières zootechniques.

Comme l'activité de sélection qui est développée dans la station de Cerexhe – Heuseux est toujours intéressante pour la Wallonie, cette propriété doit être incessamment transférée à la Région Wallonne. La DGA a d'ailleurs pris des dispositions pour transférer la gestion courante de la Station à l'Association wallonne des Eleveurs de Porcs (AWEP).

- Un agriculteur, dont la succession de l'exploitation est assurée, signale que le projet enclave une partie de ses terres agricoles (+/- 1 000m<sup>2</sup>) situées au bord de l'autoroute, celles-ci n'étant pas reprises dans la zone d'activité économique mixte. Or, ces terres visées en bordure d'autoroute ne sont pas en pente, sont situées près de son habitation, sont très accessibles sur toute leur longueur, sont regroupées en une seule pièce, sont sans pierre (ce qui est rarissime à proximité) et n'ont pas de tache humide. La perte de ces terres remettra en cause la viabilité de cette exploitation.

Il constate également qu'une partie du terrain attenant à la maison, sur lequel il entrepose ses machines va aussi être exproprié.

La CRAT constate que l'étude d'incidences n'a pas mentionné l'existence d'une station expérimentale porcine alors qu'elle est sous la responsabilité de la DGA. Par contre, elle constate que l'étude d'incidences a proposé des modifications de zonage en vue de protéger l'habitat voisin le long de la rue de Frumhy, de la ZAEM et de mettre en place au sein du périmètre de la ZAEM un dispositif d'isolement paysager de 5 m de large.

Pour ce qui est de la partie Nord de la ZAEM, la CRAT constate que le Gouvernement wallon a suivi la proposition de l'étude d'incidences en ce qui concerne l'exclusion des parcelles bâties le long de la rue Frumhy puisqu'il propose d'y inscrire une zone d'habitat à caractère rural. La CRAT se rallie à cette décision.

En outre, elle prend acte de la demande de rectification de la limite de la ZAEM par rapport aux parcelles visées au lieu-dit « Campagne de Tignée » en tenant compte du Cadastre.

Pour ce qui est de la partie Sud de la ZAEM, la CRAT constate qu'il existe de nombreuses contraintes sur le site :

- Il existe une station expérimentale porcine;
- Une partie de la propriété d'un agriculteur dont la succession de l'exploitation est assurée se trouvera en zone d'activité économique mixte et une partie de ses terres seront enclavées entre la zone d'activité économique mixte et le restoroute;

- Une servitude de l'OTAN « coupe » littéralement cette zone laissant une bande résiduelle de terrain entre celle-ci et l'autoroute peu apte à une rentabilisation en zone d'activité économique mixte. En outre, l'étude d'incidences signale que « cette canalisation existante est sur le point d'être doublée par une deuxième canalisation dont le tracé rejoint par endroit l'ancien » (p.87 du Rapport final).

Parmi les contraintes, citons l'interdiction d'ériger des constructions, d'effectuer des modifications de relief du sol, de planter des arbres ou autres plantes à racines profondes, de recouvrir les chemins d'accès et entrées de garage de revêtement monolithique (asphalte, béton)... « dans une bande de 2m de part et d'autre de l'axe de la canalisation, pour les conduites construites avant 1987 et de 3m de part et d'autre de l'axe de canalisation, pour celles construites après et sous peine de démolition par l'Etat. En outre, les voiries peuvent couper transversalement le tracé des canalisations mais ne peuvent en aucun cas les longer, suivant une trajectoire qui leur serait parallèle » (p.87 et 88 du Rapport final). Ceci impose que les voiries de desserte de ce site « ne peuvent dès lors être que perpendiculaires au tracé des canalisations de l'OTAN »(p.88 du Rapport final).

Par conséquent, la CRAT propose de revoir la limite sud de la zone d'activité économique mixte en :

- En excluant la propriété de la station expérimentale porcine de manière à longer les parcelles 5K (maisons), 5H (porcherie) et 5C (terrains) et la parcelle occupée par un fortin jouxtant la partie test de cette station expérimentale;

Le conseil communal de Blégny, ayant estimé que le projet ne répond pas de manière suffisante aux besoins locaux en nouvelles surfaces réellement disponibles pour le développement de l'activité économique, propose que la parcelle n° 133/a inscrite en zone d'espaces verts au plan de secteur et située au cœur d'un ensemble de parcelles urbanisées et consacrées aux activités économiques entre l'autoroute E 40 et la RN 604 à proximité de la sortie autoroutière n°36 soit convertie en partie en zone d'activité économique mixte dans le cadre de l'actuel projet de révision du plan de secteur.

La CRAT constate que cette demande a déjà fait l'objet d'une demande d'élaboration d'un PCA dérogatoire dit « Rue champs de Tignée » sur lequel la CRAT avait rendu un avis défavorable en date du 29 novembre 2002 motivé par le fait « qu'urbaniser une bretelle de sortie d'autoroute est contraire au principe de bon aménagement des lieux en ce que cet espace constitue une transition entre l'autoroute et les zones urbanisables situées à proximité ».

Cette demande a, par ailleurs, fait l'objet d'un refus par arrêté ministériel du 14 février 2003. Ainsi, la CRAT maintient sa position.

