

Révision du plan de secteur Périmètre « Chênée – Vesdre »

DOSSIER DE BASE

Table des matières

I.	DIAGNOSTIC	5
1.	INTRODUCTION	5
2.	INITIATEUR DE LA DEMANDE	6
3.	OPERATEUR TECHNIQUE	7
4.	OBJET DE LA DEMANDE DE REVISION DU PLAN DE SECTEUR	8
5.	OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LA DEMANDE DE REVISION DU PLAN DE SECTEUR ET MOTIVATION QUANT A LA NECESSITE DE SA REVISION	8
6.	PERIMETRE CONCERNE PAR LA DEMANDE DE REVISION DU PLAN DE SECTEUR	9
7.	SITUATION EXISTANTE DE FAIT	10
7.1.	HISTORIQUE DU SITE.....	10
7.2.	MILIEU NATUREL ET PHYSIQUE.....	15
7.2.1	<i>Géologie</i>	15
7.2.2	<i>Pédologie</i>	15
7.2.3	<i>Hydrologie et hydrogéologie</i>	16
7.2.4	<i>Topographie</i>	16
7.2.5	<i>Paysage</i>	18
7.2.6	<i>Biodiversité</i>	18
7.3.	MILIEU HUMAIN	19
7.3.1	<i>Cadre bâti</i>	19
7.3.2	<i>Equipements socio-culturels et vie de quartier</i>	23
7.3.3	<i>Infrastructures</i>	25
7.3.4	<i>Autres infrastructures</i>	26
7.3.5	<i>Accessibilité au site</i>	28
7.3.6	<i>Equipements d'adduction, de collecte et de traitement des eaux usées</i>	33
7.3.7	<i>Biens patrimoniaux</i>	35
7.3.8	<i>Activités économiques existantes</i>	35
7.3.9	<i>Autres activités humaines</i>	40
7.3.10	<i>Ambiance sonore et olfactive</i>	45
7.3.11	<i>Qualité de l'air – Poussières</i>	45
7.3.12	<i>Qualité des sols</i>	46
8.	SITUATION DE DROIT	54
8.1.	SITUATION REGLEMENTAIRE DU SITE ACTUEL	54
8.1.1	<i>Permis et autorisations couvrant les activités existantes</i>	54
8.2.	DOCUMENTS D'AMENAGEMENT NORMATIF ET D'URBANISME	54
8.2.1	<i>Niveau régional</i>	54
8.2.2	<i>Niveau pluri-communal</i>	57
8.2.3	<i>Niveau communal</i>	61
8.3.	PERIMETRES D'AUTORISATION A RESTRICTION DE DROITS CIVILS	63
8.3.1	<i>Permis d'urbanisme</i>	63
8.3.2	<i>Préemption</i>	63
8.3.3	<i>Calamités</i>	63
8.3.4	<i>Expropriations</i>	63
8.3.5	<i>Servitudes</i>	63
8.4.	PERIMETRES INHERENTS AUX POLITIQUES D'AMENAGEMENT OPERATIONNEL	63
8.4.1	<i>Périmètre de revitalisation urbaine</i>	63
8.4.2	<i>Rénovation urbaine</i>	64
8.4.3	<i>Remembrement urbain</i>	64
8.4.4	<i>ZIP</i>	64
8.4.5	<i>SAR (Site A Réaménager)</i>	65
8.5.	DOCUMENTS DE PLANIFICATION RELEVANT D'AUTRES POLITIQUES D'AMENAGEMENT OPERATIONNEL	65

8.5.1	Parc naturel.....	65
8.5.2	Contrat de rivière	65
8.5.3	Charte paysagère	66
8.6.	BIEN SOUMIS A UNE REGLEMENTATION PARTICULIERE	66
8.6.1	Bâtiments et sites classés.....	66
8.6.2	Pollutions et sols	67
8.6.3	Eau	68
8.6.4	Faune et flore.....	73
8.6.5	Activités économiques	76
8.6.6	Infrastructures	77
8.6.7	Paysage	79
8.6.8	Patrimoine.....	79
8.6.9	Risques naturels	79
9.	CONTRAINTES ET POTENTIALITES	82
9.1.	AFOM (ATOUTS – FAIBLESSES – OPPORTUNITES – MENACES)	82
II.	PROPOSITION DE REVISION DU PLAN DE SECTEUR	83
1.	LE PERIMETRE CONCERNE	83
2.	PROPOSITION DE COMPENSATION.....	83
3.	UNE OU PLUSIEURS PROPOSITIONS D’AVANT-PROJET	84
3.1.	AVANT-PROJET RETENU.....	84
3.2.	AVANT-PROJET NON RETENU : INSCRIRE L’ENTIERETE DE LA ZONE EN ZONE D’HABITAT	85
3.3.	AVANT-PROJET NON RETENU : INSCRIRE L’ENTIERETE DE LA ZONE EN ZONE D’ACTIVITE ECONOMIQUE MIXTE	85
3.4.	AVANT-PROJET NON RETENU : INTEGRER LE PARC DANS LA ZONE D’HABITAT SANS DEFINITION DE ZONE SPECIFIQUE.....	85
III.	JUSTIFICATION.....	86
1.	PRINCIPAUX ENJEUX DE TERRITOIRE	86
1.1.	REDEFINIR LES ZONES URBAINES EN DESINDUSTRIALISATION.....	86
1.1.1	Contexte industriel de la zone concernée.....	86
1.1.2	Enjeux régionaux.....	88
1.1.3	Enjeux provinciaux et pour l’arrondissement de Liège (« Liège métropole »)	89
1.1.4	Enjeux communaux	91
1.1.5	Enjeux locaux	91
1.2.	RETISSER LA VILLE AUTOUR DES ESPACES VERTS ET DE L’EAU, AUTOUR D’UNE NOUVELLE VISION DE LA MOBILITE.....	92
1.2.1	Le PEP’s – un outil planologique au service des quartiers.....	92
1.2.2	Un nouveau lien à l’eau et un nouvel espace vert en rive gauche de la Vesdre	93
1.2.3	Extension du centre-ville avec des fonctions complémentaires	94
1.2.4	Nouvelle mobilité avec un nouveau pôle de gare	94
1.2.5	Zone économique urbaine intégrée dans une mixité de fonctions.....	95
2.	UN PROJET DE « MASTERPLAN » POUR PROPOSER LES FUTURES AFFECTATIONS AU PLAN DE SECTEUR.....	96
3.	JUSTIFICATION DE LA REVISION PROJETEE.....	97
3.1.	JUSTIFICATION DE LA REVISION PROJETEE DU PLAN DE SECTEUR AU REGARD DE L’ARTICLE D.I.1 ET DU SCHEMA DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL (ART.D.II.44, 1°).....	97
3.1.1	La nature du projet initié.....	99
3.1.2	Le processus en cours.....	100
3.2.	JUSTIFICATION DE LA REVISION PROJETEE	100
3.2.1	Par rapport au plan de secteur	100
3.2.2	Par rapport au Masterplan	101
4.	RAPPORT JUSTIFICATIF DES ALTERNATIVES EXAMINEES ET NON RETENUES	105
4.1.	ALTERNATIVES DE PROCEDURE.....	106
4.1.1	Succession de permis d’urbanisme dérogatoires	106
4.1.2	Site à réaménager (SAR)	107

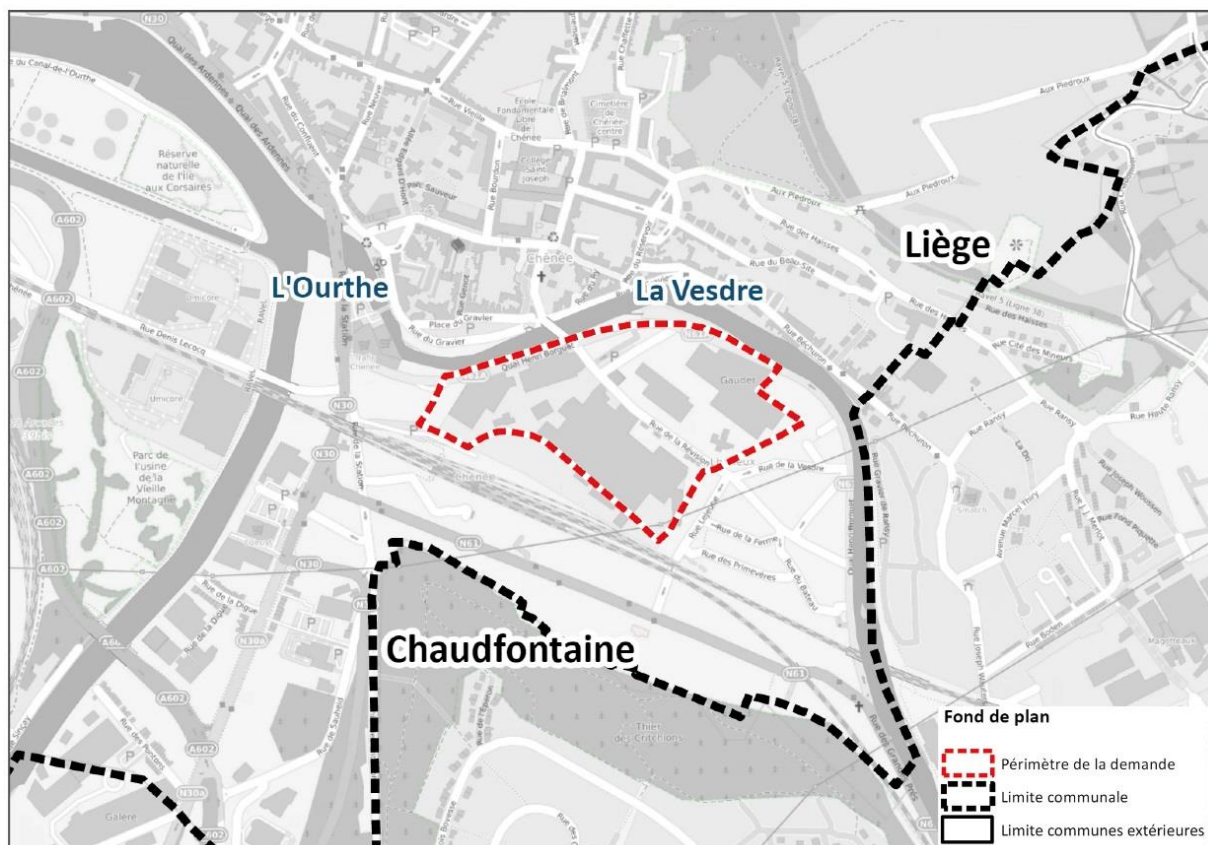
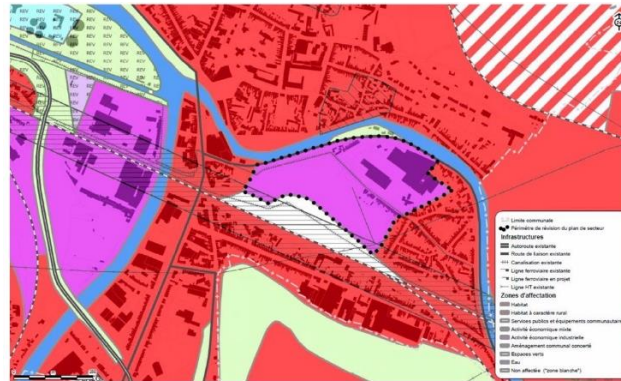
4.1.3	Plan de remembrement urbain (PRU)	107
4.1.4	Schéma d'orientation local (SOL)	108
4.1.5	Révision de l'affectation au plan de secteur d'initiative privée.....	109
4.1.6	Zone d'enjeu régional au plan de secteur (ZER)	109
4.1.7	Zone d'enjeu communal (ZEC).....	110
4.1.8	Le changement d'affectation au plan de secteur d'initiative publique	110
4.1.9	Conclusion	111
4.1.	ALTERNATIVE « ZERO ».....	111
4.2.	ALTERNATIVES DE ZONAGE.....	111
4.3.	ALTERNATIVES EXAMINEES ET NON RETENUES.....	115
4.3.1	Porte des Ardennes / Parc d'affaires d'Hony / Everzinc (11 ha) et le parc Vieille Montagne (7 ha)	116
4.3.2	Val Benoit (10 ha)	117
4.3.3	Gare d'Angleur (5 ha).....	118
4.3.4	Droixhe (80 ha).....	120
4.3.5	Boliden (17 ha).....	121
4.3.6	L'écoquartier de Coronmeuse (25 ha)	122
4.3.7	Conclusions	124
5.	LE PLAN ET LE PROJET DE PLAN D'EXPROPRIATION ET/OU LE PERIMETRE DE PREEMPTION	125
6.	LISTE DES SCHEMAS DE DEVELOPPEMENT PLURI COMMUNAUX OU COMMUNAUX ET GUIDES COMMUNAUX A ELABORER, A REVISER OU A ABROGER, EN TOUT OU EN PARTIE	125
IV.	ANNEXES	126
1.	REPORTAGE PHOTOS.....	126
2.	TABLE DES ILLUSTRATIONS	136

I. DIAGNOSTIC

1. Introduction

Voir carte n°1 – Localisation

La Ville de Liège souhaite réviser au plan de secteur l'entièreté de la zone industrielle située entre les bords de Vesdre et la gare de Chênée pour créer une nouvelle histoire urbaine. Tout au long du présent dossier, cette zone sera appelée « périmètre Chênée-Vesdre ».



Le périmètre concerné se situe à Chênée, entre la Vesdre et le Quai Henri Borguèt au nord, le chemin de fer et le RAVeL au sud, la rue de la Station à l'ouest, les rues Lejeune et de la Vesdre à l'est et est traversé par la rue de la Révision.



Illustration 3 : Localisation et identification des lieux spécifiques liés au périmètre Chênée-Vesdre
(©Ville de Liège)

Le périmètre Chênée-vesdre comprend les sites LBP et Gauder ainsi que deux petites zones composées d'habitat mitoyen.

En se lançant dans ce processus, elle s'inscrit dans la continuité de l'opération de réhabilitation du site LBPⁱ, confiée par le Gouvernement wallon à la SPAQUE en 2012. La mise en vente, suite à la cessation de l'activité industrielle en 2019 du site Gauder, voisin de LBP, crée également de nouvelles opportunitésⁱⁱ. En tant que garante du devenir de son territoire et fort de ses ambitions de redéploiement en vallée, la Ville souhaite voir cette partie de son territoire touchée par la désindustrialisation requalifiée, recevoir de nouvelles affectations et accueillir de nouvelles fonctions, complémentaires au quartier.

Ce présent document a donc été élaboré en collaboration avec les institutions suivantes :

- Ville de Liège, en tant qu'initiateur de la demande ;
- SPAQUE, en tant que propriétaire du site LBP et opérateur de l'assainissement ;
- SPI, en tant qu'opérateur pressenti pour le développement de la zone d'activité économique ;
- MSA, en tant qu'auteur de projet. Les bureaux Pigeon Ochej Paysage et Aries ont été associés à l'étude en sous-traitance du bureau MSA pour les aspects paysage et environnement.

2. Initiateur de la demande

La Ville de Liège est à l'initiative de la demande.

Coordonnées :

Ville de Liège – Collège communal

Place du Marché, 2 à 4000 Liège

ⁱ LBP est l'abréviation de *Lamitref Buildings Products*, ancien propriétaire et exploitant du site dit « LBP »

ⁱⁱ Etant donné l'état d'avancement des études et des travaux d'assainissement sur le site LBP, les connaissances acquises sur les pollutions sont beaucoup plus précises pour ce site que pour le site Gauder. Elles seront donc particulièrement détaillée pour le site LBP dans le chapitre 7.3.12 Qualité des sols p.45

Personnes de contact :

Renaud Kinet-Poleur, Directeur du Département de l'Urbanisme et du Développement territorial

Pierre Bricteux, Responsable du Service de l'Aménagement du territoire

Gaëlle Michaud-Nérard, Attachée spécifique au Service de l'Aménagement du territoire

Jérémy Tournay, Attaché spécifique au Service de l'Aménagement du territoire

La Batte, 10 à 4000 Liège

+32 (0)4 221 92 07

urbanisme@liege.be

3. Opérateur technique

Le bureau MSA est en charge de l'élaboration du dossier de base en vue de réviser le plan de secteur. MSA est un bureau d'études et de projets en architecture, aménagement d'espaces publics et urbanisme. Dans le cadre de cette mission, le bureau a d'abord procédé à l'étude du site LBP dans son contexte plus large (quartier de Chênée-bas – périmètre A), puis a proposé un plan masse pour le périmètre B, incluant les sites du Aldi, LBP et Gauder. Ce plan masse a ensuite servi de base de travail pour proposer les nouvelles affectations projetées au plan de secteur (périmètre C) dans le cadre de ce dossier de base. Pour être plus précis, le périmètre C a ensuite été agrandi, devenant le périmètre « Chênée-Vesdre », en intégrant le site Gauder suite à la cession des activités industrielles en 2019.

