

**22 avril 2004**

**Arrêté du Gouvernement wallon adoptant définitivement la 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 et de l'inscription de deux zones d'espaces verts (planche 34/7S)**

Le Gouvernement wallon,

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 22, 23, 30, 35, 37, 41, 42, 43, 44, 45, 46 et 115;

Vu le Schéma de développement de l'espace régional (SDER) 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 octobre 2002 décidant la révision du plan de secteur de Liège et adoptant l'avant-projet de modification de plan 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 l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003 adoptant le projet de révision du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle à Visé (Navagne) en extension de la zone d'activité économique industrielle existante (planche 34/7S);

Vu les réclamations et observations, émises lors de l'enquête publique qui s'est déroulée à Visé entre le 7 octobre et le 20 novembre 2003, qui portent sur les thèmes suivants:

- la localisation et la réhabilitation des SAED;
- l'impact environnemental;
- l'atteinte aux eaux de la Meuse;
- l'impact paysager;
- l'impact sur le tourisme;
- les modes de transports lents;
- la sécurité;
- l'impact du projet sur les valeurs foncières riveraines;
- l'impact transfrontière du projet et l'information des Etats et Régions concernés;
- la mise en place d'un comité de suivi et l'élaboration d'un PCA;

Vu l'avis favorable assorti de conditions du conseil communal de Visé du 17 décembre 2003;

Vu l'avis favorable relatif à la révision du plan de secteur 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) émis par la CRAT le 5 mars 2004;

Vu l'avis favorable, assorti de conditions, rendu par le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable en date du 4 mars 2004;

Validation de l'étude d'incidences

Considérant que, dans sa décision du 18 septembre 2003, le Gouvernement a estimé que l'étude d'incidences comprenait la totalité des éléments nécessaires à l'appréciation de l'opportunité et de l'adéquation du projet et l'a dès lors considérée comme complète;

Considérant que la CRAT, quoiqu'elle relève que l'étude d'incidences présente quelques faiblesses, l'estime néanmoins satisfaisante;

Considérant que le CWEDD quoiqu'il relève que l'étude d'incidences manque, parfois, d'esprit critique, l'estime néanmoins satisfaisante;

Considérant que l'étude d'incidences rencontre le prescrit de l'article 42 du CWATUP et du cahier des charges; que le Gouvernement est suffisamment informé pour statuer en connaissance de cause;

Adéquation du projet aux besoins

Considérant que l'objectif du Gouvernement est de répondre, à bref délai, aux besoins d'espace nécessaire

à l'activité économique, estimés à l'horizon 2010;

Considérant que, sur la base d'un rapport établi le 23 novembre 2001 par la DGEE et de l'analyse qu'il en a faite, le Gouvernement a, par son arrêté susdit du 18 octobre 2002, considéré que le territoire de référence du Port autonome de Liège (PAL) était constitué par sa sphère d'activités géographique et présentait globalement des besoins identifiés sur base des demandes non satisfaites au cours de l'année 2001 d'une part, des concessions réalisées ces dix dernières années, et du solde disponible d'autre part;

Considérant que le Gouvernement estime que doit aussi être prise en compte pour évaluer ces besoins, sa politique volontariste de promouvoir l'activité économique sur certaines parties du territoire régional;

Considérant que l'étude d'incidences détermine les besoins entre 100 et 300 hectares; qu'elle conforte l'analyse du Gouvernement: tant la pertinence de la délimitation du territoire de référence que l'existence des besoins socio-économiques de ce territoire, dans l'horizon de temps défini par le Gouvernement, sont confirmés;

Considérant que la CRAT se rallie à cette évaluation des besoins;

Validation du projet

Considérant que l'arrêté du 18 octobre 2002 est fondé sur la considération que le transport fluvial connaît en Wallonie une nette augmentation de son activité, passant de 22 millions de tonnes chargées et déchargées en 1990 à près de 35 millions de tonnes en 2000, soit une progression de près de 60%; que les évolutions dans le transport de marchandises et principalement le transport de conteneurs font apparaître de nouvelles potentialités pour le trafic fluvial au delà de son activité classique de transport de produits pondéreux; que les ports fluviaux, par nature, doivent être implantés le long de voies d'eau, aux endroits les plus appropriés à l'exercice de leur fonction de noeud de communication, telle qu'elle est définie par le SDER;

