

20 septembre 2001

Arrêté du Gouvernement wallon adoptant provisoirement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée

RAPPORT AU GOUVERNEMENT WALLON

Le présent rapport a pour objet d'exposer les objectifs poursuivis au travers de la révision du plan de secteur de Liège que je sou mets à la délibération du Gouvernement, les analyses menées, les justifications des options d'aménagement retenues, ainsi que leurs traduction en termes d'affectation du sol.

Les objectifs de la présente procédure de révision du plan de secteur de Liège sont au nombre de 4.

L'objectif principal est de permettre le développement de l'activité aéroportuaire et de l'activité économique qui lui est liée en inscrivant au plan de secteur les superficies nécessaires aux implantations futures. Ce volet sera traité au point I du présent rapport.

Par ailleurs, les conséquences des décisions prises par le Gouvernement wallon, notamment pour la zone A du plan d'exposition au bruit (P.E.B.), et l'attractivité de la région pour la fonction résidentielle, notamment à l'égard des futurs travailleurs occupés sur le site, ont dû être évaluées et ont conduit à adapter le potentiel foncier des communes là où cela se révélait nécessaire. Ce volet sera traité au point II du présent rapport.

Le développement du site aéroportuaire étant à l'origine de nouveaux flux de transport de marchandises et de déplacements de personnes, les nécessaires adaptations à apporter aux réseaux de transport ont également été examinées. Ce volet sera traité au point III du présent rapport.

Enfin, les mesures planologiques à prendre en fonction du P.E.B. ont été examinées. Il s'agit concrètement de la réaffectation des terrains situés en zone d'habitat dans la zone A du P.E.B. Ce volet sera traité au point IV du présent rapport.

En dépit de l'importance du périmètre sur lequel a porté l'analyse, la procédure en cours relève de la révision ponctuelle du plan de secteur de Liège dans la mesure où elle n'envisage pas la reconfiguration de l'ensemble des zones d'affectation du plan.

L'établissement de l'avant-projet de modification du plan de secteur de Liège s'est fondé sur 4 études préalables.

L'étude confiée à STRATEC s.a. avait pour objet d'établir les prévisions démographiques dans la zone d'étude, d'évaluer l'activité générée par l'aéroport et les superficies nécessaires ainsi que d'en étudier les conséquences sur la mobilité des personnes et des marchandises.

L'étude du Centre Environnement de Liège visait à étudier les contraintes physiques à l'utilisation des sols dans le périmètre d'investigation de zones d'activité économique retenu et dans les franges d'urbanisation situées en dehors des zones du P.E.B., là où d'éventuelles nouvelles zones d'habitat pouvaient se révéler nécessaires.

La mission du bureau ARTAU avait notamment pour objet de présenter un état de l'occupation du sol dans les zones décrites ci-dessus, d'évaluer les capacités d'urbanisation des différents sites susceptibles d'être retenus tant pour l'activité économique que pour la résidence, ainsi que le potentiel foncier tant en dehors qu'à l'intérieur des zones du P.E.B.

Enfin, une convention chargeait ADESA d'évaluer l'intérêt paysager des sites susceptibles d'urbanisation.

L'avant-projet de modification du plan de secteur de Liège a été adopté par le Gouvernement wallon en date du 30 novembre 2000.

L'étude d'incidences sur cet avant-projet de plan a été réalisée par la S.C. POLY'ART, bureau agréé en vertu de l'art. 42, al. 4 du CWATUP.

La CRAT a rendu un premier avis sur l'avant-projet le 26 janvier 2001.

Elle a par ailleurs examiné l'étude d'incidences le 11 septembre 2001 et en a tiré un certain nombre de considérations provisoires le même jour.

I. PROBLEMATIQUE DE L'ACTIVITE ECONOMIQUE

Comme indiqué en introduction, la procédure de révision du plan de secteur de Liège traitée dans ce rapport a pour objectif principal de permettre le développement de l'activité aéroportuaire et de l'activité économique qui lui est liée en inscrivant au plan de secteur les superficies nécessaires aux implantations futures.

Il ne serait cependant pas envisageable de ne pas prendre simultanément en considération le développement de Liège Logistics, la plate-forme à vocation multimodale implantée à l'Est de l'aéroport. En effet, vu la proximité des implantations de Liège Bierset et de Liège Logistics, seule une planification spatiale intégrée est de nature à garantir que leurs besoins d'espace puissent être conciliés et que les terrains les plus appropriés leur soient réservés. Par ailleurs, il est incontestable que la croissance des activités liées à l'aéroport exercera des effets d'entraînement considérables sur la zone logistique voisine, qu'il convient d'appréhender dès maintenant.

Face à la rareté relative des terrains potentiellement disponibles pour l'activité économique à proximité de l'aéroport, les activités logistiques étant par nature grosses consommatrices d'espace, et soucieux de ne pas empêcher le développement harmonieux de l'aéroport à long terme, il a été décidé d'envisager le développement - et les réservations de terrains - à l'horizon 2020.

Le problème a été analysé en deux phases:

- la première a évalué les besoins en zones d'activité économique tant pour l'aéroport et les activités qui y sont liées, que pour la zone logistique et ce à l'horizon 2020 (le point A ci-dessous);
- la seconde a retenu et spécifié les zones d'activité à inscrire au plan de secteur en fonction des contraintes à l'urbanisation, qu'elles soient physiques, paysagères ou environnementales (le point B ci-dessous).

A. L'évaluation des besoins en zones d'activité économique

A.1. L'avant-projet de plan de secteur

L'évaluation des besoins en zones d'activité économique s'est fondée sur 3 documents:

- « l'Etude de la meilleure valorisation possible de l'aéroport de Liège-Bierset » menée par la conférence permanente du développement territorial (CPDT);
- « l'Etude de plan de masse » établie pour Liège-Bierset par les Aéroports de Paris (ADP);
- une expertise réalisée par la S.A. STRATEC portant sur les « facteurs démographiques, socio-économiques et de mobilité » de la modification ponctuelle des plans de secteur en cause.

Ces documents ont permis d'établir des perspectives de trafic de fret et de superficies nécessaires à l'activité économique générée par l'aéroport.

Les perspectives de trafic de fret

Le plan de développement conçu par ADP pour Bierset se fonde à l'horizon 2020 sur une perspective de trafic annuel de fret aérien de 800.000 tonnes.

Ces prévisions de trafic aérien se basent sur le taux annuel moyen de croissance du fret de 6,5 %, avancé par Boeing, ne distinguant pas le courrier express (16 % de croissance annuelle) du général cargo (4,5 % de croissance annuelle).

L'aéroport de Liège-Bierset étant actuellement largement dominé par un intégrateur expressiste (TNT), fournissant 52 % du trafic aérien, la combinaison d'opérateurs à Bierset n'est pas du tout semblable à celle de la moyenne des aéroports européens dans le domaine du fret. Le taux de croissance annuel moyen de 6,5 % s'avère donc beaucoup trop faible. Les perspectives de trafic ont dès lors été revues et elles situent la perspective de 800.000 T par an dès 2010.

Le taux de croissance pris en compte pour les années 2000-2010 ne paraît cependant pas pouvoir être maintenu à ce niveau par la suite. Nous avons pris en compte un taux de croissance de 4,5 %, correspondant au taux de croissance annuel du général cargo, a dès lors été retenu. Les perspectives de 2020 sont alors de quelque 1.200.000 T par an.

Les superficies nécessaires

La méthode retenue pour le calcul des superficies à réserver à l'activité économique liée directement ou indirectement à la gestion d'un volume annuel de fret de 1.200.000 T est la suivante.

· L'activité directe

Le plan de développement conçu par ADP prévoit pour 800.000 T de fret la nécessité d'une superficie de

48 ha dont 11,5 ha de bâtiments, qui correspond à l'activité directement liée à l'aéroport.

Le mode de calcul de ces superficies se fonde sur:

- une répartition du fret entre petits, moyens et gros porteurs;
- le nombre de vols et la superficie des « postes avions » (1 vol = 1 poste avion) qui y correspondent;
- la superficie des halls nécessaires au traitement du fret.

(Le ratio étant de 7 T/an/m²).

Par extrapolation, on en déduit que le traitement de 1,2 Mio T requiert une superficie de 72 ha dont 17,2 de bâtiments.

Les surfaces postes avions et les halls fret représentent à l'heure actuelle une superficie de 18,4 ha et 3,6 ha respectivement, soit un total de 22 ha, ce qui correspond à la superficie disponible au sud des pistes. Il en résulte que la superficie de quelque 50 ha nécessaire pour absorber les développements prévisibles à l'horizon 2020 doit être réservée au nord des pistes.

· L'activité indirecte et catalysée

A côté de l'activité directement liée au traitement du fret aérien, un aéroport génère deux autres types d'activité:

- l'une, indirecte, repose sur la chaîne des fournisseurs et sous-traitants des opérateurs installés sur l'aéroport;
- l'autre, dite catalysée, est due à l'attraction, au maintien ou à l'extension de l'activité économique résultant de la proximité de l'aéroport.

Si les superficies nécessaires à l'accueil des activités des opérateurs peuvent être estimées assez précisément dans la mesure où elles dépendent de manière assez stable du tonnage de fret traité, il n'en est pas de même des superficies à réserver aux activités indirectes et catalysées, qui doivent être déduites de l'estimation des emplois indirects et catalysés, extrêmement difficiles à évaluer.

Avec toutes les réserves que suppose l'exercice, une telle évaluation a cependant été tentée sur base du modèle de fonctionnement de l'aéroport de Zaventem et de Brucargo établi et adapté par STRATEC aux spécificités de Liège-Bierset.

L'emploi indirect a été estimé comme suit à partir du modèle précité.

L'application du ratio emploi (direct et indirect)/tonnage observable à l'aéroport de Zaventem (approximativement 1 emploi/100 T) permet de déduire que le traitement de 1.200.000 T de fret devrait donner lieu à quelque 12.000 emplois directs et indirects sur le site de Bierset.

A ces emplois doivent s'ajouter ceux qui sont liés au trafic passagers, soit quelque 250 emplois en fonction d'une prévision de 500.000 passagers par an (le ratio utilisé - 1 emploi/2000 passagers - étant lié à la haute productivité des emplois dans le trafic charters).

Au total, les emplois directs et indirects de l'aéroport de Bierset devraient s'élever à quelque 12.250.

L'observation du fonctionnement de l'aéroport de Zaventem montre que l'emploi indirect est légèrement supérieur à l'emploi direct. Nous avons dès lors retenu le ratio de 1,2 emploi indirect pour 1 emploi direct.

L'application de ce ratio permet d'évaluer l'emploi direct à 5.568 et l'emploi indirect à 6.682.

L'emploi catalysé a été évalué sous l'hypothèse que 2200 emplois directs et indirects donnent lieu à 1800 emplois catalysés, soit un ratio de quelque 82 %.

L'application de ce ratio permettrait en principe d'évaluer à 10.023 l'emploi catalysé. Ce type d'activité dépend cependant largement du milieu urbain dans lequel s'inscrit l'aéroport et de la proximité plus ou moins grande d'autres agglomérations, deux facteurs qui jouent en défaveur de la région liégeoise par rapport à la région urbaine de Bruxelles. Il a dès lors été décidé de réduire de moitié l'effet catalyseur de manière à l'adapter à la « zone d'influence » relative de Liège-Bierset par rapport à Bruxelles National. Le chiffre retenu pour l'emploi catalysé est par conséquent de 5.011.

Si l'emploi direct doit se trouver impérativement sur le site de l'aéroport par définition (emploi généré par les opérateurs qui y sont installés), une partie non négligeable des emplois indirects et catalysés peut se localiser ailleurs et dépend dans une large mesure de la politique menée par les gestionnaires des terrains.

