

**Art. 4.** De Minister van ruimtelijke ordening is belast met de uitvoering van voorliggend besluit.

Namen, 22 april 2004.

De Minister-president,  
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Minister van ruimtelijke ordening, stedenbouw en milieu,  
M. FORET

Het plan ligt ter inzage bij het Directoraat-generaal Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Patrimonium, rue des Brigades d'Irlande 1, te 5100 Jambes, en bij het betrokken gemeentebestuur.

Het advies van de CRAT wordt hieronder bekend gemaakt.

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

[C - 2004/27118]

**22 AVRIL 2004. — Arrêté du Gouvernement wallon adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle à Visé (Navagne) en extension de la zone d'activité économique industrielle existante et de l'inscription de deux zones d'espaces verts (planche 34/7S)**

Le Gouvernement wallon,

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

Vu le Schéma de développement de l'espace régional (SDER) adopté par le Gouvernement le 27 mai 1999;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 26 novembre 1987 établissant le plan de secteur de Liège;

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

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 septembre 2003 adoptant le projet de révision du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle à Visé (Navagne) en extension de la zone d'activité économique industrielle existante (planche 34/7S);

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

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

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

Vu l'avis favorable relatif à la révision du plan de secteur de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle à Visé (Navagne) en extension de la zone d'activité économique industrielle existante (planche 34/7S) émis par la CRAT le 5 mars 2004;

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

Validation de l'étude d'incidences

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

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

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

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

Adéquation du projet aux besoins

Considérant que l'objectif du Gouvernement est de répondre, à bref délai, aux besoins d'espace nécessaire à l'activité économique, estimés à l'horizon 2010;

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

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

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

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

### Validation du projet

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

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

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

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

### Examen des alternatives de localisation

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

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

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

Considérant que la CRAT constate que l'étude d'incidences conclut qu'il n'y a pas de site d'activité économique désaffecté ni de site d'intérêt régional susceptible de répondre aux objectifs, motivations et critères de localisation de l'avant-projet; que la CRAT se rallie à cette conclusion;

### Examen des alternatives de délimitation et de mises en œuvre

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

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

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

### Prise en considération des recommandations générales du CWEDD

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

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

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

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

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

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

### Considérations particulières

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

#### — Impact environnemental

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

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

Les réclamants ont dénoncé les nuisances que le projet causerait pour les habitants. Certains estiment qu'il porterait atteinte à leur santé. A cet égard, a notamment été invoqué le problème des nuisances sonores.

L'étude d'incidences estime que le projet ne présente pas de caractéristique préjudiciable allant à l'encontre d'une politique de développement durable.

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

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

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

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

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

La CRAT se rallie à cette analyse.

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

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

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

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

— Atteinte aux eaux de la Meuse

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

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

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

— Impact paysager

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

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

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

— une bande de 20 mètres de large environ, destinée à des plantations sur la périphérie Nord

et Est intérieure de la ZAE (périmètre de l'extension tel que proposé par le bureau d'études plus parcelle de la ZAE existante voisine). La future piste cyclable communale pourrait y être implantée;

— deux zones de bosquets de part et d'autre du pont ferroviaire d'une largeur variable de 20

à 40 mètres. La zone Nord plus large sera plantée jusqu'à la limite d'utilisation du quai de chargement et déchargement, c'est-à-dire au changement d'orientation du quai.

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

Le CWEDD relaie ces propositions.

Comme le suggère la CRAT, le CCUE définira les périmètres d'isolement et leur composition, garantissant l'intégration de la zone aux espaces bâtis et non bâtis environnants; ces périmètres devront permettre également le maintien ou la création de couloirs écologiques utiles au projet. Il prendra en considération l'affectation en zones d'espaces verts, de part et d'autre du talus ferroviaire, deux zones aujourd'hui inscrites en zones d'extension d'industries et d'équipements communautaires et de services publics.

— Impact sur le tourisme

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

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

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

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

— Modes de transports lents

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

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

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

La CRAT se rallie à ces propositions.

Ces éléments seront intégrés dans le CCUE.

— Impact du projet sur les valeurs foncières riveraines

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mesures d'accompagnement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— ANS	Paire Bouille
— DISON	Laiterie Interlac
— DISON	Rue des 600,83
— DISON	Rue des 600,50/52
— DISON	Entrepôt Pisseroule
— DISON	Machines Paulus
— DURBUY	Briqueterie de Rome
— ESNEUX	Texter
— LIEGE	Mercier G.
— LIEGE	Etablissements Sacré
— LIEGE	Usine à tuyaux en béton
— LIEGE	Société CE plus T
— LIEGE	Entrepôt militaire
— LIEGE	Etablissements Balteau
— LIEGE	n°4 St-Nicolas

— LIEGE	Entrepôt Elias fauteuils Yvonne
— LIEGE	Clinique du Valdor
— LIEGE	Colgate Palmolive
— LIEGE	Armurerie Francotte
— MARCHIN	Papeterie
— OUPEYE	Hangar Communal
— OUPEYE	Al Paveye
— PEPINSTER	Textile Pepinster
— PEPINSTER	Textile Pepinster 2
— PEPINSTER	Usine Ransy
— SERAING	Sualem
— SERAING	Cimenterie
— SERAING	Taillerie n°7 du Val St-Lambert
— SERAING	Bois impérial de St-Jean
— SERAING	Meubles Femina
— SOUMAGNE	Société coopérative
— SOUMAGNE	Menuiserie Biemar
— VERVIERS	Station service Apna oil
— VERVIERS	Teinturerie Burhenne-Simonis
— VERVIERS	Usine Bouchoms
— VERVIERS	Usine textile Petit-Stevens (Hodimont)
— VERVIERS	Lanolin Westbrook
— VERVIERS	Magasin de motos Helios
— VERVIERS	GRAU CLARISSES
— VERVIERS	Laines Schmid

qui totalisent une surface au moins équivalente;

Considérant qu'en ce qui concerne les mesures favorables à la protection de l'environnement, comme le CWEDD l'a souligné, l'article 46, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, 3<sup>o</sup> du CWATUP ne permet pas d'y inclure les mesures de protection qui s'imposent en application soit du CWATUP, soit d'une autre réglementation en vigueur; que le Gouvernement tient néanmoins à souligner que, dans le souci d'assurer la protection de l'environnement, il a adopté, parallèlement à la réalisation du plan prioritaire dans le cadre duquel le présent arrêté s'inscrit, un nouvel article 31*bis* du CWATUP, imposant que toute nouvelle zone d'activité économique soit accompagnée d'un CCUE qui assure la compatibilité de la zone avec son environnement;

Considérant que, dans le cas présent, le CCUE sera complété par des mesures spécifiques, allant au delà du prescrit de l'article 31*bis* du CWATUP et de sa circulaire d'application du 29 janvier 2004, pour assurer une meilleure protection de l'environnement (les mesures à prendre pour maintenir les couloirs de liaisons écologiques présents sur le site, l'inscription de deux zones d'espaces verts, de part et d'autre du talus ferroviaire, aujourd'hui inscrites en zones d'extension d'industries et d'équipements communautaires et de services publics) : que ces mesures spécifiques doivent être considérées comme des mesures favorables à l'environnement, qui viennent compléter les mesures de réaffectation de SAED, en application de l'article 46, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, 3<sup>o</sup>, du CWATUP;

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

CCUE

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

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

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

Considérant que certaines des recommandations formulées par le CWEDD apportent des précisions qui paraissent opportunes, soit de façon générale, soit pour le présent projet, en fonction des caractéristiques qui viennent d'être décrites; qu'elles devront y être intégrées par le rédacteur du CCUE;

Considérant, en conséquence, que le CCUE devra en tout cas contenir les différents éléments ci-dessous énumérés :

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

**Conclusion**

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

Après délibération;

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

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** Le Gouvernement adopte définitivement la révision du plan de secteur de Liège qui comprend l'inscription, sur le territoire de la commune de Visé (Navagne) en extension de la zone d'activité économique industrielle existante (planche 34/7S) :

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

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

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

**Art. 3.** La révision est adoptée conformément au plan annexé.

**Art. 4.** Le CCUE, établi conformément à l'article 31bis du CWATUP, comprend en tout cas les différents éléments suivants :

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

**Art. 5.** Le Ministre de l'Aménagement du Territoire est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 22 avril 2004.

Le Ministre-Président,  
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

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

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

L'avis de la CRAT est publié ci-dessous.

---

**Avis relatif au projet de révision du plan de secteur de Liège en vue de l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle à Visé (Navagne) en extension de la zone d'activité économique industrielle existante (planche 34/7S)**

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

Vu le Schéma de Développement de l'Espace Régional (S.D.E.R.) adopté par le Gouvernement, le 27 mai 1999;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 26 novembre 1987 établissant le plan de secteur de Liège;

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

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

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

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

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

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

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

Vu le dossier d'enquête publique transmis le 5 janvier 2004 par Monsieur M. FORET, Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement à la Commission Régionale d'Aménagement du Territoire et mis à la disposition des membres de sa section Aménagement normatif;

Vu les situations juridiques et existantes du secteur;

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

La CRAT assortit son avis des considérations suivantes :

#### I. Remarque préliminaire

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

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

Alors que :

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

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

#### II. Considérations générales

##### 1. Les besoins

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

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

En effet, de nouvelles entreprises, clientes du Port d'Anvers et non de la région liégeoise, « déchargeraient leurs produits et installeraient leurs entrepôts avec toutes les activités inhérentes et génératrices de valeur ajoutée dans la région liégeoise le long de la voie d'eau. Ces entreprises, généralement situées à l'étranger et/ou sur d'autres continents, sont souvent à la recherche pour leur « hub européen » de terrains de minimum 10 à 20.000m<sup>2</sup> et sont, de plus, souvent à la recherche de synergies entre elles.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le projet présente également les avantages suivants :

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

### 3. Les alternatives de localisation

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

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

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

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

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

### 4. L'impact sur le tourisme

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

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

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

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

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

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

#### 5. La mise en oeuvre

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

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

#### 1° La qualité de l'air

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 2° Les nuisances olfactives

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

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

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

#### 3° Les nuisances sonores

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4° Les nuisances visuelles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 5° L'impact biologique

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

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

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

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

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

#### 6° La qualité de l'eau

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

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

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

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

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

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

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

#### 7° Les circulations lentes

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 6. La dévaluation foncière

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

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

#### 7. Le manque d'information

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### III. Considérations particulières