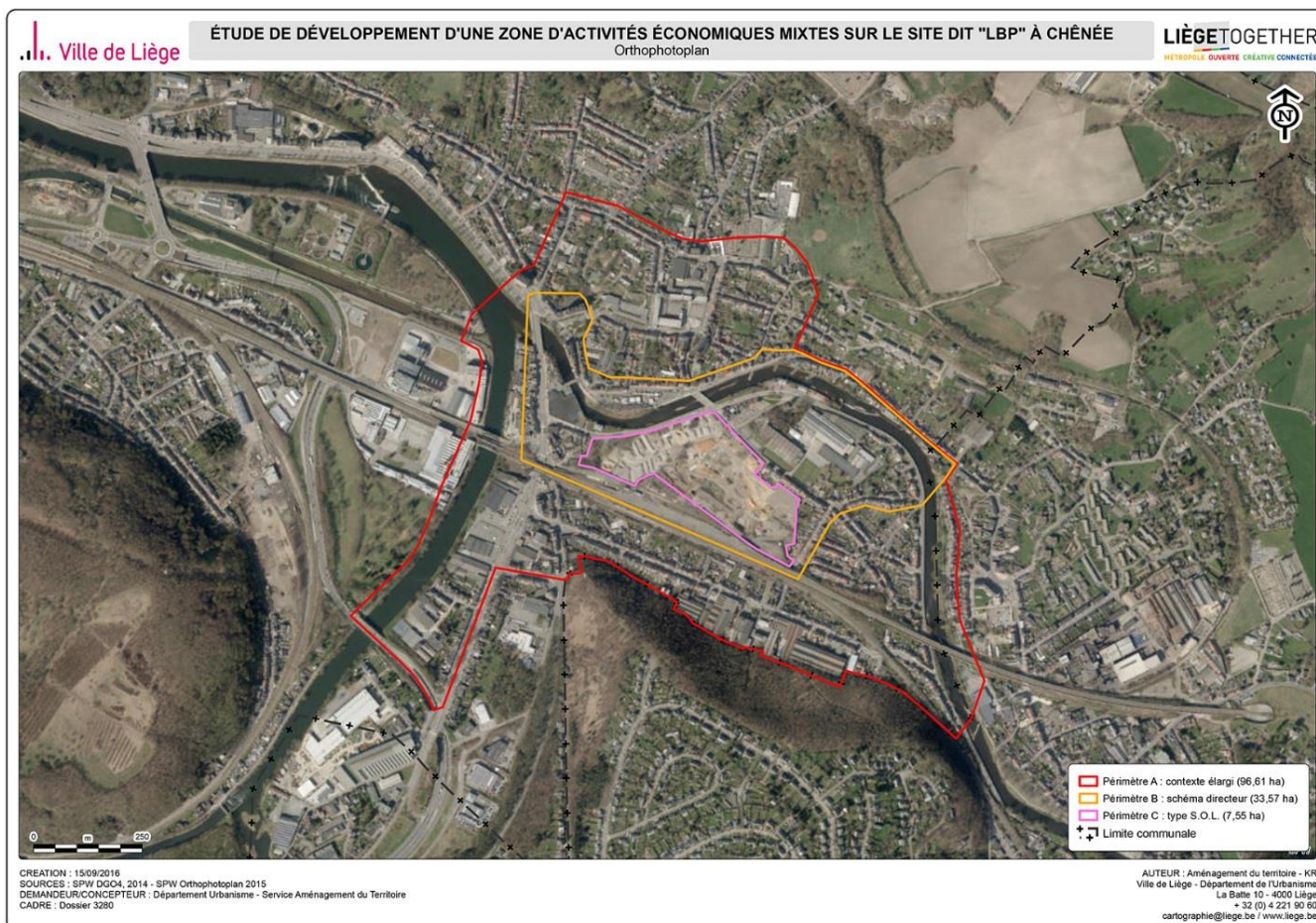


Illustration 4 : Plan reprenant les 3 périmètres d'étude dans le cadre de la mission urbanistique confiée à MSA en novembre 2016 (©Ville de Liège)

Coordonnées :

MSA
Place Eugène Flagey, 7 bte 2
1050 Bruxelles
+32 (0)2 502 81 07
ms@ms-a.be

Personnes de contact :

Benoit Moritz, architecte-urbaniste associé - benoit@ms-a.be
Simon Bidal, architecte collaborateur - simon@ms-a.be

4. Objet de la demande de révision du plan de secteur

La révision du plan de secteur a pour objet de rencontrer des besoins en logements et activités économiques en vue d'assurer un développement durable et attractif du pôle urbain de Liège.

En effet, la désindustrialisation est un élément majeur de ces dernières décennies et particulièrement dans cette partie du territoire liégeois. L'industrie déserte petit à petit les aires urbaines densément habitées et peu compatibles avec une activité industrielle, laissant derrière elle des zones de friche souvent polluées et difficilement reconvertibles. Des sites industriels en reconversion, tels que LBP et Gauder, sont des exemples concrets qui démontrent la difficulté de cette démarche, mais également l'opportunité qui est donnée de reconnecter des parties de territoire, stratégiquement situés en milieu urbain, permettant d'accueillir une mixité de fonctions, en ce compris des activités économiques de type PME ou TPE, plus compatibles avec cet environnement urbain dense.

Dans le cas présent et afin de garder une certaine flexibilité par rapport aux besoins futurs, la révision du plan de secteur « de base » est privilégiée. Dès lors, seules les affectations sont modifiées. Les prescriptions resteront donc celles du plan de secteur.

5. Objectifs poursuivis par la demande de révision du plan de secteur et motivation quant à la nécessité de sa révision

Pour cette partie du territoire, la zone industrielle au plan de secteur a permis de représenter une situation de fait liée à l'existence d'une entreprise industrielle historique, aujourd'hui disparue. L'existence de cette zone industrielle au plan de secteur ne résulte pas d'une planification souhaitée mais d'un état de fait qui ne correspond plus aux besoins actuels.

En effet, aujourd'hui, cette zone n'est plus adaptée pour accueillir de nouvelles activités de nature industrielle pour différentes raisons. Sa taille est relativement réduite pour une affectation industrielle (12,7 ha), et totalement enclavée dans la zone d'habitat. De plus, l'accessibilité par voie d'eau pour le transport des biens n'existe pas, étant donné que la Vesdre est un cours d'eau non navigable. L'accessibilité pour le transport ferroviaire est également impossible vu la différence de niveau entre le site LBP et les voies de chemin de fer. En complément de la petite superficie de la zone, son découpage par les réseaux de voiries, la situation de fait qui présente près d'un hectare occupé par de l'habitat et l'absence de dispositif d'isolement démontrent également la difficulté d'y implanter à nouveau ce type d'industries.

Réviser le plan de secteur en proposant des affectations mieux intégrées au milieu urbain permettra d'adapter l'affectation économique aux besoins actuels, de requalifier le périmètre « Chênée-Vesdre » afin de le raccrocher à son environnement.

D'une façon générale, en bord de Vesdre et d'Ourthe, les activités industrielles se sont peu à peu délocalisées ou ont cessé leur activité, laissant derrière elles des friches. La pollution de ces sites, leur enclavement en milieu urbain et la faible accessibilité pour les marchandises ne permettent pas une reconversion industrielle aisée, ni souhaitée. En effet, les activités industrielles – nécessitant de grandes superficies au bénéfice d'un taux d'emplois très faible – sont tournées sur elles-mêmes et créent des enclaves en milieux urbains, et souvent génèrent des nuisances visuelles, olfactives, environnementales et sonores qui vont à l'encontre des caractéristiques de la ville ou du quartier durable :

- Ville poreuse afin de rendre le maillage le plus fin possible et connecter les différents quartiers entre eux ;
- Ville multifonctionnelle et polycentrique en renforçant l'attractivité des différentes polarités de quartier ;
- Ville connectée en multipliant les mobilités alternatives à la voiture. Cette polarité multimodale justifie entre autre une densité importante d'emplois, d'usagers et d'habitants.

Afin de rendre ce secteur du territoire communal poreux et complémentaire à l'existant, il est question de redéfinir les affectations du sol avec plus de pertinence, dans une logique de densification des fonctions et des usages, de « reconstruction de la ville sur la ville », et de diversification des fonctions. Cela permettra de rendre la polarité de Chênée plus forte, plus attractive, plus cohérente, et de répondre aux caractéristiques d'un quartier durable.

La proposition de révision du plan de secteur envisage plus de mixité de fonctions, une dimension économique conservée mais qui évolue aussi vers des implantations plus petites, plus flexibles et correspondant à la zone d'activité économique mixte et non plus industrielle au sens du plan de secteur. Cette révision défend également la réappropriation des berges de la Vesdre, au profit des habitants et usagers actuels et futurs, mais également au profit d'une meilleure résilience à venir. Outre la transformation de la zone industrielle en zone d'activité économique mixte, une réponse sera apportée permettant de rencontrer les besoins en nouveaux logements, en offrant de nouveaux modèles d'habitat attractifs, en inscrivant en zone de parc de nouveaux espaces publics verts et de qualité, en valorisant les paysages et la présence de la rivière, en complétant les itinéraires modes doux... En développant la ville de manière plus durable et plus attractive.

La présente démarche vise donc une révision du plan de secteur, avec un double objectif :

- Révision d'une zone d'activité économique industrielle, renseignée sur l'illustration ci-après en pointillé noir, intégrant les sites LBP et Gauder, en vue de définir de nouvelles affectations (de ~12 ha) au plan de secteur ;
- Déclassement de la route de liaison, renseignée sur l'illustration ci-après en tireté jaune (quai Henri Borguet), qui n'a plus de statut au plan de secteur.

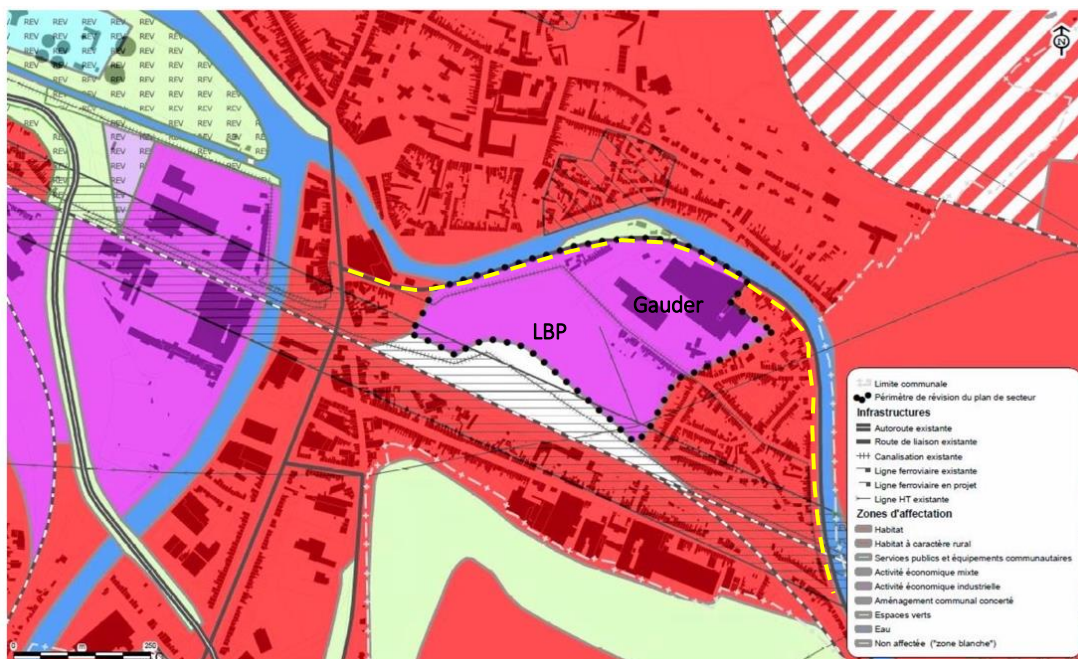


Illustration 5 : Extrait du plan de secteur actuel, arrêté par l'Exécutif régional wallon le 26/11/1987
(©SPW, Ville de Liège)

6. Périmètre concerné par la demande de révision du plan de secteur

Voir carte n°1 – Localisation

Le périmètre « Chênée-Vesdre », concerné par la demande de révision du plan de secteur, inclut principalement les sites LBP et Gauder appréhendés dans leur rapport à la Vesdre et au centre de Chênée. Il englobe une partie de territoire conséquente (environ 12,7 ha) située entre la Vesdre, le chemin de fer, le quartier du Lhonneux et la proximité de la N30 traversant Chênée. La photo aérienne ci-après rend également compte de la localisation en bordure de limites communales, entre le territoire de la Ville de Liège et celui de la Commune de Chaudfontaine.



Illustration 6 : Carte de la localisation du périmètre « Chênée-Vesdre » concerné par la révision du plan de secteur (©Ville de Liège)

7. Situation existante de fait

Voir carte n°2 – Situation de fait

7.1. Historique du site

Nous reprenons ici un bref historique de l'occupation industrielle des sites LBP et Gauder. Ces sites étant les principaux éléments du périmètre concerné.

Cela permet de mieux saisir les activités qui s'y sont déroulées et qui ont conduit (en tous les cas pour le site LBP) aux pollutions en présence.

Jusqu'en 1808, le périmètre du site est, dans son secteur ouest, occupé par le château de Chênée et ses dépendances.



Illustration 7 : Carte Ferraris (1777) de Chênée (©SPW)

Un laminoir est y installé en 1812 et débute alors la fabrication de fer blanc. La partie « Gauder » n'est, quant à elle, pas encore dédiée à l'activité industrielle.

En 1882, l'usine prend le nom de « Usines à Cuivre et à Zinc » de Liège.

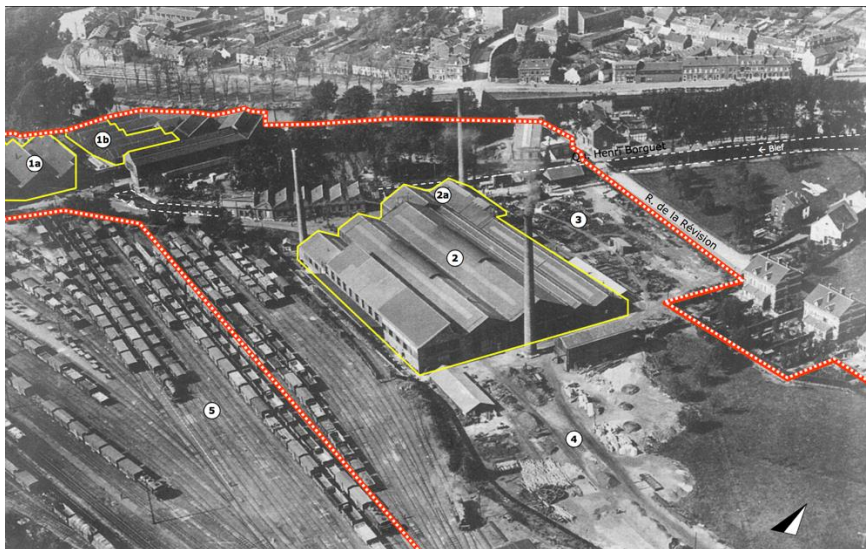


Illustration 8 : Vue d'ensemble du site « Cuivre et Zinc » en 1927 (©SPAQUE)

Après la seconde guerre mondiale, l'usine s'équipe d'une fabrique d'emballage métallique et s'étend alors sur le site Gauder.



Illustration 9 : Photo aérienne de 1947 (le bief et la ligne de chemin de fer reliant les actuels sites LBP (au centre de l'image) et Gauder (en haut et à droite de l'image) sont toujours visibles (©IGN)

Le site Gauder fait donc partie, historiquement, de la même entreprise que le site LBP.