## 2. Les besoins

Plusieurs réclamants remettent en cause « la pertinence de troquer des emplois du monde agricole contre une embauche incertaine dans le monde des entreprises ».

D'autres réclamants estiment que cette zone d'activité économique d'intérêt régional accueillera plutôt bon nombre d'entreprises délocalisées. Il en résulte un transfert d'emplois plutôt que d'une véritable création d'emplois.

Un réclamant s'insurge de la comparaison énoncée par le Gouvernement entre « emploi agricole –emploi des autres secteurs de l'économie. Il faut plutôt comparer « surface SAED – surface ZAE ». Il estime que la Région wallonne va continuer à poursuivre la politique du « chancre industriel » au détriment de l'activité agricole. Il cite le rapport final de la CPDT, déposé au mois de septembre 2002, qui préconise largement l'extension de la zone agricole et ce, pour la majorité des plans de secteur. A contrario, ce même rapport constate que l'espace dévolu à l'activité économique est suffisant et qu'une entente entre les opérateurs suffirait à couvrir les besoins pour les 10 prochaines années.

La CRAT constate d'une part que le Gouvernement wallon, sur base d'un Rapport établi par la DGEE a considéré que pour le territoire de référence dénommé « Centre » (région liégeoise), les besoins estimés à 10 ans en terrains destinés à l'activité économique étaient de 96 ha.

D'autre part, elle constate que l'étude d'incidences évalue les besoins à 10 ans, sur base du taux des ventes dans les parcs d'activité économique sans préciser leur spécialisation à quelque 250 ha à répartir en 50 ha pour les parcs généralistes, 25 ha pour les parcs industriels, 85 ha pour les parcs logistiques et 90 ha pour les parcs scientifiques.

L'étude d'incidences précise également que le territoire de référence dans lequel se trouve le projet, à savoir la région « Centre » (région liégeoise) compte 17 parcs d'activité économique dont 16 sont gérés par la SPI + et un par la commune de Blégny (Barchon). Sur ces 17 parcs, 4 sont à saturation (100%) et les autres (excepté 2 parcs) présentent un taux de saturation supérieur à 90%.

Quant à l'impact sur l'emploi, celui-ci devrait se traduire selon l'étude d'incidences, par la création de 420 postes de travail sur le site » (p. 1 du Rapport final).

Par contre, la CRAT ne peut souscrire à la comparaison énoncée par le Gouvernement entre « emploi agricole et emploi des autres secteurs de l'économie ». Elle prend acte de l'argumentation du réclamant reproduite ci-après :

« La perte de quelque 1 480 ha aura notamment pour effet de réduire la production de céréales de plus de 78000 tonnes de céréales, estimation basée sur les rendements avérés de notre région et compte tenu de la rotation des cultures pratiquée. Il ne fait pas l'ombre d'un doute que cette diminution de l'offre accélèrera la restructuration des organismes stockeurs et que des pertes d'emplois devront être déplorées tant au niveau des secteurs de l'amont que de l'aval de l'agriculture. Par ailleurs, considérant le marché BENELUX, il faut espérer que la production indigène satisfera toujours à la masse critique nous permettant de « gommer » les fluctuations du marché. Nos besoins intérieurs, de l'ordre de 15 millions de tonnes ne sont plus couverts que par une production de 5 millions de tonnes. Par conséquent, nous devons dépendre davantage encore des importations et assumer des coûts de transport encore plus importants qu'aujourd'hui. ».

### 3. La localisation de la zone d'activité économique mixte

Un réclamant estime que le projet va à l'encontre des principes élémentaires de développement durable, auxquels la Région wallonne et la Belgique ont adhéré au sein de l'Europe.

Le Gouvernement, auquel la CRAT se rallie, a choisi de maintenir son avant-projet au regard de l'analyse qui a été faite par l'étude d'incidences, celle-ci ayant mis en évidence les avantages suivants :

- Le projet se greffe sur une urbanisation existante. Il vise une extension de zone d'activité économique favorable au développement de synergies avec les entreprises présentes. En outre, il permet une rentabilisation des équipements existants;

- Le projet répond au souci de l'intercommunale d'établir un maillage cohérent et équilibré au sein de la région « Centre » de manière à pouvoir disposer de surfaces d'accueil pour les entreprises de part et d'autre du nœud autoroutier formé par la E25, E40 et A3, ceci permettant de proposer des variantes de localisation aux investisseurs qui souhaitent s'implanter dans la région. « Aussi, le critère de localisation qui veut que cette nouvelle zone soit localisée à l'Est de l'agglomération et à l'est de l'autoroute E25 est considéré comme prioritaire et pertinent » (p. 50 du Rapport final).

- Le projet ne porte ni atteinte à un élément protégé par la législation sur la conservation de la nature, ni à un élément classé du patrimoine culturel immobilier ni à un périmètre d'intérêt paysager, ni à une zone de prévention de captage.

- Le projet est situé au sein de l'aire de coopération transrégionale avec Liège. Il se trouve également inscrit au sein du pôle majeur que constitue l'agglomération liégeoise, définie également comme pôle d'appui transfrontalier et point d'ancrage.