Nous avons estimé que quelque 50 % des emplois indirects et catalysés pouvaient se localiser sur le site, ce qui correspond à quelque 5.846 emplois, soit quelque 292 ha à raison de 20 emplois/hectare (1). Ce ratio a été retenu à l'examen de la situation qui prévaut à l'aéroport de Bruxelles National où la moitié des

activités présentes sur le site ne semblent aucunement liées à l'aéroport.

Au total, sous les hypothèses retenues et dans la perspective de 2020, quelque 342 ha (50 pour l'activité directe et 292 pour les autres types d'activité) devraient être réservés à proximité immédiate de l'aéroport, au delà des terrains qui sont déjà affectés à l'activité aéroportuaire.

Le solde des emplois indirects et nécessite 292 ha et devrait être localisé dans un rayon de 15-20 km dans des conditions d'accessibilité optimale à l'aéroport. Ce problème n'est pas traité ici.

Le tableau ci-dessous synthétise les besoins en superficies tels qu'évalués par l'avant-projet.

On constate qu'à l'exception des emplois directs générés par l'aéroport, largement dépendants du tonnage de fret traité, les chiffres qui viennent d'être cités ne peuvent être considérés que comme une évaluation très approximative mais maximale des besoins à l'horizon 2020.

A.2. L'étude d'incidences

L'auteur de l'étude d'incidences retient des hypothèses sensiblement différentes de celles qu'utilisait l'avant-projet de plan:

- des taux de croissance sensiblement revus à la baisse pour le fret intégré, où sont par ailleurs distingués le fret express (6,5 % jusqu'à 2010; 4,5 % ensuite) et le courrier express (3 %); il en résulte que l'étude d'incidences prévoit un tonnage annuel de 863.500 T en 2020 (1.200.000 T dans l'avant-projet).
- une utilisation progressive de plus gros avions et une augmentation continue de l'emport moyen, ce qui se traduit par des modifications sensibles des superficies nécessaires aux opérateurs, à tonnage constant.
- une intensité d'emploi (direct et indirect) dans le fret intégré 2 fois moindre (1 emploi/200 T contre 1 emploi/100 T dans l'avant-projet).
- un rapport plus faible d'emplois catalysés (0,25 contre 0,41 dans l'avant-projet).
- une consommation d'espace différente par emploi et une prise en compte de la répartition sectorielle des emplois (entre 10 et 19 emplois/ha contre 20 emplois/ha dans l'avant-projet).

Il en résulte des prévisions de superficies nécessaires sensiblement revues à la baisse, comme l'indique le tableau ci-dessous.

Cependant, contrairement à l'avant-projet, l'étude d'incidences envisage de manière explicite l'arrivée de nouveaux opérateurs susceptibles d'occuper les terrains (quelque 20 ha) situés à front nord des pistes que n'utiliseraient pas les opérateurs actuels pour leurs développements et de générer des emplois indirects et catalysés.

La prise en compte de l'arrivée de nouveaux opérateurs a pour conséquence que l'estimation faite par l'A. E.I. des besoins en superficies réservées à l'activité économique se calque tout à fait sur celle que présentait l'avant-projet de plan comme l'indique le tableau ci-dessous.

| | Avant-projet | Etude d'incidences | | |
|--------------------|-------------------------------|--------------------|--------|--------|
| Opérateurs actuels | Nouveaux opérateurs | Total | | |
| Activité directe | 72 ha | 52 ha | 20 ha | |
| Activité indirecte | 334 ha | 250 ha | 220 ha | 72 ha |
| | } 584 ha | } 365 ha | | |
| Activité catalysée | 250 ha (dont 292 sur site) | 115 ha | 220 ha | 585 ha |

B. La localisation des nouvelles zones d'activité économique

Les bureaux d'étude ont identifié les principales contraintes environnementales, paysagères et physiques dans le périmètre d'étude comprenant notamment le potentiel de terrains identifié par la C.P.D.T. dans le cadre de l'étude de la « meilleure valorisation possible de l'aéroport de Liège-Bierset », la zone A du plan d'exposition au bruit, ainsi qu'une partie des zones d'habitat et d'habitat à caractère rural des villages de CROTTEUX et VELROUX.

Face à l'incertitude qui entâche l'estimation des superficies nécessaires tant à l'activité liée à l'aéroport qu'au développement de Liège Logistics, la détermination des nouvelles zones d'activité économique s'est fondée sur les potentialités d'urbanisation qu'offre le territoire situé à proximité de l'aéroport et de Liège Logistics.

Il a ainsi été décidé:

- de retenir les superficies maximales admissibles, de manière à garantir les développements à long terme, favoriser la localisation de l'activité économique à proximité de l'aéroport afin de maximiser leurs synergies et de pouvoir adopter dès aujourd'hui les mesures nécessaires à la compatibilité de ces développements et avant tout de la fonction résidentielle ou de la fonction agricole; la compatibilité de l'activité économique et des zones d'habitat voisines sera assurée par la mise en place d'espaces tampons et /ou de dispositifs d'isolation acoustique, prévue par le biais d'une prescription supplémentaire au sens de l'article 41 du CWATUP; ces espaces et dispositifs prendront place au sein des zones d'activité économique de manière à être prévus lors de l'aménagement des zones et pris en charge par leur gestionnaire;
- de spécialiser les espaces en fonction de leurs caractéristiques propres, de manière à les affecter au mieux de leurs potentialités. A cet effet, les zones d'activité économique inscrites au plan de secteur se verront dotées de prescriptions supplémentaires au sens de l'article 41 du CWATUP visant à en spécifier la destination.

B.1. La zone aéroportuaire

B.1.1. L'avant-projet de plan de secteur prévoyait l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle (ZAEI) réservée à l'exploitation de l'aéroport et aux opérateurs qui y développent leurs activités. Cette zone était censée répondre aux besoins en superficie liés à l'activité directe générée par l'aéroport, à l'horizon 2020, évalués à quelque 72 ha dont 22 devaient prendre place au sud des pistes et 50 au nord; il est à noter que cette zone comportait, au nord des pistes, largement plus que les 50 hectares de manière à intégrer des espaces tampons largement dimensionnés, particulièrement là où les implantations industrielles se rapprochent de l'habitat (Velroux à l'ouest, Bierset à l'est) d'une part et à anticiper les contraintes inhérentes à la présence de la Défense nationale d'autre part.

B.1.2. L'étude d'incidences propose de distinguer, au sein de cette zone, les pistes et infrastructures aéroportuaires proprement dites et les zones de fret.

Elle recommande:

- adaptation des limites de la zone de services publics et d'équipement communautaire (ZSPEC) inscrite au plan de secteur au périmètre de la zone aéroportuaire: les pistes, en tenant compte de l'allongement de la piste principale tel que programmé, les taxiways, les infrastructures aéroportuaires (aérogare, bâtiments administratifs et aires de parcage) ainsi que les infrastructures complémentaires à l'aéroport telles que hôtels, restaurants et boutiques;
- d'inscrire en ZAEI (assortie d'une prescription la réservant aux activités relevant de l'exploitation de l'aéroport et des opérateurs) de la zone de fret située au sud des pistes, évaluée à 20 hectares;
- d'inscrire les terrains situés en bordure nord de la piste, à raison de 52 hectares:
- en ZAEI: 2 zones de 16 hectares réservées au développement des opérateurs actuels;
- en zone d'aménagement différé à caractère industriel (ZADI) les terrains situés entre ces 2 zones, d'une superficie de 20 hectares pour répondre aux besoins de nouveaux opérateurs;

L'inscription en ZADI de ces terrains, qui vise exclusivement à les réserver à de nouveaux opérateurs, ne paraît pas appropriée pour les raisons suivantes:

- l'établissement d'un plan communal d'aménagement (PCA), qui s'impose préalablement à la mise en oeuvre d'une ZADI, ne présente pas d'intérêt dans le cas présent, les impératifs techniques dictant l'aménagement de la zone;
- la ZADI étant située entre les deux ZAEI réservées au développement des opérateurs actuels, il est probable que l'équipement de toutes ces zones ne pourra se faire que simultanément, notamment pour ce qui concerne les voiries et adductions;
- l'incertitude qui prévaut quant à la nature des contraintes de la Défense nationale, lesquelles ne permettent pas de délimiter précisément les zones de fret qui peuvent être mises en oeuvre

immédiatement.

Il est dès lors proposé de s'écarter de l'avis de l'auteur de l'étude d'incidences et d'inscrire la ZADI qu'il propose en ZAEI assortie de la prescription supplémentaire définie ci-dessus.

- L'étude d'incidences propose également la réduction de la zone d'espace vert du fort de Hollogne afin de permettre l'allongement de la piste principale, tel que programmé.

B.2. Les zones réservées aux activités indirectes et catalysées

B.2.1. L'avant-projet de plan de secteur prévoyait:

- Une zone d'activité économique industrielle de quelque 163 hectares située dans le prolongement immédiat de la zone aéroportuaire, présentant la double caractéristique:

- de pouvoir être reliée directement aux infrastructures aéroportuaires par une voirie interne au site;

- de permettre la constitution de parcelles de grande dimension, autorisant l'accueil d'entreprises de grande taille.

Cette zone devait être dès lors réservée à des entreprises utilisant les infrastructures de l'aéroport, dont l'activité nécessite une localisation à proximité immédiate et directement reliée à l'aéroport: entreprises de production et/ou de distribution de produits à haute valeur ajoutée.

- Deux zones d'aménagement différé à caractère industriel, de quelque 45 et 17 hectares respectivement, présentant la même vocation, dans le prolongement de la ZAEI susmentionnée.

- Une zone d'activité économique mixte (ZAEM) d'une superficie de 93 hectares, située au sud de l'autoroute, réservée, vu sa configuration et son relief, à des entreprises de plus petite taille, dont l'activité nécessite la proximité de l'aéroport mais une accessibilité moins directe à celui-ci.

- Une seconde zone d'activité économique mixte d'une superficie de 34 hectares, également située au sud de l'autoroute à l'est de la précédente, devait être réservée aux activités de bureau (centre d'affaires) et aux infrastructures de soutien à l'aéroport passagers.

Au total, les zones réservées à l'activité indirecte et catalysée représentent donc une surface de 290 hectares. Ces superficies permettent approximativement de rencontrer les besoins, évalués pour 2020 à une superficie de 292 hectares sur le site.

En toute hypothèse, l'inscription au plan des 2 zones d'aménagement différé à caractère industriel, totalisant quelque 62 hectares, offrirait des possibilités considérables.

B.2.2. L'étude d'incidences présente un certain nombre d'alternatives.

- l'inscription du village de Rouvroy en ZAEM plutôt qu'en ZADI et la réduction de sa superficie.

L'objectif majeur de cette contre-proposition est de favoriser une reconversion rapide du village par la mise en oeuvre immédiate de la zone. Par ailleurs l'affectation de ces terrains à l'activité économique mixte plutôt qu'industrielle est censée permettre une meilleure intégration des bâtiments à l'espace rural voisin. Sur le plan fonctionnel, une telle affectation se justifie notamment par l'éloignement des pistes.

La réduction des superficies à inscrire au plan vise à limiter la consommation d'espace agricole, à éviter l'enclavement du cimetière et à établir une zone tampon entre la zone d'activité et le village de Hozémont.

- l'inscription en ZAEM du hameau de Ferdoux, que l'avant-projet maintenait en zone d'habitat à caractère rural.

Les raisons avancées tiennent essentiellement aux nuisances que sont appelés à subir les habitants de ce hameau notamment en raison du charroi généré par l'activité industrielle future (le hameau est enclavé au sein de zones auxquelles l'avant-projet conférait une vocation industrielle) et du bruit généré par les mouvements aériens.