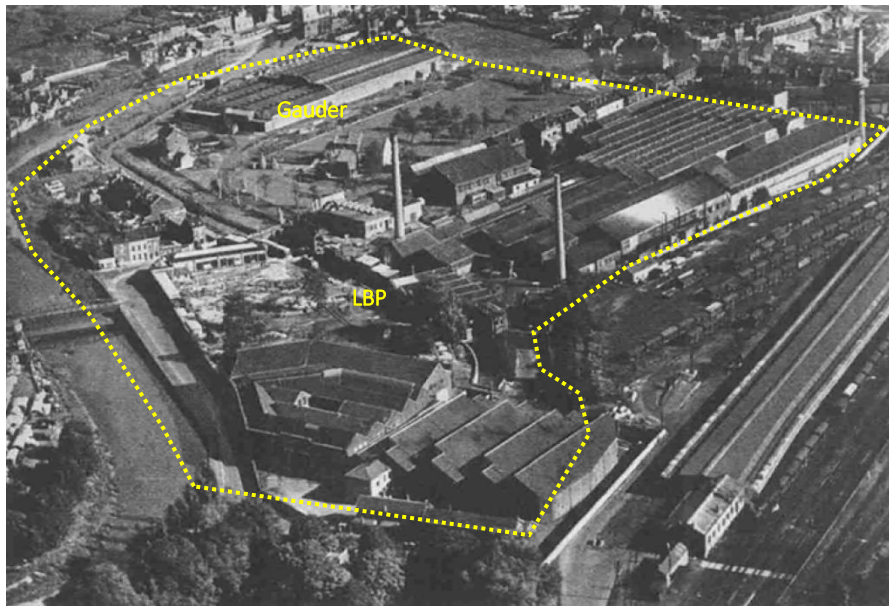


Illustration 10 : Vue d'ensemble du périmètre concerné en 1952 (©SPAQUE)

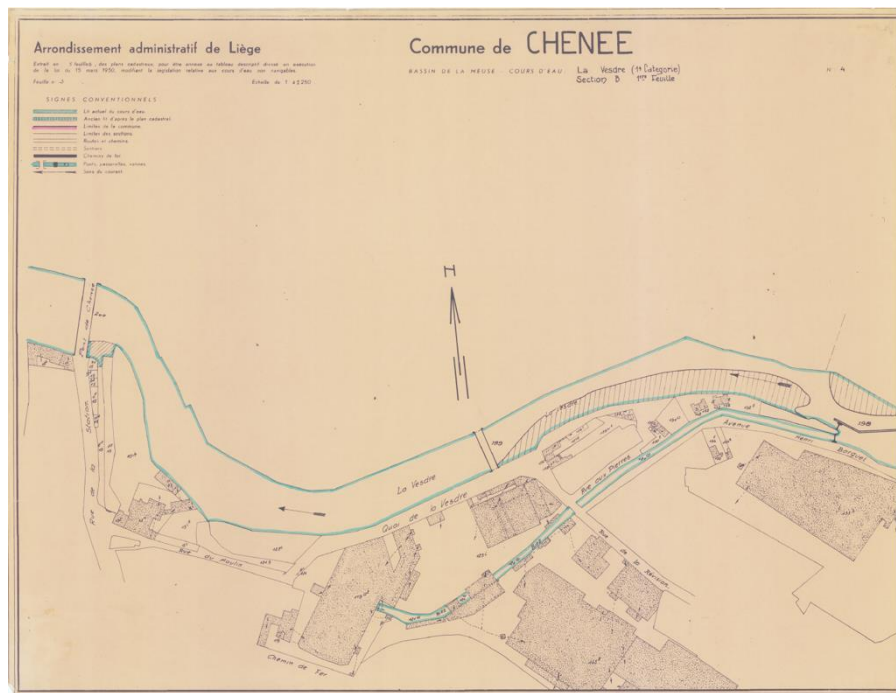


Illustration 11 : Atlas des cours d'eau – Présence d'un bief sur le site LBP en 1950, aujourd'hui disparu (ou en voie de disparaître) dans le cadre des travaux d'assainissement en cours (©Arrondissement administratif de Liège)

Au début des années 1970, l'usine est profondément modifiée, notamment au niveau des fonderies, pour améliorer la fabrication des produits spéciaux. Elle développe de nouveaux fours électriques et un équipement de radiations ionisantes pour la transformation des cuivres et des alliages.

En 1976, la société Gauder (commerce de gros de machines-outils, notamment vente d'engins de manutention d'occasion) s'installe dans les anciens bâtiments de la SA Aluminium Belge (code SPAQUE Lg4403-008). Cette fabrique de papier d'aluminium est une filiale des usines « Cuivre & Zinc », à qui elle appartenait entre 1928 et 1959 (voire au-delà).

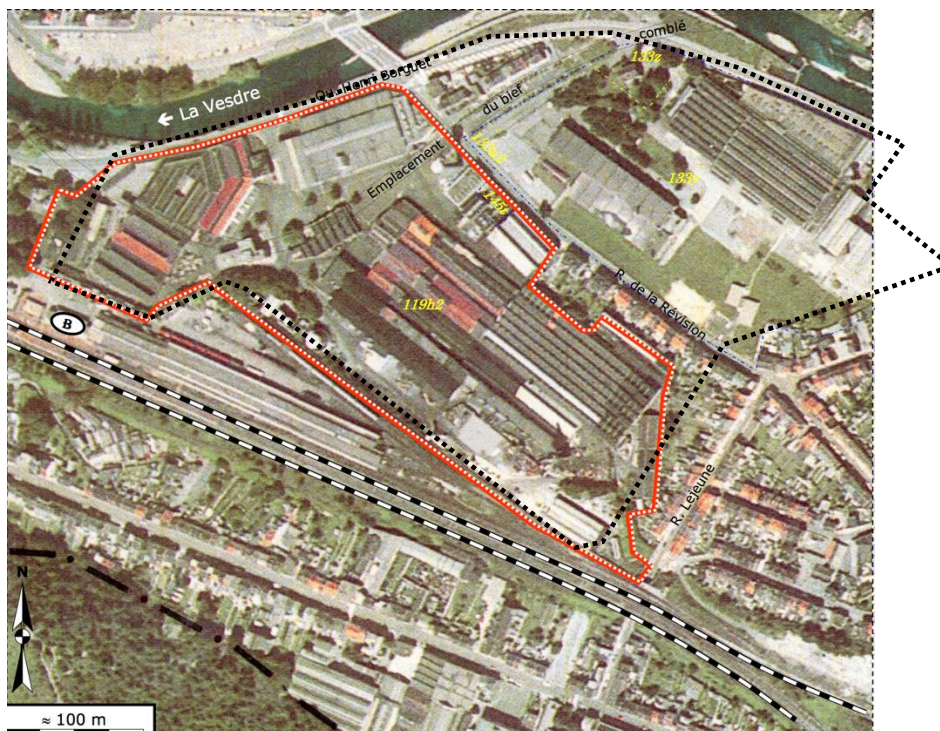


Illustration 12 : Vue aérienne du site industriel en 1984 (©SPAQUE)

L'usine « Cuivre et Zinc » cesse ses activités en 1985. Trois ans plus tard, LBP (Lamitref Buildings Products) redémarre l'installation et l'équipe d'une nouvelle fonderie avec coulée continue et semi-continue.

Dans les années qui suivent, des unités à l'arrêt sont progressivement détruites.

La liquidation intervient en 2004 et laisse le site à l'abandon jusqu'aux premières campagnes d'investigations des sols réalisées par SPAQUE, devenu propriétaire en octobre 2012.

Suite à la fin des activités de l'entreprise LBP sur le site depuis 2004, une première étude dite d'orientation a été réalisée en novembre 2009. Par arrêté du 8 novembre 2012, le Gouvernement wallon a chargé la société SPAQUE de réhabiliter le site « LBP » (anciennement « Cuivre et Zinc ») à Chênée, affecté d'une lourde pollution et représentant 7,5 ha.

Le chantier de réhabilitation a débuté par la déconstruction des bâtiments (halls, château d'eau, cheminée, etc.) de 2012 à 2013. Une étude de caractérisation a ainsi pu être finalisée en janvier 20015 sur le site nettoyé de ses constructions et déchets. Ensuite, durant les années 2014 et 2015, SPAQUE a procédé, dans le cadre de la programmation FEDER 2007-2013, outre la déconstruction des bâtiments, aux investigations de sols sur la totalité du site, ainsi qu'à l'assainissement de deux zones de 7.341 m² et 9.009 m². Au vu des coûts d'assainissement, seuls ces importants spots de pollution ont pu faire l'objet de travaux d'assainissement de sol en fin de programmation. Le solde des travaux d'assainissement de sol se poursuivent aujourd'hui dans le cadre de la programmation 2014-2020 des fonds FEDER avec une nouvelle phase de réhabilitation qui devrait débuter au printemps 2021, et une fin de chantier attendue pour 2023 sous réserve de l'obtention des financements complémentaires sollicités.

Ainsi, le site a dû mobiliser les financements FEDER suivants :

- FEDER 2007-2013 : 11.050.119 € dont l'objectif « Compétitivité régionale & Emploi » du FEDER visait à renforcer l'attractivité et la compétitivité des régions et à augmenter le taux d'emploi en anticipant les changements économiques et sociaux ;
- FEDER 2014-2020 : 13.047.000 € (dont 7 millions en attente de réaffectation sur ce site). Le projet LBP fait partie ici d'un portefeuille de projets relevant de la Mesure 3.1.2 *Territoire - Dépollution* visant la reconversion des friches industrielles urbaines dans l'Axe 3 pour les sites d'activité économique équipés ou leur extension mais immobilisés dans leur valorisation économique et immobilière par la présence de pollutions, de contraintes géotechniques. La réhabilitation du site LBP visant la création d'une zone d'activité économique mixte, s'inscrit dans le prolongement de la programmation FEDER 2007-2013.

La société Gauder a cessé ses activités sur le site de Chênée en 2019, par une mise en liquidation volontaire.

7.2. Milieu naturel et physique

7.2.1 Géologie

Voir chapitre 6.3.13 Pollution des sols.

La carte géologique n'est pas encore mise à disposition par le SPW sur le périmètre concerné. Toutefois, dans le cadre des études pour le site LBP reprises au chapitre 6.3.13, les sondages réalisés nous apportent les renseignements utiles, dont les suivants :

Informations hydrogéologiques

La description de l'hydrogéologie locale est basée sur les renseignements consignés lors des investigations menées durant des différentes campagnes d'analyse des sols.

L'aquifère, rencontré au droit du site LBP, est situé dans les graviers et galets alluvionnaires de la Vesdre et est limité en profondeur par les argiles d'altération des schistes du Houiller.

Malgré la présence de limons fluviatiles, la nappe est considérée comme libre sur l'entièreté du terrain.

Au droit du terrain, l'eau libre dans le sol est rencontrée à une hauteur absolue moyenne de 65,30 m. Le niveau de l'aquifère varie peu au fil des saisons (battement inférieur à 1 m sur base des mesures réalisées par Tauw à différentes périodes de l'année). Le sens d'écoulement global peut être considéré vers l'ouest, en direction de la Vesdre, avec un gradient piézométrique de 0,2%.

En l'absence de slugs tests, la perméabilité moyenne des graviers alluviaux rencontrés au droit du site a été estimée de 5.10^{-3} m/s, le diamètre des galets observés au droit du site variant de 5 cm à 20 cm.

Informations hydrologiques

Le périmètre est situé dans un méandre de la Vesdre ; la limite nord longeant la rive sud de la Vesdre. En aval, à plus ou moins 400 m de sa limite nord-ouest, se trouve le confluent de la Vesdre avec l'Ourthe, rivière de plus grand débit. L'Ourthe continue ensuite de s'écouler sur 3 km en direction de la Ville de Liège avant de se jeter dans la Meuse.

Lors de la campagne complémentaire de 2020, le niveau de la Vesdre a été mesuré, ainsi que le niveau de la nappe au droit du site, confirmant un écoulement de la nappe du site vers la Vesdre.

Il est à noter la présence d'un bief traversant le site d'est en ouest au-dessus du niveau de la nappe alluviale et n'ayant donc aucune influence sur la piézométrie.

7.2.2 Pédologie

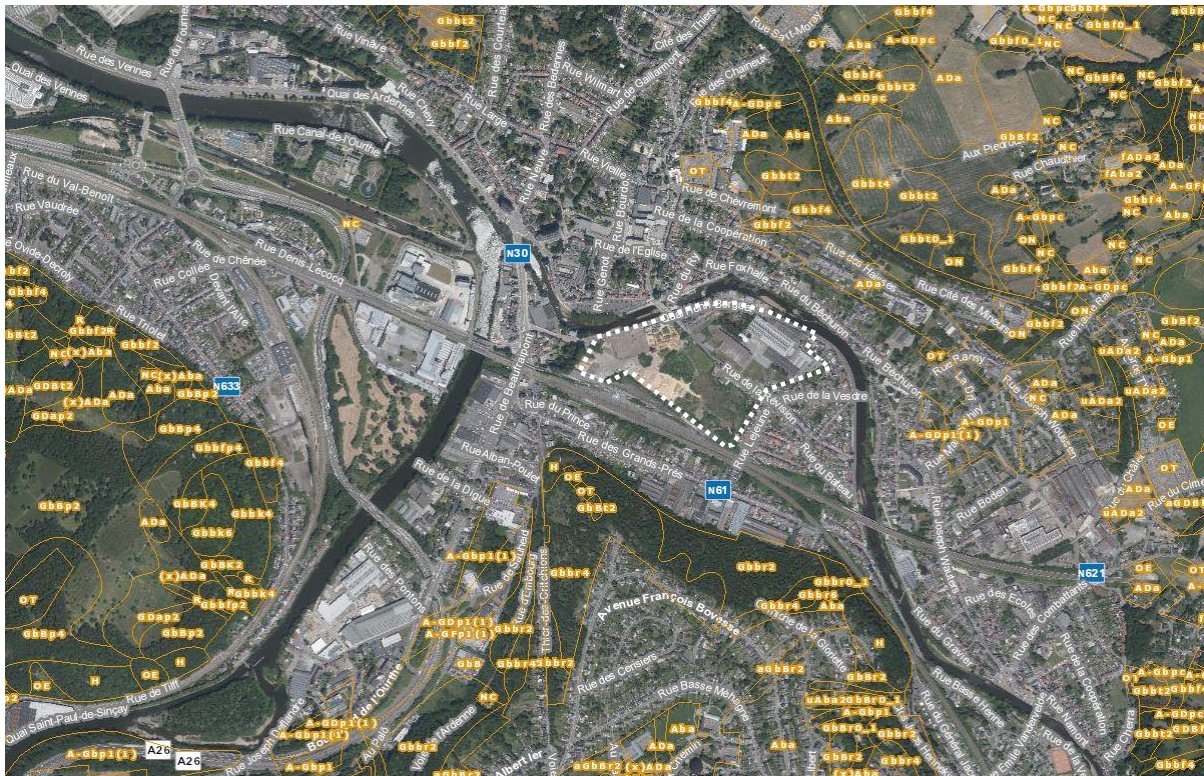


Illustration 13 : Carte des sols et sous-sols (©SPW)

Le périmètre se trouve dans la zone « Sols artificiels ou non cartographiés » de la carte des sols et sous-sols sur WalOnMap.

Les sols, au sein du périmètre concerné, ont été en grande partie artificialisés au fur et à mesure des décennies. Le site LBP est quant à lui aujourd'hui totalement déconstruit. Les sols sont en cours d'assainissement (voir point 6.3.13. Qualité des sols) et de nouvelles terres saines vont être importées sur des profondeurs très variables.

7.2.3 Hydrologie et hydrogéologie



Illustration 14 : Carte des limites des bassins versants (©SPW)

Le périmètre concerné est bordé sur sa façade nord et nord-est par la Vesdre, rivière belgo-allemande. La Vesdre est affluent en rive droite de l'Ourthe, donc sous-affluent de la Meuse. La confluence entre l'Ourthe et la Vesdre se trouve également à Chênée, à une centaine de mètres des limites nord-ouest du périmètre. La carte ci-dessus reprend la limite entre bassins versants, c'est-à-dire entre l'espace drainé par un cours d'eau et ses affluents sur un ensemble de versants. La limite se situe ici à la confluence de l'Ourthe et de la Vesdre.

7.2.4 Topographie

Voir carte n°3 – Situation topographique.



Illustration 15 : Carte du relief autour du périmètre concerné (@SPW)

Le périmètre concerné se situe dans la vallée de la Vesdre. Les coupes suivantes permettent d'illustrer sa localisation en fond de vallée, en vis-à-vis du centre de Chênée ainsi que la confrontation immédiate aux sillons ferroviaires. Les coupes montrent également les coteaux sud de la Vesdre, avec le plateau de Mehagne surplombant la vallée.



Illustration 16 : Coupes dans la vallée (@MSA)

7.2.5 Paysage

L'entité de Chênée s'est développée à la confluence de l'Ourthe et de la Vesdre. Les grands éléments naturels qui en découlent en définissent l'identité : un ensemble paysager aux caractéristiques fortes. La topographie conditionne la place de l'urbanisation, limitée par des versants raides et des coteaux systématiquement boisés.

En fond de vallée, un autre type de végétation accompagne les berges : semis spontanés d'arbres de zones humides et alignements d'arbres maîtrisés.

Au nord, de grandes prairies attestent des seules bonnes terres limoneuses du versant.

Les relations omniprésentes entre les espaces publics et le grand paysage garantissent une riche diversité d'expériences visuelles.



Illustration 17 : Carte de Chênée et de son grand paysage (@Pigeon Ochej Paysage)

7.2.6 Biodiversité

Voir chapitre 8.6.4.3 Périmètres Natura 2000.

Le périmètre « Chênée-Vesdre » ne présente pas d'intérêt particulier en biodiversité. En effet, il est en grande partie induré (voirie, bâtiments, digues), ou encore totalement remanié dans le cadre de l'assainissement du site LBP. Toutefois, nous retrouvons à proximité du périmètre concerné (à environ 250 m), un périmètre Natura 2000 – BE33016 – Basse Vallée de la Vesdre et plusieurs sites de Grand Intérêt Biologique (SGIB) qui sont développés dans la situation de droit.

7.3. Milieu humain

7.3.1 Cadre bâti

7.3.1.1 Reportage photographique

Voir carte n°6 – Orthophotoplan et localisation des prises de vue.

Au niveau des abords du périmètre concerné, nous retrouvons :

- Au nord, le quai Henri Borguet ainsi que la Vesdre ;
- A l'est et à l'ouest, le périmètre du site est bordé par des habitations ;
- Au sud, le RAVeL (ligne 38) et la ligne de chemin de fer n°37, ainsi que la gare SNCB de Chênée.



Illustration 18 : Localisation des points de vue des photos descriptives du périmètre et de son environnement (©Ville de Liège, Département de l'Urbanisme, juin 2020)

Ne sont reprises ici que quelques photos significatives (@Ville de Liège, Département de l'Urbanisme, juin 2020). Le reportage complet est repris en annexe du dossier de base.