- Facilement accessible à l'autoroute E 42 via la RN 604, le projet se situe à la croisée de l'eurocorridor qui va d'Anvers vers les aires métropolitaines de Cologne ou de Francfort et les pays de l'Est et de l'eurocorridor Lille-Liège (MHAL) qui relie Londres et Paris à l'Allemagne et aux pays de l'Est, tous deux caractérisés par une dynamique de courants importants de déplacements et d'échanges au niveau suprarégional et international.

- Le projet est également en cohérence avec la fiche n°1 du CAW qui s'attache au développement économique durable au travers des Très Petites Entreprises (TPE) et PME, visant à une augmentation de 15% de la création d'entreprises.

### 4. Les variantes de localisation

Des réclamants regrettent que l'étude d'incidences n'ait pas proposé des alternatives dans des sites industriels désaffectés ou en vue de l'être (Cokerill, Continental.....) qui sont impropres à la culture et sont situés en bordure de l'autoroute. Tous ne sont pas pollués au point de ne pas être disponibles directement.

Un réclamant fait état du rapport annuel de la SPAQuE de l'année 2002 qui signale 12 050 ha de sites d'activité économique désaffectés. Par conséquent, il est inutile d'amputer la zone agricole alors qu'il est certain que l'activité économique « agriculture » aura besoin dans un avenir très proche de surfaces pour répondre à notre approvisionnement alimentaire dans le cadre de la politique de développement durable choisie par notre société.

La CRAT constate que l'étude d'incidences avait proposé comme alternatives « les parcs d'activité économique de Wandre, Hermalle-sous-Argenteau/Haccourt et des Hauts-Sarts, pouvant accueillir des entreprises exerçant des activités dans des secteurs divers, répondant aux objectifs et motivations de l'avant-projet. Néanmoins, bien que localisées au sein de l'agglomération liégeoise, ils ne répondent pas aux critères de localisation étant donné que ceux-ci ne sont pas situés dans la partie Est de l'agglomération (à l'Est de l'autoroute E 25) et sont relativement éloignés de l'autoroute E 40-A3 Bruxelles-Liège, contournement Nord de Liège et Liège-Aachen. Ces zones ne peuvent donc pas être retenues comme variantes de localisation ». (p 75 du Rapport final).

L'étude d'incidences avait également proposé une alternative sur Barchon en localisant une zone au lieu-dit « Champ de Tignée » qui répond pleinement aux objectifs, motivations et critères de localisation. Cependant, la CRAT n'est pas favorable à cette alternative car sa mise en œuvre aurait pour conséquence d'entamer une nouvelle plage agricole, ce qui est contraire au principe d'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources tel qu'énuméré à l'article 1<sup>er</sup> du CWATUP.

En ce qui concerne la recherche d'alternatives au sein des zones d'aménagement différé, l'étude d'incidences conclut que celles « susceptibles de répondre aux objectifs, motivations et critères de localisation de l'avant-projet sont enclavées au sein de zones d'habitat. Celles-ci ne répondent donc pas à l'objectif qui vise à limiter les nuisances pour le voisinage et ne peuvent être retenues comme variantes de localisation » (p. 75 du Rapport final).

Par conséquent, la CRAT prend acte de ces remarques.

### 5. La perte du caractère rural des villages

Un réclamant signale que ce zoning sera créé à moins de 450 m du centre du village de Tignée, ce qui est un record de promiscuité. Le caractère rural de ce village est donc appelé à disparaître.

Un autre réclamant s'insurge contre la concentration des entreprises au sein de zones spéciales car cela risque de couper le tissu essentiel de relations entre l'artisan et la population locale.

L'étude d'incidences fait état de ce que « tant à Blégnny qu'à Soumagne, le développement urbain s'est fait à partir des anciens hameaux le long des voies de circulation. Des fonctions industrielles, artisanales et de services se retrouvent à proximité de la sortie d'autoroute, le long de la nationale sur ses deux côtés, à partir du rond-point et jusqu'à la rue sur les Haies (sauf une propriété située à l'angle de cette dernière rue) puis seulement entre l'autoroute et la RN 604 jusqu'au parc artisanal de Barchon.

Des habitations sont localisées le long du parc industriel existant en deçà et au-delà de celui-ci. Une station-service « Burmah » fait angle avec la rue des Pépinières en face de laquelle se trouve ce qui semble être une extension d'un pépiniériste » (p. 120 du Rapport final)

L'étude d'incidences reconnaît que la mise en œuvre de la zone d'extension « va entraîner une diminution des surfaces agricoles périphériques, et parallèlement un jeu d'avancée des limites de l'activité économique. L'avant-plan des vues (l'environnement immédiat) évoluera d'un paysage agricole cohérent ou d'un paysage partiellement ou totalement économique vers un paysage à dominante économique qui se rapproche des points d'observation possibles, voire qui remplit partiellement ou entièrement le champ visuel. » (p. 147 du Rapport final).

Par conséquent, la CRAT prend acte de ces remarques.

#### 6. L'accessibilité

Plusieurs réclamants relèvent le caractère accidentogène de la Route N 604 et des accès autoroutiers qui sont déjà saturés à certains moments de la journée.

Un réclamant demande quel sera le devenir de la rue Ways.