#### 1. A. HEINE-JEANSON

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

#### 2. E. KARTHEUSER

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

#### 3. B. ONKELINX

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

#### 4. M. HANQUET

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

#### 5. S. BERTRAND

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

#### 6. P. DRICOT

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

#### 7. Non attribué

#### 8. J. PITERS – N. JEUKENS

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

#### 9. A. et S. AARTS - CROUSEN

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

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

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

#### 11. R. HUIJMEN

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

## 12. GERAERTS - ROUSCH

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

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

## 13. H. BOERSMA

## 14. W. JENKENS

## 15. PITERS - PASMANS

## 16. PITERS JPHM

## 17. G. SCHROEN – H. WIDDERSHOVEN

## 18. CROUSEN

## 19. SPONCK

## 20. H. VRAKEN - JANSSEN

## 21. PEM VRANKEN

## 22. VRANKEN

## 23. DEMAS - SMEETS

## 24. CROLLSEN

## 25. SMEETS

## 26. CRUYS

## 27. PITERS - HUWELING

## 28. T. JACOBS

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

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

## 29. J. CREUWELS

## 30. W. FEIJS

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

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

## 31. J. SPONS

## 32. J. THEWISSEN

## 33. A. WARNIER

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

## 34. A. VAN DISHOECK

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

## 35. P. HERTOOGS et G. HERTOOGHS - WINANS

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

## 36. Fam. BOSMAN

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

## 37. R. et J. GERAAERTS - HUIJNEN

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

## 38. S. HENQUET

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

## 39. J. WIJNGAARDS – C. COMANS

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

## 40. F. REIJNEN et H. PERBOOM

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

## 41. Stichting Milieufederatie Limburg - Vijververg H.K.

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

## 42. WML – L. CLOODT

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

## 43. R. STEVENS - THAL

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

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

## 44. MOMMERS

## 45. VONCKEN PROSPER

## 46. PITERS

## 47. GERAERTS

## 48. Famille RETHERS

49. VONCKEN – DRUMMEN EJM

50. SLEWTER LJM

51. Commune de Riemst – J. PEUMANS

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

52. Commune de Eijsden – H. SCHMIDT

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

## ÜBERSETZUNG

### MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

[C – 2004/27118]

#### **22. APRIL 2004 — Erlass der Wallonischen Regierung über die endgültige Verabschiedung der Revision des Sektorenplans Lüttich zwecks Eintragung eines Industriegewerbegebiets in Visé (Navagne) in Erweiterung des bestehenden Industriegewerbegebiets und der Eintragung zweier Grünzonen (Karte 34/7S)**

Die Wallonische Regierung,

Auf Grund des Wallonischen Gesetzbuchs über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe, insbesondere Art. 22, 23, 30, 35, 37 und 41 bis 46 und 115;

Auf Grund des Entwicklungsschemas des regionalen Raums (SDER), das von der Regierung am 27. Mai 1999 verabschiedet wurde;

Auf Grund des Erlasses des Wallonischen Regionalrats vom 26. November 1987 über die Schaffung des Sektorenplans Lüttich;

Auf Grund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 18. Oktober 2002 über den Entschluss zur Revision des Sektorenplans Lüttich sowie über die Annahme des Vorentwurfs zur Änderung des Plans zwecks Eintragung eines Industriegewerbegebiets in Visé (Navagne) in Erweiterung des bestehenden Industriegewerbegebiets (Karte 34/7S);

Auf Grund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 18. September 2003 über die Verabschiedung des Entwurfs zur Revision des Bauleitplans Lüttich zwecks Eintragung eines Industriegewerbegebiets in Visé (Navagne) in Erweiterung des bestehenden Industriegewerbegebiets (Karte 34/7S);

Auf Grund der Einsprüche und Anmerkungen, die im Laufe der öffentlichen Umfrage zwischen dem 7. Oktober und dem 20. November 2003 in Visé vorgebracht wurden und sich um folgende Bereiche drehen:

- Lokalisierung und Sanierung stillgelegter Gewerbegebiete;
- ökologische Auswirkungen;
- Verschmutzung des Maaswassers;
- Beeinträchtigung der Landschaft;
- Auswirkungen auf den Tourismus;
- Umweltschonende Verkehrsmittel;
- Sicherheit;
- Auswirkungen des Entwurfs auf anliegende Grundstückswerte;
- grenzübergreifende Auswirkungen des Entwurfs und Informierung der betroffenen Staaten und Regionen;
- Einrichtung eines Überwachungsausschusses und Ausarbeitung eines kommunalen Raumordnungsplans;

Auf Grund der positiven, aber mit Auflagen versehenen Stellungnahme des Gemeinderats Visé vom 17. Dezember 2003;

Auf Grund der positiven Stellungnahme zur Revision des Sektorenplans zwecks Eintragung eines Industriegewerbegebiets in Visé (Navagne) in Erweiterung des bestehenden Industriegewerbegebiets (Karte 34/7S), die vom CRAT am 5. März 2004 abgegeben wurde;

Auf Grund der positiven, aber mit Auflagen versehenen Stellungnahme, die der Wallonische Umweltrat für nachhaltige Entwicklung am 4. März 2004 abgab;

Validierung der Inzidenzstudie

In der Erwägung, dass die Regierung in ihrem Beschluss vom 18. September 2003 der Auffassung war, die Inzidenzstudie umfasse sämtliche zur Bewertung von Zweckmäßigkeit und Angemessenheit des Projekts erforderlichen Aspekte, und sie infolgedessen als vollständig beurteilt hat;

In der Erwägung, dass der CRAT die Studie insgesamt als zufrieden stellend beurteilt, obwohl er an ihr bestimmte Schwächen bemängelt;

In der Erwägung, dass der CWEDD die Inzidenzstudie trotz einer gelegentlich zu unkritischen Haltung als zufrieden stellend beurteilt;

In der Erwägung, dass die Inzidenzstudie die Auflagen von Art. 42 des CWATUP und des Lastenhefts erfüllt; dass die Regierung ausreichend unterrichtet ist, um mit Sachkenntnis über die Angelegenheit zu befinden;

Angemessenheit des Projekts im Hinblick auf den Bedarf

In der Erwägung, dass das Ziel der Regierung darin besteht, schnellstmöglich den für gewerbliche Aktivitäten bis 2010 geschätzten erforderlichen Raum zu schaffen;

In der Erwägung, dass die Regierung durch den oben genannten Erlass vom 18. Oktober 2002 - auf Grundlage eines Berichts der DGEE vom 23. November 2001 und der daraus von ihr abgeleiteten Untersuchung - der Auffassung war, dass das Bezugsgebiet des Port Autonome Liège (PAL) durch seinen geografischen Wirkungskreis gebildet worden sei und insgesamt einen Raumbedarf aufweise, der sich einerseits aus einer nicht befriedigten Nachfrage aus dem Jahr 2001 beziehungsweise aus Konzessionen der letzten zehn Jahre und andererseits aus dem verfügbaren Rest ergebe;

In der Erwägung, dass die Regierung der Auffassung ist, zur Bewertung dieses Bedarfs sei auch ihre voluntaristische Politik zur Förderung der Wirtschaftsaktivität in bestimmten Zonen des Gebiets der Region zu berücksichtigen;

In der Erwägung, dass die Inzidenzstudie den Bedarf zwischen 100 und 300 Hektar ansiedelt; dass diese Studie die Untersuchung der Regierung untermauert und dabei sowohl die sachdienliche Eingrenzung des Bezugsgebiets als auch das Vorhandensein eines sozioökonomischen Bedarfs für diese Zone bestätigt wurden, und zwar im Rahmen des von der Regierung festgelegten Zeitraums;

In der Erwägung, dass der CRAT diese Bedarfsevaluierung gebilligt hat;

Validierung des Projekts

In der Erwägung, dass der Erlass vom 18. Oktober 2002 auf der Überlegung beruht, dass die Binnenschifffahrt in Wallonien einen starken Zuwachs verzeichnet hat, wobei die Zahl der ver- und entladenen Tonnen von 22 Millionen im Jahre 1990 auf fast 35 Millionen im Jahre 2000 angestiegen ist, was einem Wachstum von fast 60 % entspricht; dass diese Entwicklungen beim Warentransport und in erster Linie der Containertransport der Binnenschifffahrt neue Perspektiven eröffnen, die über den klassischen Schwerguttransport hinausgehen; dass Binnenhäfen auf Grund ihrer Beschaffenheit an Wasserstraßen beziehungsweise an den zur Erfüllung ihrer Drehscheibenfunktion - so wie diese laut SDER definiert wird - bestgeeigneten Orten liegen müssen;

In der Erwägung, dass die Inzidenzstudie die Option des Vorentwurfs zu einem Änderungsplan auf Grund des Raumbedarfs im geografischen Wirkungskreis des Port Autonome Liège als begründet beurteilt hat, insofern dies die Eintragung eines Industriegewerbegebiets von 15 Hektar betrifft - die im Sektorenplan Lüttich gegenwärtig als Bauerwartungsgebiet mit industriellem Charakter ausgewiesen sind -, und zwar in Erweiterung des bestehenden Industriegewerbegebiets zwecks Niederlassung von Industrie- oder Handelsunternehmen, die einen erheblichen Anstieg der Binnenschifffahrt bewirken werden;

In der Erwägung, dass die Regierung ihre Option folglich im Erlass vom 18. September 2003 bekräftigt hat;

In der Erwägung, dass der CRAT sich der Entscheidung der Regierung anschließt, insbesondere weil ein Verfahren zur Schaffung eines kommunalen Raumordnungsplans zuvor bereits von der Gemeinde Visé eingeleitet worden war;

Untersuchung alternativer Standorte

In der Erwägung, dass in der Inzidenzstudie gemäß Art. 42 Abs. 2 Punkt 5 des Wallonischen Gesetzbuchs und dem Sonderlastenheft nach alternativen Standorten gesucht wurde; dass sich diese Alternativen um Lokalisierung, Eingrenzung oder Umsetzung der in den Entwurf zum Sektorenplan einzufügenden Zone drehen können;

In der Erwägung, dass keine Standortalternative gefunden werden konnte;

In der Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die Lokalisierung der Projektzone kritisieren und die Neuausweisung von Industriebrachen am Maasufer für sinnvoller halten, zumal auch diese einen Zugang zu Binnenschifffahrtswegen ermöglichen;

In der Erwägung, dass der CRAT auf die Schlussfolgerung in der Inzidenzstudie verweist, wonach weder ein stillgelegtes Gewerbegebiet noch ein regional bedeutender Standort vorhanden seien, die den im Vorentwurf aufgelisteten Zielen, Ansprüchen und Kriterien im Hinblick auf die Lokalisierung gerecht werden könnten; dass sich der CRAT dieser Schlussfolgerung anschließt;

Untersuchung alternativer Standorte und Umsetzungen

In der Erwägung, dass aus der Inzidenzstudie hervorgeht, dass die Nachteile der Projektzone entscheidend abgemildert werden könnten, sofern deren Eingrenzung so geändert wird, dass sie, ohne erhebliche Reduzierung der Fläche, so konzipiert wird, dass durch obligatorische Abstandsbereiche und Grünzonen nur eine bedingte Beeinträchtigung entsteht; dass die Vorbehalte hinsichtlich dieser halb natürlichen Elemente durch die Auflage, diese in einen Abstandsbereich innerhalb der Zone einzugliedern, ausreichend entkräftet werden;