Photo n°13 – RAVeL et quais de chemin de fer (gare de Chênée)



Photo n°17 – site LBP vu d'en haut



Photo n°39 – la Vesdre



Photo n°40 – quai Henri Borguet



Photo n°47 – rue des Ventaux



Photo n°50 – site Gauder (à gauche), LBP (à droite) et rue de la Révision



Photo n°51 – rue de la Révision



Photo n°62 – carrefour quai Henri Borguet et rue de la Révision



Photo n°64 – pont du Lhonneux



Photo n°67 – quai Henri Borguet et murs d'enceinte du site LBP



Photo n°69 – quai Henri Borguet et site LBP



Photo n°73 – Vesdre et pont du Lhonneux

7.3.1.2 Tissus urbains

La représentation graphique ci-après illustre la diversité des tissus urbains. Elle montre la prédominance des tissus résidentiels (en rouge) et commerciaux (en bordeaux) situés en fond de vallée, ainsi que leur imbrication avec, d'une part, de grandes emprises industrielles (en bleu), et d'autre part, le quadrilatère des écoles (en jaune) situé au cœur de Chênée. Elle illustre également le fait que la superficie du périmètre « Chênée-Vesdre » est quasiment équivalente à celle du centre de Chênée.

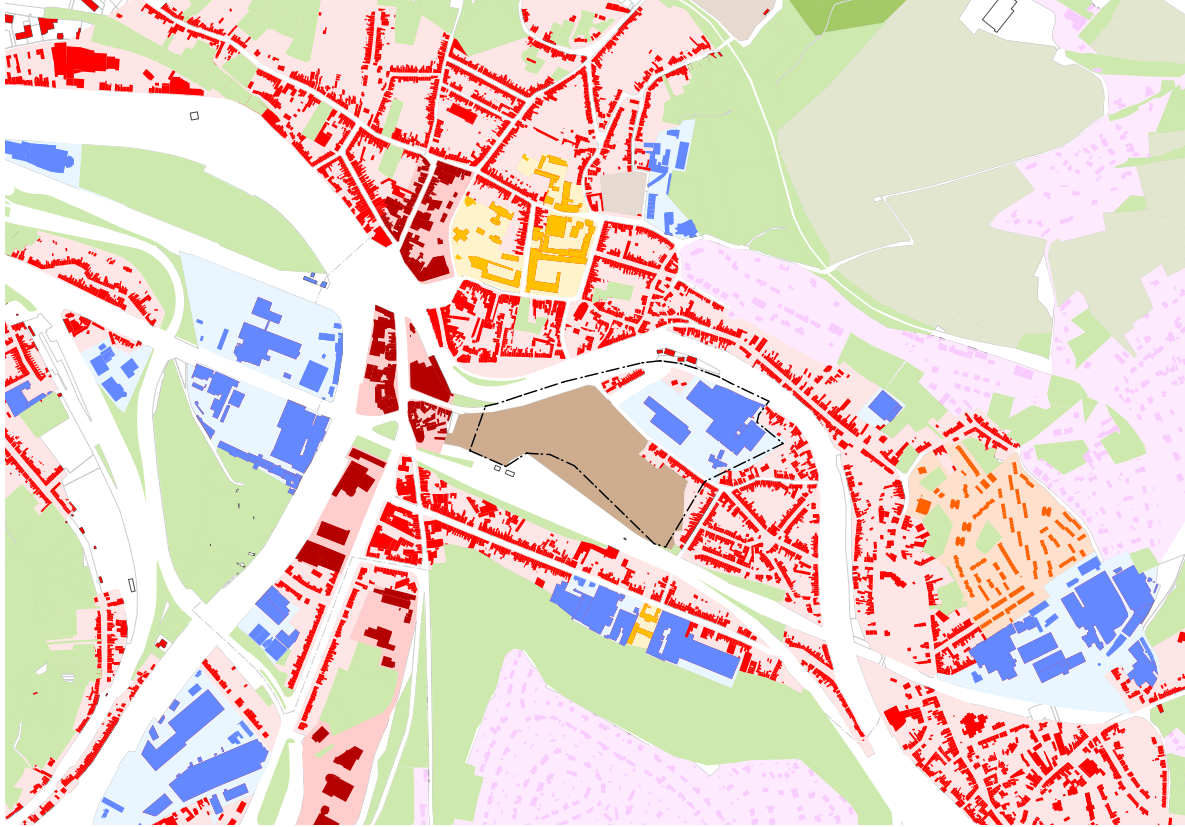


Illustration 19 : Représentation cartographique de la diversité des tissus urbains aux alentours du périmètre concerné (©MSA)

7.3.1.3 Rives de la Vesdre

En situation actuelle, les rives de la Vesdre, comme la confluence entre la Vesdre et l'Ourthe, ne sont pas réellement valorisées. A l'exception peut-être du passage à hauteur de la place du Gravier, elles conservent un caractère minéral très routier.

Par ailleurs, il n'existe qu'un seul passage de part et d'autre des rives de la Vesdre via le Pont du Lhonneux. La passerelle qui reliait la rue du Gravier au site de l'Aldi/Trafic (repris dans la carte ci-dessous en mauve) a été démontée pour des raisons de sécurité.

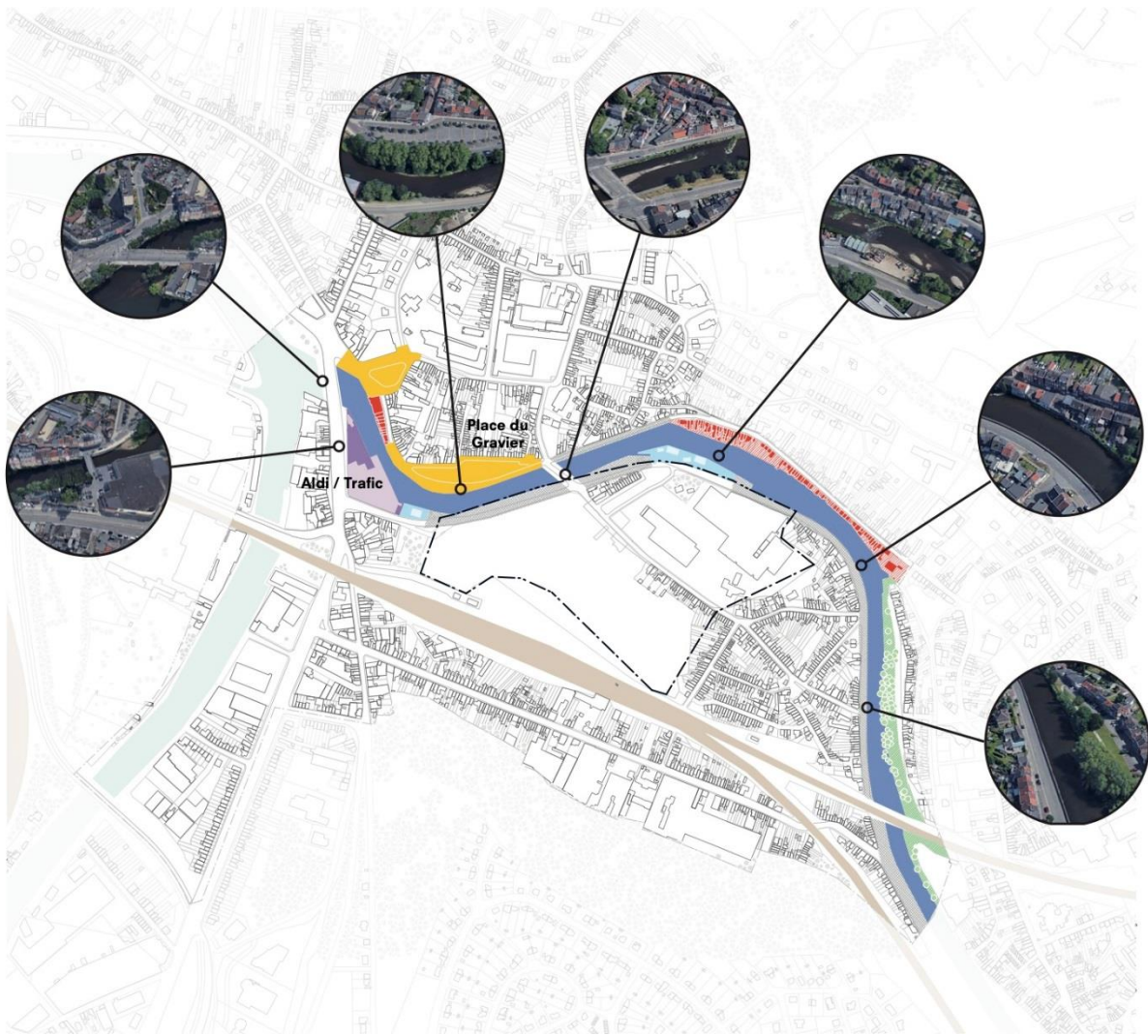


Illustration 20 : Représentation cartographique des différentes situations en bord de Vesdre aux alentours du périmètre concerné (©MSA)

7.3.2 Equipements socio-culturels et vie de quartier

Le centre de Chênée comporte un nombre important d'équipements qui favorisent la vie de quartier et qui se justifient en répondant à un besoin d'une population importante de plus ou moins 9.000 habitants : mairie de quartier, commissariat, académie de musique, bibliothèque, centre culturel, marché hebdomadaire... Un relevé des équipements montre une très forte concentration de ceux-ci dans le centre de Chênée, en rive droite de la Vesdre, alors qu'ils sont totalement absents en rive gauche, du côté du périmètre concerné.

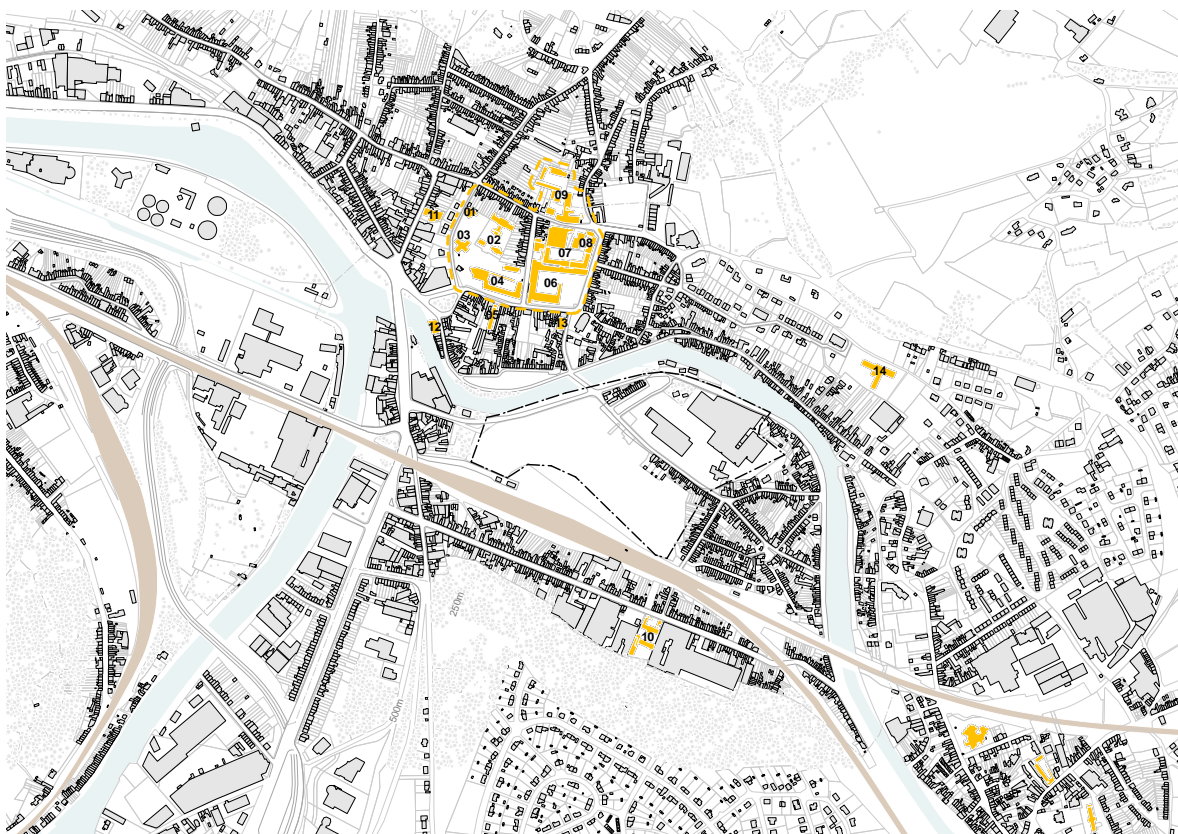


Illustration 21 : Localisation des différents équipements socio-culturels aux alentours du périmètre concerné (@MSA)

Légende :

01. Centre communal des jeunes de Chênée 02. Académie de Chênée 03. Crèche 04. Centre culturel de Chênée 05. Bibliothèque de Chênée 06. Athénée royal de Chênée 07. Collège St Joseph 08. Ecole fondamentale libre de Chênée 09. Institut Ste Thérèse d'Avila 10. Ecole communale des Grands-Prés 11. Mutualité 12. Mairie de quartier de Chênée 13. Espace 21, école de danse 14. Résidence « l'Air du temps »

7.3.2.1 Enseignement

En matière d'enseignement, la Ville de Liège compte 81 établissements pour les sections maternelles et primaires dont 5 sont localisés à Chênée.

La Ville compte également 33 écoles secondaires dont 3 sont localisées à Chênée (Athénée Royale de Chênée, Collège Saint-Joseph et Institut Sainte-Thérèse d'Avila) dans « le quadrilatère des écoles » formés par les rues de l'Eglise, Hippolyte Cornet, Sœur Lutgardis et rue Bourdon, générant, au centre de Chênée, une concentration inédite au sein du territoire communal.

7.3.2.2 Accueil de la petite enfance

Au niveau de l'accueil de la petite enfance, selon l'IWEPS, la Ville de Liège disposait, en 2015, d'une offre de 1.846 places, soit une couverture de 30 places pour 100 enfants.

A titre comparatif, le taux moyen de couverture de l'accueil de la petite enfance en Wallonie était, pour cette même, année de 33,9 places pour 100 enfants et celui de la province de Liège de 30,8 pour 100 enfants.

En comparaison aux moyennes régionale et provinciale, la Ville de Liège dispose d'une capacité d'accueil de la petite enfance insuffisante, en deçà de l'objectif des Etats membres de l'Union européenne d'un taux de 33 places pour 100 enfants minimum.

Ces chiffres ne sont pas connus à l'échelle du quartier. Néanmoins, la crèche communale de Chênée, d'une capacité de 42 lits, se trouve à proximité du périmètre concerné, dans le centre de Chênée (située allée Edgar d'Hondt) et permet donc de compléter les services déjà identifiés à proximité du périmètre.

7.3.2.3 Troisième âge

Toujours selon les calculs de l'IWEPS, la Ville de Liège dispose d'une capacité d'accueil des personnes âgées relativement moyenne avec un taux de couverture au 1er août 2016 de 58 lits pour 1.000 personnes de 60 ans et plus (lits en maison de repos et de soins) contre une moyenne de 56 lits et plus pour la Wallonie ainsi que la province de Liège. La capacité communale est donc supérieure par rapport à l'offre à l'échelle provinciale et régionale.

Ces chiffres ne sont pas connus et donc non analysables à l'échelle du quartier. Néanmoins, l'unique maison de repos à proximité se localise à Chênée (rue des Haïsses, soit à 800 m à vol d'oiseau du site). Celle-ci présente une capacité de 88 lits. Elle permet de compléter les services déjà identifiés à proximité du périmètre.

7.3.2.4 Sport et espace de jeux

La Ville de Liège dispose de 13 complexes sportifs permettant la pratique de nombreux sport indoor (football en salle, basketball, badminton, tennis, volley, arts martiaux...) et outdoor (athlétisme, tennis...) ainsi que de 3 piscines.

Un petit terrain multisport extérieur ainsi qu'un terrain de pétanque se localisent au sein du périmètre sur l'avenue Henri Borguet. A plus grande échelle, un club de tennis, situé rue de la Digue, dispose de terrains couverts de tennis et de padel. Une plaine de jeux, située dans le parc Sauveur, propose quelques balançoires, tourniquets et un petit terrain de sport. Ces infrastructures extérieurs ne permettent pas de répondre entièrement aux besoins des citoyens et autres usagers (voir III. Justifications 1.2.1 PEP's).

De plus, Chênée ne présente pas d'infrastructures sportives intérieures de type communales, permettant de compléter l'offre en services. Il y a donc un réel manque d'infrastructures sportives et de jeux de qualité dans le quartier, accessibles à un large public.

7.3.2.5 Culture

La Ville de Liège dispose de 13 bibliothèques dont une localisée à Chênée, de 20 musées localisés principalement dans le centre-ville de Liège ainsi que de 4 centres culturels (Chênée, Les Chiroux, Jupille-Wandre, Ourthe et Meuse).

Le centre culturel situé dans le centre de Chênée (rue de l'Eglise) propose, en plus d'une programmation artistique de concerts et de représentations théâtrales, des stages et ateliers pour enfants et adultes et des résidences pour artistes. Il réunit plus de 70 associations membres qui alimentent la vie de quartier au travers d'activités culturelles, sportives, de loisirs, d'information ou de sensibilisation.

7.3.3 Infrastructures

Le périmètre « Chênée-Vesdre » est localisé entre différentes infrastructures importantes.

L'infrastructure bleue (la Vesdre) le borde sur sa limite nord. Elle est isolée du quartier de Lhonneux par une voirie de liaison, le quai Henri Borguet, qui crée actuellement une rupture entre le périmètre d'étude et la Vesdre. Sur la limite sud du périmètre, c'est l'infrastructure ferrée (LGV et ligne vers Verviers) qui vient le délimiter, entre autre, par un talus en contre-haut de plus ou moins 4 m.