Considérant que l'étude d'incidences estime que l'option de l'avant-projet de plan modificatif est, compte tenu de l'ampleur des besoins dans la sphère d'activités géographique du Port autonome de Liège, fondée en ce qu'il vise l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle de 15 hectares actuellement inscrits en zone d'aménagement différé à caractère industriel au plan de secteur de Liège, en extension de la zone d'activité économique industrielle existante, en vue de permettre l'accueil d'activités industrielles ou commerciales qui généreront un trafic fluvial important;

Considérant qu'en conséquence, le Gouvernement a confirmé son option dans l'arrêté du 18 septembre 2003;

Considérant que la CRAT se rallie à la décision du Gouvernement, notamment du fait qu'une procédure d'établissement d'un plan communal d'aménagement avait déjà été entamé préalablement par la commune de Visé;

Examen des alternatives de localisation

Considérant que, conformément à l'article 42, alinéa 2, 5° du Code wallon et au cahier spécial des charges, l'étude d'incidences a procédé à la recherche d'alternatives; que ces alternatives peuvent porter sur la localisation, la délimitation ou encore la mise en oeuvre de la zone à inscrire au projet de plan de secteur;

Considérant qu'aucune alternative de localisation n'a pu être dégagée;

Considérant que plusieurs réclamants ont contesté la localisation de la zone en projet et estimé qu'il serait plus opportun de réaffecter des friches industrielles situées en bord de Meuse et permettant également un accès à la voie d'eau navigable;

Considérant que 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 susceptible de répondre aux objectifs, motivations et critères de localisation de l'avant-projet; que la CRAT se rallie à cette conclusion;

Examen des alternatives de délimitation et de mises en oeuvre

Considérant que l'étude d'incidences a mis en évidence que les inconvénients présentés par la zone en projet pourraient être sérieusement atténués si sa délimitation était modifiée de façon à, sans en réduire sensiblement la superficie, lui donner une configuration adéquate, dont résulterait un impact atténué sur celle-ci par l'imposition de périmètres d'isolement et de zones d'espaces verts; que, cependant, les préoccupations relatives à la préservation de ces éléments semi-naturels seront suffisamment rencontrés

par l'obligation de les inscrire dans un périmètre d'isolement repris à l'intérieur de la zone;

Considérant que le Gouvernement s'est rallié à cette proposition dans son arrêté du 18 septembre 2003 en considérant qu'il résultait d'une étude comparative que la solution la meilleure pour rencontrer les objectifs poursuivis par le Gouvernement consistait à retenir le projet initial, en imposant des périmètres d'isolement selon les suggestions formulées par l'auteur de l'étude d'incidences;

Considérant qu'aucun élément neuf ne remet en cause cette conclusion;

Prise en considération des recommandations générales du CWEDD

Considérant que le CWEDD a émis, dans ses différents avis, une série de considérations générales relatives à la procédure de révision et de recommandations générales relatives à la mise en oeuvre éventuelle des projets;

Considérant que, tout d'abord, il estime que le travail d'évaluation effectué pour la réalisation du plan prioritaire ne sera pertinent que si l'implantation des infrastructures est conditionnée par une nouvelle évaluation des incidences propre au groupement des entreprises; qu'il demande que, lors de l'implantation des établissements, une évaluation environnementale soit réalisée par phase d'occupation de la zone d'activité afin d'avoir une vision globale à l'échelle de celui-ci;

Considérant que le CCUE dont la réalisation est imposée par l'article 31 *bis* du CWATUP aura une durée de validité de dix années maximum; que son renouvellement impliquera nécessairement un nouvel examen de la situation et permettra d'adapter ses dispositions à l'évolution qui aura été constatée sur le terrain et aux données complémentaires qui auront été recueillies dans l'intervalle; que, le cas échéant, ce réexamen sera l'occasion d'initier les procédures de réaffectation ou de changement d'affectation qui apparaîtraient opportunes; que cette procédure permettra donc de rencontrer largement la suggestion formulée par le CWEDD;