In der Erwägung, dass sich die Regierung mit ihrem Erlass vom 18. September 2003 diesem Vorschlag angeschlossen hat und dabei der Auffassung war, ihre Ziele könnten laut einer Vergleichsstudie am besten durch Berücksichtigung des ursprünglichen Entwurfs erreicht werden, indem gemäß den Vorschlägen des Autors der Inzidenzstudie die Einrichtung von Abstandsbereichen vorgeschrieben wird;

In der Erwägung, dass diese Schlussfolgerung durch keine neuen Aspekte in Frage gestellt wird;

Berücksichtigung der allgemeinen Empfehlungen des CWEDD

In der Erwägung, dass der CWEDD in seinen verschiedenen Stellungnahmen einige allgemeine Überlegungen hinsichtlich des Revisionsverfahrens sowie allgemeine Empfehlungen hinsichtlich der etwaigen Umsetzung der Entwürfe vorgebracht hat;

In der Erwägung, dass er die zur Umsetzung des Prioritätsplans durchgeführte Evaluierung nur dann für sachdienlich hält, sofern die Schaffung der Infrastruktur an eine erneute Untersuchung der Auswirkungen durch die Ansiedlung der Unternehmen geknüpft sei; dass er fordert, dass im Laufe der Niederlassung der Betriebe während jeder Belegungsphase des Gewerbegebiets eine ökologische Bewertung vorzunehmen sei, um den Entwurf in seiner Gesamtheit zu beurteilen;

In der Erwägung, dass das CCUE (Lastenheft für Umwelt und Städtebau), dessen Umsetzung durch Art. 31bis des CWATUP vorgeschrieben ist, höchstens für zehn Jahre Gültigkeit haben wird; dass dessen Verlängerung zwangsläufig eine neue Untersuchung der Situation herbeiführen und ermöglichen wird, die Anweisungen den vor Ort festgestellten Veränderungen und den in der Zwischenzeit ermittelten zusätzlichen Angaben anzupassen; dass diese erneute Untersuchung gegebenenfalls Gelegenheit bieten wird, eine Neuausweisung bzw. eine Änderung der Zweckbestimmung, die angemessen wäre, vorzunehmen; dass dieses Verfahren ermöglichen wird, dem Vorschlag des CWEDD weitestgehend zu entsprechen;

In der Erwägung, dass der CWEDD im Anschluss erneut auf seine Empfehlungen hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Mobilität, Verkehr und Raumordnung verweist; dass er die im CCUE auferlegte Verpflichtung zur Umsetzung der Mobilitätspläne, die eine Förderung der Nutzung umweltchonender und öffentlicher Verkehrsmittel ermöglichen werden, begrüßt; dass er darauf besteht, dass sich Fußgänger und Radfahrer in den neuen Gewerbegebieten auf sichere Weise fortbewegen können;

In der Erwägung, dass dieser Vorschlag zweckmäßig erscheint; dass es angebracht ist, diese Sicherheitsvorschriften in die Auflagen einfließen zu lassen, die das CCUE enthalten sollte;

In der Erwägung, dass darüber hinaus der Wunsch, diese neuen Gewerbegebiete an die öffentlichen Verkehrsmittel anzuschließen, nicht mit der Politik der Regierung in Widerspruch steht; dass das wallonische Nahverkehrsnetz so beschaffen ist, dass die verkehrsintensiven Hauptstandorte des Gebiets bedient werden, und dieses Netz, zumal es in erster Linie aus Straßen besteht, problemlos und ohne größere Investitionen an die Zunahme des Verkehrs an verkehrsintensiven Standorten angepasst werden kann; dass andererseits die Eisenbahn, auf Grund ihrer strukturellen Kosten, nur dann zur Lösung von Mobilitätsproblemen herangezogen werden kann, sofern große Entfernungen und hohe Passagierzahlen gegeben sind; dass die Eisenbahn infolgedessen nur in Kombination mit anderen, in erster Linie das Straßennetz nutzenden Verkehrsmitteln den Großteil des jeweiligen Transportbedarfs der KMU, die sich in den neuen Gewerbegebieten niederlassen sollen, decken kann; dass infolgedessen die nachhaltigen Mobilitätsziele des CWEDD durch eine Kombination von Schiene und Straße umgesetzt werden können, die in die im CCUE vorgeschriebenen Mobilitätspläne einfließen wird;

### Besondere Überlegungen

In der Erwägung, dass den folgenden besonderen Aspekten Rechnung zu tragen ist:

— Ökologische Auswirkungen

Mehrere Beschwerdeführer widersetzen sich dem Entwurf und verweisen hierbei auf die ökologischen Auswirkungen desselben. Angeführt wurden Beeinträchtigungen der am Standort und in der Umgebung vorhandenen Fauna und Flora sowie eine Gefährdung der Luft- und Wasserqualität.

Ebenso kritisieren die Beschwerdeführer eine Schädigung des am Standort vorhandenen ökologischen Verbindungskorridors, der bestehende Naturschutzgebiete miteinander verbindet. Einige Beschwerdeführer waren ebenfalls der Auffassung, dass der Standort Naturschutzgebieten schade und verwiesen hierbei unter anderem auf das Gebiet Montagne Saint-Pierre.

Die Beschwerdeführer kritisieren die Beeinträchtigungen, die die Anwohner durch den Entwurf zu erleiden hätten. Einige sind der Auffassung, dass ebenso eine Gesundheitsgefährdung vorliege. In dieser Hinsicht wurde insbesondere das Problem der Lärmbelastigung aufgegriffen.

In der Inzidenzstudie wird davon ausgegangen, dass der Entwurf keine nachteiligen Eigenschaften aufweise, die einer Politik der nachhaltigen Entwicklung zuwiderlaufen könnten.

Um die Beeinträchtigung einzuschätzen, die die Anwohner durch das Projekt erleiden könnten, ist zunächst eine Untersuchung zur Geruchs- und Lärmbelastigung sowie der Luftverschmutzung angebracht.

Was die Luftqualität angeht, kommt die Studie zu dem Schluss, dass sich das Gebiet nicht negativ auf die vorhandene Situation auswirken werde.

Bezüglich des Geräuschpegels verweist die Inzidenzstudie darauf, dass der Standort durch den Verkehr auf der Autobahn E25, die Durchfahrt von Zügen auf der angrenzenden Schienenstrecke sowie die Präsenz des Unternehmens RECYTECH stark in Mitleidenschaft gezogen werde.

Des Weiteren machte der CRAT geltend, dass die im Rahmen der Inzidenzstudie des kommunalen Raumordnungsplans durchgeführten Studien diese Untersuchung bestätigt hätten.

Was die Geruchsbelastigung angeht, kommen die vorherrschenden Winde laut Inzidenzstudie aus dem südwestlichen Sektor, weswegen die Wohngebiete keiner Geruchsbelastigung ausgesetzt sein werden.

Der CRAT schließt sich dieser Untersuchung an.

Betreffend die Schädigungen der Umwelt heißt es in der Inzidenzstudie, dass die am Standort vorhandene Fauna und Flora von keiner großen wissenschaftlichen Bedeutung sei. Allerdings wird in ihr die Verabschiedung von Maßnahmen zur Erhaltung der ökologischen Struktur des Standorts empfohlen.

Außerdem weist der Entwurf auf beiden Seiten der Eisenbahnböschung zwei derzeit als industrielle Erweiterungsgebiete und Gebiete für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen ausgewiesene Zonen als Grünzonen aus.

Der CRAT schließt sich dieser Untersuchung an und ist der Auffassung, dass die Mehrheit der Beschwerden den Standort im Entwurf Lanaye und nicht im Entwurf Navagne betreffen.

Des Weiteren werden im CCUE angemessene Maßnahmen festgelegt, um das Gebiet abzutrennen und es in ein bebautes und unbebautes Umfeld zu integrieren.

— Verschmutzung des Maaswassers

Einige Beschwerdeführer waren der Auffassung, dass die Umsetzung der Projektzone die Qualität des Maaswassers beeinträchtigen würde. Dieses Argument wurde von einem Beschwerdeführer vorgebracht, der Trinkwasser aufbereitet und bei dessen Produktion 25% des Wassers aus der Maas stammen.

Andere Beschwerdeführer wiederum verweisen auf die schädlichen Auswirkungen einer Verschmutzung des Maaswassers auf Fauna und Flora, insbesondere im Hinblick auf die Vorschriften zum Schutz bestimmter Fischarten.

Um die Qualität der in die Maas bzw. das Grundwasser eingeleiteten Abwässer zu gewährleisten, so wie in der Inzidenzstudie und vom CRAT vorgeschlagen, sind im CCUE Umbau- und Durchführungsmaßnahmen vorzusehen, die nicht nur auf den Wasserabfluss, sondern auch auf die Abdichtung von Verkehrszonen sowie von Park- und Lagerplätzen abzielen.

— Auswirkungen auf die Landschaft

Mehrere Beschwerdeführer haben die Verunstaltung der Landschaft durch den Standort kritisiert, was die Landschaften entlang der Maas, am Montagne Saint-Pierre, dem Frayère du Petit Gravier oder Eijsderbeemden betreffe.

Ebenso haben einige Beschwerdeführer die optische Beeinträchtigung des Bauerwartungsgebiets Dossais durch den Entwurf kritisiert, zumal dieses Gebiet künftig als Wohngebiet ausgewiesen werden sollte.

Um die Integrierung des Standorts in die Landschaft sicherzustellen, schlägt der Autor der Studie folgende Maßnahmen vor:

- ein etwa 20 Meter breiter Streifen für Anpflanzungen am inneren nördlichen und östlichen Rand des Gewerbegebiets (Ausdehnungsbereich laut Vorschlägen des Planungsbüros, plus Parzelle des bestehenden angrenzenden Gewerbegebiets). Der künftige kommunale Radweg könnte dort angelegt werden;
- zwei Baumgebiete auf beiden Seiten der Eisenbahnbrücke mit variabler Breite zwischen 20 und 40 Meter. Die größere Nordzone wird bis zur Nutzungsgrenze der Ver- und Entladerampe bepflanzt, d. h. bis zur Richtungsänderung der Rampe. Durch dieses Gebiet wird der Zufahrtsweg zur Rampe und der etwaige Eisenbahnanschluss führen.

Der CWEDD schließt sich diesen Vorschlägen an.