Le périmètre concerné est desservi par la gare de Chênée, de moindre importance en termes de nombre d'arrêts de trains par rapport à la gare d'Angleur.

Un RAVeL (ligne 38) borde également le site sur sa limite sud. Il est situé au niveau des voies ferrées (donc en contre-haut du périmètre concerné) et permet de relier le RAVeL de l'Ourthe, quelques mètres plus loin.

Remarquons en particulier l'absence d'infrastructure verte au sein du périmètre d'étude ou en périphérie immédiate.

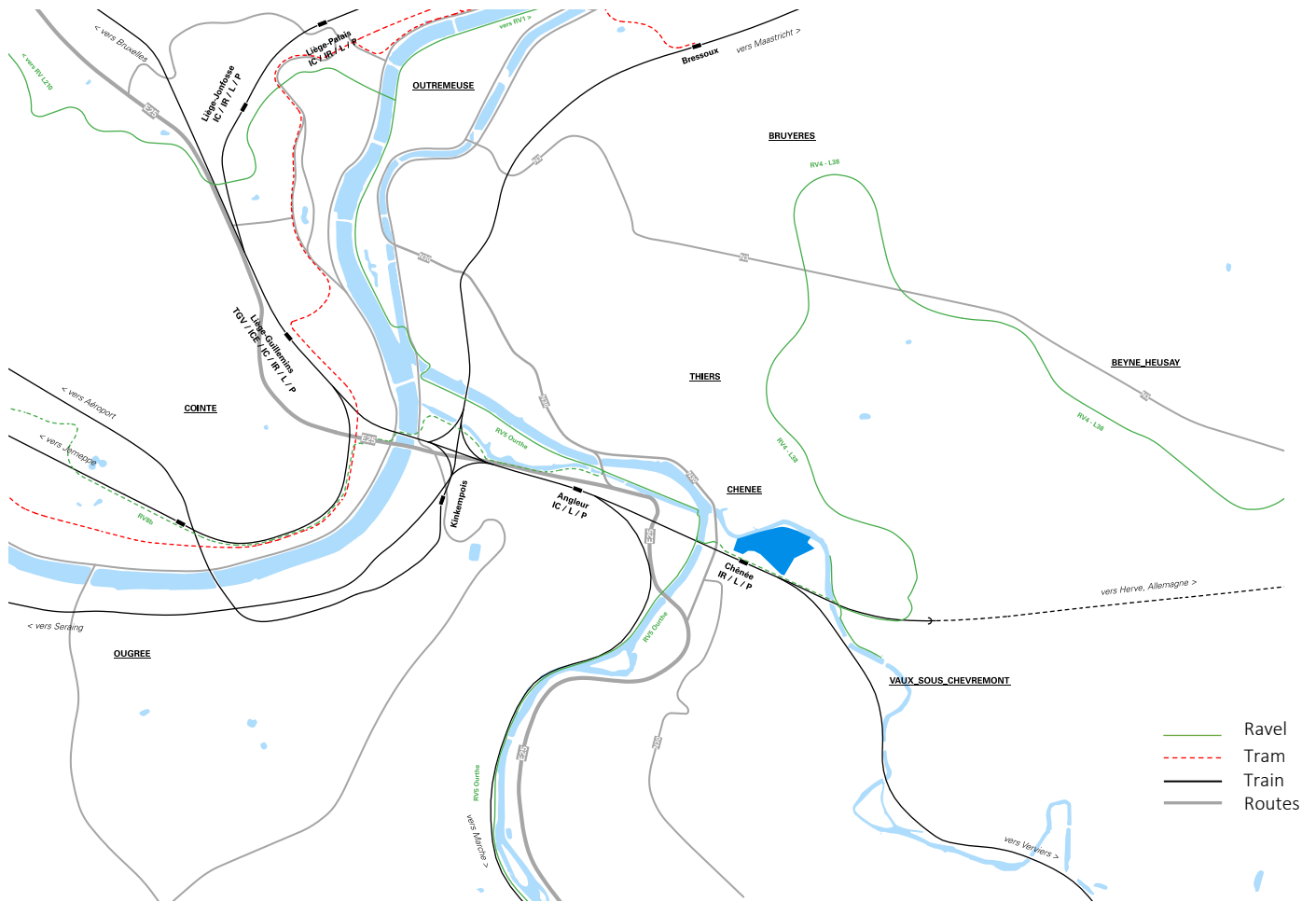


Illustration 22 : Localisation du périmètre « Chênée-Vesdre » par rapport aux différentes infrastructures de transport (@MSA)

7.3.4 Autres infrastructures

Voir carte n°4 – Situation de fait des infrastructures techniques (impétrants).

Une ligne haute tension (220 kV) passe à l'extrême sud-est du périmètre « Chênée-Vesdre ». Un pylône électrique est d'ailleurs présent au droit de l'ancien site LBP.

Cette donnée doit être prise en compte afin de permettre l'accès, à tout moment, au pylône en vue d'effectuer des opérations de maintenance mais également à travers le périmètre *non aedificandi* qui résulte de la présence d'une ligne haute-tension.

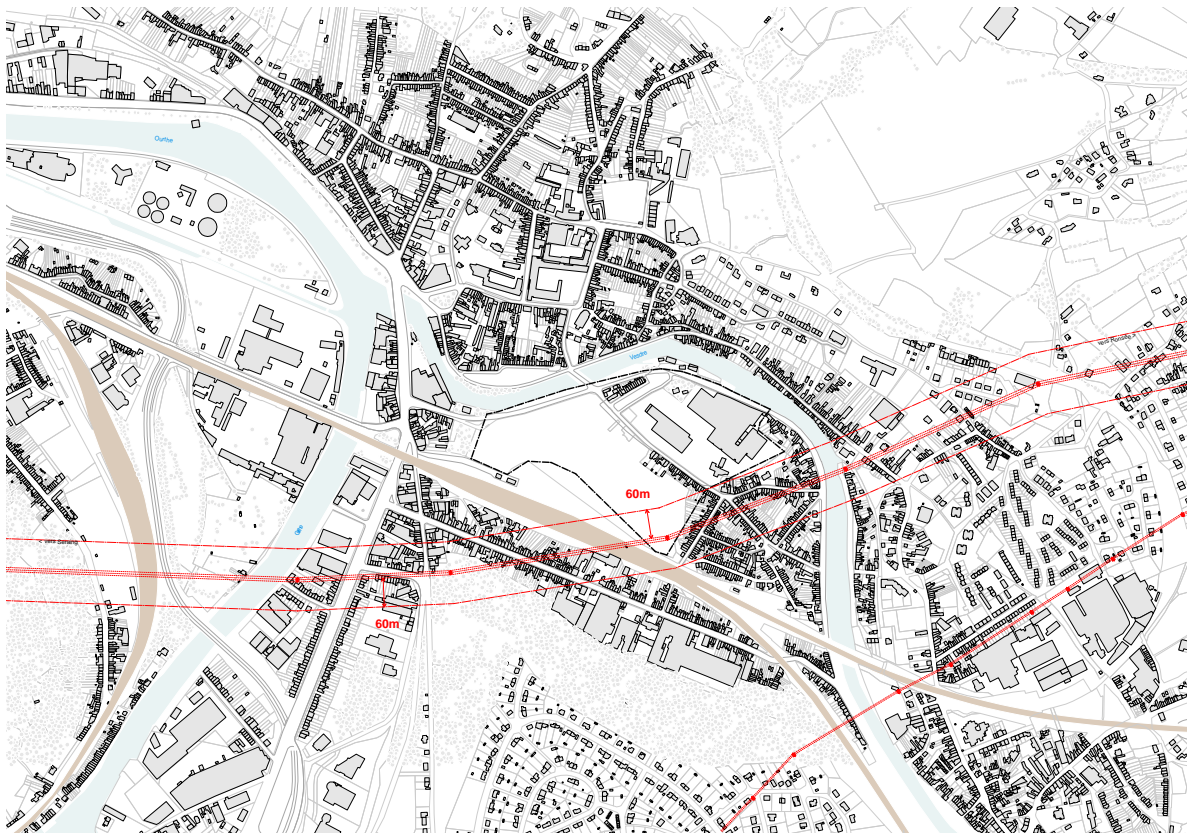


Illustration 23 : Localisation de la ligne haute tension et du périmètre non-aedificandi (60 m) en résultant (@MSA)

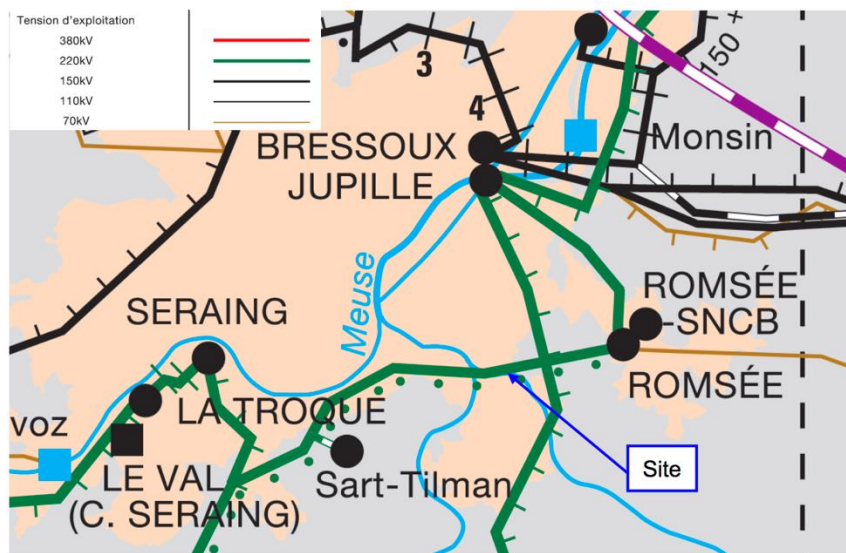


Illustration 24 : Extrait de la carte des réseaux électriques à haute tension (de 70 à 380 kV) en Belgique (©ELIA, 2016)

7.3.5 Accessibilité au site

7.3.5.1 Accessibilité en voiture et camions

Le périmètre concerné est localisé à proximité de la N30 – rue de la Station. Cet axe de circulation relie le centre de Liège à Bastogne en longeant l'autoroute E25 (Maastricht – Luxembourg). Le périmètre concerné se situe à moins d'un kilomètre de la sortie n°39 – Chaudfontaine/Chênée de l'autoroute E25. Une seconde nationale est également présente à proximité, soit la N61 qui relie la N30 à hauteur de Chênée à la ville d'Eupen en passant par Verviers.

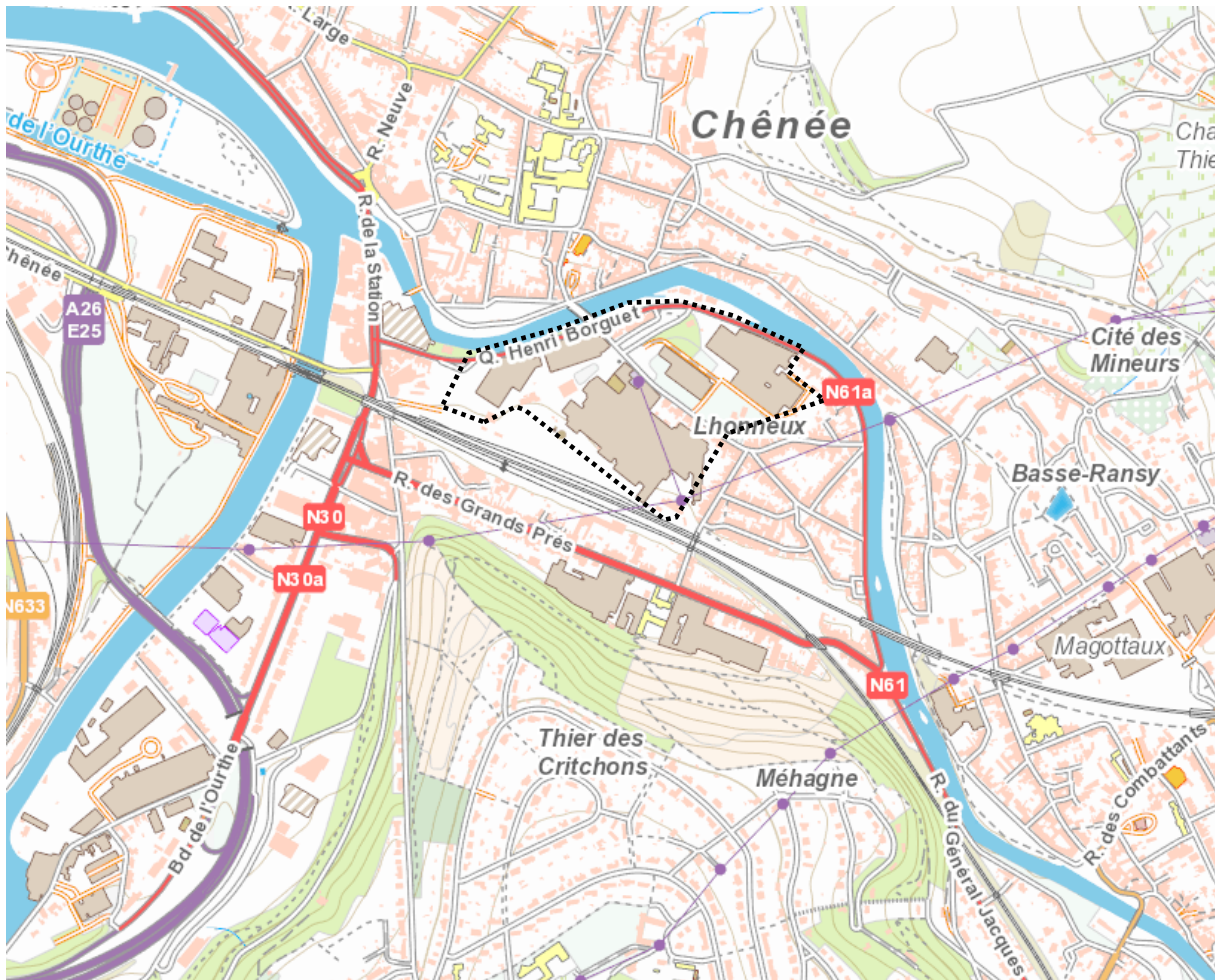


Illustration 25 : Localisation du périmètre concerné par rapport au réseau routier (©IGN, 2017)




L'accès camion à la zone industrielle actuelle se fait exclusivement par le quai Henri Borguet (N61a). Depuis la fin de l'activité industrielle sur le site LBP, le quai a été mis à sens unique de Chaudfontaine vers Liège dans sa portion comprise entre la rue des Grands Prés et le pont de L'hommeux. Cette voirie régionale présente un gabarit disproportionné par rapport à son utilisation actuelle. Cette portion à sens unique présente 2 bandes de circulation alors que le quai entre le pont de L'hommeux et la rue de la Station N30, tronçon le plus utilisé, a préservé son caractère à double sens limité donc à une bande dans chaque sens.

La figure suivante illustre l'organisation de la circulation aux abords du périmètre concerné tandis que le tableau ci-après reprend les caractéristiques des voiries encadrant le périmètre.



Illustration 26 : Organisation de la circulation aux abords du périmètre concerné (©ARIES, 2017)

Voirie	Caractéristiques	Photo
<p>Rue de la Révision</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 2x1 bande de circulation (en pavé) - Trottoir dégradé de part et d'autre de la voirie - Stationnement longitudinal autorisé - Présence de dispositif de rétrécissement de voirie - Interdit aux véhicules de plus de 5,5 tonnes (excepté circulation locale et bus) - Zone 30 km/h - Carrefour avec le Quai Henri Borguet géré par des feux de signalisation >< autres carrefours gérés par la priorité de droite 	

<p>Rue Lejeune</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Rue à sens unique vers la N61, excepté cyclistes - Larges trottoirs de part et d'autre de la voirie - Stationnement longitudinal marqué en alternance - Interdit aux véhicules de plus de 3,8 mètres - Zone 30 km/h - Carrefours gérés par la priorité de droite 	
<p>Quai Henri Borguet</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 2x1 bande de circulation - Trottoir de part et d'autre de la voirie - Stationnement longitudinal marqué à hauteur de l'entrée du site - Carrefours gérés par des feux de signalisation - Obligation de tourner-à-droite vers la rue de la Station (N30) 	
<p>Voirie de desserte de la gare SNCB de Chênée</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Voirie en cul-de-sac - 2x1 bande de circulation - Pas de trottoirs - Présence d'un parking en lien avec la gare en bout de voirie - Carrefour géré par un cédez-le-passage vers la rue de la Station 	

(Photographies de la situation existante en 2018, ©ARIES)

7.3.5.2 Accessibilité par les modes doux

Le périmètre « Chênée-Vesdre » se localise à proximité du RAVeL bordant l'Ourthe (Angleur – Comblain-la-Tour) d'une part et du RAVeL L38 (Hombourg – Vaux-sous-Chèvremont) d'autre part. Ces derniers sont accessibles via le quai Henri Borguet et la rue de la Station. Par ailleurs, le RAVeL bordant l'Ourthe permet de rejoindre le centre-ville de Liège en site propre en plus ou moins 25 minutes. Aucune voirie aux abords du périmètre n'est pourvue de pistes cyclables.