D'autres réclamants proposent des aménagements en vue d'améliorer l'accessibilité du site et la sécurité sur la Route N 604 :

- Un accès direct depuis l'autoroute vers le zoning serait envisageable;
- Une voirie spécifique pourrait être créée depuis le milieu de la rue Ways jusqu'à la rue des Pépinières et qui serait parallèle à l'autoroute et la Route N 604;
- Deux ronds-points pourraient être aménagés sur la Route N 604, un au croisement avec la rue Ways et l'autre au croisement de la rue des Pépinières, rue du Thier et rue Militaire.

Un autre réclamant demande que la Route N 604 soit également sécurisée pour les piétons et deux roues.

La CRAT relève que, selon l'étude d'incidences, la Route N 604 qui borde la zone d'activité économique mixte de Barchon est très fréquentée notamment aux heures de pointe. Bien que le MET ne dispose pas de mesures au droit de la zone, la densité de trafic est estimée à 7 500 véhicules pour les deux sens de circulation confondus. La circulation est en grande partie liée à la présence de la sortie d'autoroute n°36. Lors des pics matinaux et de fin de journée, les files pour accéder au réseau autoroutier sont conséquentes. Pour remédier au problème, de nombreux automobilistes et camionneurs utilisent les voies d'accès de services au complexe autoroutier (restaurant, station-service) pour entrer ou sortir de l'autoroute. Cette pratique semble permise. Aucun panneau routier ne semble l'interdire.

Lors de ces heures d'affluence, le flux de voitures est tel qu'il devient difficile de traverser la RN 604 aux différents carrefours situés à proximité de la zone d'activité économique mixte de Barchon. En journée, le trafic est plus léger. » (p. 128 du Rapport final).

Concernant l'insécurité routière de la portion de la RN 604 bordant la zone d'activité économique mixte existante (BK9,3 à BK10,2), sur base du nombre d'accidents corporels enregistrés par le MET (avec bilan) sur la période de 1996 à 2000, la CRAT constate que l'étude d'incidences estime que le nombre d'accidents corporels « reste faible par rapport au nombre de véhicules en circulation sur la Route N 604 ». (p. 128 du Rapport final). Par conséquent, celle-ci est classée dans son ensemble comme « zone neutre ou à faible risque ». Par contre, les entrées et sorties de l'autoroute où sont localisés la majorité des accidents sont classées « zone à moyen risque ».

La CRAT relève que l'étude d'incidences estime « une augmentation du flux journalier de véhicules d'environ 800 unités au terme de l'occupation de la zone d'activité économique. Il est de plus évident que ce flux de véhicules légers se greffera essentiellement aux pics d'affluence rencontrés aux heures de pointe sur la Route N 604.

A ce charroi supplémentaire, spécifique aux employés de la nouvelle zone d'activité économique, devra s'ajouter celui généré par l'exploitation même des nouvelles entreprises. Ce trafic, plus régulier au niveau de la journée, est par contre plus difficile à appréhender étant donné la nature inconnue des futures sociétés. Quoi qu'il en soit, cette intensification de la circulation va inévitablement aggraver les problèmes d'engorgement et d'insécurité de la RN 604 et des accès autoroutiers. Ces difficultés d'accessibilité seront particulièrement rencontrées aux heures de pointe au niveau de la future zone d'activité économique si des aménagement routiers adéquats ne sont pas effectués. » (p. 151 du Rapport final).

La CRAT prend acte de ces remarques et note que l'étude d'incidences n'a émis aucune proposition d'amélioration ni au niveau sécurité de la Route N 604, ni au niveau de l'accès au zoning ni au niveau du devenir de la rue Ways.

#### 7. L'impact sur les exploitations agricoles

Outre un réclamant qui se prononce pour le projet, plusieurs réclamants relèvent que ce projet entraînera un impact très important sur le secteur agricole, non seulement en perte de terres mais aussi en terme de viabilité des exploitations agricoles et de conditions de travail pour celles qui subsisteraient.

Plusieurs agriculteurs concernés se sont d'ailleurs manifestés pour faire part de leurs craintes suite à la mise en œuvre de ce projet :

XX Un agriculteur situé dans la partie nord du projet signale que la mise en œuvre de la zone d'activité économique mixte lui supprimera des terrains à proximité de ses bâtiments de ferme sur le territoire de Blégnny et lui supprimera également toute une zone de pâture pour ses vaches, située au sud de la rue Frumhy. Les seuls terrains qui lui resteront sont situés de l'autre côté de la Route N 604. Vu l'aspect très fréquenté de cette nationale, il estime qu'il sera impossible de continuer son activité principale à vocation laitière. Un autre réclamant demande quel sera l'avenir de cette exploitation qui sera enclavée;

XX Un autre agriculteur situé au sud du projet signale également une perte de terrains, dont une partie est attenante à la maison, telle qu'il estime que son exploitation ne sera plus viable. Or, il signale que son exploitation allait être reprise par ses enfants.

A titre de rappel, plusieurs réclamants font état de l'existence d'une station expérimentale porcine de Cerexhe-Heuseux au sud de la zone d'activité économique mixte et souhaitent que celle-ci soit maintenue en zone agricole.

D'autres réclameurs estiment que, de manière générale, les terres agricoles ne doivent pas servir à n'importe quoi et que, contrairement aux idées préconçues, il manque de bonnes terres agricoles comme « celles expropriées aujourd'hui ».