Le choix d'une affectation à l'activité économique mixte plutôt qu'industrielle procède du souci de garantir une meilleure intégration des bâtiments à l'espace rural voisin.

On peut cependant remarquer que le hameau de Ferdoux ne sera pas enclavé si le projet de plan de secteur retient la proposition alternative évoquée au point suivant, concernant la campagne de Lexhy.

Par ailleurs, les nuisances liées au charroi peuvent être gérées par les dispositifs d'isolement et les zones tampon qu'il est classique d'imposer en périphérie des zones d'activité économique. Les nuisances liées aux vols aériens peuvent pour leur part être gérées par les mesures générales prises en zones de bruit.

Enfin, il faut mettre l'accent sur le coût très élevé que supposerait la réaffectation de cette zone à l'activité économique, le coût de l'achat des maisons et de leur démolition devant s'ajouter à celui de l'équipement

des terrains.

Au regard des éléments d'appréciation qui précèdent, il ne s'indique pas de retenir la proposition alternative de l'auteur d'étude d'incidences sauf pour ce qui concerne le triangle non urbanisé situé au nord-est du hameau qu'il est suggéré d'intégrer à la ZAEI principale voisine. L'intégration au paysage sera garantie par une prescription supplémentaire relative au gabarit des bâtiments. La compatibilité avec le voisinage résidentiel sera assurée par une prescription supplémentaire imposant l'établissement de dispositifs d'isolement appropriés.

l'intégration à la zone agricole de la zone d'habitat à caractère rural linéaire reliant Ferdoux à Hozémont, quasi inoccupée;

le maintien en zone agricole de la ZADI et de la ZAEI prévues à l'avant-projet de plan de secteur dans la campagne de Lexhy, à l'exception d'un terrain triangulaire jouxtant le village de Velroux par le sud, à maintenir en ZAEM vu la proximité de l'habitat. L'objectif de cette contre-proposition est de réduire la consommation de terres agricoles, d'éviter le mitage de l'espace rural et l'impact visuel de l'urbanisation de cette vaste zone.

Il s'indique, pour les raisons invoquées de suivre les recommandations de l'auteur de l'étude d'incidences.

Il est cependant suggéré:

- d'inscrire l'espace triangulaire décrit ci-dessus en ZAEI de manière à permettre le développement du même type d'activités que dans la ZAEI principale voisine;

- d'inscrire en ZAEI la zone agricole séparant l'espace triangulaire décrit ci-dessus et l'espace triangulaire maintenu en ZAEI à Ferdoux de manière à établir une zone plus compacte donc plus facile à mettre en oeuvre et à compenser la non-inscription en ZAE du hameau de Ferdoux.

La compatibilité avec le voisinage résidentiel sera assurée par une prescription supplémentaire imposant l'établissement de dispositifs d'isolement appropriés. L'intégration au paysage rural voisin sera garantie par une prescription complémentaire portant sur le gabarit des bâtiments;

- L'inscription en ZAD des espaces agricoles enclavés entre les ZAEI situées au nord des pistes et la zone d'habitat de Velroux: ces terrains ne présentent pas de qualités particulières sur le plan agricole et comportent déjà plusieurs installations techniques; ils pourraient dès lors constituer une réserve de terrains proche de l'aéroport; ils formeraient également un espace de transition entre les zones d'habitat et la ZAEI.

Dans la mesure où cette zone est destinée à accueillir des activités économiques, il est plus indiqué d'inscrire au plan une ZAEM réservée aux activités qui nécessitent une localisation à proximité de l'aéroport. Afin d'en faire une réserve foncière, il sera recommandé de ne pas mettre cette zone en oeuvre avant que les autres ZAEM inscrites au plan par l'opération de révision de plan de secteur en cours soient proches de la saturation.

- L'inscription d'une zone d'espace vert entre la zone d'habitat linéaire de Bierset et les ZAEI situées au nord des pistes pour protéger les riverains.

Cette zone tampon sera prévue par une prescription supplémentaire.

L'inscription en ZAEM de la partie est de la zone d'activité économique située au nord de la zone aéroportuaire jouxtant la zone d'habitat de Bierset: l'activité économique et l'habitat sont actuellement déjà imbriqués de sorte que l'établissement d'une zone tampon n'est pas possible. Cette zone devrait être réservée aux activités générant peu de charroi et présenter un type d'urbanisation qui permette son intégration au bâti existant.

La limitation de l'extension de la ZAEM des Cahottes aux terrains situés en zone A du Plan d'exposition au bruit (PEB) et en zone d'aménagement différencié (ZAD) de manière à préserver la zone agricole et à éviter l'urbanisation de terrains qui présentent un risque d'instabilité lié à la présence de smectite.

Il s'indique cependant comme le suggérait l'avant-projet de plan de maintenir en ZAEM la bande de terrains située au Sud-Ouest de la zone non contestée par l'étude d'incidences; ces terrains partiellement bâtis sont difficilement récupérables par l'agriculture.

Le maintien des affectations actuelles du plan de secteur au lieu dit Crotteu au Sud de l'autoroute de Wallonie.

L'auteur de l'étude d'incidences recommande donc de ne pas inscrire la ZAEM que prévoyait l'avant-projet de plan au sud de l'autoroute aux motifs que ce site est isolé tant visuellement que spatialement de

l'aéroport, en étant séparé par l'autoroute, et que sa mise en oeuvre aurait de lourds impacts paysagers, étant visible de la vallée de la Meuse.

Cette zone est cependant nécessaire à l'activité aéroportuaire. Tant le projet de développement de l'aéroport de Bierset établi par les Aéroports de Paris que les études menées à ce sujet par la Conférence permanente du Développement territorial indique que cette zone devrait accueillir, comme l'indique l'avant-projet de plan, des activités de bureau (centre d'affaires) et des infrastructures de soutien à l'aéroport passagers.

Une liaison existe déjà sous l'autoroute entre cette zone et la zone aéroportuaire et permet l'intégration fonctionnelle des 2 sites.

Les impacts paysagers peuvent être maîtrisés par l'imposition d'une grande qualité architecturale aux constructions; par ailleurs, ils sont moins lourds dans la partie est de la ZAEM prévue, celle-ci étant protégée par des rideaux de végétation existants.

Il faut enfin signaler que les maisons situées dans la zone d'habitat comprise à l'intérieur de cette ZAEM font l'objet d'une procédure de rachat volontaire à l'initiative de la Région wallonne et qu'il y a dès lors là un potentiel foncier qu'il serait préférable de valoriser.

B.3. La zone logistique et multimodale

B.3.1. L'avant-projet de plan de secteur prévoyait l'inscription:

- d'une ZAEI réservée aux équipements bimodaux air-TGV fret (à construire) sur la partie ouest de l'actuelle ZAEM réservée à Liège Logistics, la plus proche et la plus accessible de l'aéroport. Cette zone devait notamment comporter un raccordement ferré à la ligne à grande vitesse, une plate-forme de transbordement et une route sous douane la reliant à l'aéroport;
- d'une zone d'activité économique industrielle principalement réservée aux entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route existants (actuelle zone d'activité économique mixte réservée à Liège Logistics partie est) ou à développer (zone d'activité économique industrielle à inscrire au plan de secteur au nord de la voie ferrée Bruxelles-Liège). Cette zone devrait accueillir les infrastructures de groupage-dégroupage et des prestataires de services logistiques rail-route.

Ainsi pour ce qui concerne la zone logistique et multimodale, l'avant-projet visait:

- à spécifier les affectations des terrains déjà inscrits en zone d'activité économique au plan de secteur;
- à inscrire en zone d'activité économique industrielle les terrains d'une superficie de quelque 78 hectares situés entre le noyau urbanisé d'Awans et la ligne de chemin de fer de Liège-Bruxelles.

B.3.2. L'auteur de l'étude d'incidences propose un certain nombre d'alternatives:

- inscrire en zone de services publics et d'équipement communautaire les espaces réservés à la plate-forme rail-route au Sud de la ligne ferroviaire 36;
- inscrire, également en ZSPEC, les espaces à réserver, au Nord de la ligne TGV, à la plate-forme air/TGV. Cette localisation est retenue par l'auteur de l'étude d'incidences parce qu'elle est la moins consommatrice d'espace, qu'elle permet d'établir une connexion directe à la ligne TGV (alors que la solution retenue dans l'avant-projet suppose que la ligne TGV fret franchisse la ligne 36) et permet un accès direct tant vers Bruxelles que vers l'Allemagne (alors que la solution retenue par l'avant-projet suppose un rebroussement pour cette dernière direction).

La contre-proposition de l'auteur de l'étude d'incidences pose cependant des problèmes pour ce qui concerne tant la réalisation de la route sous douane, qui doit franchir les lignes 36 et TGV que les opérations de transbordement air/TGV vu la distance qui séparerait l'aéroport de la plate-forme.

L'auteur de l'étude d'incidences reconnaît d'ailleurs les incertitudes d'ordre technique qui prévalent à propos du problème de l'implantation de la plate-forme air/TGV.

Il est dès lors proposé d'affecter à cette plate-forme tant la zone recommandée par l'auteur de l'étude d'incidences que la zone ouest de Liège Logistics retenue à l'avant-projet de plan. Il y aura dès lors lieu d'inscrire ces 2 espaces en ZADI assorties d'une prescription supplémentaire indiquant:

- que l'approbation du PCA pour la mise en oeuvre de chaque zone sera subordonnée au choix définitif par le Gouvernement wallon de la localisation de la plate-forme bimodale air/TGV fret;
- que la zone non retenue pour cette implantation pourra être affectée à des entreprises relevant de la logistique.

· inscrire la partie ouest de Liège Logistics en ZADI afin de maintenir une réserve de terrains proches de l'aéroport et d'imposer l'établissement d'un PCA qui garantisse la cohérence de sa mise en oeuvre. Cette contre-proposition est avalisée par la proposition précédente.

· inscrire une zone d'espace vert en périphérie de cette ZADI là où elle jouxte la zone d'habitat de Bierset. Cette proposition sera mise en oeuvre via une prescription supplémentaire.

· inscrire une zone d'espace vert en périphérie de la ZAEI prévue au nord de la voie ferrée Bruxelles-Liège de manière à protéger les habitants d'Awans.

Cette proposition sera également mise en oeuvre par une prescription supplémentaire.

B.4. Conclusion

Le tableau qui suit synthétise, selon les types d'activité, les différentes propositions de superficies retenues à l'avant-projet de plan, par l'étude d'incidences et par le projet de plan.

| | Besoins | Offres | | | | | | |
|------------------------------------|-------------------|--------------|-------------------|-----------|------------------|------------------|--------|--|
| | Avant-projet P.S. | E.I. | Avant-projet P.S. | E.I. | Projet PS | | | |
| Activités directes | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | | | |
| activités indirectes et catalysées | sur site | ZAEI ZAEM | 292 | | 163 } 290 127 | 159 } 290 131 | 191 | |
| Activités logistiques | | ZADI ZAD | | | 62 - | - 33 | - - | |
| Total | | 352 | 323 | 381 | | | | |
| Hors site | 292 | 18 | 20 | 18 | | | | |
| Total | 584 | 585 | 370 | 343 | 399 | | | |
| ZAEI ZADI | ? | ? | 220 - | 155 63 | 157 63 | | | |
| Total | | | 220 | 218 | 220 | | | |
| Total général | | | | 662 | 633 | 691 | | |

Il est à noter que les superficies constituant l'offre hors site correspondent à l'inscription d'une ZAEM à Loncin dont il sera question dans la partie IV du présent rapport.