Notons que 4 itinéraires vélos passent par la rue des Grands Prés, située au sud du périmètre concerné, de l'autre côté du chemin de fer :

- L'EuroVelo 3, allant de Trondheim en Norvège à Saint-Jacques de Compostelle en Espagne,
- Le RAVeL L38, allant de Plombières à Chênée,
- Le W2 Véloroute de la Bière, allant de Braine-l'Alleud à Aix-la Chapelle,
- Le W6 Au fil de l'eau, allant de Chaudfontaine à Erquelinnes.

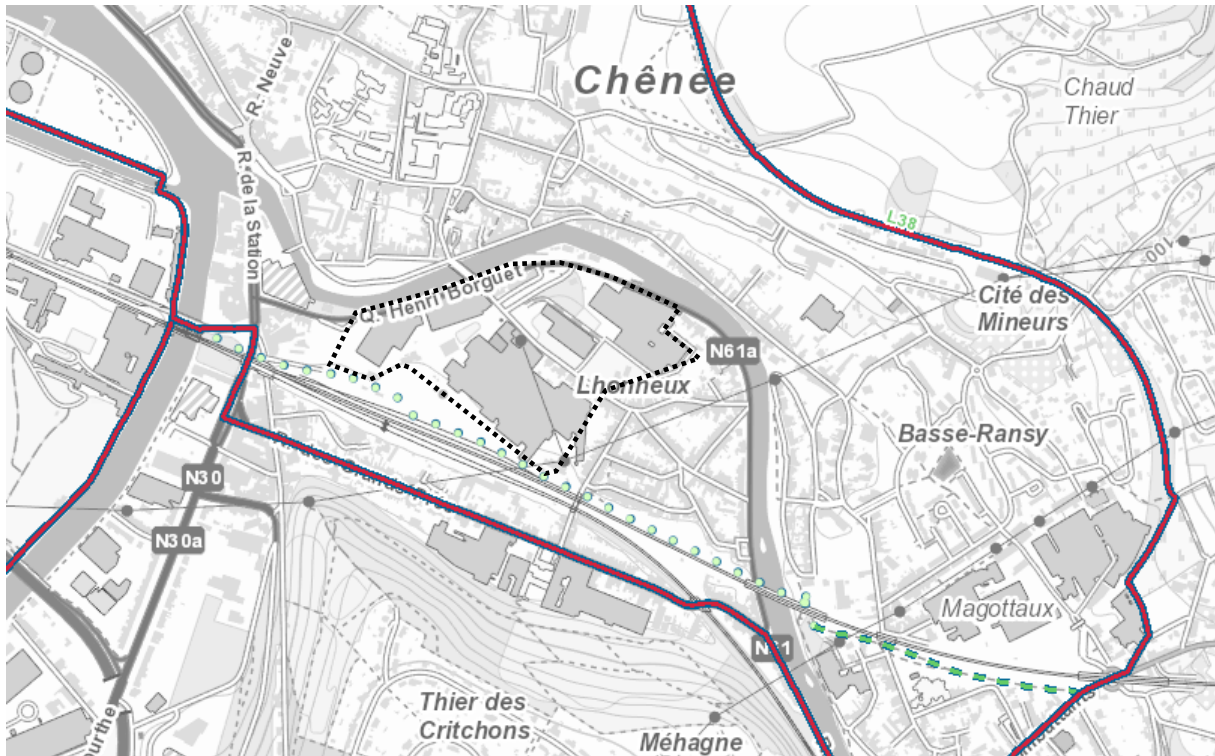


Illustration 27 : Localisation du périmètre concerné au sein du Réseau Autonome des Voies lentes
(©SPW, 2017)

A proximité du périmètre concerné, l'ensemble des rues (hormis la voirie de desserte de la gare de Chênée) est pourvu de trottoirs. Toutefois, l'étroitesse de certains trottoirs (quai Henri Borguet) ainsi que le manque d'entretien de ceux-ci (certaines portions de la rue de la Révision) peuvent entraver la progression des personnes à mobilité réduite.

Un passage pour les piétons non protégé par des feux de signalisation est présent directement à l'entrée principale du site LBP au droit du quai Henri Borguet. Notons, par ailleurs, l'interdiction aux piétons de circuler le long de la Vesdre sur le tronçon du quai Henri Borguet situé entre le pont du Lhonneux et la rue des Grands Prés. Le statut de ce quai, dédié principalement à l'automobile, pourrait évoluer vers un boulevard urbain arboré où chaque mode pourrait trouver sa place.

7.3.5.3 Accessibilité en transport en commun

Au niveau du réseau TEC, le périmètre concerné est localisé à :

- Moins de 100 mètres de l'arrêt « CHENEE – Pont de Lhonneux », soit 1 minute à pied,
- 200 mètres de l'arrêt « CHENEE – Gare », soit 2 minutes à pied,
- 250 mètres de l'arrêt « CHENEE – Rue de l'Eglise », soit 3 minutes à pied.

Au total, 7 lignes de bus font halte dans un rayon de 250 mètres autour du périmètre, dont :

- 2 lignes intercommunales : la ligne n° 64 Liège – Banneux – Aywaille et la ligne n° 65 Liège – Aywaille – Remouchamps ;
- 3 lignes suburbaines : la ligne n° 30 Pont d'Avroy – Guillemins – Chênée – Embourg, la ligne n° 31 Liège – Chênée – Chaudfontaine – Trooz – Péry et la ligne n° 33 Liège – Longdoz – Grivegnée – Chênée – Vaux – Chèvremont – Romsée – Magné – Fléron – Trooz – Péry ;
- 2 lignes scolaires : la ligne n° 26 Liège – Angleur – Streupas – Belle-Île – Chênée et la ligne n° 66 Herstal – Jupille – Chênée.



Illustration 28 : Localisation du périmètre au sein du réseau de transports en commun
(©MSA, 2017)

N° ligne	Sens	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	
26	Liège									1	1			1	1							
	Streupas						1			1	1			1								
30	Embourg		1	6	4	4	4	3	4	4	4	2	4	5	4	4	1	1		1	1	
	Pont d'Avroy			3	6	3	4	3	4	4	4	4	5	4	4	5	1			1		1
31	Liège	1	2	2	8	4	3	3	3	5	4	3	3	6	5	3	2	1	2	1	1	1
	Péry		2	3	4	4	3	3	3	5	4	3	4	6	6	3	3	1	2	1		
33	Liège		3	3	6	6	3	3	4	5	5	4	4	5	3	3	3	2	2	2	2	1
	Péry	1	3	4	5	5	2	4	3	5	4	4	5	5	5	3	3	2	2	2	2	2
64	Liège				2	2	1		1	1		1	1		2	1						
	Aywaille				1			1		2	2		2	1	2	1	1					
65	Liège		1	3	4	4	2	2	1	2	3	2	2	3	3	2	2	1	1			
	Remouchamps			2	2	2	2	1	3	3	6	3	4	5	3	3	2	1	1	1		
66	Herstal			1	1	1				1	1		1		1							
	Chênée				2					1			1	1								

Illustration 29 : Fréquentation des lignes de bus TEC transitant à proximité du périmètre concerné
(©TEC, 2017)

Une évolution du réseau vers la constitution d'un axe de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la traversée de Chênée est annoncée à l'horizon 2026 (voir chapitre 8.2.2.1 PUM). Cela permettra de renforcer l'accessibilité de Chênée en transport en commun structurant depuis le centre de Liège et d'en améliorer considérablement le temps de parcours.

L'arrêt SNCB de Chênée se localise directement au sud du périmètre concerné. Il est localisé sur la ligne de chemin de fer reliant Herstal à Verviers-Central qui présente une fréquence d'un train local par heure et par sens entre 6h30 et 21h30, complété par un train de pointe en direction de Herstal en heure de pointe du matin et vers Verviers-Central en heure de pointe du soir. Depuis cet arrêt, il est dès lors possible de rejoindre Liège-Guillemins en 6 minutes, Liège-Jonfosse en

12 minutes et Liège-Palais en 15 minutes. L'arrêt SNCB de Chênée dispose par ailleurs de cinq emplacements vélos non couverts et gratuits.

En ce qui concerne le transport de marchandises, si historiquement, la partie nord de la gare de triage a été englobée dans le site LBP entre 1958 et 1966, il n'y a aujourd'hui plus de connexion directe au réseau ferré. Une telle connexion est rendue impossible par le dénivelé important (de plus ou moins 4 mètres) entre le périmètre et la gare de Chênée.

7.3.5.4 Accessibilité par voie d'eau

Le périmètre « Chênée-Vesdre » n'est pas accessible par voie d'eau. En effet, la Vesdre n'est pas un cours d'eau navigable et ne permet donc pas d'achalander le périmètre concerné.

Voir la carte avec le statut des cours d'eau reprise dans le chapitre 8.6.3.4 *Catégorie des cours d'eau* à cet effet.

7.3.6 Equipements d'adduction, de collecte et de traitement des eaux usées

7.3.6.1 Contraintes et opportunités en matière de gestion des eaux

Voir le chapitre 8.6.3.3 *PASH*.

Le périmètre concerné est repris en régime d'assainissement collectif (à caractère industriel), d'application pour les agglomérations dont le nombre d'équivalent-habitant (EH) dépasse 2000. Le périmètre est dès lors équipé actuellement.

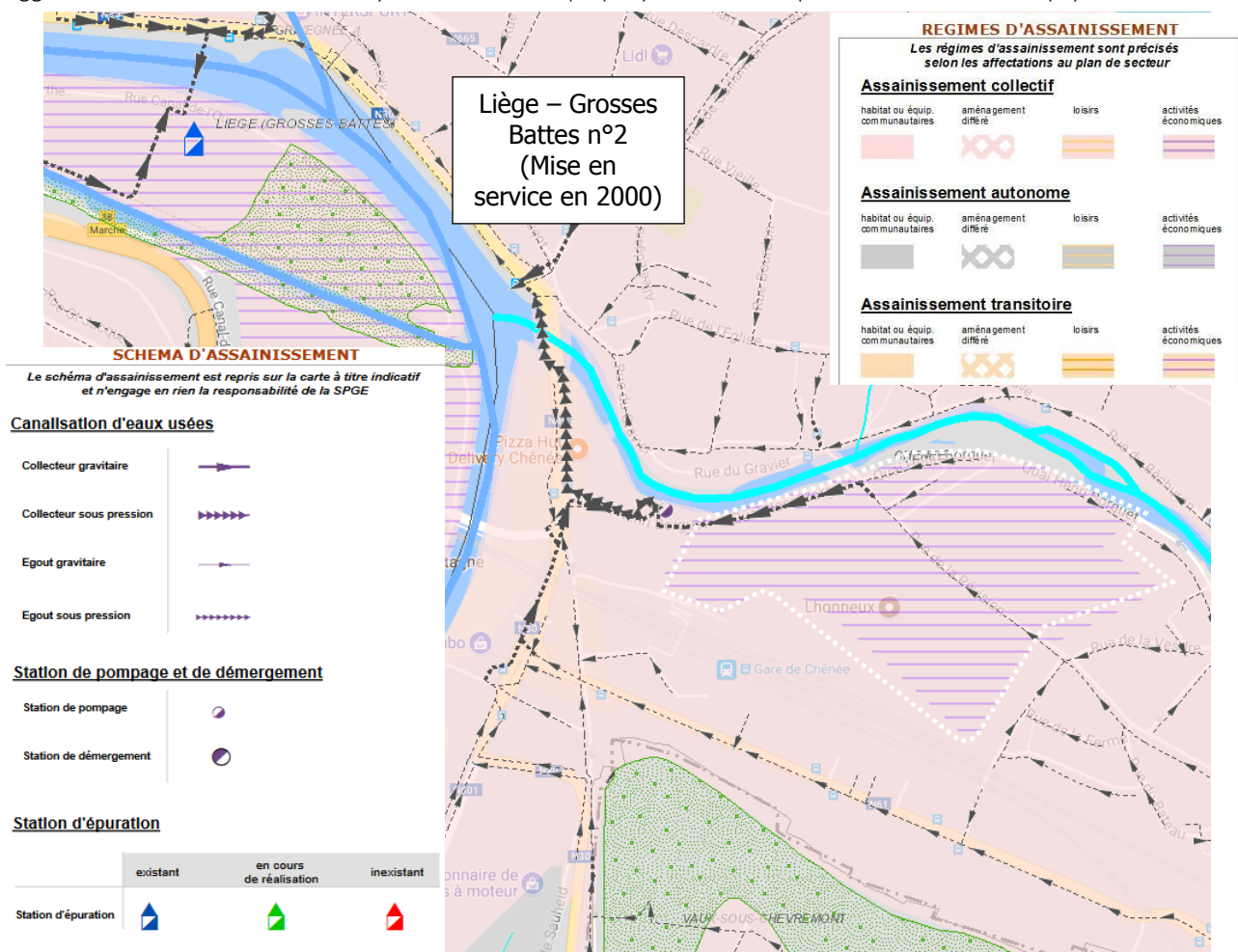


Illustration 30 : Schéma d'assainissement (©SPGE, 2020)

7.3.6.2 Description du réseau d'égouttage existant

Les différentes voiries qui entourent le périmètre (rue Lejeune au sud, rue de la Révision à l'est et quai Henri Borguet au nord) sont équipées d'égouts gravitaires qui collectent les eaux usées domestiques ainsi que les eaux pluviales des voiries (réseau unitaire). Ces conduites concentrent les effluents au niveau de la station de pompage localisée entre le quai Henri Borguet et la Vesdre, directement au nord-ouest du site étudié. Un déversoir, permettant un rejet des eaux du réseau d'égouttage vers la Vesdre en période d'orage, est également présent au niveau de l'intersection entre le quai Henri Borguet et le Pont du Lhonneux.

A partir de cette station de pompage, les eaux récoltées sont dirigées sous pression vers la rue de la Station, traversent le pont de Chênée et parviennent *in fine* à la station d'épuration des Grosses Battes. Celle-ci, localisée au niveau de l'Île aux Corsaires à Angleur, est en service depuis 2002. Elle est exploitée par l'AIDE et présente une capacité nominale de 53.137 équivalent-habitant (EH).

Le tableau suivant présente une estimation des capacités des différentes conduites du réseau d'égouttage, directement voisines du site, sur base des informations transmises par l'AIDE et la Ville de Liège et de la formule de Manning – Strickler reprises ci-dessous.

$$Q = V \times S = K_s \times R_h^{2/3} \times i^{1/2} \times S$$

Avec :

- Q : le débit pouvant transiter dans la conduite (m³/s)
- V : la vitesse de Manning (m/s)
- S : la section hydraulique (m²)
- K_s : le coefficient de Strickler (m^{1/3}/s)
- R_h : le rayon hydraulique (m)
- i : la pente hydraulique (m/m)

Conduite	Dimensions [mm]	Pente moyenne [%]	Coefficient de Manning	Capacité [m ³ /s]
Rue de la Révision	800 x 1200	1	75 (Béton)	2,382
Quai Henri Borguet (tronçon Ch. 89 → Ch. 83)	900 x 900	1	75 (Béton)	1,898
Quai Henri Borguet (tronçon Ch. 76 → Ch. 70)	1600 x 1600	1	75 (Béton)	8,804

Tableau : Capacités estimées des principales conduites du réseau d'égouttage privé (@ARIES, 2019)

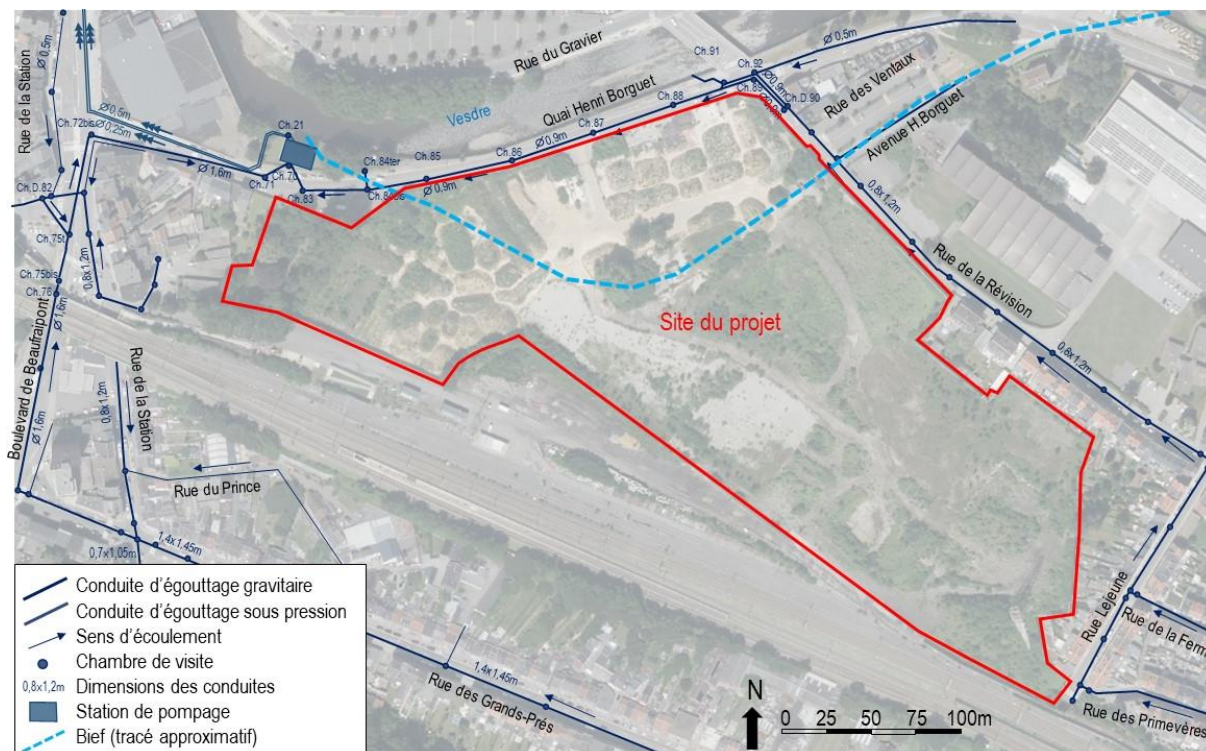


Illustration 31 : Réseau d'égouttage public à proximité du site LBP (©ARIES sur base des informations transmises par l'AIDE et la Ville de Liège)

Nous n'avons pas de renseignement sur l'état de saturation du réseau existant. Toutefois, nous pouvons supposer que les rejets effectués dans le réseau d'égouttage seront certainement moindres que dans le passé, étant donné que le développement urbanistique prévu au sein du périmètre, après assainissement, devrait être plus perméable qu'il ne l'était durant la phase d'activités industrielles et que les eaux de pluie devraient être gérées de façon indépendante (soit réseau séparatif, soit par infiltration). De plus, les rejets en eaux usées issus de l'habitat ou des petites activités économiques sont moins importants en volume que ceux d'un laminoir.