La CRAT prend acte que, selon l'étude d'incidences, les terrains concernés par l'avant-projet ont une faible valeur agricole. « La majorité des terres sont presque exclusivement constituées de prairies pâturées, parsemées de fruitiers principalement en haute tige mais également de frênes et de robiniers en groupes ou isolés. Ces arbres constituent des éléments importants du maillage écologique qu'il conviendra de reconstituer et d'améliorer. Plusieurs arbres fruitiers sont en fin de vie et pourraient être éliminés. Toutefois, il serait, dans la mesure du possible, intéressant de conserver le massif de quelques frênes situés au nord du projet à proximité de la voirie rejoignant la zone de services » (p. 111 du Rapport final).

La CRAT constate cependant que l'étude d'incidences relève que l'entièreté du site se trouve localisé dans la « zone à contraintes environnementales particulières du Pays de Herve ». Il s'agit en réalité d'une zone assimilable en grande partie à une zone vulnérable où des mesures sont prises pour veiller à la protection des eaux souterraines contre la pollution par les nitrates d'origine agricole ».

D'après l'étude d'incidences, le projet causera préjudice pour six agriculteurs dont deux seront particulièrement touchés. Ce sont d'ailleurs ces deux agriculteurs qui se sont manifestés lors de l'enquête publique.

La CRAT regrette que l'étude d'incidences n'ait pas fait une analyse fouillée du secteur agricole et se soit limitée à signaler que Monsieur DELNOOZ « perdrait les dernières terres contiguës à ses bâtiments qui lui permettent d'avoir encore une activité d'élevage », ce qui veut dire une cessation d'activité, et que pour Monsieur VRONEN, les terrains concernés sont « proches de l'exploitation qui lui permettent notamment d'avoir une activité de vente de pommes de terre au détail » (p. 154 du Rapport final), alors que pour cette dernière, la succession est assurée.

Concernant M. VRONEN, l'agriculteur le plus touché dans la partie nord, la CRAT constate que cette exploitation sera effectivement enclavée dans la zone d'activité économique globale. Cependant, la pérennité de l'exploitation ne semble pas assurée.

#### 8. La mise en œuvre de la zone

Différentes remarques ont trait à la mise en œuvre de la zone d'activité économique. Si la CRAT peut comprendre l'inquiétude de certains réclameurs concernant cette mise en œuvre 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 31 bis du CWATUP.

##### 1° Les nuisances visuelles

Des réclameurs s'interrogent sur le type d'aménagement qui sera réalisé dans le zoning, le type d'entreprises qui y seront implantées et demandent d'intégrer au mieux le zoning dans son contexte paysager local (zone tampon, gabarit des bâtiments).

Un réclameur estime qu'une zone tampon située à 6 m des habitations engendrera des problèmes de luminosité. Des autres réclameurs rappellent qu'une clause de reboisement autour des bâtiments du zoning existant était comprise dans le contrat de vente des terrains.

D'autres réclameurs demandent que soit mis sur pied un comité d'accompagnement dans lequel les riverains seraient fort représentés pour choisir les entreprises et discuter des problèmes rencontrés. D'autres réclameurs demandent des mesures d'accompagnement qui pourraient faire l'objet d'un cahier des charges.

Certains réclameurs proposent des aménagements tels que prévoir une zone tampon suffisante entre les propriétés et le zoning, imposer une hauteur des bâtiments inférieure ou égale à celles des habitations ou autoriser des bâtiments à 4 étages au centre et à 1 étage à 50 m des habitations, créer des espaces verts, implanter des merlons entre le zoning et le village de Tignée, prévoir une zone tampon de 15 m de large et d'une longueur comprise entre le chenil de Frumhy et la première habitation avant la station « Burmah » le long de la Route N 604 qui serait composée d'un merlon de 2 m de haut recouvert d'une plantation à 2 étages, l'accotement entre cette route nationale et la zone tampon pouvant être agrémentée d'une piste cyclable.

Enfin, quelques réclameurs s'interrogent sur le type d'aménagement qui sera réalisé dans le projet de zone d'habitat à caractère rural.

La CRAT constate, que, selon l'étude d'incidences, « les points d'observation sur ce site sont relativement limités contrairement à ce que laisserait présager le contexte ouvert du paysage environnant. La zone de visibilité ne s'étend pas au-delà d'un rayon maximal variant de 500 m au nord à 1 km au sud » (p. 124 du Rapport final). Ainsi le site sera visible depuis la Route N 604 et les constructions situées le long de cette route nationale auront une vue directe sur le site.

« Au Sud et Sud-Ouest de la portion de territoire séparant la route N 604 des habitations situées rue de Saive, rue du Magnificat et rue Thier Hamal, les fronts bâtis constituent un obstacle au-delà desquels le site n'est plus visible.

Au Nord et Nord-Est de l'aire de la station-service de l'autoroute et de son restaurant, et au-delà, du versant situé entre l'autoroute et l'arrière des maisons situées sur la crête que constituent les rues Ways, des Artisans et des Pépinières; le front bâti de ces rues constitue également un obstacle au-delà duquel le site n'est plus visible. » (p. 146 du Rapport final)

La CRAT rappelle que l'étude fait en outre des propositions de dispositifs d'isolement paysager situés entre les zones habitées et la zone d'activité économique mixte proprement-dite et que, par ailleurs, l'article 30 du CWATUP précise que la zone d'activité économique mixte comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement.