Il semble que les propositions émises dans le cadre de l'étude d'incidences permettent, sur le long terme,

de répondre approximativement à la demande de zones d'activité économique liée à l'activité aéroportuaire et à l'ensemble des développements qu'elle génère (633 hectares prévus contre des besoins évalués à 657 hectares).

Ceci n'est vrai que pour autant que l'on estime que l'ensemble des activités logistiques est générée indirectement ou de manière catalysée par l'activité aéroportuaire, ce qui n'est évidemment pas le cas, notamment pour les activités logistiques qui se sont développées (et se développent) tout à fait indépendamment de la présence de l'aéroport. Il apparaît dès lors que l'offre totale de ZAE reprise au tableau qui précède doit également répondre à d'autres besoins que ceux qui sont générés par l'activité aéroportuaire au sens large du terme.

Sauf pour ce qui concerne les superficies retenues pour les activités indirectes et catalysées, le projet de modification de plan s'aligne tout à fait sur les résultats de l'étude d'incidences.

La différence de quelque 58 hectares qui apparaît entre les 2 documents s'explique:

- par une évaluation différente de la superficie de la ZAEM des Cahottes (50 ha pour l'étude d'incidences; 62 pour le projet de modification du plan de secteur) alors que, en réalité, ces superficies sont quasiment identiques;

- par le fait que le projet de modification du plan de secteur intègre la superficie des zones d'espace vert - tampon dans les chiffres des superficies des zones d'activité économique;

- par l'inscription - 37 hectares - en zone d'activité économique mixte des terrains situés au sud de l'autoroute de Wallonie en face des infrastructures aéroportuaires actuelles.

Il s'agit-là de la seule différence pouvant réellement justifier une consommation d'espace plus importante dans le projet de modification du plan de secteur que dans l'étude d'incidences.

Les arguments qui plaident en faveur de l'inscription de cette zone ont été présentés au point B.2.2. ci-dessus.

Il y a également lieu d'évoquer le problème de l'implantation de la plate-forme air/TGV fret. Au cas où il apparaîtrait que cette implantation doive se réaliser dans la ZADI située dans la partie ouest de Liège Logistics, il faudrait tenir compte du fait que cette solution consomme beaucoup plus d'espace que la solution alternative et réduit dès lors sensiblement l'espace disponible pour l'implantation d'entreprises.

C. Projet de plan de secteur

En conclusion de l'analyse qui précède, le projet de modification du plan de secteur de Liège retient les adaptations suivantes:

1. Adaptation des limites de la ZSPEC inscrite au plan de secteur au périmètre de la zone aéroportuaire, à savoir: les pistes, en tenant compte de l'allongement de la piste principale tel que programmé, les taxiways, les infrastructures aéroportuaires (aérogare, bâtiments administratifs et aires de parcage) ainsi que les infrastructures complémentaires à l'aéroport telles que hôtels, restaurants et boutiques (commune de Grâce-Hollogne).

2. Inscription en zone d'espaces verts du glacis du fort de Hollogne (commune de Grâce-Hollogne).

3. Inscription en ZAEI de zones de fret situées en bordure nord et sud des pistes, assorties de la prescription supplémentaire repérée *1 au projet de plan. Ces zones seront réservées à l'exploitation de l'aéroport et aux activités des opérateurs (commune de Grâce-Hollogne).

4. Inscription, au nord de la zone de fret et à l'ouest des pistes, d'une ZAEI, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *2 au projet de plan:

- cette zone sera réservée à des entreprises utilisant les infrastructures de l'aéroport dont l'activité nécessite une localisation à proximité immédiate et reliée à l'aéroport, telles que des entreprises de production ou de distribution de produits, notamment à haute valeur ajoutée;

- des zones tampons et des dispositifs d'isolement seront imposés en bordure de la zone afin d'assurer la compatibilité avec le voisinage résidentiel, à proximité des zones d'habitat à caractère rural de Ferdoux, Velroux et Bierset;

- des gabarits de construction appropriés seront imposés afin d'assurer la transition entre les activités industrielles et la zone agricole (commune de Grâce-Hollogne).

5. Inscription en zone d'espaces verts de l'ancienne sablière « Les Vignes » en fonction de son intérêt biologique (commune de Grâce-Hollogne).

6. Intégration à la zone agricole de la zone d'habitat à caractère rural linéaire située entre Ferdoux et Hozémont (commune de Grâce-Hollogne).
7. Inscription d'une ZAEM à Rouvroy, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *3 au projet de plan. Cette zone sera réservée à des entreprises dont la localisation requiert la proximité de l'aéroport ou des activités générées par celui-ci (commune de Grâce-Hollogne).
8. Inscription d'une ZAE, extension de la ZAEM existante des « Cahottes », assortie d'une prescription supplémentaire repérée *4 au projet de plan:
- cette zone sera réservée à des entreprises dont la localisation requiert la proximité de l'aéroport ou des activités générées par celui-ci;
 - des zones tampons et des dispositifs d'isolement seront imposés en bordure de la zone afin d'assurer la compatibilité avec le voisinage résidentiel, à proximité de la zone d'habitat à caractère rural au lieu-dit « Les Cahottes » (commune de Flémalle).
9. Inscription d'une ZAEM entre la ZAEI repérée *2, la zone d'habitat à caractère rural de Velroux et la ZSPEC occupée par la Défense nationale, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *4 au projet de plan:
- cette zone sera réservée à des entreprises dont la localisation requiert la proximité de l'aéroport ou des activités générées par celui-ci;
 - des zones tampons et des dispositifs d'isolement seront imposés en bordure de la zone afin d'assurer la compatibilité avec le voisinage résidentiel, à proximité de la zone d'habitat à caractère rural de Velroux (commune de Grâce-Hollogne).
10. Inscription d'une ZAEM entre la ZAEI repérée *2 et le village de Bierset, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *5 au projet de plan. Cette zone sera réservée aux activités ne générant qu'un charroi léger. Les entreprises relevant du secteur du commerce de détail seront exclues. Les constructions s'intégreront au bâti existant (commune de Grâce-Hollogne).
11. Inscription d'une ZAEM au sud de l'autoroute E40, en face des infrastructures de l'aéroport, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *6 au projet de plan. Cette zone sera réservée aux activités de bureau et aux infrastructures de soutien à l'aéroport passager. Une attention particulière sera réservée au parti architectural des constructions (commune de Grâce-Hollogne).
12. Inscription d'une ZSPEC entre la ligne ferroviaire 36 et le site de Liège Logistics, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *7 au projet de plan. Cette zone sera réservée à l'implantation d'une plate-forme rail-route (commune de Grâce-Hollogne).
13. Inscription d'une ZADI sur la partie ouest de Liège Logistics, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *8 au projet de plan:
- l'approbation du PCA pour la mise en oeuvre de la zone sera subordonné au choix définitif par le Gouvernement wallon de la localisation de la plate-forme bimodale air-TGV fret. Dans l'hypothèse où le Gouvernement wallon retiendrait la ZADI repérée *9 au projet de plan, elle pourra être affectée à l'implantation d'entreprises relevant de la logistique;
 - des zones tampons et des dispositifs d'isolement seront imposés en bordure de la zone afin d'assurer la compatibilité avec le voisinage résidentiel, à proximité de la zone d'habitat à caractère rural de Bierset (commune de Grâce-Hollogne).
14. Inscription d'une ZADI au nord de la ligne ferroviaire 36, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *9 au projet de plan:
- l'approbation du PCA pour la mise en oeuvre de la zone sera subordonné au choix définitif par le Gouvernement wallon de la localisation de la plate-forme bimodale air-TGV fret. Dans l'hypothèse où le Gouvernement wallon retiendrait la ZADI repérée *8 au projet de plan, elle pourra être affectée à l'implantation d'entreprises relevant de la logistique (commune de Awans).
15. Inscription d'une ZAEI au nord de la ligne ferroviaire 36, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *10 au projet de plan:
- cette zone sera réservée aux entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route à développer en vue d'accueillir les infrastructures de groupage-dégroupage et des prestataires de services logistiques rail-route;

– des zones tampons et des dispositifs d'isolement seront imposés en bordure de la zone afin d'assurer la compatibilité avec le voisinage résidentiel, à proximité de la zone d'habitat à caractère rural d'Awans (commune de Awans).

16. Inscription d'une ZAEI sur la partie est de Liège logistics, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *11 au projet de plan. Cette zone sera réservée aux entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route existants en vue d'accueillir les infrastructures de groupage-dégroupage et des prestataires de services logistiques rail-route (commune de Grâce-Hollogne).

II. PROBLEMATIQUE DE L'HABITAT

Comme indiqué dans l'introduction, la procédure de révision en cours du plan de secteur de LIEGE a notamment pour objectif d'adapter le potentiel foncier des communes touchées par les zones du plan d'exposition au bruit aux mouvements de population dus aux décisions du Gouvernement wallon relatives à la zone A du plan d'exposition au bruit et au développement de l'aéroport et des activités qui y sont liées. Le problème a été analysé en deux phases:

– La première a confronté les nouvelles demandes de logements évaluées à l'horizon 2010 au potentiel foncier des communes, de manière à identifier les communes où pouvait se présenter un problème en terme de superficies réservées à l'habitat (le point A ci-dessous).

– La seconde a consisté, pour ces communes, à rechercher les lieux où inscrire de nouvelles zones d'habitat (le point B ci-dessous).

A. L'évaluation des besoins en zone d'habitat

A.1. Pour l'établissement de l'avant-projet de plan, la méthode suivante a été retenue:

Les besoins en zones d'habitat liés au développement de l'activité aéroportuaire de Bierset et à l'activité économique qui lui est associée ont été déterminés à partir de la confrontation de la demande et de l'offre de zones d'habitat à l'horizon retenu, en l'occurrence 2010.

A.1.1. Evaluation de la demande de zones d'habitat

L'évaluation de la demande de zones d'habitat repose sur l'estimation de la demande de nouveaux logements ou, ce qui revient au même, de l'arrivée de nouveaux ménages dans les différentes communes à l'horizon 2010.

La demande nouvelle de logement dans les communes concernées résulte de 3 mouvements:

– le départ des ménages situés dans la zone A du plan d'exposition au bruit de Bierset, qui pourraient, pour une partie d'entre eux du moins, se relocaliser dans la zone étudiée;

– l'arrivée de ménages comprenant un actif ayant trouvé un emploi à Bierset et souhaitant rapprocher son domicile de son lieu de travail;

– l'évolution tendancielle qu'auraient connue les communes sans développement aéroportuaire.

La demande de logements liée à la somme de ces 3 effets a été évaluée selon un scénario dit « maximaliste », qui considère que les ménages qui quittent leur habitation doivent avoir la possibilité de se relocaliser dans leur commune d'origine (scénario de compensation) et d'adopter le comportement moyen observé en matière de déménagement (scénario le plus probable). Il s'agit d'un scénario maximaliste en ce qu'il prévoit la pression maximale sur toutes les communes simultanément.

Les évaluations de demande de logements sont traduites en superficies au tableau qui suit (col. 1), sur base d'une densité (faible) de 7 logements à l'hectare.

A.1.2. Evaluation de l'offre de zones d'habitat (potentiel foncier)

Pour procéder à cette évaluation, il a été estimé qu'il n'est pas souhaitable de développer la résidence dans la zone B du P.E.B. et qu'il s'indique d'en limiter le développement dans les zones C et D.

Aussi, le potentiel foncier des communes n'a été retenu qu'en dehors des zones du P.E.B. sauf pour ce qui est des noyaux agglomérés des zones C et D.