Gemäß den Vorschlägen des CRAT sind die Abstandsbereiche und ihre Zusammensetzung im CCUE zu definieren, sodass die Integrierung des Gebiets in die anliegenden bebauten und unbebauten Umfelder sichergestellt ist; diese Bereiche müssen ebenfalls die Erhaltung bzw. die Schaffung ökologischer und im Rahmen des Entwurfs sinnvoller Verbindungswege ermöglichen. Außerdem hat das CCUE die Ausweisung zweier Gebiete, die derzeit als industrielle Erweiterungsgebiete und Gebiete für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen ausgewiesen sind, als Grünzonen auf beiden Seiten der Eisenbahnböschung zu berücksichtigen.

— Auswirkungen auf den Tourismus

Einige Beschwerdeführer haben die Umsetzung des Entwurfs im Hinblick auf die angestrebte Belebung des Tourismus in der Region kritisiert. Ihre Auffassung nach ist der Entwurf nicht mit dem INTERREG III-Projekt bzw. mit der Umgestaltung der Fähre Eijsden-Lanaye vereinbar.

Der CRAT bemängelt, dass diese Problematik in der Inzidenzstudie nur unzureichend aufgegriffen wurde.

Wie auch der Autor der Inzidenzstudie festhält, weist die unmittelbare Umgebung des Standorts keine besondere landschaftliche Bedeutung auf.

Die im CCUE eingeleiteten Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf die landschaftlichen Abtrennvorrichtungen, werden ausreichen, um die Attraktivität der umliegenden Touristengebiete sicherzustellen bzw. zu bewahren.

— Umweltschonende Verkehrsmittel

Einige Beschwerdeführer brachten den Wunsch zum Ausdruck, dass auch Fußgänger und Radfahrer beim Ausbau der Straßen in der unmittelbaren Umgebung des Standorts berücksichtigt werden.

Der Autor der Inzidenzstudie empfiehlt die Schaffung einer kleinen Verkehrsverbindung parallel zur Kaimauer, um den Anschluss des Fuß- bzw. Radwegs am rechten Maasufer an das limburgische und niederländische Verkehrsnetz sicherzustellen. Seiner Auffassung nach könnte auch das Ravel-Netz (autonomes Netz langsamer Verkehrswege) diese Alternative nutzen und durch eine Nähe zur RN 602 an das bestehende Netz angeschlossen werden.

Im Osten könnte der Fuß- bzw. Radweg in die landschaftliche Abtrennvorrichtung integriert werden.

Der CRAT schließt sich diesen Vorschlägen an.

Diese Aspekte sind in das CCUE aufzunehmen.

— Auswirkungen des Entwurfs auf anliegende Grundstückswerte

Einige Beschwerdeführer haben den Wertverlust ihrer Eigenheime bemängelt, die sich in unmittelbarer Nähe des Projekts befinden.

Was die "vor der Brücke" vorhandenen bebauten Zonen betrifft, ist der Autor der Inzidenzstudie der Auffassung, dass das Projekt zwar eine Beeinträchtigung der Umwelt nach sich ziehe, das Baupotenzial jedoch nicht gefährde.

Gleichwohl bemängelt er die Auswirkungen auf das Bauerwartungsgebiet Dossais, das als Wohngebiet ausgewiesen werden sollte und kaum vom Industriegewerbegebiet abgetrennt werden kann, zumal vom Gewerbegebiet ein direkter Zugang zur Maas gewährleistet sein muss.

Der CRAT hält diese Beschwerden im Rahmen der Revision der Sektorenpläne für nicht sachdienlich.

— Grenzübergreifende Auswirkungen des Projekts und Information der betroffenen Staaten und Regionen;

Einige Beschwerdeführer kritisieren die Auswirkungen auf die nahe dem Standort in den Niederlanden und insbesondere der Gemeinde Eijsden gelegenen Zonen.

Dabei konzentriert sich ihre Kritik auf die Art und Weise, in der sie von der Revision des Sektorenplans in Kenntnis gesetzt wurden.

Der CRAT hat nachgewiesen, dass es derzeit keine Verpflichtung zur Information der Nachbarstaaten gibt.

Tatsächlich sind sowohl die Richtlinie EG/2001/42 als auch die Bestimmungen des CWATUP, die diese Richtlinie in wallonisches Recht zu Raumordnung und Städtebau umsetzen, noch nicht in Kraft.

Das Kooperationsabkommen vom 4. Juli 1994 über den Informationsaustausch zu Projekten mit grenzübergreifenden ökologischen Auswirkungen war noch nicht Gegenstand eines Zustimmungsdekrets und betrifft im Übrigen auch nicht die Bewertung von Auswirkungen durch Pläne und Programme wie den Sektorenplan.

Begleitmaßnahmen

In der Erwägung, dass in Art. 46 § 1 Abs. 2 Punkt 3 des CWATUP vorgesehen ist, dass die Eintragung eines neuen Gewerbegebiets entweder die Neuausweisung stillgelegter Gewerbegebiete bzw. die Verabschiedung anderweitiger Umweltschutzmaßnahmen oder eine Kombination beider Begleitmaßnahmen impliziert;

In der Erwägung, dass diese Begleitmaßnahmen einerseits von der tatsächlichen ökologischen Beschaffenheit des für die Bebauung vorgesehenen Bereiches und andererseits vom objektiven Beitrag dieser Begleitmaßnahmen abhängen müssen;

In der Erwägung, dass die Sanierung stillgelegter Gewerbegebiete nach wie vor einen wesentlichen Bestandteil dieser flankierenden Umweltschutzmaßnahmen darstellt;

In der Erwägung, dass die Regierung im Rahmen der Begleitmaßnahmen in Zusammenhang mit der gegenwärtigen Änderung des Sektorenplans die Neuausweisung einer bestimmten Anzahl stillgelegter Gewerbegebiete beabsichtigt;

In der Erwägung, dass es bei der Bewertung des Verhältnisses zwischen den Begleitmaßnahmen und den Projekten zur Eintragung neuer Gewerbegebiete angemessen ist, einerseits die von Standort und Kontamination abhängenden Auswirkungen der Sanierung ehemaliger Gewerbegebiete und andererseits die ökologischen Folgen der Eintragung eines neuen Gewerbegebiets, die von dessen Eigenschaften und geografischer Lage abhängen, zu berücksichtigen; dass sich infolgedessen zeigt, dass unter Beachtung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit eine umfangreiche Sanierung mehr Gewicht haben muss als die Sanierung eines geringer verschmutzten Standorts, dass die Wirkung von Umweltschutzmaßnahmen nach dem unter normalen Umständen zu erwartenden Nutzen zu beurteilen ist und der Umfang dieser Maßnahmen davon abhängt, inwieweit beziehungsweise in welcher Intensität sich die Eintragung eines neuen Gebiets auf die Umwelt auswirkt;

In der Erwägung, dass die Regierung in diesem Fall keine Anhaltspunkte zur Objektivierung der Faktoren hat, mit denen dieses Gewicht und diese Auswirkungen vollständig bewertet werden könnten, und sie es daher für angebracht hält, weil sie unbedingt Artikel 46 § 1 Abs. 2 Punkt 3 des CWATUP einhalten möchte und bestrebt ist, im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Neunutzung stillgelegter Gewerbegebiete zu unterstützen, den Wortlaut dieses Gesetzestextes strikt auszulegen und als Verteilerschlüssel etwa 1 m<sup>2</sup> neu bewirtschafteter stillgelegter Gewerbegebiete für 1 m<sup>2</sup> städtebaulich nicht nutzbare, künftig gewerblich genutzte Fläche (aber unter Abzug der vorher gewerblich genutzten, nun als städtebaulich nicht nutzbare Gebiete eingestuften Flächen) anzuwenden;

In der Erwägung, dass die in Artikel 46 § 1 Abs. 2 Punkt 3 des CWATUP vorgesehene Begleitmaßnahme regional bewertet werden kann; dass der besagte Verteilerschlüssel global angewandt werden kann, weil vorliegendes Projekt Bestandteil eines vorrangigen Plans ist, mit dem die gesamte Region mit neuen Gewerbegebieten ausgestattet werden soll, wobei ein Ausgleich zwischen einerseits der Gesamtfläche, die von städtebaulich nicht nutzbaren Gebieten für gewerbliche Zwecke abgezweigt wird (aber unter Abzug der vorher gewerblich genutzten, nun als städtebaulich nicht nutzbare Gebiete eingestuften Flächen), und andererseits sämtlichen neu bewirtschafteten stillgelegten Gewerbegebieten.

In der Erwägung, dass es mit Hinblick auf eine ausgewogene geografische Verteilung angemessen erscheint, auf eine gleichmäßige Verteilung der stillgelegten Gewerbegebiete zu achten, zumal die im prioritären Plan für Gewerbegebiete bestimmten neuen Flächen über das gesamte Gebiet der Region verstreut sind;

In der Erwägung, dass die Region zur Erreichung dieses Ziels in fünf vergleichbare und geografisch homogene Sektoren unterteilt wurde; dass das vorliegende Projekt infolgedessen in eine Reihe von Projekten integriert wurde (Sprimont - Louveigné, Seraing - Lüttich, Soumagne - Blégny, Hannut, Geer und Oupeye);

In der Erwägung, dass die Regierung im Rahmen von Begleitmaßnahmen die Berücksichtigung einer Neuausweisung folgender Standorte beschließt:

— ANS	Paire Bouille
— DISON	Laiterie Interlac (Molkerei)
— DISON	Rue des 600,83
— DISON	Rue des 600,50/52
— DISON	Entrepôt Pisseroule
— DISON	Machines Paulus
— DURBUY	Briqueterie de Rome (Ziegelbrennerei)
— ESNEUX	Texter
— LÜTTICH	Mercier G.
— LÜTTICH	Etablissements Sacré
— LÜTTICH	Usine à tuyaux en béton (Betonrohrfabrik)
— LÜTTICH	Société CE plus T
— LÜTTICH	Entrepôt militaire (Armeelager)
— LÜTTICH	Etablissements Balteau
— LÜTTICH	n°4 St-Nicolas
— LÜTTICH	Entrepôt Elias fauteuils Yvonne
— LÜTTICH	Clinique du Valdor
— LÜTTICH	Colgate Palmolive
— LÜTTICH	Armurerie Francotte (Waffen)
— MARCHIN	Papeterie (Papierhandel)
— OUPEYE	Hangar Communal
— OUPEYE	Al Paveye
— PEPINSTER	Textile Pepinster
— PEPINSTER	Textile Pepinster 2
— PEPINSTER	Usine Ransy
— SERAING	Sualem
— SERAING	Cimenterie (Zementfabrik)
— SERAING	Taillerie n°7 du Val St-Lambert (Schleiferei)
— SERAING	Bois impérial de St-Jean
— SERAING	Meubles Femina (Möbel)
— SOUMAGNE	Société coopérative (Genossenschaft)
— SOUMAGNE	Menuiserie Biemar (Schreinerei)
— VERVIERS	Station service Apna oil (Tankstelle)
— VERVIERS	Teinturerie Burhenne-Simonis (Reinigung)
— VERVIERS	Usine Bouchoms
— VERVIERS	Usine textile Petit-Stevens (Hodimont) (Textilfabrik)
— VERVIERS	Lanolin Westbrook
— VERVIERS	Magasin de motos Helios (Motorradhandel)
— VERVIERS	GRAU CLARISSES
— VERVIERS	Laines Schmid

deren Gesamtfläche mindestens identisch ist;