La CRAT prend acte des remarques relatives à la mise en œuvre du projet, celles-ci devront être intégrées dans les prescriptions du cahier des charges urbanistique en environnemental en application de l'article 31 bis du CWATUP.

La CRAT estime que le souhait des riverains de voir mettre sur pied un comité d'accompagnement pour les modalités de mise en œuvre du projet peut également être envisagé dans le cahier des charges urbanistique et environnemental.

##### 2° Les nuisances sonores

Plusieurs réclameurs craignent que la mise en œuvre de ce projet engendre des nuisances sonores 24h/24. Ils citent notamment les moteurs des ventilateurs tournant continuellement, l'activité nocturne. Ils demandent qu'un état des lieux actuel soit réalisé et qu'un contrôle soit réalisé à court, moyen et long terme.

D'après les mesures qui ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'incidences, l'ambiance sonore sur le site de l'avant-projet sera semblable à celle existant actuellement sur l'extrémité sud de l'aire autoroutière de Tignée, c'est-à-dire, soumise à une influence significative du « trafic drainé par l'autoroute E 42 et qui constitue une source de bruit stable ». ( p. 118 du Rapport final).

L'intersection entre la RN 604 et la rue du Magnificat, « où le climat sonore est constitué d'un bruit de fond conditionné par la E42, présente des valeurs de crêtes élevées en raison de la circulation importante régnant sur la RN 604 ». (p. 118 du Rapport final).

L'ambiance sonore du point de mesure situé rue Thier Hamal « est moins dominée par le trafic existant au niveau de la E 42. Elle est tout à fait satisfaisante et relativement homogène » (p. 119 du Rapport final).

L'ambiance sonore au niveau de la rue des Champs de Tignée (RN 604) située au nord de la zone en projet, « présente un bruit de fond similaire mais est évidemment plus influencée par des bruissements de pointes tels que le passage de voitures et les activités de la zone d'activité économique existante » (p. 119 du Rapport final).

L'étude d'incidences recommande que la mise en œuvre de la zone « ne doit modifier en rien les ambiances sonores observées au niveau des différentes zones d'activité économique existantes. Les promoteurs devront donc être particulièrement vigilants sur le choix des entreprises, les technologies utilisées ainsi que le type de construction (utilisation d'isolants phoniques par exemple).

Si l'augmentation du trafic généré par la nouvelle zone d'activité économique n'engendrera qu'une élévation peu perceptible du niveau acoustique au sein du site concerné, celle-ci sera plus préjudiciable pour les zones habitées traversées par le charroi induit.

Partant de ces considérations, on peut estimer qu'en raison de son ambiance sonore actuellement plus élevée liée à la proximité de l'autoroute, l'avant-projet engendrera des altérations moindres de l'ambiance acoustique bien que cette zone se trouve accolée à des maisons d'habitation ». (p. 145 du Rapport final).

La CRAT se rallie à la proposition d'affiner l'état des lieux réalisé dans le cadre de l'étude et d'assurer un contrôle régulier par après.

### 3° La pollution atmosphérique et les nuisances olfactives

Des réclamants craignent une détérioration de la qualité de l'air suite à la mise en œuvre de ce zoning. Ils relèvent que l'étude d'incidences a qualifié la qualité de l'air de « moyenne » (p. 104 du Rapport final). Or, des riverains jouxtent le zoning.

D'autres réclamants font part d'une situation antérieure problématique avec la société « Magnée Enrobée » qui leur faisaient subir des odeurs de type « goudron ». Ils demandent qu'un état des lieux actuel soit réalisé et qu'un contrôle soit réalisé à court, moyen et long terme.

En ce qui concerne la qualité de l'air :

La CRAT constate que, selon l'étude d'incidences, « les concentrations en fumées noires (produits de combustion) mesurées à la station de Herstal sont faibles et varient peu ou augmentent légèrement. Elles sont d'autant plus faibles sur le site de Soumagne qu'il se trouve en retrait par rapport à l'agglomération liégeoise ». (p. 98 du Rapport final).

« Les retombées de poussières sédimentables (mesurées à partir des stations de Herve et de Battice) sont très faibles et relativement stables, même si, pour le site étudié, il faut prendre en compte le trafic de l'autoroute E 40 comme source de poussières » (p.99 du Rapport final). Enfin, l'étude d'incidences relève dans sa conclusion que la « teneur en composés organiques volatils » dans l'atmosphère du site pourrait s'avérer plus élevée. En effet, ce site combine les sources potentielles avec à proximité une autoroute (transport routier, soit 39,9% des émissions de COV selon l'ISSEP), des activités agricoles et d'élevage (19,3% des émissions de COV), une station-service et une entreprise fabriquant des revêtements asphaltés et qui, aux dires des voisins, génère parfois des odeurs hydrocarbonées » (p. 104 du Rapport final).

La CRAT constate cependant que les stations de mesures prises dans le cadre de cette étude se trouvent pour la plupart dans la vallée industrielle de la Meuse, celle-ci présentant une qualité de l'air nettement moindre que sur le plateau du Pays de Herve.

Enfin, comme le souligne l'étude d'incidences, la CRAT estime qu'en fonction du type d'entreprises (artisanales et de services), les nuisances auront principalement pour origine « les installations de chauffage et le charroi motorisé généré par la future zone d'activité économique mixte » ( p. 140 du Rapport final). Cet impact sera plus marqué pour les habitations jouxtant la zone d'activité économique mixte.