Considérant que, ensuite, le CWEDD rappelle ses recommandations relatives aux relations entre la mobilité, les transports et l'aménagement du territoire; qu'il se réjouit de l'imposition, par la voie du CCUE, de la réalisation de plans de mobilité, qui permettront de favoriser l'usage de modes doux et des transports en commun; qu'il insiste pour que la circulation piétonne et cycliste soit sécurisée dans les nouvelles zones d'activité économique;

Considérant que cette suggestion paraît opportune; qu'il y a lieu d'imposer que cette sécurisation fasse partie des dispositions que devra contenir le CCUE;

Considérant, pour le surplus, que le souhait de voir les nouvelles zones d'activité économique desservies par les transports en commun n'est pas en contradiction avec la politique menée par le Gouvernement; que le réseau des TECs wallons est organisé de telle manière que soient desservis les principaux lieux du territoire générateurs de trafic et que, comme il est essentiellement routier, il est aisément adaptable en fonction de l'évolution des lieux générateurs de flux, sans investissements significatifs; que, d'autre part, vu son coût structurel, le chemin de fer n'est une solution pertinente aux problèmes de mobilité que pour les longues distances et pour des volumes importants; que, dès lors, pour la plupart des besoins individuels de transport des PME qui seront appelées à s'établir dans les nouvelles zones d'activité économique créées, le chemin de fer ne peut être utilisé que combiné avec d'autres moyens de transport, utilisant essentiellement la route; que c'est donc par une intermodalité rail-route, qui sera intégrée dans les plans de mobilité imposés par les CCUE, que les objectifs de mobilité durable définis par le CWEDD pourront être atteints;

Considérations particulières

Considérant qu'il convient d'avoir égard aux éléments particuliers suivants:

– Impact environnemental

Plusieurs réclamants se sont opposés au projet en faisant état des atteintes environnementales qu'il causerait. Il a été fait état des nuisances sur la faune et la flore présentes sur le site et aux alentours, des atteintes à l'air et à l'eau.

Des réclamants dénoncent, également, l'atteinte au couloir écologique présent sur le site, qui relie des réserves naturelles existantes. Certains ont également estimé que le site porterait atteinte à ces réserves naturelles, notamment celle de la Montagne Saint-Pierre.

Les réclamants ont dénoncé les nuisances que le projet causerait pour les habitants. Certains estiment qu'il

porterait atteinte à leur santé. A cet égard, a notamment été invoqué le problème des nuisances sonores. L'étude d'incidences estime que le projet ne présente pas de caractéristique préjudiciable allant à l'encontre d'une politique de développement durable.

Pour évaluer les nuisances que le projet pourrait causer aux habitants, il convient d'avoir égard aux pollutions olfactives, sonores, et de l'air.

Concernant la qualité de l'air, elle estime que la zone n'aura pas d'impact sur la situation existante.

Concernant l'ambiance sonore, l'étude d'incidence a révélé que le site était significativement influencé par le trafic de l'autoroute E25, le passage de trains sur la voie ferroviaire voisine et la présence de la société RECYTECH.

La CRAT a, de plus, fait valoir que les études réalisées dans le cadre de l'étude d'incidences du PCA ont confirmé cette analyse.

Concernant les nuisances olfactives, l'étude d'incidences estime que les vents dominants sont issus du secteur Sud-ouest et qu'en conséquence, le projet n'affectera pas l'ambiance olfactive des zones d'habitat.

La CRAT se rallie à cette analyse.

Concernant les atteintes environnementales, l'étude d'incidences estime que la faune et la flore présentes sur le site n'ont pas d'intérêt scientifique majeur. Par contre, elle préconise l'adoption de mesures pour sauvegarder le maillage écologique du site.

De même, le projet affecte, en zones d'espaces verts, de part et d'autre du talus ferroviaire, deux zones aujourd'hui inscrites en zones d'extension d'industries et d'équipements communautaires et de services publics.

La CRAT s'est rallié à cette analyse et a estimé que la majorité des réclamations concernait le site en projet de Lanaye et non celui de Navagne.

Pour le surplus, le CCUE déterminera la manière adéquate d'isoler la zone et de l'intégrer au contexte bâti et non bâti.

– Atteinte aux eaux de la Meuse

Certains réclamants ont estimé que la réalisation de la zone en projet porterait atteinte à la qualité des eaux de la Meuse. Cet argument a été avancé par un réclamant fournisseur d'eau potable dont la production dépend à 25 % des eaux de la Meuse.