L'offre foncière est dès lors constituée des éléments suivants:

– les terrains situés en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural hors zones de bruit, libres d'occupation;

– les terrains situés en zone d'aménagement différé hors zones de bruit, libres d'occupation;

– les terrains situés dans les zones d'habitat et d'habitat à caractère rural dans les zones de bruit C et D pour autant:

– qu'ils soient situés à front d'une voirie équipée;

– qu'ils se situent entre 2 habitations distantes de 100 m maximum.

Les zones d'affectation des plans de secteur ne peuvent cependant pas toujours être mises en oeuvre pour des raisons de contraintes physiques ou de difficulté ou de coût d'équipement. Afin de tenir compte de cette réalité et face à l'impossibilité, vu les contraintes de temps, de procéder à un inventaire fin des situations de fait, l'avant-projet a considéré que seule une partie des superficies des zones d'habitat, d'habitat à caractère rural et d'aménagement différé pouvait être utilisée.

Les superficies considérées comme utilisables sont:

- le 1/3 des superficies libres d'occupation dans les zones d'habitat et d'habitat à caractère rural;
- la moitié des superficies libres d'occupation dans les zones d'aménagement différé;
- les 80 % des superficies libres d'occupation et « admissibles » dans les zones d'habitat et d'habitat à caractère rural des zones de bruit C et D.

Les coefficients réducteurs utilisés, bien qu'arbitraires, sont tels que le potentiel foncier réel des communes ne devrait en principe pas être inférieur aux superficies retenues.

Les superficies considérées comme utilisables après application des coefficients réducteurs sont reprises au tableau qui suit (col. 3).

A.1.3. Confrontation demande/offre: les besoins

Il ressort de la confrontation de la demande de logements et du potentiel foncier tels que définis que seules les communes de Grâce-Hollogne et de Saint-Georges risquent de présenter un déficit réel de potentiel foncier - 69 et 52 hectares respectivement - qu'il convient de tenter de résorber dans la mesure du possible (voir col. 4 du tableau ci-dessous).

Cette situation prévaut alors que des évaluations maximales ont été retenues pour la demande (maintien des tendances, faible densité, scénario maximaliste) et minimales pour l'offre (coefficients réducteurs et exclusion totale de la zone B et partielle des zones C et D).

La commune de Flémalle présente cependant une certaine spécificité.

– Quant à la demande de logements. Flémalle est la seule commune concernée par la zone A qui serait susceptible d'être confrontée à une demande de logements supérieure à celle qui est estimée ici au cas où, plutôt que de prolonger les tendances d'évolution démographique, on retiendrait une hypothèse alternative de stabilisation de la structure d'urbanisation: croissance de la population au même taux dans chacune des communes de la zone étudiée (1,16 %). La demande de logements dans cette hypothèse alternative serait estimée à 412, soit 59 ha, au lieu des 309, soit 44 ha retenus;

– Quant au potentiel foncier. L'évaluation du potentiel foncier de la commune de Flémalle doit prendre en considération le relief très accentué et l'importance des contraintes géotechniques qui grèvent le territoire communale. Ces éléments sont de nature à réduire le potentiel foncier réel de la commune.

A.2. Dans son évaluation quantitative, l'étude d'incidences retient les mêmes hypothèses que celles qui ont été adoptées pour l'élaboration de l'avant-projet de plan sauf pour ce qui concerne la relocalisation des ménages quittant la zone A: là où l'avant-projet retenait le scénario maximaliste, l'étude d'incidences utilise le scénario purement compensatoire.

Les chiffres de base sont également légèrement différents. (1048 logements concernés en zone A contre 952 dans l'avant-projet); ceci est notamment lié au fait que l'avant-projet intégrait déjà un certain nombre de départs.

La demande de logements, exprimée en hectares, est dès lors quelque peu différente (voir tableau ci-dessous, col. 1 et 2).

Par ailleurs, l'étude d'incidences ne remet pas en cause l'évaluation du potentiel foncier proposée par l'avant-projet.

Il résulte de ce qui précède que l'évaluation des besoins de nouvelles zones d'habitat résultant de la confrontation de la demande de logements et du potentiel foncier est supérieure dans l'étude d'incidences pour la seule commune de Saint-Georges: 62 hectares contre 52 dans l'étude préalable à l'adoption de l'avant-projet, comme l'indique le tableau ci-dessous, col. 4 et 5.

| | Demande de logements (ha) | Potentiel foncier (ha) | Déficit |
|--|---------------------------|------------------------|---------|
| | | | |

| | Avant-projet | E.I. | Avant-projet | E.I. | |
|----------------|--------------|------|--------------|------|----|
| AnsAwans | 5844 | 6234 | 6347 | — | — |
| Flémalle | 44 | 44 | 65 | — | — |
| Grâce-Hollogne | 142 | 142 | 73 | 69 | 69 |
| Saint-Georges | 67 | 77 | 15 | 52 | 62 |

B. La localisation des nouvelles zones d'habitat

Les études préalables à l'établissement de l'avant-projet de plan de secteur ont retenu, à l'extérieur des zones du plan d'expropriation au bruit, des périmètres d'investigation attenants à des zones d'habitat ou d'habitat à caractère rural, localisés de manière à renforcer les noyaux existants et éviter le mitage de l'espace rural.

Le choix entre les sites étudiés s'est alors fait en fonction des contraintes patrimoniales (intérêt paysager p. ex.), environnementales (zones de prévention rapprochée,...) et géotechniques (forte pente, risques d'inondations, sols hydromorphes, instabilité liée à la présence de smectite,...).

Afin de respecter le principe d'utilisation parcimonieuse du sol et afin de faciliter une mobilisation rapide de terrains, il a également été examiné si des zones déjà destinées à l'urbanisation, en particulier les ZAD, ne pouvaient être converties en zones d'habitat.

L'étude d'incidences se fonde à première vue sur les mêmes principes généraux.

La différence majeure entre les deux documents tient en ce que, sur base d'une approche qui se veut plus sociologique, l'étude d'incidences estime qu'il y a lieu de rendre aux ménages qui quittent la zone A des conditions et un cadre de vie comparables à ceux auxquels ils renoncent, ce qui revient à privilégier leur réimplantation en milieu rural.

B.1. GRACE-HOLLOGNE

Sur base des principes évoqués précédemment, l'avant-projet de plan a retenu:

- la conversion en zone d'habitat d'une partie du site dit « Terril du Corbeau » actuellement inscrit en zone de services publics et d'équipements communautaires;
- l'inscription en zone d'habitat du site de la « Paire du Bonnier » actuellement inscrit en ZAD.
- en zone non urbanisable, un site à Horion, situé entre le village et le château d'une superficie de quelque 26 hectares, en dépit de l'intérêt paysager qu'il présente. Ce site a été retenu après examen comparatif avec 2 autres sites: celui du rond-point de Lexhy (fortement excentré et à proximité du site classé du château de Lexhy) et celui de Horion entre la N614 et le village (favorisant le développement de l'habitat vers l'extérieur du village en direction d'une route d'intérêt régional et situé à proximité de l'entreprise Agri-compost, génératrice d'importantes nuisances olfactives).

L'étude d'incidences recommande de ne pas retenir:

- le site du terril du Corbeau (lieu-dit « En Boutte ») au motif qu'il pose des problèmes de stabilité des sols liée à la présence d'anciens puits de mine.

Il est dès lors proposé d'inscrire ce site en ZAD en matière telle que cette contrainte géotechnique soit étudiée précisément lors de l'établissement du PCA que requiert la mise en oeuvre d'une telle zone;

- le site de Horion-Hozémont aux motifs que sa mise en oeuvre se traduirait par:
 - la perte de terres de très bonne valeur agronomique;
 - le maintien de terres enclavées plus difficilement exploitables;
 - le mitage de l'espace rural;
 - un impact paysager considérable.

L'étude d'incidences propose un certain nombre d'alternatives:

- le site de Mons-lez-Liège en ce qu'il constitue une zone agricole difficilement exploitable car enclavée au sein de la zone d'habitat et de petite taille.

Il est proposé de ne pas retenir cette alternative, vu l'instabilité du sol lié à la présence de smectite.

- trois sites à Hozémont, au nord, à l'ouest et à l'est du village. Les arguments avancés sont:
 - l'urbanisation de ces zones permettant de densifier le hameau;
 - à l'ouest, les terrains constituent une unité spatiale délimitée par la topographie et des massifs boisés;
 - à l'est, les terrains sont situés dans le prolongement du noyau bâti et constituent actuellement des terres

agricoles partiellement enclavées.

Cette proposition alternative se heurte cependant à un double problème:

- sous l'angle de la fonction agricole, selon l'avis de la Direction générale de l'Agriculture, les 3 sites présentent une très grande qualité agronomique et touchent fortement les exploitations agricoles en place. Cette Direction générale estime que le site pénalisant le moins la fonction agricole est le triangle situé entre Horion, Lexhy et Hozémont au sein duquel se situait la proposition de l'avant-projet;
- sous l'angle de la structure spatiale, elle aboutirait à une extension disproportionnée du noyau d'habitat de Horion.

Afin de tenir compte de l'ensemble des considérations qui précèdent, il est proposé de retenir le site proposé par l'étude d'incidences à l'est du village, le moins dommageable pour la fonction agricole, en l'élargissant vers le sud de manière à compenser la réduction de superficies par rapport à l'avant-projet et à la proposition alternative présentée par l'étude d'incidences. Cette option permet de ne pas enclaver de terrains agricoles et de limiter l'impact paysager de l'extension du hameau.

· deux sites à Velroux, à l'ouest et à l'est du village.

Les arguments invoqués par l'auteur de l'étude d'incidences sont que ces sites:

- présentent des caractéristiques urbanistiques et paysagères similaires à celles de villages de Fontaine et Rouvrois;
- appartiennent à la même unité paysagère;
- permettent de compléter le noyau bâti existant;
- permettent, pour la zone est du moins, de tirer parti de l'espace résiduel entre les zones d'activité économique et la zone d'habitat ainsi que de restructurer le village.

L'extension du village de Velroux vers l'ouest ne peut être acceptée dans la mesure où elle participe au mitage de l'espace rural.

L'est du village de Velroux est particulièrement bien adapté au développement de l'urbanisation. La zone proposée par l'auteur de l'étude d'incidences sera inscrite en ZAD afin d'anticiper les besoins liés au redéploiement des Forces Armées.

Il est à remarquer qu'une partie de cette ZAD se situe sur la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher.

B.2. SAINT-GEORGES

Etant donné que la commune de Saint-Georges ne dispose pas de zone déjà destinée à l'urbanisation qui pourrait être reconvertie à la fonction résidentielle et dans le but de sauvegarder les terres de grande valeur agronomique du nord, l'avant-projet a inscrit une nouvelle zone d'habitat à Stockay au lieu-dit « En Bourse ». Ce site ne présente pas de contrainte physique paysagère ou patrimoniale, ni de coût d'équipement excessif; le seul problème est celui de la proximité du site carrier de Dumont Wauthier, plus particulièrement des bassins de décantation.

L'étude d'incidences met l'accent sur 2 problèmes additionnels:

- le site offre un cadre de vie différent (moins rural) que le hameau de « Sur les Bois » dont il est censé compenser la perte;
- il risque d'être soumis à des nuisances sonores en cas de vols de jour.

L'étude d'incidences propose dès lors, comme alternative, 2 sites localisés dans la partie nord de la commune, au nord et au sud du village de Donmartin.

Les arguments avancés sont que ces sites:

- présentent des caractéristiques urbanistiques et paysagères similaires à celles que présente le hameau de « Sur les Bois »;
- offrent une possibilité de renforcer le centre du village;
- sont déjà perçus comme zones d'approche du village, distinctes du plateau agricole proche;
- ne préjudicient pas de manière importante l'activité agricole.

Ces propositions alternatives se heurtent cependant à plusieurs problèmes.