In der Erwägung, dass, was die vom CWEDD betonten Umweltschutzmaßnahmen angeht, Art. 46 § 1 Abs. 2 Punkt 3 des CWATUP nicht die Einbeziehung der Schutzmaßnahmen ermöglicht, die durch Anwendung des CWATUP bzw. sonstiger Vorschriften vorgeschrieben sind; dass die Regierung in ihrem Bestreben zum Umweltschutz nichtsdestoweniger betonen möchte, neben der Umsetzung des prioritären Plans, in dessen Rahmen der vorliegende Erlass fällt, einen neuen Art. 31*bis* des CWATUP verabschiedet zu haben, dem zufolge für jedes neue Gewerbegebiet ein CCUE (Lastenheft für Umwelt und Städtebau) zu erstellen ist, das die Umweltverträglichkeit dieser Fläche sicherstellt;

In der Erwägung, dass das CCUE im vorliegenden Fall durch Sondermaßnahmen ergänzt wird, die über die Auflagen unter Artikel 31*bis* des CWATUP und dessen Rundschreiben zur Durchführung vom 29. Januar 2004 hinausgehen, um einen verbesserten Schutz der Umwelt sicherzustellen (Maßnahmen zur Aufrechterhaltung

ökologischer Verbindungswege am Standort, Eintragungen zweier Grünzonen auf beiden Seiten der Eisenbahnböschung, die derzeit als industrielle Erweiterungsgebiete und Gebiete für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen ausgewiesen sind): dass diese Sondermaßnahmen als Umweltschutzmaßnahmen zu betrachten sind, die die Maßnahmen zur Neuausweisung stillgelegter Gewerbegebiete unter Anwendung von Art. 46 § 1 Abs. 2 Punkt 3 des CWATUP ergänzen;

In der Erwägung, dass der durch diesen Artikel verfügten Auflage somit über Gebühr entsprochen wird;

CCUE

In der Erwägung, dass unter Ausführung von Art. 31*bis* des CWATUP vor Einrichtung des Gebiets ein CCUE zu erstellen ist, das den Leitlinien des ministeriellen Rundschreibens vom 29. Januar 2004 Rechnung trägt;

In der Erwägung, dass der Wallonische Umweltrat für nachhaltige Entwicklung in seinen verschiedenen Gutachten eine Reihe allgemeiner Empfehlungen über die eventuelle Umsetzung der Projekte abgegeben hat, unter anderem in punkto Wasserwirtschaft, Luftreinhaltung, Aufbereitung von Rückständen aus Erdbewegungen, Betreuung der von den Projekten betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe, Mobilität und Zugänglichkeit, Landschaftsbild und Einbeziehung der Flora.

In der Erwägung, dass die Regierung bereits im Vorfeld weitestgehend auf diese Empfehlungen eingegangen war, indem dem Parlament zunächst die Verabschiedung von Art. 31*bis* des CWATUP, dem zufolge die neuen Gewerbegebiete Gegenstand eines CCUE sein müssen, vorgeschlagen und der Inhalt dieses CCUE durch das am 29. Januar 2004 von ihr verabschiedete Rundschreiben festgelegt wurde;

In der Erwägung, dass bestimmte Empfehlungen des CWEDD entweder allgemein oder bezüglich des besagten Entwurfs scheinbar einzelne Aspekte ausführlich darlegen und sich auf die vorstehend beschriebenen Merkmale beziehen; dass diese Aspekte vom Verfasser des CCUE zu berücksichtigen sind;

In der Erwägung, dass im CCUE in jedem Fall die nachstehend aufgeführten Aspekte enthalten sein müssen:

- Maßnahmen, die eine angemessene Wasserwirtschaft und insbesondere eine Klärung der Abwässer ermöglichen und zum Schutz des Maaswassers erforderlich sind;
- Maßnahmen zur Abgrenzung des Gebiets zur Integrierung in bebaute und unbebaute Umfelder;
- Untersuchung und Festlegung von Maßnahmen zur Aufrechterhaltung ökologischer Verbindungskorridore;
- angemessene Maßnahmen zur Anlegung von Wegen für umweltschonende Verkehrsmittel, die mit der Umsetzung des Gewerbegebiets vereinbar sind;
- Maßnahmen zu Mobilität inner- und außerhalb des Gebiets im Hinblick auf Güter und Personen, einschließlich der Absicherung von Verkehrszonen für Radfahrer und Fußgänger.

Schlussbestimmungen

In der Erwägung, dass sich aus der Gesamtheit dieser Ausführungen ergibt, dass sich das vorliegende Projekt unter Wahrung der unter Art. 1 des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau und das Erbe aufgeführten Ziele am besten dafür eignet, den für gewerbliche Flächen im Bezugsgebiet benötigten Bedarf zu decken;

Nach Beratung,

Auf Vorschlag des Ministers für Raumordnung, Städtebau und Umwelt,

Beschließt:

**Artikel 1** - Die Regierung verabschiedet endgültig die Revision des Sektorenplans Lüttich, der zufolge in der Gemarkung Visé (Navagne) in Erweiterung des bestehenden Industriegewerbegebiets (Karte 34/7S) die Eintragung vorgesehen ist von

- einem Industriegewerbegebiet,
- zwei Grünzonen auf beiden Seiten der Eisenbahnböschung.

**Art. 2** - Die folgende Zusatzvorschrift (gekennzeichnet \*R1.2) gilt in dem Gewerbegebiet, das durch den vorliegenden Erlass in den Plan integriert wird:

« In dem mit \*R1.2 gekennzeichneten Industriegewerbegebiet dürfen sich nur Unternehmen, die ihre Rohstoffe bzw. Endprodukte über Wasserstraßen transportieren lassen, bzw. mit Letzteren zusammenarbeitende Unternehmen niederlassen ».

**Art. 3** - Die Revision wird gemäß dem beiliegenden Plan angenommen.

**Art. 4** - Das gemäß Art. 31*bis* des CWATUP erstellte CCUE hat in jedem Fall die nachfolgenden Aspekte zu beinhalten:

- Maßnahmen, die eine angemessene Wasserwirtschaft und insbesondere eine Klärung der Abwässer ermöglichen und zum Schutz des Maaswassers erforderlich sind;
- Maßnahmen zur Abgrenzung des Gebiets zur Integrierung in bebaute und unbebaute Umfelder;
- Untersuchung und Festlegung von Maßnahmen zur Aufrechterhaltung ökologischer Verbindungskorridore;
- angemessene Maßnahmen zur Anlegung von Wegen für umweltschonende Verkehrsmittel, die mit der Umsetzung des Gewerbegebiets vereinbar sind;
- Maßnahmen zu Mobilität inner- und außerhalb des Gebiets im Hinblick auf Güter und Personen, einschließlich der Absicherung von Verkehrszonen für Radfahrer und Fußgänger.

**Art. 5** - Der Minister für Raumordnung wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, 22. April 2004.

Der Minister-Präsident,  
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister für Raumordnung, Städtebau und Umwelt  
M. FORET

Der Plan kann bei der Generaldirektion der Raumordnung, des Wohnungswesens und des Erbes, rue des Brigades d'Irlande 1 in 5100 Jambes, und bei der betroffenen Gemeindeverwaltung eingesehen werden.

Das Gutachten des CRAT ist hiernach veröffentlicht.

## VERTALING

## MINISTERIE VAN HET WAAELSE GEWEST

[C – 2004/27118]

**22. APRIL 2004. — Besluit van de Waalse Regering houdende definitieve goedkeuring van de herziening van het gewestplan van Luik met het oog op de inschrijving van een industriële bedrijfsruimte te Visé (Navagne), in uitbreiding van de bestaande industriële bedrijfsruimte en de inschrijving van twee groengebieden (blad 34/7S)**

De Waalse Regering,

Gelet op het Waalse Wetboek voor ruimtelijke ordening, stedenbouw en patrimonium, o.a. de artikelen 22, 23, 30, 35, 37, 41 tot 46 en 115;

Gelet op het Schéma de développement de l'espace régional (SDER) goedgekeurd door de Regering op 27 mei 1999;

Gelet op het besluit van de Waalse Gewestexecutieve van 26 november 1987 tot vaststelling van het gewestplan van Luik;

Gelet op het besluit van de Regering van 18 oktober 2002 tot beslissing van de herziening van het gewestplan van Luik en tot goedkeuring van het voorontwerp van wijziging van plan met het oog op de inschrijving van een industriële bedrijfsruimte te Visé (Navagne) in uitbreiding van de bestaande industriële bedrijfsruimte (plaat 34/7S);

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 18 september 2003 tot goedkeuring van het ontwerp tot herziening van het gewestplan van Luik met het oog op de inschrijving van een industriële bedrijfsruimte te Visé (Navagne) in uitbreiding van de bestaande industriële bedrijfsruimte (plaat 34/7S);

Gelet op de klachten en opmerkingen geformuleerd tijdens het openbare onderzoek dat werd gevoerd te Visé tussen 7 oktober 2003 en 20 november 2003, aangaande volgende thema's :

- lokalisatie en renovatie van niet meer in gebruik zijnde bedrijfsruimtes;
- impact op het milieu;
- aantasting van het Maaswater;
- impact op het landschap;
- impact op het toerisme;
- trage vervoersmodi;
- veiligheid;
- impact van het ontwerp op de waarde van de omliggende gronden;
- grensoverschrijdende impact van het ontwerp en informeren van getroffen staten en gewesten;
- oprichting van een opvolgingscomité en opstellen van een gemeentelijk plan van aanleg;

Gelet op het gunstige advies samen met voorwaarden van de gemeenteraad van Visé van 17 december 2003;

Gelet op het gunstige advies inzake de herziening van het gewestplan van de inschrijving van een industriële bedrijfsruimte te Visé (Navagne) in uitbreiding van de bestaande industriële bedrijfsruimte (plaat 34/7S) uitgevaardigd door de Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening op 5 maart 2004;

Gelet op het gunstige advies samen met voorwaarden, uitgevaardigd door de CWEDD Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement Durable (tegenhanger Vlaamse MiNa-raad) op 4 maart 2004;

Validatie van het milieueffectenrapport

Overwegende dat de Regering, in haar beslissing van 18 september 2003, heeft gemeend dat in het milieueffectenrapport alle elementen stonden die noodzakelijk waren voor de beoordeling van de opportuniteit en de afstemming van het project, en heeft het als dusdanig als volledig beschouwd;

Overwegende dat de Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening, hoewel ze op enkele gebreken in het rapport wijst, het toch als bevredigend beschouwt;

Overwegende dat de CWEDD hoewel hij erop wijst dat het milieueffectenrapport soms een blijk geeft van een gebrek aan kritiek, het toch als bevredigend beschouwt;

Overwegende dat het milieueffectenrapport beantwoordt aan het artikel 42 van het CWATUP en aan het lastenboek; dat de Regering voldoende is geïnformeerd om met kennis van zaken uitspraak te doen.