D'autres réclamants ont attiré l'attention sur les conséquences néfastes pour la faune et la flore d'une pollution des eaux de la Meuse, notamment en relation avec des réglementations sur la protection de certaines espèces de poissons.

Afin de garantir la qualité des eaux de rejet dans la Meuse ou dans les nappes aquifères, comme le suggèrent l'étude d'incidences et la CRAT, le CCUE définira les mesures d'aménagement et de mise en oeuvre, non seulement de l'égouttage, mais également de l'étanchéification des espaces de circulation, de parcage et de stockage.

– Impact paysager

Plusieurs réclamants ont critiqué l'impact paysager du site, qui défigurerait les paysages de la Meuse, de la Montagne Saint-Pierre, de la frayère du Petit Gravier ou de l'Eijsderbeemden.

Certains réclamants ont également dénoncé l'impact visuel du projet sur la zone d'aménagement différé de Dossais, qui devrait, à l'avenir, être destiné à l'habitat.

L'auteur de l'étude propose les mesures suivantes pour assurer l'intégration paysagère du site:

– une bande de 20 mètres de large environ, destinée à des plantations sur la périphérie Nord et Est intérieure de la ZAE (périmètre de l'extension tel que proposé par le bureau d'études plus parcelle de la ZAE existante voisine). La future piste cyclable communale pourrait y être implantée;

– deux zones de bosquets de part et d'autre du pont ferroviaire d'une largeur variable de 20 à 40 mètres. La zone Nord plus large sera plantée jusqu'à la limite d'utilisation du quai de chargement et déchargement, c'est-à-dire au changement d'orientation du quai.

Cette zone sera traversée par la voie d'accès au quai est l'éventuel raccordement ferroviaire.

Le CWEDD relaie ces propositions.

Comme le suggère la CRAT, le CCUE définira les périmètres d'isolement et leur composition, garantissant l'intégration de la zone aux espaces bâtis et non bâtis environnants; ces périmètres devront

permettre également le maintien ou la création de couloirs écologiques utiles au projet. Il prendra en considération l'affectation en zones d'espaces verts, de part et d'autre du talus ferroviaire, deux zones aujourd'hui inscrites en zones d'extension d'industries et d'équipements communautaires et de services publics.

– Impact sur le tourisme

Des réclamants ont critiqué l'implantation du projet au regard de la volonté de stimuler le tourisme dans la région. Ils estiment que le projet est en contradiction avec le projet INTERREG III, ou encore avec l'aménagement du bac Eijsden-Lanaye.

La CRAT regrette que l'étude d'incidences n'ait pas consacré de plus grand développement à cette problématique.

Comme le constate l'auteur de l'étude d'incidences, les immédiats alentours du site ne présentent pas d'intérêt paysager particulier.

Les mesures prises par le CCUE, notamment relatives aux dispositifs d'isolement paysager, suffiront à garantir ou préserver le caractère attractif des espaces touristiques environnants.

– Modes de transports lents

Des réclamants ont souhaité que les cyclistes et les piétons soient pris en compte lors de l'aménagement des voiries dans les environs du site.

L'auteur de l'étude d'incidences prône la réalisation d'une petite route de desserte parallèle au mur de quai pour permettre la continuité de la piste cyclo-pédestre de la rive droite de la Meuse vers les réseaux limbourgeois et hollandais. Il estime que le réseau Ravel pourrait, lui aussi, emprunter cette alternative et rejoindre le réseau existant en passant à proximité de la RN602.

A l'Est, la piste cyclo-pédestre pourrait être intégrée dans le dispositif d'isolement paysager.

La CRAT se rallie à ces propositions.

Ces éléments seront intégrés dans le CCUE.

– Impact du projet sur les valeurs foncières riveraines

Certains réclamants ont dénoncé la perte de valeur de leur habitation, située à proximité du projet.

Concernant les zones bâties existant « devant le pont », l'auteur d'étude d'incidences estime que le projet emportera une dégradation de l'environnement, mais ne remettra pas en cause le potentiel bâtissable.

Il dénonce l'impact sur la ZAD de Dossais qui devrait être affectée à l'habitat et qu'il sera difficile d'isoler de la ZAEI, vu la nécessité de laisser un accès direct à la Meuse depuis la zone d'activité économique.