Selon la Direction générale de l'agriculture, ces 2 sites concernent des terrains agricoles de grande valeur agronomique et leur urbanisation, surtout celle de la zone nord, mettrait des exploitations en péril.

L'urbanisation de la zone nord aurait un lourd impact paysager et patrimonial vu la présence de 4 fermes relativement isolées qui contribuent à la qualité du paysage.

La zone nord présente des risques d'instabilité du sol, liés à la présence de smectite.

De l'ensemble des considérations qui précèdent, il est proposé de retenir le site sud de Donmartin, largement moins dommageable que le site nord.

Un renforcement significatif du potentiel foncier de la commune ne peut dès lors être atteint que moyennant l'extension de la zone d'habitat de Stockay - lieu-dit « En Bourse » comme le prévoyait l'avant-projet. Ce site sera en outre quelque peu étendu vers l'ouest pour intégrer une voirie existante.

B.3. FLEMALLE

La commune de Flémalle dispose de nombreuses zones d'aménagement différé qui pourraient être converties en zone d'habitat. Le choix s'est porté sur la zone dite « Pisonchamps » ou « Saule Bômel » dans la mesure où sa mise en oeuvre concourra à une densification de la zone urbanisable du plan de secteur.

Par ailleurs, ces terrains sont propriété de la commune. Celle-ci pourra dès lors les mettre en oeuvre via sa régie foncière et lutter ainsi contre la rareté des terrains disponibles à prix raisonnables.

B.4. Conclusion

Le tableau qui suit synthétise par commune les superficies des différentes propositions présentées à l'avant-projet de plan, par l'étude d'incidences et par le projet de plan.

| | Déficit zone d'habitat (ha) | Nouvelles zones d'habitat (ha) | | |
|---|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------|-------------------------|
| | | Avant-projet de plan | Etude d'incidences | Projet de plan |
| Grâce-Hollogne « En Boutte » Paire du Bonnier Horion Mons-lez-Liège Velroux* | | 10 6 26 - - | - 6 29 12 24 | 10 6 26 - - |
| Total | 69 | 42 | 71 | 42 |
| Saint-Georges Stockay Donmartin | | 19 - | - 50 | 21 13 |
| Total | 52 ou 62 | 19 | 50 | 34 |
| Flémalle « Saule Bômel » | | 17 | 17 | 17 |
| Total | - | 17 | 17 | 17 |

(*) une partie de cette zone se situe sur Fexhe-le-Haut-Clocher.

Il apparaît impossible de résorber intégralement le déficit de potentiel foncier prévu à terme dans les communes de Grâce-Hollogne et de Saint-Georges.

Cette conclusion doit cependant être nuancée. Elle dépend en effet largement des hypothèses retenues tant pour l'évaluation de la demande de logements, notamment celle qui consiste à prolonger les tendances, que pour l'estimation du potentiel foncier. La poursuite des tendances (à l'exurbanisation) n'est d'ailleurs pas souhaitable, mais ne peut être infléchie que par des mesures appropriées en faveur du renouveau des noyaux urbains dans une perspective de moyen et long termes.

A titre d'exemple, une hypothèse alternative de stabilisation de la structure d'urbanisation - croissance de population au même taux dans chacune des communes (1,16 %) - porterait sur base des chiffres retenus dans l'avant-projet la demande de superficies destinées au logement à 107 hectares (au lieu de 142) et 56 hectares (au lieu de 67) respectivement pour Grâce-Hollogne et Saint-Georges et leur déficit de potentiel foncier à 34 ha (au lieu de 69) et 41 ha (au lieu de 52).

En outre, sur le plan des recettes fiscales des communes, la perte d'habitants pourra être compensée par le développement de l'activité économique. C'est particulièrement clair pour Grâce-Hollogne. Il s'agit d'un argument en faveur de l'inscription d'une zone d'activité économique en relation avec le développement aéroportuaire sur le territoire de Saint-Georges. Cette possibilité pourra être examinée dans le cadre du plan prioritaire relatif aux espaces économiques décidé par le Gouvernement wallon.

C. Projet de modification du plan de secteur

En conclusion de l'analyse qui précède, le projet de modification du plan de secteur de Liège retient les adaptations suivantes:

- sur la commune de Grâce-Hollogne:

- inscription d'une zone d'aménagement différé sur la partie sud du « terail du corbeau » actuellement inscrit en zone d'équipement communautaire au plan de secteur. L'établissement d'un PCA permettra de prendre en considération les problèmes d'instabilité du sol liés à la présence d'anciens puits de mine;

- inscription d'une zone d'habitat au lieu-dit « Paire du Bonnier » actuellement inscrite en zone d'aménagement différé de manière à en permettre une mobilisation rapide;

- inscription d'une zone d'habitat à caractère rural en extension est du village de Horion: renforcement du noyau d'habitat, terrains relativement peu intéressants pour la fonction agricole;

- inscription d'une zone d'aménagement différé à l'est de Velroux afin d'anticiper les besoins liés au redéploiement des Forces Armées.

(Il est à remarquer qu'une partie de cette ZAD se situe sur la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher).

- sur la commune de Saint-Georges:

- inscription d'une zone d'habitat à caractère rural au sud de Donmartin: renforcement du noyau d'habitat existant, choix pénalisant moins la fonction agricole et le paysage que le site nord;

- inscription d'une zone d'habitat à caractère rural à Stockay au lieu-dit « En Bourse »: renforcement du noyau d'habitat, absence de contrainte environnementale, patrimoniale ou physique, terrains de relativement faible valeur agricole.

- sur la commune de Flémalle:

- inscription d'une zone d'habitat au lieu-dit « Saule Bômel ».

- sur la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher:

- inscription d'une zone d'aménagement différé à l'est de Velroux afin d'anticiper les besoins liés au redéploiement des Forces Armées.

(Il est à remarquer qu'une partie de cette ZAD se situe sur la commune de Grâce-Hollogne).

III. PROBLEMATIQUE DE LA MOBILITE

Comme indiqué dans l'introduction, la procédure de révision du plan de secteur de Liège traitée dans ce rapport a notamment pour objectif d'apporter au réseau des principales voies de communication inscrites au plan de secteur - le réseau routier en l'occurrence - les adaptations planologiques rendues nécessaires par l'évolution des flux du transport de marchandises et du déplacement des personnes.

Ce problème a été traité en deux phases:

- la première a consisté à évaluer les nouveaux besoins en mobilité (le point A ci-dessous);

- la seconde propose les adaptations au niveau routier permettant de rencontrer ces besoins, adaptations dont certaines doivent être inscrites au plan de secteur (le point B ci-dessous).

A. L'évaluation des besoins de mobilité

A.1. L'avant-projet de plan

L'évaluation des besoins de mobilité à l'horizon 2010 a été effectuée par la S.A. STRATEC. Le modèle de simulation (ou de génération) du trafic mis au point pour compte du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MWET) dans le cadre de l'étude du plan de déplacement de la région liégeoise réalisé en 1992, a été adapté pour la cause:

- étendu géographiquement, la zone d'étude de l'aéroport étant plus vaste que celle pour laquelle il avait été initialement conçu;
 - mis à jour, dans la zone d'étude, par l'adjonction de nouvelles infrastructures qui sont de nature à influencer sensiblement le choix d'itinéraires des automobilistes et, en particulier, la liaison E25-E40.
- Par contre, les hypothèses suivantes ont pour conséquence vraisemblable une sous-estimation du volume de trafic aux horizons 2005 et 2010:
- maintien du taux de motorisation à son niveau actuel (40 véhicules/100 habitants), alors que la motorisation des ménages est en progression continue et que le choix du mode de transport est notamment influencé par ce facteur;
 - maintien du nombre de déplacements par personne au niveau de 1992, alors que la mobilité automobile va sans doute encore augmenter comme elle l'a fait récemment;
 - _ maintien du système de transport public tel qu'il est aujourd'hui.

Le modèle a ensuite été validé par la confrontation, pour l'année 2000, des volumes de trafic estimés sur base du modèle aux volumes de trafic observés par les comptages automatiques du MWET.

L'application du modèle donne les résultats suivants

- Le trafic émis ou attiré par l'aéroport

Le trafic poids lourds sera généré essentiellement la nuit (sauf modification du fonctionnement de l'aéroport qui entraînerait ipso facto une saturation de toutes les infrastructures). Ce trafic est orienté vers l'Est (Allemagne et Pays-Bas) à raison de 75 %.

En revanche, le trafic de véhicules légers est beaucoup plus important le matin: arrivée des actifs travaillant le jour et de passagers des vols réguliers ou charters, éventuellement accompagnés de visiteurs. A supposer que les comportements ne changent pas, quelque 87 % des actifs de l'aéroport proviendront de la zone proche (dont 34 % de la seule ville de Liège).

Au total, l'impact de l'aéroport sur l'évolution du trafic routier reste minime, pour autant que son fonctionnement reste essentiellement nocturne.

Le développement de l'aéroport ne devrait provoquer que quelques problèmes locaux en particulier dans la traversée de Grâce-Hollogne ainsi que dans l'échangeur autoroutier de Grâce-Hollogne (E42-A604) qui constitue l'accès principal à la zone aéroportuaire et logistique.

- L'évolution générale du trafic routier

Si la contribution de l'aéroport à la charge de l'infrastructure routière est marginale, c'est essentiellement pour la raison que le développement des activités économiques ainsi que l'évolution de la population vont générer au cours des prochaines années beaucoup plus de trafic aux heures de pointes du matin et du soir que ne le fera le seul développement des activités aéroportuaires et logistiques.

Ainsi, l'évolution générale du trafic devrait plus que probablement conduire à la saturation des autoroutes E42 (entre Villers-le-Bouillet et Loncin) et E40 (entre Loncin et Barchon). La liaison E25-E40 quant à elle devrait connaître l'accroissement de trafic le plus marqué dans toute la zone d'étude avec comme corollaire la saturation de l'autoroute A602 entre Burenville et Ans.

- Les goulets d'étranglement de l'accès à l'aéroport

Comme indiqué précédemment, l'infrastructure autoroutière va être saturée dans un proche avenir entre 2005 et 2010 pour la plupart des sections et plus tôt encore pour l'autoroute E42 entre Loncin et Villers-le-Bouillet, qui devrait être saturée quotidiennement d'ici 2002 à 2003.

La configuration du réseau autoroutier et des voies d'accès à l'aéroport est la cause de la concentration d'une grande partie du trafic émis et attiré par celui-ci dans le rond-point situé à la sortie de l'échangeur de Grâce-Hollogne (E42-A604). Ce rond-point ne pourra jamais fonctionner avec la charge de trafic prévue (de l'ordre de 3.000 équivalents voiture/heure dont 2.000 venant par la seule bretelle de l'échangeur en provenance de Loncin).

A.2. L'auteur de l'étude d'incidences estime que l'approche menée dans le cadre de l'établissement de l'avant-projet est trop partielle et qu'un schéma structurel de mobilité aurait dû être établi.

Il tire cependant de son analyse de la problématique de la mobilité un certain nombre de conclusions quant à l'opportunité d'inscrire les projets routiers prévus par l'avant-projet et leur localisation. Ces contre-propositions seront examinées ci-dessous.

B. Les adaptations proposées au réseau routier

Afin de restaurer la qualité de service du système de transport routier, la S.A. STRATEC propose d'apporter un certain nombre d'aménagements aux infrastructures de communication.