Des études complémentaires devront néanmoins être intégrées lors de la demande de permis dans le cadre du développement du site, tant pour le développement du site LBP que pour le site gauder dont nous manquons d'information actuellement.

7.3.7 Biens patrimoniaux

Voir Chapitre 8.6.1. Bâtiments et sites classés.

Au sein du périmètre « Chênée-Vesdre », aucun bien ou site n'est classé ou repris sur la liste de sauvegarde ou en zone de protection. Néanmoins, dans le centre de Chênée, le cœur villageois présent est préservé. Il est composé de venelles, de ruelles et d'habitations datant du 18^{ème} siècle, qui lui confère une ambiance villageoise homogène et cohérente bien spécifique. Le périmètre, quant à lui, ne présente pas d'intérêt spécifique à mettre en valeur.

Les éléments classés à proximité du périmètre sont repris dans le chapitre 8.6.1. Bâtiments et sites classés.

7.3.8 Activités économiques existantes

7.3.8.1 Activités économiques existantes à l'échelle supra-locale

Selon l'IWEPS, en moyenne sur l'année 2018ⁱⁱⁱ, l'arrondissement de Liège comptait 253.000 postes de travail, dont 83% de salariés. Les communes de l'arrondissement qui concentrent le plus de postes de travail sont, dans l'ordre décroissant, Liège (111.000), Herstal (25.000), Seraing (21.000), Grâce-Hollogne (12.000), Ans (10.000) et Flémalle (8.000) ; c'est-à-

ⁱⁱⁱ <https://www.iweps.be/indicateur-statistique/ratio-demploi-interieur/>

dire des communes de l'agglomération urbaine de Liège (avec une concentration de plus en plus forte vers les communes centrales).

Au sein de l'agglomération urbaine de Liège (13 communes : Liège, Ans, Oupeye, Grâce-Hollogne, Herstal, Flémalle, Seraing, Engis, Saint-Nicolas, Soumagne, Chaudfontaine, Fléron et Beyne-Heusay), 19 parcs d'activités économiques, 5 espaces dédiés aux entreprises ainsi que 2 bâtiments relais sont présents pour un total de 1.360 ha. Quelques 1.295 entreprises y sont implantées qui procurent environ 25.500 emplois.

Le survol des entreprises localisées dans ces différents parcs, espaces et/ou bâtiments amène à plusieurs conclusions :

- Présence de parcs d'activités économiques spécialisés en relation avec des pôles spécifiques de Liège (Centre Hospitalier Universitaire, Université de Liège, Aéroport de Liège, etc.) ;
- Extrême diversité des secteurs représentés avec toutefois une forte présence des secteurs de la construction et des transports ;
- Tradition sidérurgique encore présente (mais en cours de disparition) dans la partie de territoire « Ourthe et Vesdre » où se localise le périmètre concerné. Voir le chapitre III Justifications 1.1 Redéfinir les zones urbaines en désindustrialisation.

L'ensemble de ces parcs d'activités économiques, bâtiments relais et espaces entreprises sont brièvement présentés dans le tableau ci-après.

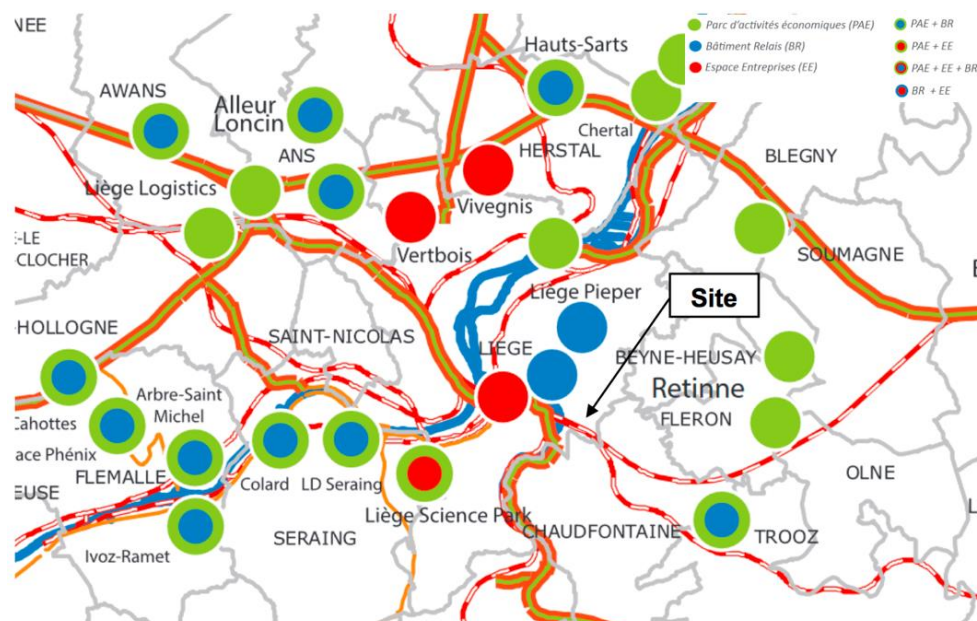


Illustration 32 : Parcs d'activités économiques de la SPI aux alentours de Liège (©SPI, 2017)

Nom	Typologie	Caractéristiques
Alleur	Parc d'activités économiques industriel et mixte	97,92 ha – 100% vendu Grossistes en tout genre (industriel, alimentaire, etc.), secteur de la construction, de l'équipement de la maison et de l'immobilier, secteur des transports et de l'entreposage 169 entreprises – 1.901 emplois
Alleur – Loncin	Parc d'activités économiques mixte	8,57 ha – 100% vendu Secteur de la construction et de l'équipement de la maison, secteur alimentaire, matériel médical et secteur automobile 16 entreprises – 204 emplois
Ans II	Bâtiment relais	0,89 ha – 100% vendu Construction et services connexes 6 entreprises – 12 emplois
Ans parc d'affaires	Parc d'activités économiques en zone d'habitat	0,83 ha – 100% vendu Bureau d'études, secteur de l'immobilier, secteur de la télécommunication 10 entreprises – 106 emplois
Arbre – Saint-Michel (Flémalle)	Parc d'activités économiques mixte	13,25 ha – 93,4% vendu Industrie pharmaceutique, bureau d'étude, gros œuvre, secteur du recyclage 12 entreprises – 180 emplois
Burenville (Liège)	Bâtiment relais	0,29 ha – 100% vendu Secteur des assurances 1 entreprise – 18 emplois
Chertal (Herstal)	Parc d'activités économiques industriel	191,66 ha – 100% vendu Secteur de la sidérurgie, secteur du plastique 2 entreprises – 492 emplois
Colard (Seraing)	Parc d'activités économiques mixte	12,67 ha – 100% vendu Administration communale, imprimerie, secteur des transports, grossiste en tout genre (alimentaire, vêtements, etc.), secteur de la construction et de l'équipement de la maison 28 entreprises – 177 emplois
Design Station Wallonia	Espaces entreprises	0,08 ha - 100% vendu Vitrine pour les créateurs et les designers à proximité de la gare de Liège-Guillemins dans un bâtiment emblématique 6 entreprises – 13 emplois
Flémalle – Espace Phenix	Parc d'activités économiques industriel	13,83 ha – 97,9% Matériaux de construction, traitement des eaux et travaux d'égouttage 12 entreprises – 172 emplois
Giga Entreprises Espace 1	Espaces entreprises	0,09 ha – 100% vendu Incubateur pour les entreprises et spin-offs actives dans le secteur de la biotechnologie en complémentarité avec le CHU de Liège 6 entreprises – 6 emplois
Grâce-Hollogne	Parc d'activités économiques industriel	110,88 ha - 100% vendu Secteur des transports et de l'entreposage, matériaux de construction, secteur de l'électronique, imprimerie, grossistes en tout genre (alimentaire, fournitures de bureaux, etc.), HORECA, bureaux d'études 166 entreprises – 3.150 emplois

Hauts-Sarts	Parc d'activités économiques industriel	391,14 ha – 98,4% vendu Multiples secteurs représentés 463 entreprises – 10.131 emplois
Hermalle-sous-Argenteau (Oupeye)	Parc d'activités économiques industriel	59,21 ha – 100% vendu Administration communale, traitement des eaux, secteur de l'automobile, grossiste en tout genre (pierre naturelles, tissus, alimentaire etc.), matériaux de construction, auto-école 40 entreprises – 271 emplois
Hermalle-sous-Huy (Engis)	Parc d'activités économiques industriel et mixte	195,99 ha – 61,8% vendu Matériaux de construction, autoécole, industrie chimique, administration communale, traitement des matières premières de carrières, secteur de la construction et de l'immobilier, secteur des transports, entreposage forain 46 entreprises – 1.600 emplois
Ivoz-Ramet (Flémalle)	Parc d'activités économiques industriel	18,22 ha - 100% vendu Secteur des transports, matériaux de construction, secteur la construction et de l'équipement de la maison, grossistes alimentaires 29 entreprises – 820 emplois
L.D. Seraing	Parc d'activités économiques mixte	4,54 ha – 100% vendu Secteur des transports et de l'entreposage, Secteur de la construction et de l'équipement de la maison, Grossistes alimentaires 12 entreprises – 86 emplois
Les Cahottes (Flémalle)	Parc d'activités économiques mixte	14,73 ha - 100% vendu Services informatiques, matériaux de construction, secteur médical, secteur des transports et de l'entreposage, fournitures diverses aux entreprises, secteur alimentaire, secteur immobilier, bureaux d'études 52 entreprises – 492 emplois
Liège Logistics	Parc d'activités économiques industriel	62,98 ha – 100% vendu Secteur des transports et de l'entreposage, secteur immobilier 28 entreprises – 1.165 emplois
Liège Science Park	Parc d'activités économiques mixte	77,4 ha – 56,2% vendu Parc d'activités économiques mixte destiné aux entreprises Hi-Tech ayant un lien avec l'Université de Liège 74 entreprises – 2.172 emplois
Nagelmackers (Angleur)	Espaces Entreprises	0,09 ha – 100% vendu Secteur de l'architecture, bureaux d'études 9 entreprises – 24 emplois
Pieper (Liège)	Parc d'activités économiques en zone d'habitat	0,73 ha – 100% vendu Secteur de la construction et activités connexes, matériaux de construction 8 entreprises – 85 emplois
Retinne (Fléron)	Parc d'activités économiques mixte	5,27 ha – 46,89% vendu Secteur des transports, secteur de l'alimentaire, clinique vétérinaire 4 entreprises – 4 emplois
Val Benoît (Liège)	Parc d'activités économiques mixte	1,9 ha – 68,4% vendu 6 entreprises – 11 emplois
Vertbois (Liège)	Espaces Entreprises	0,2 ha - 100% vendu Bureaux d'études, secteur immobilier, administration régionale 12 entreprises – 24 emplois
Vevignis (Liège)	Espaces Entreprises	0,17 ha - 100% vendu Secteur de l'événementiel, secteur de l'alimentaire, secteur de l'informatique 4 entreprises – 7 emplois

Tableau reprenant les parcs d'activités économiques de la SPI aux alentours de Liège (©SPI, 2017)

7.3.8.2 Activités économiques existantes à l'échelle locale

Selon l'IWEPS^{iv}, le territoire de la Ville de Liège accueille 111.000 postes de travail. 88% concernent des postes de salariés. 50% des postes de salariés, soit environ 50.000 postes, concernent l'administration, l'enseignement, la défense, la santé et le social (secteur public non marchand). Comme dans de nombreuses grandes villes, cette branche d'activité est proportionnellement plus importante sur la Ville de Liège que sur des territoires plus vastes comme la Région Wallone ou le territoire belge.

Les autres principaux secteurs d'activité sont, par ordre décroissant, les services marchands et les professions libérales (plus de 30.000 emplois), le commerce (15.000 emplois), l'industrie, l'artisanat, la construction et le transport (15.000 emplois).

^{iv} Sur base des chiffres de l'ONSS et de l'INASTI au 30/06/2018.

Les parcs d'activités économiques sont gérés par différents acteurs sur le territoire communal. La SPI, historiquement en charge du développement de zones d'activités économiques, est le gestionnaire de la plus grande partie des parcs en région liégeoise.

Les zones dédiées à l'activité économique sont principalement de deux types^v :

- La zone d'activité économique industrielle, destinée aux activités à caractère industriel liées à un processus de transformation de matières premières ou semi-finies, de conditionnement, de stockage, de logistique ou de distribution. Elles peuvent s'exercer sur plusieurs sites d'activité.
- La zone d'activité économique mixte est destinée aux activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie. Les halls et installations de stockage y sont admis.

Deux parcs d'activités économiques gérés par la SPI se trouvent à proximité du site, à approximativement 3 km du site étudié :

- Le Science Park de Liège est repris en zone d'activité économique mixte au plan de secteur. Ce parc s'étend sur le territoire de la Ville de Liège et de la Ville de Seraing. Sur le territoire sérésien, la zone fait l'objet de prescriptions supplémentaires. Une partie du parc est destinée à accueillir des entreprises exerçant des activités de recherche industrielle (surimpression *1) et l'autre partie est destinée à accueillir des entreprises exerçant des activités dans le secteur « recherche et développement » (surimpression *R.1.4) ;
- Le Val Benoit, développé sur le site des anciens bâtiments de l'Université de Liège, n'est pas repris au plan de secteur comme zone d'activités économiques. Toutefois, le parc d'affaire a pu s'y développer via une procédure SAR.

Notons que le bâtiment relais Nagelmackers est, quant à lui, localisé à Angleur, soit à moins de 2 km du site étudié.

Par ailleurs, dans un même rayon, il est possible de pointer la présence d'une zone d'activités commerciales qui n'est pas gérée par la SPI, le long du boulevard dit « de l'Automobile » qui regroupe exclusivement des magasins dans une zone d'activités économiques mixtes au plan de secteur.

Outre ces différents espaces gérés par la SPI, plusieurs entreprises sont localisées dans un rayon de 1 km autour du périmètre concerné :

- L'entreprise Gauder Group, localisée de l'autre côté de la rue de la Révision était spécialisée dans les équipements et les machineries neufs ou de seconde main. Le site a été mis en liquidation et en vente en 2019 ;
- Les entreprises Everzinc - anciennement Umicore - (fabrication de poudre de zinc pour les peintures) et Zinacor (production et commercialisation de fils et d'alliage de zinc) sont localisées au droit du site « Vieille Montagne », soit de l'autre côté de l'Ourthe, dans une zone d'activité économique industrielle au plan de secteur ;
- L'entreprise Magotteaux, active dans le secteur de l'industrie extractive, est située de l'autre côté de la Vesdre, à 800 m à vol d'oiseau au sud-est du périmètre concerné, dans une zone d'activité économique industrielle au plan de secteur ;
- L'usine de production Galler, spécialisée dans le secteur du chocolat, se situe le long de la Vesdre, à 800 m à vol d'oiseau au sud-est du périmètre, dans une zone d'habitat au plan de secteur ;
- Le siège social et d'exploitation de l'entreprise générale de construction Galère (du Groupe Royal BAM) est situé sur le boulevard de l'Ourthe, à 1 km à vol d'oiseau au sud-ouest du périmètre, dans une ZACC qui n'a pas fait l'objet d'un SOL.

^v L'implantation des zones d'activités économiques est définie sur le plan de secteur. Leur définition est fixée par le CoDT (Art. D.II.28 à D.II.31).