La CRAT estime ces réclamations non pertinentes dans le cadre de la révision des plans de secteur.

– Impact transfrontière du projet et l'information des Etats et Régions concernées

Des réclamants ont dénoncé l'impact que subiraient des zones proches du site situées en Hollande, et principalement sur la commune de Eijsden.

Ils ont regretté la façon dont ils ont été informés de la révision du plan de secteur.

La CRAT a mis en évidence l'inexistence, à l'heure actuelle, d'une obligation d'informer les pays limitrophes.

En effet, la directive CE/2001/42 et les dispositions du CWATUP, qui la transposent en droit wallon de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, ne sont pas encore en vigueur.

Quant à l'accord de coopération du 4 juillet 1994 à propos de l'échange de l'information relative aux projets ayant un impact transrégional sur l'environnement, il n'a pas fait l'objet d'un décret d'assentiment et, par ailleurs, il ne concerne pas l'évaluation des incidences des plans et programmes tels que le plan de secteur.

Mesures d'accompagnement

Considérant que l'article 46, §1, al. 2, 3° du CWATUP prévoit que l'inscription d'une nouvelle zone d'activité économique implique soit la réaffectation de sites d'activités économiques désaffectés, soit l'adoption d'autres mesures favorables à la protection de l'environnement, soit une combinaison de ces deux modes d'accompagnement;

Considérant que les mesures d'accompagnement doivent être fonction, d'une part, de la qualité environnementale intrinsèque du périmètre affecté à l'urbanisation et, d'autre part, de l'apport objectif de ces mesures d'accompagnement;

Considérant que la réhabilitation de sites d'activité économique désaffectés reste une partie importante de ces mesures d'accompagnement environnementales;

Considérant que le Gouvernement retient, dans le cadre des mesures d'accompagnement à la présente révision du plan de secteur, la réaffectation d'un certain nombre de sites d'activité économique désaffectés;

Considérant que, dans l'évaluation de la proportion entre les mesures d'accompagnement et les projets d'inscription de nouvelles zones d'activités économiques, il est raisonnable de tenir compte, d'une part, de l'impact différencié de la réhabilitation des sites d'activité économique désaffectés selon leur localisation et leur contamination, d'autre part, de l'impact environnemental de la création d'une nouvelle zone d'activité économique, qui varie selon ses caractéristiques et sa situation; qu'ainsi, il apparaît que, dans le respect du principe de proportionnalité, une réhabilitation lourde doit peser plus que la réhabilitation d'un site moins pollué, que l'impact des mesures favorables à l'environnement doit être apprécié en fonction de l'effet que l'on peut raisonnablement en attendre et que ces mesures doivent être d'autant plus, ou moins, importantes, que la création de la zone nouvelle à des impacts considérables, ou moins considérables, sur son environnement;

Considérant qu'en l'occurrence, à défaut de disposer des éléments permettant d'objectiver les facteurs permettant d'apprécier complètement ces poids et impacts, le Gouvernement juge opportun, à la fois pour respecter sûrement les prescriptions de l'article 46, §1, al. 2, 3° du CWATUP et dans le souci qui est le sien de promouvoir, autant que cela est raisonnablement possible, la réaffectation de sites d'activité économique désaffectés, d'adopter une interprétation stricte de ce texte, et de respecter une clé correspondant approximativement à un m<sup>2</sup> de réaffectation de SAED pour un m<sup>2</sup> d'espace non urbanisable dorénavant affecté à l'activité économique (sous déduction cependant des surfaces antérieurement affectées à l'activité économique et qui sont reclassées en zones non urbanisables);

Considérant que l'accompagnement prévu par l'article 46, §1, al. 2, 3° du CWATUP peut s'apprécier au niveau régional; que le présent projet s'inscrivant dans un plan prioritaire visant à doter l'ensemble de la Région d'espaces nouveaux destinés à l'activité économique, la clé susdite peut donc être appliquée de façon globale, la compensation pouvant s'effectuer entre l'ensemble des surfaces distraites de zones non urbanisables pour être affectées à l'activité économique (sous déduction cependant des surfaces antérieurement affectées à l'activité économique et qui sont reclassées en zones non urbanisables), d'une part, et l'ensemble des surfaces de SAED réaffectés, d'autre part;