Afstemming van het project op de behoeften

Overwegende dat het de initiële doelstelling van de Regering was op korte termijn een antwoord te vinden voor de behoefte aan ruimte die noodzakelijk is voor de economische activiteit naar het jaar 2010 toe;

Overwegende dat op basis van een op 23 november 2001 door de Direction générale de l'économie et de l'emploi opgesteld verslag en de analyse die zij ervan heeft gemaakt, de Regering, via haar reeds vermelde besluit van 18 oktober 2002, heeft gemeend dat het referentiegebied van de Port autonome de Liège (PAL) (Haven van Luik) was samengesteld via zijn geografische activiteitsfeer en globaal gezien noden vertoonde, die op basis van in de loop van 2001 niet voldane verzoeken enerzijds, en op basis van de laatste tien jaar gerealiseerde concessies en het beschikbare saldo anderzijds waren geïdentificeerd.

Overwegende dat de Regering meent dat, om die behoeften te evalueren, rekening moet worden gehouden met haar voluntaristische beleid de economische activiteit op bepaalde delen van het gewestelijke grondgebied te promoten;

Overwegende anderzijds dat het milieueffectenrapport de behoeften op 100 à 300 hectare schat; dat het daarmee de analyse van de Regering bevestigt; zowel de relevantie van de afbakening van het referentiegebied als het bestaan van de socio-economische behoeften van dit grondgebied, binnen het door de Regering bepaalde tijdsbestek, zijn bevestigd;

Overwegende dat de Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening achter deze evaluatie van de behoeften staat;

Validatie van het ontwerp

Overwegende dat het besluit van de Regering van 18 oktober 2002 gebaseerd was op de overweging dat het vervoer over de waterweg in Wallonië gevoelig is toegenomen : van 22 miljoen ton gelost en geladen in 1990 naar 35 miljoen in 2000, wat een groei van bij 60 % betekent; dat de evoluties van het goederenvervoer en vooral het containervervoer nieuwe mogelijkheden openen voor het vervoer over de waterweg, naast het klassieke vervoer van massagoederen; dat de rivierhavens door hun aard, langs waterwegen moeten worden ingepland, op plaatsen die het meest geschikt zijn als verkeersknooppunt, zoals bepaald is in het SDER;

Overwegende dat het milieueffectenrapport heeft gemeend dat de optie van het voorontwerp van het wijzigingsplan, gelet op de omvang van de behoeften die het in de geografische activiteitsfeer van de PAL had geïdentificeerd, gegrond was wat de inschrijving van een industriële bedrijfsruimte van 15 hectare betreft, momenteel in het gewestplan van Luik ingeschreven als gebied met industrieel karakter waarvan de bestemming nog niet vaststaat, in uitbreiding van de bestaande industriële bedrijfsruimte, om er industriële en commerciële activiteiten te kunnen ontvangen die heel wat vervoer over de waterweg zullen genereren;

Overwegende bijgevolg, dat de Regering haar optie in het besluit van 18 september 2003 heeft bevestigd;

Overwegende dat de Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening achter de beslissing van de Regering staat, o.m. omdat voorafgaand reeds een procedure om een gemeentelijk plan van aanleg op te stellen door de gemeente Visé was opgestart;

Onderzoek van de alternatieve locaties

Overwegende dat, conform artikel 42, alinea 2, 5° van het Waalse Wetboek, en het speciale lastenboek, het milieueffectenrapport op zoek is gegaan naar alternatieven; dat die alternatieven kunnen slaan op de lokalisatie, de afbakening of de toepassing van het in het ontwerp van het gewestplan in te schrijven gebied;

Overwegende dat geen enkel alternatieve locatie kon worden aangetoond;

Overwegende dat verschillende klagers de lokalisatie van het ontwerpgebied hebben betwist en hebben gemeend dat het nuttiger zou zijn braakliggende industriële terreinen langs de Maas te saneren waardoor er tevens een toegang tot de bevaarbare waterweg vrijkomt;

Overwegende dat Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening vaststelt dat het milieueffectenrapport tot de conclusie komt dat er geen niet meer in gebruik zijnde bedrijfsruimte ligt, noch een ruimte van regionaal belang die kan beantwoorden aan de doelstellingen, motiveringen en lokalisatiecriteria van het voorontwerp; dat de Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening achter dit besluit staat;

Onderzoek van de alternatieve afbakeningen en toepassingen

Overwegende dat het milieueffectenrapport heeft aangetoond dat de nadelen van het ontwerpgebied gevoelig zouden kunnen worden beperkt, indien de afbakening werd gewijzigd, zonder de oppervlakte ervan gevoelig te beperken en hem een meer gepaste configuratie te geven; op die manier zou de impact erop worden verzacht door het opleggen van afzonderingsoppervlaktes en groengebieden; dat er aan de bezorgdheid die semi-natuurlijke elementen te vrijwaren, toch in voldoende mate zal worden voldaan door ze verplicht in te schrijven in een afzonderingsoppervlakte binnenin het gebied;

Overwegende dat de Regering, in haar besluit van 18 september 2003, achter dit voorstel is gaan staan door erop te wijzen dat er uit deze vergelijkende studie is gebleken dat de beste oplossing om te voldoen aan haar doelstellingen erin bestond te opteren voor het eerste ontwerp, door afzonderingsoppervlaktes op te leggen volgens de door de auteur van het milieueffectenrapport geformuleerde voorstellen;

Overwegende dat geen enkel nieuwe element dit besluit in twijfel trekt;

Rekening houden met de algemene aanbevelingen van de CWEDD

Overwegende dat de CWEDD in zijn verschillende adviezen een reeks algemene beschouwen heeft geuit inzake de herzienings- en algemene aanbevelingsprocedure betreffende de eventuele toepassing van de ontwerpen;

Overwegende om te beginnen dat hij meent dat het evaluatiewerk voor de uitvoering van het prioritaire plan pas relevant zal zijn indien de inplanting van de structuren afhankelijk wordt gemaakt van een nieuwe evaluatie van de gevolgen eigen aan de bedrijvengroep; dat hij vraagt dat bij de vestiging van bedrijven, er een evaluatie van het milieu wordt uitgevoerd per bezettingsfase van de activiteitszone om een globale visie te hebben op de schaal ervan;

Overwegende dat het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu waarvan de uitvoering wordt opgelegd door artikel 31bis van het CWATUP, een maximale geldigheidsduur van tien jaar zal hebben; dat de hernieuwing ervan noodzakelijkerwijs een nieuw onderzoek van de situatie zal vergen en een aanpassing van de bepalingen zal mogelijk maken aan de evolutie die op het terrein zal zijn vastgesteld en aan de bijkomende gegevens die intussen zullen zijn verzameld; dat desgevallend van dit nieuwe onderzoek moet worden geprofiteerd om de gepaste procedures in gang te zetten om de bestemming te wijzigen of aan te passen; dat die procedure het dus mogelijk zal maken aan de door de CWEDD geformuleerde suggestie te voldoen;

Overwegende dat, de CWEDD vervolgens zijn aanbevelingen over de relatie tussen mobiliteit, transport en ruimtelijke ordening herhaalt; dat hij verheugt is vast te stellen dat via het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu, de uitvoering van een mobiliteitsplan wordt opgelegd, dat het mogelijk zal maken het gebruik van zachte vervoersmodi en openbaar vervoer aan te moedigen; dat hij erop aandringt dat het voetgangers- en fietsverkeer in de nieuwe bedrijfsruimtes wordt beveiligd;

Overwegende dat, de CWEDD vervolgens zijn aanbevelingen over de relatie tussen mobiliteit, transport en ruimtelijke ordening herhaalt; dat hij verheugt is vast te stellen dat via het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu, de uitvoering van een mobiliteitsplan wordt opgelegd, dat het mogelijk zal maken het gebruik van zachte vervoersmodi en openbaar vervoer aan te moedigen; dat hij erop aandringt dat het voetgangers- en fietsverkeer in de nieuwe bedrijfsruimtes wordt beveiligd;

Overwegende dat deze suggestie opportuun lijkt; dat dient opgelegd te worden dat die beveiliging deel uitmaakt van het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu;

Overwegende voor het overige dat de wens om de nieuwe bedrijfsruimtes te bedienen met het openbaar vervoer niet in tegenspraak is met het door de Regering gevoerde beleid; dat het netwerk van de TEC (Waalse vervoersmaatschappij) zodanig is georganiseerd dat de voornaamste plaatsen op het grondgebied die verkeer genereren bediend zijn, en aangezien het essentieel via de weg verloopt, is het zonder hoge investeringen, makkelijk aan te passen in functie van de evolutie van de plaatsen die de stromen genereren; dat anderzijds, gelet op zijn structurele kost, het spoor enkel een oplossing biedt voor de mobiliteitsproblemen als het om lange afstanden en grote volumes gaat; dat voor de meeste individuele transportbehoeften van de KMO's die zich in de nieuw aangelegde bedrijfsruimtes zullen vestigen, het spoor enkel zal kunnen worden gebruikt in combinatie met andere transportmiddelen, vooral via de weg; dat het dus via een intermodaliteit tussen spoor en weg is, die zal worden opgenomen in de door de Lastenboeken inzake stedenbouw en milieu opgelegde plannen, dat de door de CWEDD vooropgestelde duurzame doelstellingen inzake mobiliteit zullen kunnen worden gehaald;

Bijzondere overwegingen

Overwegende dat met volgende elementen rekening moet worden gehouden :

— Impact op het milieu

Verschiede klagers hebben zich tegen het ontwerp verzet door te wijzen op de schade die het milieu zou ondervinden. Zo werd melding gemaakt van overlast voor de op de site aanwezige fauna en flora en van aantasting van lucht en water.

Verschillende klagers protesteren tegen de aantasting van de op de site aanwezige ecologische doorgang, die de bestaande natuurreservaten verbindt. Sommige meenden ook dat de site schade zou toebrengen aan die natuurreservaten, o.a. dat van de Montagne Saint-Pierre.

Klagers hebben gewezen op de overlast die het ontwerp voor de omwonenden zou betekenen. Sommigen menen dat het hun gezondheid schade zou kunnen toebrengen. In dit verband werd het probleem van de geluidsoverlast aangehaald.

Het milieueffectenrapport meent dat het ontwerp geen schadelijke kenmerken vertoont die in strijd zijn met een beleid van duurzame ontwikkeling.