On peut ainsi distinguer:

- La réalisation d'une infrastructure dont l'implantation est réservée au plan de secteur: la liaison Beaufays - Cerexhe-Heuseux reliant à l'est de Liège les autoroutes E25 et E40.
 - L'accroissement de la capacité d'infrastructures inscrites au plan de secteur, généralement par l'adjonction de bandes de circulation: il s'agit essentiellement de divers tronçons des autoroutes E40, E42, A602 et de l'échangeur de Loncin.
 - La réalisation d'infrastructures non inscrites au plan de secteur dont la réalisation ne suppose pas l'inscription préalable au plan parce qu'elles ne peuvent être considérées comme des infrastructures principales de communication, qu'elles règlent des détails qui ne sont pas à l'échelle du plan de secteur - modification de l'échangeur de Flémalle sur l'E42 et modification du rond-point situé au pied de l'échangeur de Grâce-Hollogne - ou qu'elles constituent des voiries à vocation purement industrielle internes aux zones d'activités économiques créées: voie de ceinture à établir autour de la zone aéroportuaire, telle que recommandée par ADP.
 - Enfin, trois infrastructures doivent être inscrites au plan de secteur:
 - l'aménagement de deux nouvelles bretelles d'accès à la zone aéroportuaire et logistique à partir de l'échangeur de Loncin (B.1);
 - la réalisation d'une nouvelle voie de desserte de cette zone à partir de l'échangeur de Hognoul (B.2);
 - la modification du tracé de la route Liège-Hannut, dictée par l'allongement de la piste principale (B.3).
- Seuls ces trois éléments, qui impliquent le plan de secteur seront développés dans le présent rapport.

B.1. L'avant-projet propose l'aménagement de deux nouvelles bretelles d'accès à la zone aéroportuaire et logistique à partir de l'échangeur de Loncin:

- la première qui sera la plus utilisée à partir de la section de l'échangeur de Loncin en provenance de l'autoroute E40 « Aachen » passera au-dessus de la section de l'échangeur assurant la liaison Bruxelles-Mons et empruntera le passage sous le chemin de fer prévu au gabarit camion par la SNCB, à sens unique, pour ensuite traverser la zone logistique et gagner la voie de ceinture de l'aéroport;
- la seconde à partir de la section de l'échangeur de Loncin en provenance de l'autoroute E40 « Bruxelles » empruntera le même trajet.

Ces deux bretelles permettront de décongestionner le rond-point au pied de l'échangeur de Grâce-Hollogne et de déduire les risques de remontée de files d'attente sur l'autoroute E42 en dédoublant les accès à la zone.

L'étude d'incidences constate que ces bretelles n'améliorent l'accessibilité que dans le sens échangeur de Loncin-aéroport et estime que leur configuration posera un problème de sécurité.

Elle estime qu'il s'agit là d'une solution trop partielle et que le problème doit être traité par l'établissement d'un schéma d'accès global.

Elle suggère de ne pas inscrire les réservations pour ces bretelles d'accès, d'autant plus qu'une telle inscription n'est pas juridiquement nécessaire.

Il est parfaitement exact que ces bretelles n'améliorent l'accessibilité que vers l'aéroport et non à partir de celui-ci. C'est son but avoué. Dans l'avant-projet, c'est le contournement ouest d'Awans par l'échangeur de Hognoul qui permet un accès de l'aéroport vers Bruxelles et l'Allemagne. Il est à noter que l'étude d'incidences ne présente pas de solution structurelle alternative pour soulager l'échangeur de Loncin en direction de l'aéroport.

La prudence commande de maintenir au projet de plan les tracés des 2 bretelles prévues à l'avant-projet de façon à assurer la réservation des terrains.

L'opportunité de réaliser ces 2 bretelles sera examinée dans le cadre de l'établissement d'un schéma structurel de mobilité.

B.2. L'avant-projet propose la réalisation d'une nouvelle liaison routière entre la zone aéroportuaire et logistique et l'échangeur de Hognoul.

Cette nouvelle voirie devrait contourner Awans par l'ouest et passer sous le chemin de fer à l'extrémité

ouest de la zone d'extension de Liège-Logistics. Elle se brancherait également sur la voie de ceinture de l'aéroport. L'objectif poursuivi par la réalisation de cette route industrielle est de supprimer le trafic de transit dans le centre d'Awans et de délester quelque peu l'échangeur de Loncin fort sollicité.

L'étude d'incidences ne conteste pas la nécessité d'une telle liaison. Elle estime cependant que son tracé présente les inconvénients d'isoler davantage le village d'Awans, d'entraîner un morcellement des terres agricoles et d'avoir un impact considérable sur le paysage.

Elle propose dès lors d'inscrire au projet de plan de secteur un contournement Est d'Awans longeant l'autoroute de la zone logistique à l'échangeur d'Hognoul présentant notamment les avantages d'économiser l'espace et de permettre d'assurer la desserte de la zone industrielle située entre l'autoroute E40 et la N3 (zone « KONE-MLB ») entre autres.

Ce contournement est présente un certain nombre d'inconvénients que l'étude d'incidences passe sous silence:

- le long de la propriété TTS, la voirie serait située sur l'oléoduc (servitude importante) ou priverait l'entreprise d'une partie de son parking;
- le passage au-dessus de la voie ferrée est compliqué par la présence d'une ligne haute tension et d'un bassin d'orage;
- pour le reste du tracé, il y a lieu de signaler: la proximité de maisons d'habitation dont une cité de logements sociaux, la percée du site classé du parc du château d'Awans, le passage par le site du cynodrome d'Awans, la traversée du site de la Police fédérale des autoroutes.

En conclusion, eu égard à la nécessité de relier la zone logistique à l'échangeur d'Hognoul et à la difficulté de choisir le tracé le plus pertinent tant en termes d'aménagement que de faisabilité technique, il est proposé d'inscrire au projet de plan les 2 tracés, ouest et est, de manière à subordonner le choix du tracé à une étude comparative menée dans le cadre de l'établissement d'un schéma structurel de mobilité.

B.3. L'avant-projet propose enfin la modification du tracé de la route Liège-Hannut, dictée par l'allongement de la piste principale.

Il émettait cependant les considérations suivantes en fonction des servitudes aéronautiques imposées par BELCOCONTROL.

Il apparaît que la voirie de contournement projetée, passant au pied du VOR, ne subit aucune servitude (si ce n'est pour les poteaux d'éclairage) mais qu'aucun pont ne sera autorisé.

Par conséquent le passage de l'aéroport à la zone TGV-FRET ne pourra se faire qu'en tunnel passant sous la voirie de contournement.

Par ailleurs, l'examen des études géologiques de la zone effectuées par l'Ulg (professeur Monjoie), met en évidence la nature instable du sous-sol sous les zones d'extension des pistes (puits de phosphate).

Cela laisse prévoir la nécessité de concevoir différemment ces pistes et donc un surcoût.

L'examen des niveaux des voiries longeant la piste (à l'endroit de l'allongement) met en évidence une différence de niveaux de 5 à 6 mètres (à préciser par le M.W.E.T.) montrant la possibilité de maintenir le niveau de cette voirie même en la couvrant pour permettre le passage des pistes.

L'examen de la route de contournement prévue par les A.D.P. montre qu'il sera nécessaire de prévoir deux ouvrages d'art: l'un au-dessus du chemin de fer, l'autre permettant le passage de la zone aéroport à la zone TGV.

L'ensemble de ces observations permet de s'interroger sur l'opportunité de prévoir la route de contournement de l'aéroport prévue au plan des A.D.P., plutôt que de couvrir la route existante sur une longueur estimée à 600 mètres.

Il serait utile de préciser dans les deux hypothèses:

- les coûts;
- les servitudes;
- la possibilité de récupérer pour l'aéroport la partie de la voirie de Hannut désaffectée (N637);
- l'avantage pour le fonctionnement de l'aéroport et du TGV-FRET de ne pas placer de barrière physique entre ces deux zones.

L'étude d'incidences privilégie le maintien et la couverture de la route existante, en ce que cette solution n'empiète pas sur l'espace réservé à Liège Logistics et permet le passage de la voirie sous douane entre

l'aéroport et la plate-forme air/TGV.

Les deux possibilités dont question ci-dessus seront prévues au projet de plan, le choix entre ces 2 tracés relevant d'une étude technique à prévoir par le Gouvernement.

C. Projet de modification du plan de secteur

En conclusion des considérations qui précèdent, la modification du plan de secteur de Liège retient les adaptations suivantes.

1. Inscription du tracé de deux bretelles d'accès à la zone aéroportuaire et logistique à partir de l'échangeur autoroutier de Loncin et de leur périmètre de réservation.
2. Inscription du tracé d'une nouvelle route régionale et de son périmètre de réservation entre la zone aéroportuaire et logistique et l'échangeur de Hognoul contournant le village de Awans par l'ouest
3. Inscription du tracé d'une nouvelle route régionale et de son périmètre de réservation entre la zone aéroportuaire et logistique et l'échangeur de Hognoul longeant les autoroutes E40 et E42.
4. Inscription du tracé d'une nouvelle section de la route de Hannut (N637) et de son périmètre de réservation, adaptée à l'allongement de la piste de l'aéroport.

IV. PROBLEMATIQUE DES MESURES PLANOLOGIQUES A PRENDRE EN FONCTION DU PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

A. Exposé du problème

Un certain nombre de terrains inscrits en zone d'habitat et situés dans la zone A du P.E.B. de Bierset seront convertis en zone d'activité économique comme l'a montré le volet I ci-dessus.

Pour les autres cas, les réflexions menées dans le cadre de l'établissement de l'avant-projet de plan ont envisagé trois possibilités:

- le maintien en zone d'habitat, ce qui n'a plus de sens dans cette zone de bruit;
- la conversion en zone non destinée à l'urbanisation. Outre la perte financière que cela implique pour la Région, cette solution nécessiterait une révision de plan de secteur avec étude d'incidences de plan au cas où un projet quelconque d'urbanisation de ces terrains se présenterait;
- l'inscription en zone d'aménagement différé. Cette solution a été retenue par l'avant-projet car elle permet, sans se prononcer dès maintenant sur des affectations précises, de maintenir les possibilités d'urbanisation et de limiter dès lors les préjudices financiers qu'encourt la Région. La mise en oeuvre d'une telle zone d'aménagement différé peut être réalisée par l'établissement d'un PCA, éventuellement sur base de l'art. 54 du Code si le projet est d'intérêt régional.

B. Localisation des mesures planologiques

En application de ce principe, l'avant-projet de plan envisage la conversion en zone d'aménagement différé des zones d'habitat à caractère rural de Sur les Bois et de Warfusée sur le territoire respectif des communes de Saint-Georges et Flémalle.

Deux zones d'habitat situées en zone A du PEB voient cependant leur affectation modifiée à l'avant-projet de plan:

- en zone d'espace vert, rue Pironballe de manière à constituer un écran par rapport à l'échangeur autoroutier proche (demande de la commune d'Ans);
- en zone d'activité économique mixte, rue Deponthier à Loncin (demande de la commune d'Ans). La zone inscrite à l'avant-projet de plan est cependant plus large que la zone d'habitat située en zone A du PEB de manière à garantir la cohérence du périmètre de la zone.

L'auteur de l'étude d'incidences propose les alternatives suivantes:

· Après examen des différentes possibilités de réaffectation de la partie de la zone d'habitat à caractère rural du village de Sur les Bois, l'auteur de l'étude d'incidences propose, à défaut d'une meilleure solution, la réaffectation de ces terrains à la zone agricole, surtout pour ses parties les moins urbanisées.

La CRAT, dans les considérations qu'elle a émises sur l'étude d'incidences en date du 11 septembre 2001, se prononce tant contre la réaffectation en zone d'aménagement différé retenue par l'avant-projet que contre la réaffectation en zone agricole telle que retenue par l'étude d'incidences.