Considérant cependant, que, dans un souci d'équité géographique distributive, il paraît opportun, comme les nouveaux espaces que le plan prioritaire destine à l'activité économique sont répartis sur le territoire de toute la Région, de veiller à ce que les SAED soient aussi répartis de façon équilibrée;

Considérant que, pour assurer cet objectif, la Région a été divisée en cinq secteurs équilibrés et géographiquement homogènes; que le présent projet a donc été versé dans un ensemble de projets (Sprimont - Louveigné, Seraing - Liège, Soumagne - Blégny, Hannut, Geer et Oupeye);

Considérant qu'au titre de mesures d'accompagnement, le Gouvernement décide de prendre en compte la réaffectation des sites suivants:

- |         |                     |
|---------|---------------------|
| – ANS   | Paire Bouille       |
| – DISON | Laiterie Interlac   |
| – DISON | Rue des 600,83      |
| – DISON | Rue des 600,50/52   |
| – DISON | Entrepôt Pisseroule |
| – DISON | Machines Paulus     |

- DURBUY	Briqueterie de Rome
- ESNEUX	Texter
- LIEGE	Mercier G.
- LIEGE	Etablissements Sacré
- LIEGE	Usine à tuyaux en béton
- LIEGE	Société CE plus T
- LIEGE	Entrepôt militaire
- LIEGE	Etablissements Balteau
- LIEGE	n°4 St-Nicolas
- LIEGE	Entrepôt Elias fauteuils Yvonne
- LIEGE	Clinique du Valdor
- LIEGE	Colgate Palmolive
- LIEGE	Armurerie Francotte
- MARCHIN	Papeterie
- OUPEYE	Hangar Communal
- OUPEYE	Al Paveye
- PEPINSTER	Textile Pepinster
- PEPINSTER	Textile Pepinster 2
- PEPINSTER	Usine Ransy
- SERAING	Sualem
- SERAING	Cimenterie
- SERAING	Taillerie n°7 du Val St-Lambert
- SERAING	Bois impérial de St-Jean
- SERAING	Meubles Femina

- SOUMAGNE Société coopérative
- SOUMAGNE Menuiserie Biemar
- VERVIERS Station service Apna oil
- VERVIERS Teinturerie Burhenne-Simonis
- VERVIERS Usine Bouchoms
- VERVIERS Usine textile Petit-Stevens (Hodimont)
- VERVIERS Lanolin Westbrook
- VERVIERS Magasin de motos Helios
- VERVIERS GRAU CLARISSES
- VERVIERS Laines Schmid

qui totalisent une surface au moins équivalente;

Considérant qu'en ce qui concerne les mesures favorables à la protection de l'environnement, comme le CWEDD l'a souligné, l'article 46, §1<sup>er</sup>, alinéa 2, 3<sup>o</sup> du CWATUP ne permet pas d'y inclure les mesures de protection qui s'imposent en application soit du CWATUP, soit d'une autre réglementation en vigueur; que le Gouvernement tient néanmoins à souligner que, dans le souci d'assurer la protection de l'environnement, il a adopté, parallèlement à la réalisation du plan prioritaire dans le cadre duquel le présent arrêté s'inscrit, un nouvel article 31 *bis* du CWATUP, imposant que toute nouvelle zone d'activité économique soit accompagnée d'un CCUE qui assure la compatibilité de la zone avec son environnement; Considérant que, dans le cas présent, le CCUE sera complété par des mesures spécifiques, allant au delà du prescrit de l'article 31 *bis* du CWATUP et de sa circulaire d'application du 29 janvier 2004, pour assurer une meilleure protection de l'environnement (les mesures à prendre pour maintenir les couloirs de liaisons écologiques présents sur le site, l'inscription de deux zones d'espaces verts, de part et d'autre du talus ferroviaire, aujourd'hui inscrites en zones d'extension d'industries et d'équipements communautaires et de services publics ): que ces mesures spécifiques doivent être considérées comme des mesures favorables à l'environnement, qui viennent compléter les mesures de réaffectation de SAED, en application de l'article 46, §1<sup>er</sup>, alinéa 2, 3<sup>o</sup>, du CWATUP;