Om de schade die het ontwerp aan de bewoners zou kunnen veroorzaken te evalueren, is het belangrijk rekening te houden met geur- en geluidshinder en luchtvervuiling.

Wat de luchtkwaliteit betreft meent het rapport dat het gebied geen invloed zal hebben op de bestaande situatie.

Wat de geluidsomgeving betreft heeft het milieueffectenrapport erop gewezen dat de site sterk onderhevig was aan het verkeer op de autosnelweg E25, aan de voorbijrijdende treinen op de nabijgelegen spoorweg en de aanwezigheid van de firma RECYTECH.

De Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening heeft bovendien laten gelden dat de studies die binnen het kader van het milieueffectenrapport van het gemeentelijk plan van aanleg zijn uitgevoerd deze analyse hebben bevestigd.

Wat de geurhinder betreft meent het milieueffectenrapport dat de dominerende winden uit het zuidwestelijke sector komen en dat het ontwerp bijgevolg geen invloed zal hebben op de geuromgeving van de woongebieden.

De Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening staat achter deze analyse.

Wat de aantasting van het milieu betreft, meent het milieueffectenrapport dat de op de site aanwezige fauna en flora weinig wetenschappelijke waarde hebben. Het rapport raadt echter wel aan maatregelen te nemen om het ecologische netwerk van de site te vrijwaren.

Zo werkt het ontwerp binnen de groengebieden aan beide kanten van de spoorwegberm in op twee gebieden die vandaag staan ingeschreven als uitbreidingsgebieden voor industrie, communautaire uitrusting en openbare diensten.

De Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening deelt deze analyse en heeft gemeend dat de meerderheid van de klachten het ontwerpgebied van Lanaye betreffen en niet dat van Navagne.

Voor het overige zal het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu de gepaste manier bepalen om het gebied af te zonderen en het te integreren in de bebouwde en niet bebouwde context.

— Aantasting van het Maaswater

Bepaalde klagers hebben gemeend dat de uitvoering van het ontwerpgebied de kwaliteit van het Maaswater zou aantasten. Dit argument werd aangehaald door een klager die leverancier is van drinkbaar water en wiens productie voor 25 % van het Maaswater afhangt.

Andere klagers hebben de aandacht gevestigd op de nefaste gevolgen van een vervuiling van het Maaswater voor de fauna en flora, o.m. binnen het kader van de reglementering inzake de bescherming van bepaalde vissoorten.

Om de kwaliteit van het in de Maas of het grondwater afgevoerde water te garanderen, zal, zoals het milieueffectenrapport en de Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening het suggereren, het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu inrichtings- en toepassingsmaatregelen definiëren, niet enkel wat afwatering betreft, maar ook wat het ondoorlaatbaar maken van verkeersstroken, parkeer- en opslagruimtes betreft.

— Impact op het landschap

Verschillende klagers hebben kritiek geuit op de impact van de site op het landschap, waardoor het zicht op de landschappen van de Maas, de Montagne Saint-Pierre, het paaigebied van de Petit Gravier of van l'Eijsderbeemden zou worden aangetast.

Bepaalde klagers hebben tevens de visuele impact aangeklaagd van het ontwerp op het gebied waarvan de bestemming nog niet vaststaat van Dossais, dat in de toekomst voor woning bestemd moet zijn.

De auteur van de studie stelt volgende maatregelen voor om de integratie van de site in het landschap te garanderen :

- een strook van ongeveer 20 meter breed, bestemd voor beplanting op de noordelijke en oostelijke buitenkant van de bedrijfsruimte (uitbreidingsoppervlakte zoals voorgesteld door het studiebureau plus perceel van de bestaande aanpalende bedrijfsruimte). Het toekomstige gemeentelijke fietspad zou er kunnen worden aangelegd;
- twee zones met bosjes aan beide kanten van de spoorwegbrug van een variabele breedte van 20 à 40 meter. De bredere noordelijke zone zal worden beplant tot aan de grens waar het laad- en losperron worden gebruikt, nl. aan de verandering van richting van het perron. De toegangsweg naar het perron zal door dit gebied lopen dat de eventuele spoorverbinding vormt.

De CWEDD neemt deze voorstellen over.

Zoals de Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening suggereert, zal het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu de afzonderingsoppervlaktes en de samenstelling ervan definiëren, waardoor de integratie van het gebied in de bebouwde en niet bebouwde omgeving zal zijn gewaarborgd; deze oppervlaktes zullen het tevens mogelijk moeten maken voor het ontwerp nuttige ecologische doorgangen te behouden of aan te leggen. Het zal rekening houden met de bestemming in groengebieden aan beide kanten van de spoorwegberm van twee gebieden die vandaag staan ingeschreven als uitbreidingsgebieden voor industrie, communautaire uitrusting en openbare diensten.

— Impact op het toerisme

Klagers hebben kritiek geuit op het ontwerp gelet op de wil om het toerisme in de regio te stimuleren. Ze menen dat het ontwerp in tegenspraak is met het INTERREG III project, of de inrichting van het veerpont van Eijsden-Lanaye.

De Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening betreurt dat het milieueffectenrapport niet dieper op deze problematiek is ingegaan.

Zoals de auteur van het milieueffectenrapport vaststelt, is de onmiddellijk omgeving van de site van geen bijzondere landschappelijke waarde.

De door het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu genomen maatregelen, o.m. inzake de afzonderingsinfrastructuur van het landschap, zullen volstaan om het aantrekkelijke karakter van de omliggende toeristische ruimtes te garanderen of te vrijwaren.

— Trage vervoersmodi

Klagers hebben gewenst dat bij de aanleg van wegen in de omgeving van de site, rekening werd gehouden met fietsers en voetgangers.

De auteur van het milieueffectenrapport raadt aan een kleine weg te bouwen parallel aan de muur van het perron om de continuïteit van het fiets- en voetpad langs de rechteroever van de Maas naar het Limburgse en Nederlandse mogelijk te maken. Hij meent dat ook het Ravel net voor dit alternatief zou kunnen opteren en op het bestaande net aansluiten vlakbij de N602.

In het oosten zou het fiets- en voetpad binnen de afzonderingsinfrastructuur van het landschap moeten worden geïntegreerd.

De Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening staat achter deze voorstellen.

Deze elementen zullen worden opgenomen in het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu.

— Impact van het ontwerp op de waarde van de omliggende gronden

Bepaalde klagers hebben geprotesteerd tegen het waardeverlies van hun woning die vlakbij het ontwerp ligt.

Wat de bestaande bebouwde gebieden « voor de brug betreft », meent de auteur van het milieueffectenrapport dat het ontwerp de omgeving schade zal toebrengen maar het bebouwbare potentieel niet in gevaar zal brengen.

Hij klaagt de impact aan op het gebied waarvan de bestemming nog niet vaststaat van Dossais dat voor bebouwing zou moeten worden bestemd en dat moeilijk zal kunnen worden afgezonderd van de industriële bedrijfsruimte, gelet op de noodzaak een rechtstreekse doorgang van de bedrijfsruimte naar de Maas vrij te laten.

De Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening meent dat deze klachten binnen het kader van de herziening van het gewestplan niet relevant zijn.

— Grensoverschrijdende impact van het ontwerp en informeren van getroffen staten en gewesten

Bepaalde klagers hebben de impact aangeklaagd die gebieden in Nederland die vlakbij de site liggen, zouden ondervinden, vooral dan de gemeente Eijsden.

Ze betreuren de manier waarop ze zijn ingelicht over de herziening van het gewestplan.

De Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening heeft gewezen op de huidige verplichting om de buurlanden in te lichten.

Richtlijn CE/2001/42 en de bepalingen van het CWATUP, die de richtlijn in Waalse recht van ruimtelijke ordening en stedenbouw omzetten, zijn nog niet van kracht.

Wat het samenwerkingsakkoord van 4 juli 1994 betreft, betreffende de uitwisseling van informatie inzake projecten met een transregionale impact op het milieu, dat was nooit het voorwerp van een decreet houdende instemming en, het heeft overigens geen betrekking op de evaluatie van de gevolgen van plannen en programma's zoals het gewestplan.

Begeleidende maatregelen

Overwegende dat artikel 46, § 1, al. 2, 3° van het CWATUP bepaalt dat de inschrijving van een nieuwe bedrijfsruimte hetzij de bestemmingswijziging van de niet meer in gebruik zijnde bedrijfsruimte, hetzij de goedkeuring van andere maatregelen die gunstig zijn voor de bescherming van het milieu, hetzij een combinatie van die twee begeleidingsmaatregelen inhoudt;

Overwegende dat de begeleidende maatregelen enerzijds moeten afhangen van de intrinsieke milieukwaliteit van de voor stedenbouw bestemde oppervlakte en anderzijds van de objectieve inbreng van die begeleidingsmaatregelen;

Overwegende dat de renovatie van niet meer in gebruik zijnde bedrijfsruimtes een van de belangrijkste begeleidingsmaatregelen inzake milieu blijft;

Overwegende dat de Regering, binnen het kader van de begeleidingsmaatregelen bij voorliggende herziening van het gewestplan, een aantal niet meer in gebruik zijnde bedrijfsruimtes een nieuwe bestemming wil geven.

Overwegende dat, bij de evaluatie van de verhouding tussen begeleidingsmaatregelen en de inschrijvingsontwerpen van nieuwe bedrijfsruimtes, het redelijk is rekening te houden met enerzijds de gedifferentieerde impact van de renovatie van niet meer in gebruik zijnde bedrijfsruimtes volgens hun locatie en hun vervuiling, anderzijds met de impact op het milieu van de aanleg van een nieuwe bedrijfsruimte, die verschilt naargelang haar kenmerken en ligging; dat op die manier, mits eerbiediging van het proportionaliteitsprincipe, blijkt dat een zware renovatie meer moet wegen dan de renovatie van een minder vervuilde site, dat de impact van voor het milieu gunstige maatregelen moet worden ingeschat in functie van het effect dat men er redelijkerwijze mag van verwachten, en dat die maatregelen des te belangrijker moeten zijn, of minder, dan de aanleg van een nieuw gebied met al dan niet aanzienlijke impact op zijn omgeving;

Overwegende dat, bij gebrek aan elementen die de factoren kunnen objectiveren, welke die lasten en de impact volledig kunnen beoordelen, de Regering het nuttig acht, zowel om de voorschriften van het artikel 46, § 1, al. 2, 3° van het CWATUP zeker te eerbiedigen en in haar bekwamen om, zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, de renovatie van niet meer in gebruik zijnde bedrijfsruimtes te promoten, een strikte interpretatie van de tekst goed te keuren, en een verdeelsleutel te hanteren die ongeveer overeenkomt met een m<sup>2</sup> renovatie van een niet meer in gebruik zijnde bedrijfsruimte voor een m<sup>2</sup> niet bebouwbaar ruimte die voortaan is bestemd voor economische activiteit (met aftrok van de oppervlaktes die voorheen voor economische activiteit waren bestemd en die gereclassieerd zijn als niet te bebouwen gebied);