Elle propose de réaffecter cette zone en zone d'équipements communautaires et de services publics, voire en zone de loisirs, ce qui devrait permettre après assainissement de la zone, une reconversion à l'usage de sports moteurs qui s'accommodent d'une certaine pollution et qui s'avèrent difficiles à localiser dans les

plans de secteur tels un circuit d'autospeedway, de moto-cross, de karting.

Considérant la divergence des points de vue exprimés, il est proposé de maintenir la proposition figurée à l'avant-projet, qui retenait l'inscription des terrains concernés en ZAD.

L'établissement du PCA, à l'initiative du Gouvernement, permettra de préciser l'avenir d'une zone qui, vu sa configuration et sa superficie, peut difficilement recevoir une affectation homogène.

· L'auteur de l'étude d'incidences suggère d'élargir la ZAEM prévue à Loncin vers le sud afin d'englober la partie de la zone d'habitat (non encore mise en oeuvre) située le long de l'autoroute afin d'empêcher le développement d'habitations dans un environnement bruyant.

Cette recommandation se heurte cependant au souhait de la commune d'Ans de préserver la quiétude d'un établissement scolaire situé à proximité.

· Enfin, l'auteur de l'étude d'incidences suggère d'inscrire en ZAEM la ZAD située au lieu-dit « Cité des Charrons » sur le territoire de la commune d'ANS. Cette zone est urbanisée en grande partie et est déjà bordée au sud par une ZAEM.

Il est à remarquer que l'avant-projet de plan ne s'était pas préoccupé de cette zone dans la mesure où elle n'est pas réservée à l'habitat et où son affectation à l'activité économique ne requiert pas une révision de plan de secteur mais l'établissement d'un PCA.

C. Projet de modification du plan de secteur

En conclusion des considérations qui précèdent, le projet de modification du plan de secteur de Liège retient les adaptations suivantes:

Inscription en ZAD des parties situées en zone A du plan d'exposition au bruit des zones d'habitat à caractère rural de Sur les Bois et Warfusée (communes de Saint-Georges et Flémalle).

Inscription d'une zone d'espace vert en remplacement de l'extrémité ouest de la zone d'habitat rue Pironbolle (commune d'Ans).

Inscription d'une zone d'activité économique mixte dans la boucle de l'échangeur de Loncin, rue Deponthier (commune d'Ans).

Inscription en ZAEM de la ZAD située au lieu-dit « Cité des Charrons » (commune d'Ans).

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

M. FORET

Note

(1) Ce ratio suppose une densité d'emploi supérieure à celle qui est observée dans l'arrondissement de Liège, qui est de 13,1.

Art. 1^{er}.

§1^{er}. Le Gouvernement adopte provisoirement la révision du plan de secteur de Liège, sur le territoire des communes de Ans, Awans, Fexhe-le-Haut-Clocher, Flémalle, Grâce-Hollogne et Saint-Georges-sur-Meuse, en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire et de l'activité qui lui est liée, ainsi que d'en tirer les conséquences sur les zones urbanisables les plus exposées au bruit des aéronefs.

La révision est adoptée conformément au plan annexé.

§2. Sur le territoire de la commune d'Ans, le projet a pour objet l'inscription des zones suivantes:

- une zone d'espace vert en remplacement de l'extrémité ouest de la zone d'habitat rue Pironbolle;
- une zone d'activité économique mixte dans la boucle de l'échangeur de Loncin, rue Deponthier;
- en zone d'activité économique mixte de la zone d'aménagement différé située au lieu-dit « cité des Charrons ».

§3. Sur le territoire de la commune d'Awans, le projet a pour objet l'inscription des zones suivantes:

- une zone d'aménagement différé à caractère industriel au nord de la ligne ferroviaire 36, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *9 au projet de plan:

l'approbation du plan communal d'aménagement pour la mise en oeuvre de la zone sera subordonné au choix définitif par le Gouvernement wallon de la localisation de la plate-forme bimodale air-TGV fret. Dans l'hypothèse où le Gouvernement wallon retiendrait la zone d'aménagement différé à caractère industriel repérée *8 au projet de plan, elle pourra être affectée à l'implantation d'entreprises relevant de la logistique;

– une zone d'activité économique industrielle au nord de la ligne ferroviaire 36, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *10 au projet de plan:

* cette zone sera réservée aux entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route à développer en vue d'accueillir les infrastructures de groupage-dégroupage et des prestataires de services logistiques rail-route;

* des zones tampons et des dispositifs d'isolement seront imposés en bordure de la zone afin d'assurer la compatibilité avec le voisinage résidentiel, à proximité de la zone d'habitat à caractère rural d'Awans.

§4. Sur le territoire de la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher, le projet a pour objet l'inscription d'une zone d'aménagement différé à l'est de Velroux afin d'anticiper les besoins liés au redéploiement des Forces Armées. (Il est à remarquer qu'une partie de cette zone d'aménagement différé se situe sur la commune de Grâce-Hollogne).

§5. Sur le territoire de la commune de Flémalle, le projet a pour objet l'inscription des zones suivantes:

– une zone d'activité économique mixte, extension de la zone d'activité économique mixte existante des « Cahottes », assortie d'une prescription supplémentaire repérée *4 au projet de plan:

* cette zone sera réservée à des entreprises dont la localisation requiert la proximité de l'aéroport ou des activités générées par celui-ci;

* des zones tampons et des dispositifs d'isolement seront imposés en bordure de la zone afin d'assurer la compatibilité avec le voisinage résidentiel, à proximité de la zone d'habitat à caractère rural au lieu-dit « Les Cahottes »;

– une zone d'habitat au lieu-dit « Saule Bômel »;

– une zone d'aménagement différé sur la partie de la zone d'habitat à caractère rural de Warfusée située en zone A du plan d'exposition au bruit.

§6. Sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne, le projet a pour objet l'inscription des zones, des tracés et des périmètres suivants:

– adaptation des limites de la zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite au plan de secteur au périmètre de la zone aéroportuaire, à savoir: les pistes, en tenant compte de l'allongement de la piste principale tel que programmé, les taxiways, les infrastructures aéroportuaires (aérogare, bâtiments administratifs et aires de parcage) ainsi que les infrastructures complémentaires à l'aéroport telles que hôtels, restaurants et boutiques;

– en zone d'espaces verts le glacis du fort de Hollogne;

– en zone d'activité économique industrielle les zones de fret situées en bordure nord et sud des pistes, assorties de la prescription supplémentaire repérée *1 au projet de plan. Ces zones seront réservées à l'exploitation de l'aéroport et aux activités des opérateurs;

– au nord de la zone de fret et à l'ouest des pistes, une zone d'activité économique industrielle, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *2 au projet de plan:

* cette zone sera réservée à des entreprises utilisant les infrastructures de l'aéroport dont l'activité nécessite une localisation à proximité immédiate et reliée à l'aéroport, telles que des entreprises de production ou de distribution de produits, notamment à haute valeur ajoutée;

* des zones tampons et des dispositifs d'isolement seront imposés en bordure de la zone afin d'assurer la compatibilité avec le voisinage résidentiel, à proximité des zones d'habitat à caractère rural de Ferdoux, Velroux et Bierset;

* des gabarits de construction appropriés seront imposés afin d'assurer la transition entre les activités industrielles et la zone agricole;

– en zone d'espaces verts l'ancienne sablière « Les Vignes » en fonction de son intérêt biologique;

- intégration à la zone agricole de la zone d'habitat à caractère rural linéaire située entre Ferdoux et Hozémont;
 - une zone d'activité économique mixte à Rouvroy, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *3 au projet de plan. Cette zone sera réservée à des entreprises dont la localisation requiert la proximité de l'aéroport ou des activités générées par celui-ci;
 - une zone d'activité économique mixte entre la zone d'activité économique industrielle repérée *2, la zone d'habitat à caractère rural de Velroux et la zone de services publics et d'équipements communautaires occupée par la Défense nationale, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *4 au projet de plan:
 - * cette zone sera réservée à des entreprises dont la localisation requiert la proximité de l'aéroport ou des activités générées par celui-ci;
 - * des zones tampons et des dispositifs d'isolement seront imposés en bordure de la zone afin d'assurer la compatibilité avec le voisinage résidentiel, à proximité de la zone d'habitat à caractère rural de Velroux;
 - une zone d'activité économique mixte entre la zone d'activité économique industrielle repérée *2 et le village de Bierset, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *5 au projet de plan. Cette zone sera réservée aux activités ne générant qu'un charroi léger.
- Les entreprises relevant du secteur du commerce de détail seront exclues. Les constructions s'intégreront au bâti existant;
- une zone d'activité économique mixte au sud de l'autoroute E40, en face des infrastructures de l'aéroport, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *6 au projet de plan. Cette zone sera réservée aux activités de bureau et aux infrastructures de soutien à l'aéroport passager. Une attention particulière sera réservée au parti architectural des constructions;
 - une zone de services publics et d'équipements communautaires entre la ligne ferroviaire 36 et le site de Liège Logistics, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *7 au projet de plan. Cette zone sera réservée à l'implantation d'une plate-forme rail-route;
 - une zone d'aménagement différé à caractère industriel sur la partie ouest de Liège Logistics, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *8 au projet de plan:
 - * l'approbation du PCA pour la mise en oeuvre de la zone sera subordonnée au choix définitif par le Gouvernement wallon de la localisation de la plate-forme bimodale air-TGV fret. Dans l'hypothèse où le Gouvernement wallon retiendrait la zone d'aménagement différé repérée *9 au projet de plan, elle pourra être affectée à l'implantation d'entreprises relevant de la logistique;
 - * des zones tampons et des dispositifs d'isolement seront imposés en bordure de la zone afin d'assurer la compatibilité avec le voisinage résidentiel, à proximité de la zone d'habitat à caractère rural de Bierset;
 - une zone d'activité économique industrielle sur la partie est de Liège logistics, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *11 au projet de plan. Cette zone sera réservée aux entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route existants en vue d'accueillir les infrastructures de groupage-dégroupage et des prestataires de services logistiques rail-route;
 - une zone d'aménagement différé sur la partie sud du « terril du corbeau » actuellement inscrit en zone d'équipement communautaire au plan de secteur;
 - une zone d'habitat au lieu-dit « Paire du Bonnier » actuellement inscrite en zone d'aménagement différé;
 - une zone d'habitat à caractère rural en extension est du village d'Horion;
 - une zone d'aménagement différé à l'est de Velroux;
 - le tracé de deux bretelles d'accès à la zone aéroportuaire et logistique à partir de l'échangeur autoroutier de Loncin et de leur périmètre de réservation;
 - le tracé d'une nouvelle route régionale et de son périmètre de réservation entre la zone aéroportuaire et logistique et l'échangeur de Hognoul contournant le village d'Awans par l'ouest;
 - le tracé d'une nouvelle route régionale et de son périmètre de réservation entre la zone aéroportuaire et logistique et l'échangeur de Hognoul longeant les autoroutes E40 et E42;

– le tracé d'une nouvelle section de la route de Hannut (N637) et de son périmètre de réservation, adaptée à l'allongement de la piste de l'aéroport.

§7. Sur le territoire de la commune de Saint-Georges-sur-Meuse, le projet a pour objet l'inscription des zones suivantes:

- une zone d'habitat à caractère rural au sud de Donmartin;
- une zone d'habitat à caractère rural à Stockay au lieu-dit « En Bourse »;
- une zone d'aménagement différé sur les parties de la zone d'habitat à caractère rural de Sur les Bois situées en zone A du plan d'exposition au bruit.

Art. 2.

L'annexe peut être consultée au Ministère de la Région wallonne, Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine, rue Montagne Sainte-Walburge, 2, 4000 Liège.

Art. 3.

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

Namur, le 20 septembre 2001.

Le Ministre-Président,

J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

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

M. FORET