En ce qui concerne les nuisances olfactives :

La CRAT constate que, selon l'étude d'incidences, « l'ambiance olfactive ne donne lieu actuellement à aucune remarque particulière eu égard aux entreprises implantées au niveau des différentes zones d'activité économique existantes. Notons toutefois la présence de la société « Magnée Enrobée » située au SE de l'avant-projet. Cette entreprise produit des revêtements asphaltiques et génère occasionnellement aux dires des voisins, des odeurs de « goudron » » (p. 119 du Rapport final).

Vu l'orientation des vents dominants venant du SO, l'étude d'incidences estime que les zones d'habitat jouxtant le site « ne seront que très faiblement affectées » ( p. 145 du Rapport final).

La CRAT se rallie à la proposition de réaliser un état des lieux et d'assurer un contrôle régulier par après.

### 4° L'égouttage

Un réclamant signale que la réalisation de la zone d'activité économique mixte engendrera des modifications importantes au niveau de l'évacuation des eaux de surface et nécessitera sans aucun doute l'adaptation des réseaux d'égouttage existants. La construction d'un nouveau bassin d'orage pourrait ainsi devenir indispensable à la bonne régulation des eaux de surface de la zone.

La CRAT relève dans l'étude d'incidences que pour le zoning actuel de Barchon, « les égouts en voirie reprennent les eaux des différentes entreprises. Après passage sous l'autoroute, les eaux rejoignent le ruisseau de Bacsai », ce dernier étant un affluent du ruisseau de Bolland.

« Il est prévu de réaliser un bassin d'orage. L'avant-projet est situé dans des zones où aucun équipement n'est disponible pour l'évacuation des eaux » (p. 128 du Rapport final).

« L'avant-projet devrait entraîner une modification importante du régime hydrologique du cours d'eau Bacsai, puisque tous les rejets seront concentrés sur un seul exutoire » ( p. 141 du Rapport final).

### 5° L'épuration des eaux

Un réclamant demande quel type d'épuration des eaux usées sera réalisé avant les rejets dans le ruisseau de Barchon.

La CRAT constate que l'étude d'incidences propose des mesures particulières vu que le projet se situe au-dessus d'une nappe du Crétacé du Massif de Herve qui présente une grande vulnérabilité. Ainsi, « les futures entreprises devraient être équipées d'une ou plusieurs stations d'épuration. Celles-ci devraient être 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. De cette manière, 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. 175 du Rapport final).

#### 9. Atteinte à des éléments patrimoniaux

Des réclamants signalent la présence d'une imposante ferme typique le long de la Route N 604. D'autres réclamants signalent la présence d'anciens arbres dont un frêne âgé de 100 ans, un chêne le long de la rue Frumhy pour rejoindre l'autoroute ou le restaurant AC qui aurait plus de 200 ans.

La CRAT constate que l'étude d'incidences a notamment relevé ces deux éléments du patrimoine. Elle estime que la ferme ne devrait pas subir de préjudice suite à la mise en œuvre du projet.

Concernant le chêne relevé par le réclamant qui serait probablement un tilleul d'après l'étude d'incidences vu la localisation citée dans l'enquête, l'étude d'incidences craint que celui-ci ne « disparaisse à cause de son nouvel environnement (coincé entre deux zones d'activité économique) et des modifications subies par ce dernier (trafic et autre pollutions) » (p. 149 du Rapport final).

#### 10. L'impact foncier

La perte de valeur du patrimoine des propriétaires des rues jouxtant le projet est également un souci des réclamants qui estiment que la présence de la zone d'activité aura des répercussions sur le prix de revente de leurs biens. Un réclamant pose d'ailleurs de nombreuses questions à ce sujet.

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

#### 11. L'information auprès de la population

Plusieurs réclamants sont stupéfaits du manque d'information et d'avertissement de la part de la commune auprès des riverains. Pour eux, leur village a déjà assez donné (autoroute, routes nationales, TGV) et d'autres grands projets sont sur la table (liaison Cerexhe - Beaufays).

Des réclamants se plaignent du peu d'informations fournies pendant l'enquête publique : une photo, un simple plan et une zone hachurée.

Ils estiment qu'ils ne savent toujours rien si ce n'est l'apparition d'un grand nombre de problèmes (aucune information précise sur les aménagements des lieux, aucune réponse aux problèmes d'accès, aucun détail sur la nature des entreprises qui pourront s'installer dans la zone). Ils ont l'impression qu'on leur demande de signer un chèque en blanc.

La CRAT prend acte de ces remarques et signale cependant qu'en vertu de l'article 4 du CWATUP, les dossiers (résumé non technique et rapport final) étaient accessibles à la maison communale pendant toute la période de l'enquête publique.

#### 12. L'article 46, § 1<sup>er</sup>, 3° du CWATUP

La CRAT note que l'arrêté du Gouvernement du 18 septembre 2003 ne s'accompagne d'aucun projet de réaffectation de sites d'activité économique désaffectés ni de l'adoption de mesures favorables à la protection de l'environnement.

En effet, pour la CRAT, la réalisation d'un périmètre ou d'un dispositif d'isolement ne peut être considéré comme une mesure favorable à la protection de l'environnement puisqu'il s'agit d'une imposition de l'article 30 du CWATUP.