Considérant qu'il est ainsi plus que largement satisfait à l'obligation imposée par cet article; CCUE

Considérant qu'en exécution de l'article 31 *bis* du CWATUP, un CCUE sera établi préalablement à la mise en oeuvre de la zone, suivant les lignes directrices de la circulaire ministérielle du 29 janvier 2004;

Considérant que le CWEDD a émis, dans ses différents avis, une série de recommandations générales relatives à la mise en oeuvre éventuelle des projets, notamment en matière de gestion des eaux, de l'air, des déchets des mouvements de terre, de suivi des exploitations agricoles affectées par les projets, de mobilité et d'accessibilité, d'intégration paysagère et d'intégration de la végétation;

Considérant que le Gouvernement avait largement anticipé ces recommandations, d'abord en proposant au Parlement l'adoption de l'article 31 *bis* du CWATUP, qui prévoit que les nouvelles zones d'activité économique feront l'objet d'un CCUE, ensuite en définissant le contenu de ce CCUE par la circulaire qu'il a adoptée le 29 janvier 2004;

Considérant que certaines des recommandations formulées par le CWEDD apportent des précisions qui paraissent opportunes, soit de façon générale, soit pour le présent projet, en fonction des caractéristiques



qui viennent d'être décrites; qu'elles devront y être intégrées par le rédacteur du CCUE;  
Considérant, en conséquence, que le CCUE devra en tout cas contenir les différents éléments ci-dessous énumérés:

- les mesures prises pour permettre un traitement adéquat de la gestion des eaux, en particulier des eaux usées, et celles nécessaires à la préservation des eaux de la Meuse;
- les mesures d'isolement de la zone permettant son intégration au contexte bâti et non bâti;
- l'étude et la définition des mesures à prendre pour maintenir les couloirs de liaisons écologiques;
- les mesures adéquates pour garantir la réalisation de cheminements pour les modes lents compatibles avec la mise en oeuvre de la zone d'activité économique;
- les mesures relatives à la mobilité, interne et externe à la zone, des biens et des personnes, en ce compris la sécurisation des espaces réservés à la circulation cycliste et piétonne.

Conclusion

Considérant qu'il résulte de l'ensemble de ces développements que le présent projet est le plus apte à pourvoir, dans le respect des objectifs énoncés par l'article 1 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, aux besoins d'espaces destinés à l'activité économique, dans le territoire de référence concerné;

Après délibération;

Sur proposition du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,  
Arrête:

#### **Art. 1<sup>er</sup>.**

Le Gouvernement adopte définitivement la révision du plan de secteur de Liège qui comprend l'inscription, sur le territoire de la commune de Visé (Navagne) en extension de la zone d'activité économique industrielle existante (planche 34/7S):

- d'une zone d'activité économique industrielle,
- de deux zones d'espaces verts, de part et d'autre du talus ferroviaire.

#### **Art. 2.**

La prescription supplémentaire suivante, repérée \*R1.2, est d'application dans la zone d'activité économique inscrite au plan par le présent arrêté:

« Seules des 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 d'activité économique industrielle repérée \*R1.2 ».

#### **Art. 3.**

La révision est adoptée conformément au plan annexé.

#### **Art. 4.**

Le CCUE, établi conformément à l'article 31 *bis* du CWATUP, comprend en tout cas les différents éléments suivants:

- les mesures prises pour permettre un traitement adéquat de la gestion des eaux, en particulier des eaux usées, et celles nécessaires à la préservation des eaux de la Meuse;
- les mesures d'isolement de la zone permettant son intégration au contexte bâti et non bâti;
- l'étude et la définition des mesures à prendre pour maintenir les couloirs de liaisons écologiques;
- les mesures adéquates pour garantir la réalisation de cheminements pour les modes lents compatibles avec la mise en oeuvre de la zone d'activité économique;
- les mesures relatives à la mobilité, interne et externe à la zone, des biens et des personnes, en ce compris la sécurisation des espaces réservés à la circulation cycliste et piétonne.

**Art. 5.**

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 22 avril 2004.

Le Ministre-Président,

J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,

M. FORET

Le plan peut être consulté auprès de la Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, rue des Brigades d'Irlande 1, à 5100 Jambes, et auprès de l'administration communale concernée.

[Plan modifié](#)  
[Avis de la CRAT](#)