Overwegende dat de door artikel 46, § 1, al. 2, 3° van het CWATUP bepaalde begeleiding op regionaal vlak kan worden beoordeeld; dat aangezien voorliggend ontwerp in het raam van een prioritaire plan moet worden gezien dat het volledige Gewest wil voorzien van nieuwe ruimtes voor economische activiteit, de voormelde verdeelsleutel dus algemeen kan worden toegepast, waarbij de compensatie kan gebeuren tussen het geheel van oppervlaktes afgezonderd van gebieden die niet als te bebouwen gebied zijn opgenomen om voor economische activiteit te worden bestemd (met aftrok van de oppervlaktes die voorheen voor economische activiteit waren bestemd en die gereclassieerd zijn als niet te bebouwen gebied) enerzijds en het geheel van niet meer in gebruik zijnde bedrijfsruimtes die een nieuwe bestemming hebben gekregen anderzijds;

Overwegende nochtans dat, ten einde een geografische verdeelgelijkheid na te streven, het nuttig lijkt, aangezien de nieuwe ruimtes die het prioritaire plan bestemt voor economische activiteit verdeeld liggen over het hele Gewest, erover te waken dat de niet meer in gebruik zijnde bedrijfsruimtes ook op een gelijke manier zijn verdeeld;

Overwegende dat, om die doelstelling na te streven, het Gewest in vijf evenwichtige en geografisch homogene sectoren werd verdeeld; dat het voorliggende ontwerp bij een geheel van ontwerpen werd gevoegd (Sprimont – Louveigné, Seraing – Luik, Soumagne – Blegny, Hannuit, Geer en Oupeye);

Overwegende dat als begeleidingsmaatregel, de Regering beslist er rekening mee te houden volgende sites een nieuwe bestemming te geven :

— ANS	Paire Bouille
— DISON	Zuivelfabriek Interlac
— DISON	Rue des 600,83
— DISON	Rue des 600,50/52
— DISON	Entrepot Pisseroule
— DISON	Machines Paulus
— DURBUY	Steenbakkerij de Rome
— ESNEUX	Texter
— LUIK	Mercier G.
— LUIK	Etablissements Sacré
— LUIK	Fabriek voor betonnen buizen
— LUIK	Firma CE plus T
— LUIK	Militair depot
— LUIK	Etablissements Balteau
— LUIK	n°4 St-Nicolas
— LUIK	Entrepot Elias fauteuils Yvonne
— LUIK	Kliniek Valdor
— LUIK	Colgate Palmolive
— LUIK	Wapenfabriek Francotte
— MARCHIN	Papierwaren
— OUPEYE	Gemeentelijke hangar
— OUPEYE	Al Paveye
— PEPINSTER	Textiel Pepinster
— PEPINSTER	Textiel Pepinster 2
— PEPINSTER	Fabriek Ransy
— SERAING	Sualem
— SERAING	Cementfabriek
— SERAING	Slijperij n°7 vanVal St-Lambert
— SERAING	Kwaliteitshout St-Jean
— SERAING	Meubels Femina
— SOUMAGNE	Coöperatieve vennootschap
— SOUMAGNE	Schrijnwerk Biemar
— VERVIERS	Tankstation Apna oil
— VERVIERS	Stomerij Burhenne-Simonis
— VERVIERS	Fabriek Bouchoms
— VERVIERS	Textielfabriek Petit-Stevens (Hodimont)
— VERVIERS	Lanolin Westbrook
— VERVIERS	Motorwinkel Helios
— VERVIERS	GRAU CLARISSES
— VERVIERS	Wol Schmid

die een tenminste equivalente oppervlakte totaliseren;

Overwegende dat wat de maatregelen betreft die gunstig zijn voor de bescherming van het milieu zoals het CWEDD heeft onderstreept, artikel 46, §1<sup>er</sup>, alinea 2, 3<sup>o</sup> van het CWATUP het niet mogelijk maakt er de beschermingsmaatregelen die zich opdringen in op te nemen, in toepassing van hetzij het CWATUP, hetzij van een andere van kracht zijnde reglementering; dat de Regering niettemin wil onderstrepen, dat om de bescherming van het milieu te verzekeren, zij parallel met de uitvoering van een prioritaair plan binnen het kader waarvan voorliggend besluit kadert, een nieuw artikel 31*bis* van het CWATUP heeft goedgekeurd, met als voorschrift dat elke nieuwe bedrijfsruimte gepaard gaat met een Lastenboek inzake stedenbouw en milieu dat de compatibiliteit van het gebied met haar omgeving waarborgt;

Overwegende dat in voorliggend geval het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu zal worden aangevuld met specifieke maatregelen die verder gaan dan artikel 31*bis* van het CWATUP en zijn toepassingscirculaire van 29 januari 2004, om het milieu beter te beschermen (maatregelen om de op de site aanwezige ecologische doorgangen te vrijwaren, de inschrijving van twee groengebieden aan beide kanten van de spoorwegberm die vandaag staan ingeschreven als uitbreidingsgebieden voor industrie, communautaire uitrusting en openbare diensten) : dat die

specifieke maatregelen moeten worden beschouwd als maatregelen die gunstig zijn voor het milieu en die een aanvulling zijn op de maatregelen voor de renovatie van niet meer in gebruik zijnde bedrijfsruimtes, in toepassing van artikel 46, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, 3<sup>o</sup>, van het CWATUP;

Overwegende dat op die manier meer dan voldoende is voldaan aan de door dit artikel opgelegde regel;

Lastenboek inzake stedenbouw en milieu

Overwegende dat in uitvoering van artikel 31*bis* van het CWATUP, voorafgaand aan de toepassing van het gebied, een Lastenboek inzake stedenbouw en milieu zal worden opgemaakt, dat de richtlijnen van de ministeriële omzendbrief van 29 januari 2004 zal naleven;

Overwegende dat de CWEDD in zijn verschillende adviezen een reeks algemene aanbevelingen heeft gedaan betreffende de eventuele implementatie van de ontwerpen, o.m. inzake beheer van water, lucht, afval, bodembewegingen, begeleiding van door het ontwerp getroffen landbouwbedrijven, mobiliteit en bereikbaarheid, integratie van landschap en begroeiing;

Overwegende dat de Regering die aanbevelingen ruim voor was, door om te beginnen in het Parlement de goedkeuring voor te stellen van artikel 31*bis* van het CWATUP, dat bepaalt dat de nieuwe bedrijfsruimtes het voorwerp zullen vormen van een Lastenboek inzake stedenbouw en milieu, en door vervolgens de inhoud van dit Lastenboek inzake stedenbouw en milieu te definiëren via een omzendbrief die zij op 29 januari 2004 heeft goedgekeurd;

Overwegende dat bepaalde door de CWEDD geformuleerde aanbevelingen verduidelijkingen aanbrengen die nuttig lijken, hetzij algemeen, hetzij voor voorliggend ontwerp, in functie van de net beschreven kenmerken; dat ze daarin zullen moeten worden opgenomen door de auteur van het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu;

Overwegende bijgevolg dat in het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu in elk geval de hierna opgesomde elementen zullen moeten staan;

- maatregelen om de behandeling van het water, meer bepaald het afvalwater, passend te beheren, en maatregelen die noodzakelijk zijn voor het vrijwaren van het Maaswater;
- afzonderingsmaatregelen van het gebied waardoor het in de bebouwde en niet bebouwde omgeving kan worden geïntegreerd;
- de studie en de definitie van te nemen maatregelen om ecologische doorgangen te behouden;
- passende maatregelen om een vlot verloop van de zachte modi mogelijk te garanderen, welke compatibel zijn met de toepassing van de bedrijfsruimte;
- maatregelen inzake mobiliteit, binnen en buiten het gebied, van goederen en personen, dus ook de beveiliging van de ruimtes voorbehouden voor het fiets- en voetgangersverkeer;

Overwegende dat uit het geheel van die ontwikkelingen blijkt dat het voorliggende ontwerp het meest geschikt is om, met eerbied voor de in artikel 1 van het Waalse Wetboek voor ruimtelijke ordening, stedenbouw en patrimonium opgesomde doelstellingen, te kunnen beantwoorden aan de behoefte aan ruimte bestemd voor economische activiteit, binnen het betroffen referentiegebied;

Na beraadslaging,

Op voorstel van de Minister van ruimtelijke ordening, stedenbouw en milieu,

Besluit :

**Artikel 1.** De Regering keurt definitief de herziening van het gewestplan van Luik goed, die de inschrijving inhoudt, op het grondgebied van de gemeente Visé (Navagne) in uitbreiding van de bestaande industriële bedrijfsruimte (plaat 34/7S);

- van een industriële bedrijfsruimte;
- van een twee groengebied aan beide kanten van de spoorwegberm;

**Art. 2.** Het volgende bijkomende voorschrift, \*R 1.2, is van toepassing in de gemengde bedrijfsruimte ingeschreven op het plan door voorliggend besluit :

« Enkel ondernemingen waarvan het vervoer van grondstoffen of afgewerkte producten via de waterweg gebeurt en de ondersteunende ondernemingen krijgen de toelating zich in de industriële bedrijfsruimte \*R1.2 te vestigen ».

**Art. 3.** De herziening is goedgekeurd conform het plan in bijlage.

**Art. 4.** In het Lastenboek inzake stedenbouw en milieu, opgesteld conform artikel 31*bis* van het CWATUP, staan in elk geval volgende elementen :

- maatregelen om de behandeling van het water, meer bepaald het afvalwater, passend te beheren, en maatregelen die noodzakelijk zijn voor het vrijwaren van het Maaswater;
- afzonderingsmaatregelen van het gebied waardoor het in de bebouwde en niet bebouwde omgeving kan worden geïntegreerd;
- de studie en de definitie van te nemen maatregelen om ecologische doorgangen te behouden;
- passende maatregelen om een vlot verloop van de zachte modi mogelijk te garanderen, welke compatibel zijn met de toepassing van de bedrijfsruimte;
- maatregelen inzake mobiliteit, binnen en buiten het gebied, van goederen en personen, dus ook de beveiliging van de ruimtes voorbehouden voor het fiets- en voetgangersverkeer;

**Art. 5.** De Minister van ruimtelijke ordening is belast met de uitvoering van voorliggend besluit.

Namen, 22 april 2004.

De Minister-president,  
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Minister van ruimtelijke ordening, stedenbouw en milieu,  
M. FORET

Het plan ligt ter inzage bij het Directoraat-generaal Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Patrimonium, rue des Brigades d'Irlande 1, te 5100 Jambes, en bij het betrokken gemeentebestuur.

Het advies van de CRAT wordt hieronder bekend gemaakt.