#### 13. La qualité de l'étude d'incidences

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

La CRAT estime que la qualité de l'étude est satisfaisante. Elle relève en particulier une bonne qualité de l'analyse paysagère et estime que la carte des contraintes proposée permet de synthétiser clairement les contraintes existant sur le site.

Cependant, elle relève les faiblesses, erreurs et lacunes suivantes :

- Dans le chapitre agriculture : l'étude d'incidences ne mentionne pas l'existence d'une station expérimentale porcine de Cerexhe - Heuseux implantée au sud du projet de zone d'activité économique mixte;

- Dans le chapitre qualité de l'air : l'étude d'incidences se base sur les stations de mesure les plus proches dans la vallée de la Meuse, ce qui ne représente pas la qualité de l'air sur le plateau;

- Dans le chapitre D6 (mesures à mettre en œuvre pour réduire les effets négatifs...) l'étude d'incidences ne donne aucune proposition pour améliorer la sécurité sur la Route N 604 et pour l'accès au zoning;

- Page 59 alinéa 3, l'étude d'incidences mentionne la « région Sud » au lieu de la « région Centre »;

- Le nombre de postes de travail espéré est de 420 ( en page 1) et 370 (en page 151);

- Page 86 : le texte fait référence à une carte D.1.2. qui ne se trouve pas dans les annexes du Rapport final.

Son avis est d'ailleurs corroboré par le point de vue de plusieurs réclamants qui ont relevé les points suivants :

- Un réclamant remet en cause les conclusions de l'étude d'incidences alors que le tableau récapitulatif des atouts/faiblesses montre clairement que l'alternative de localisation est plus favorable que l'avant-projet.

- Un autre réclamant relève que l'étude d'incidences n'aborde pas l'impact réel du retrait des surfaces agricoles sur le calcul du taux de liaison au sol, la recherche des contrats d'épandage, les difficultés rencontrées par les producteurs « bio ». Situé sur le plateau de Herve, le projet s'inscrit dans une région qui est proche de la saturation en terme de production d'effluents et d'élevage et de possibilité de recyclage.

La CRAT prend acte de ces remarques et les fait siennes pour son analyse propre de l'étude d'incidences.

## II. Considérations particulières

### 1° Blégny

SPI + - Nicole TASSIAUX

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

2. Le TERROIR - Association pour la Sauvegarde et le Respect de l'Environnement au Pays de Herve asbl – J. De Leval

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

3. Lambert DELNOOZ

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

4. Groupe ECOLO BLEGNY – C. CLAESSEN

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.

Hors délais

5. Région Wallonne – Ministère de l'Équipement et des Transports – Direction générale des Autoroutes et Routes – Division du réseau est – Direction des routes de Liège

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.

2° Soumagne

1 Comité « Qualité Villages » - M. LEPOMME

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

Concernant la création d'un comité d'accompagnement auquel la CRAT est favorable sur le principe, la CRAT rappelle qu'il s'agit d'un lieu de concertation et non de décision. Aussi se prononce-t-elle contre le mode de fonctionnement proposé par les réclamants.

Il est répondu aux réclamations n° 2 à 6 dans la réclamation n°4 :

2. Comité « Qualité Villages » - G. CENTI

3. Comité « Qualité Villages » - illisible –

4. Comité « Qualité Villages » - R. WILDERJANS

5. Comité « Qualité Villages » - A. JADOT

6. Comité « Qualité Villages » - L. WAUTERS et 55 autres signataires

7. R. NISOT et 2 autres signataires

Il est pris acte de l'opposition au projet

8. Ministère de la Région Wallonne – Division de la Gestion de l'Espace Rural - Direction de l'Espace Rural – G. BOLLEN Comité « Qualité Villages » - M. LEPOMME

Il est pris acte de l'approbation au projet et des remarques qui l'assortissent. Il y est fait référence dans les considérations générales.

9. Monsieur et Madame BAUWENS

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.

10. SPI + - N. TASSIAUX

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

11. M. MORDANT

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

Concernant la création d'un comité d'accompagnement auquel la CRAT est favorable sur le principe, la CRAT rappelle qu'il s'agit d'un lieu de concertation et non de décision. Aussi se prononce-t-elle contre le mode de fonctionnement proposé par les réclamants.

12. L. DELNOOZ

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

13. E. HOUYOUX-DOLNE

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

14. J.P VRONEN

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.

15. Ministère de la Région Wallonne – Direction Générale de l'Agriculture – Division de la Recherche, du Développement et de la qualité des Produits – D. WINANDY

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

16. Régie des Bâtiments – SW2 – Direction de Liège – P. BISTER

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

17. F. BRANCATO

Il est pris acte des remarques et observations. Cependant, elles ne ressortissent pas de la présente enquête.

18. Pension des Faweux – Elevage des Faweux – Elevage de Romanico – R. NISOT et M. CORNELIS

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.

19. SMIG sprl – E. MULLER

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.

20. H. MORDANT

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

21. Fédération Wallonne de l'Agriculture – J.P CHAMPAGNE

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

Hors délai

22. Ministère de l'Équipement et des Transports – Direction Générale des Autoroutes et des Routes – Division du réseau Est – Direction des routes de Liège

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.