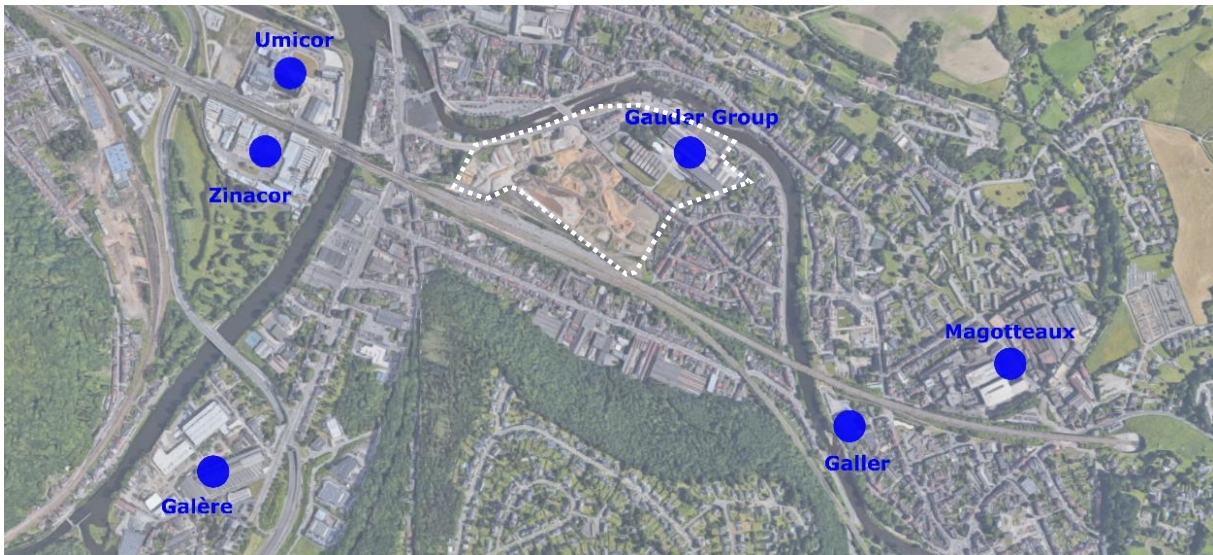


Illustration 33 : Localisation des activités économiques existantes à l'échelle locale (©ARIES, 2017)

7.3.9 Autres activités humaines

7.3.9.1 Logement

En 2015, les maisons représentaient 69,7% du parc de logement de la Ville de Liège. Les maisons de type « habitat fermé » représentaient, à elles seules, près de 50% du parc de logements.

Le parc immobilier de la Ville de Liège est dominé par des logements datant d'avant 1981 (93,1% des bâtiments) contre 6,9% des logements datant d'après 1981, soit une proportion de logements récents négligeables en comparaison avec la moyenne wallonne (19,5%).

En termes de création de nouveaux logements, les tendances observées à Liège sont globalement comparables à celles observées dans les entités supérieures (arrondissement, province et région), à l'exception des communes de la première couronne dont le dynamisme immobilier diminue.

En moyenne, 320 nouveaux logements sont construits annuellement à Liège (production de la « Ville ordinaire »). Cette quantité correspond à 25% des logements neufs créés à l'échelle de l'arrondissement de Liège (alors que la Ville de Liège contribue à hauteur de 45% à l'augmentation de la population de l'arrondissement).

En termes de typologies de logements, la tendance générale est à l'augmentation de la part de logements accordée aux appartements et à la diminution de la taille moyenne des logements (92 m² en 2002 et 89 m² en 2012). La production susmentionnée est caractérisée par une forte part d'appartements (72%) par rapport aux maisons individuelles.

Selon les objectifs du Schéma d'Agglomération de Liège (SDALg), repris également dans le Plan Urbain de Mobilité (PUM), il faudrait créer environ 15.000 nouveaux logements d'ici 2035, pour répondre à l'accroissement démographique et aux évolutions de la structure démographique à Liège. Il s'agit ici d'un objectif à atteindre à long terme qui pourra encore évoluer en fonction des préconisations futures.

Bien que les chiffres ne soient pas disponibles à l'échelle du quartier, il apparaît que le périmètre « Chênée-Vesdre » représente une potentialité importante de développement en matière de logements qui permettrait de répondre aux besoins à l'échelle du territoire communal. Son positionnement stratégique, à proximité immédiate de services, de commerces et d'un réseau fort en mobilité alternative (bus, trains, vélos), justifie également une densité forte caractérisée par une typologie d'habitat collectif.

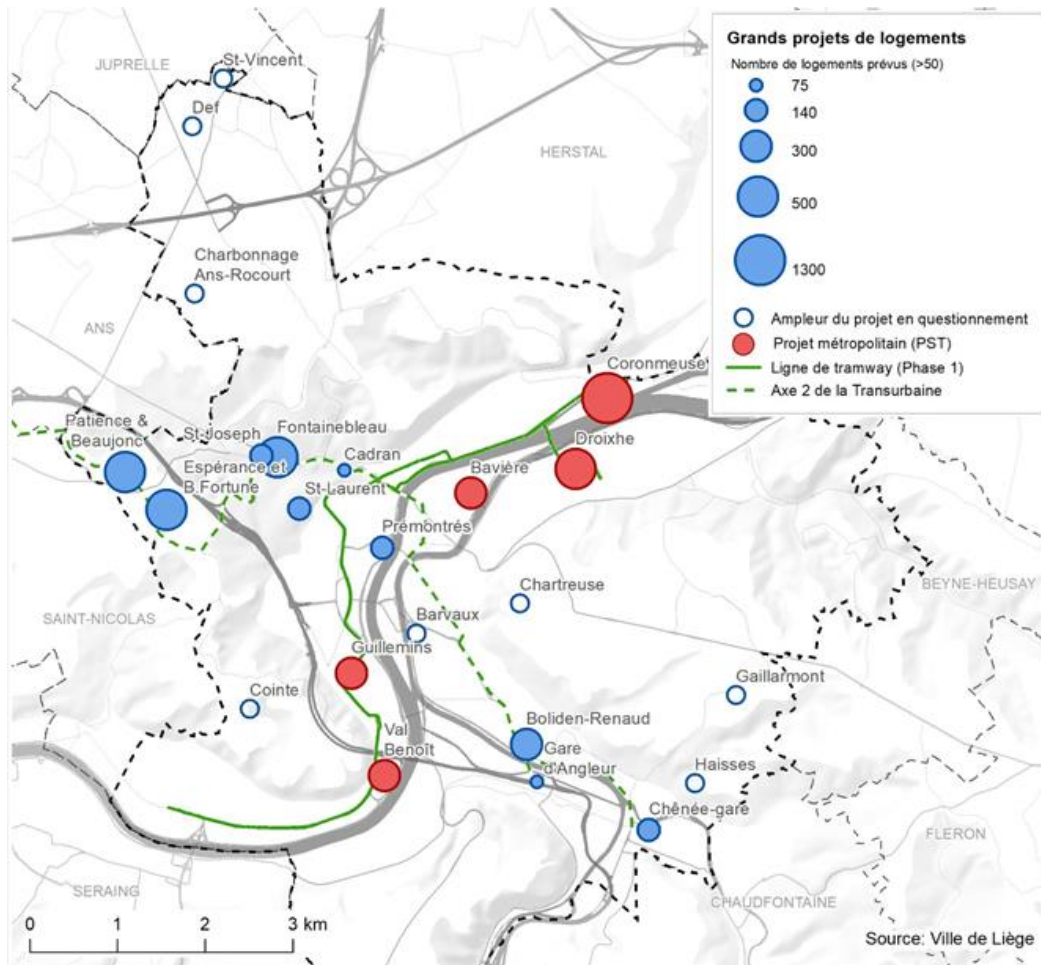


Illustration 34 : Carte des grands projets de logements (@Ville de Liège)

Parmi les grands projets de logements repris ci-dessus, cinq ont été retenus par la Ville de Liège comme étant prioritaires et figurent dans son « Programme Stratégique Transversal 2019-2024 » (PST) au titre de « projets métropolitains ». Il s'agit du nouveau quartier de logements sur Coronmeuse, du site de Bavère, de Droixhe et la poursuite de la rénovation du Val-Benoît et du quartier des Guillemins.

D'autres projets, dont Chênée-gare (site LBP), sont situés le long d'axes de développement définis par la Ville, principalement en fond de vallée. Le potentiel de développement de ces projets métropolitains et des zones mutables situées le long de ces deux axes pourrait dépasser au total les 6.000 logements supplémentaires.

Tous les projets évoqués ci-avant sont élaborés sur des friches urbaines ou industrielles ou des ensembles bâtis à régénérer. Il s'agit ainsi de « reconstructions de la ville sur la ville ».

Outre une réponse aux besoins en logements à l'échelle communale, le périmètre, par sa localisation, peut jouer le rôle de suture à l'échelle du quartier. En effet, actuellement, le relevé des zones d'habitat autour du périmètre concerné montre une répartition relativement dispersée. Une petite poche d'habitat peu qualitatif se situe entre la rue de la Station et le quai Henri Borguet. Une autre est coincée entre le quai Henri Borguet et la rue des Ventaux et, enfin, un cordon de maisons mitoyennes, rue de la Révision dans le prolongement du quartier du Lhonneux, crée, quant à lui, un ensemble d'habitat dense, homogène et cohérent. Il s'agit principalement de maisons mitoyennes R+1+T. A noter, cependant, la présence de quelques résidences de logements en appartements le long de la N30 (rue de la Station).



Illustration 35 : Localisation de l'habitat dans le périmètre autour du périmètre concerné (©MSA)

7.3.9.2 Commerces

Liège est une ville bien équipée sur le plan commercial. Avec environ 483.000 m² de surface de vente nette, elle se classe à la première place dans le classement des villes et communes wallonnes, selon l'offre commerciale globale.

Le centre-ville de Liège possède le nodule commercial le plus important de Wallonie avec 156.000 m² pour 1.750 cellules commerciales, jouant son rôle de moteur dans l'agglomération commerciale de Liège. Celui-ci est complété par 7 centres secondaires d'agglomération, par 3 nodules de soutien (développés sur des nœuds routiers importants autour d'un hypermarché), par 2 nodules spécialisés dans les biens de consommation semi-courants légers (Belle-Ile et Médiacité), par 2 nodules spécialisés dans les équipements semi-courants lourds au nord de Liège, fonctionnant autour de deux locomotives fortes que sont Ikea et Makro, situés respectivement à Hognoul et à Alleur, et d'une bonne couverture en offre en biens de consommation courante (dont fait partie le nodule de Chênée qui accueille aussi un marché hebdomadaire sur la place du Gravier).

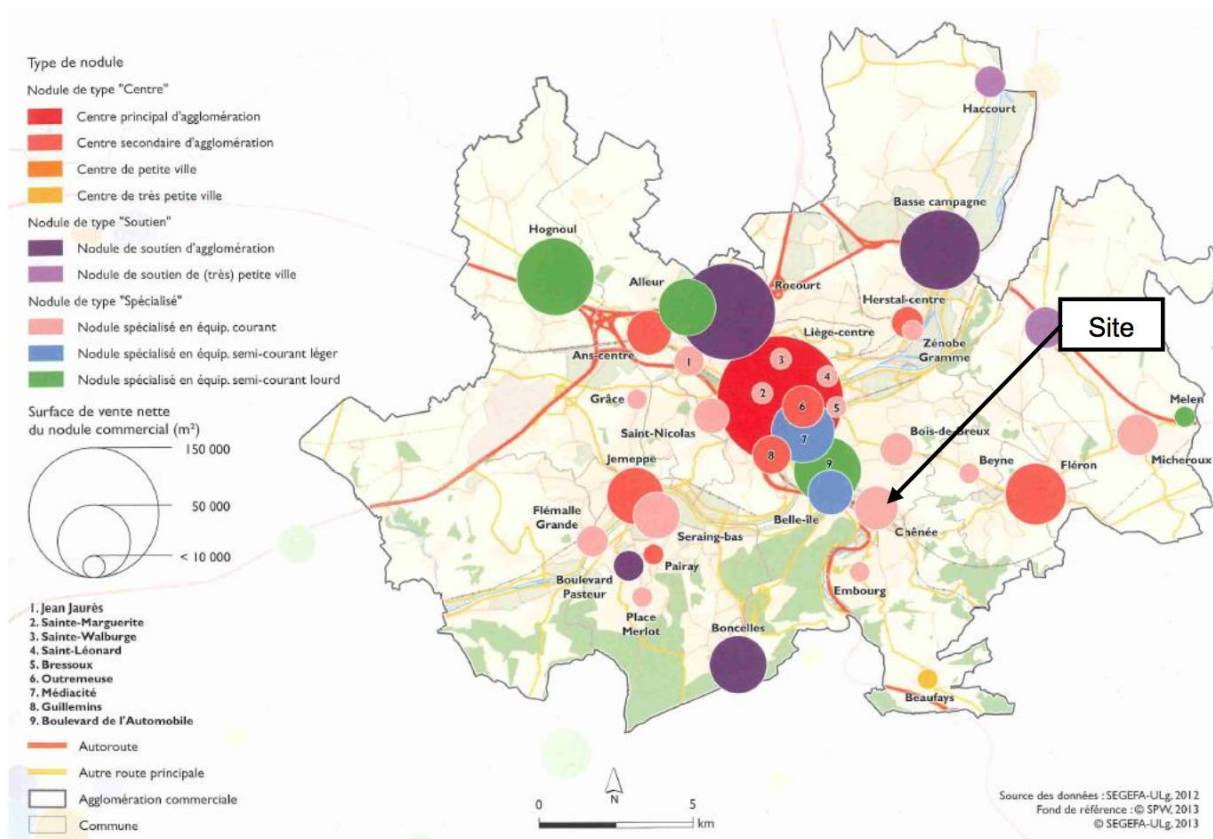


Illustration 36 : Agglomération commerciale de Liège (©Atlas du commerce en Wallonie, 2014)



Illustration 37 : Localisation des commerces autour du périmètre concerné (©MSA)

A proximité du périmètre « Chênée-Vesdre », des commerces sont regroupés le long de la N30, de la rue Neuve et autour de la place Joseph Willem, dans une logique de visibilité et d'attractivité routière.

Le long de la N30, une concentration de commerces avec parkings aériens devant les commerces est présente.

En dehors de cette zone, il n'y a quasiment aucun commerce présent, en ce compris autour de la gare de Chênée. La situation du pôle « Aldi-Trafic-Maison du Pneu » est peu valorisante, compte-tenu de sa localisation à un endroit clé à la confluence de l'Ourthe et de la Vesdre, et du fait qu'il ne soit plus relié à la rue commerçante du Gravier depuis l'effondrement de la passerelle sur la Vesdre, se retrouvant en dehors des flux piétons.

7.3.9.3 Marché du travail

En 2017, le taux d'emploi des personnes entre 15 et 64 ans était de 47,3% à Liège, soit un taux relativement faible, inférieur aux moyennes provinciale et régionale. Le taux de chômage y était par conséquent élevé, avec 26,5% de la population active.

Entités	Taux d'emploi administratif des 15-64 ans	Taux de chômage administratif des 15-64 ans
Commune de Liège	47,3%	26,5%
Arrondissement de Liège	53,5%	19,5%
Province de Liège	56,7%	16,6%
Région wallonne	57,2%	15,4%

Illustration 38 : Taux d'emploi et de chômage administratif au sein des différentes entités se rapportant à la commune de Liège (@IWEPS, 2017)

Malheureusement, ces informations ne sont pas disponibles à l'échelle du quartier et ne permettent pas d'identifier des besoins spécifiques pour Chênée. Il apparaît seulement que le taux d'emploi pour Liège est inférieur par rapport à l'arrondissement de Liège, la Province de Liège et la Région wallonne et que le taux de chômage y est plus élevé.

A contrario, nous l'avons vu ci-avant (chap. 7.3.8.2 Activités économiques existantes à l'échelle locale), le territoire de la Ville de Liège accueille plus de 110.000 postes de travail et possède ainsi un « ratio d'emploi intérieur^{vi} » de 85%, soit un ratio bien plus élevé que la moyenne de l'arrondissement (63,3%) ou celle de la Wallonie (58,5%). Cela démontre que si les activités économiques sont très présentes sur le territoire communal, le profil de la population habitante est en inadéquation avec l'offre des emplois proposés.

7.3.9.4 Pouvoir d'achat

Depuis l'année 2000, le revenu annuel moyen par habitant, actif et non actif, de la Ville de Liège a progressé en moyenne de 3,3% par an^{vii}, en terme nominal. Mais sur les dernières années, depuis 2009, l'augmentation du revenu par habitant de Liège est inférieure à la majoration de l'Indice des Prix à la Consommation Harmonisée (IPCH). Une perte générale de pouvoir d'achat peut donc être constatée.

Cette diminution peut être expliquée par :

- l'évolution de la structure par âge de la population ;
- la disparition d'emplois qualifiés dans le secteur industriel au profit de postes moins qualifiés dans les services - et donc moins bien payés ;
- mais aussi, à une échelle plus globale, régionale et européenne, par la part croissante des emplois à temps partiel et l'octroi moins fréquent de primes diverses en faveur des jeunes travailleurs.

Enfin, il est à souligner que le revenu des habitants de la Ville de Liège est inférieur à celui constaté dans l'arrondissement, la Région wallonne et l'État belge. Cet écart de richesse entre les habitants de la Ville de Liège et la plupart des autres entités environnantes a tendance à s'accroître avec le temps. En 2016, pour la Ville de Liège, le revenu moyen par habitant est de 14.503 € et le revenu médian par déclaration est de 18.792 € (respectivement 16.007 € et 21.227 € pour l'arrondissement de Liège).

^{vi} Ratio calculé selon la formule : nombre de postes de travail / population de 15 à 64 ans.

^{vii} Calculé sur base d'une courbe de régression.

Malheureusement, ces informations ne sont pas disponibles à l'échelle du quartier et ne permettent pas d'identifier des besoins spécifiques pour Chênée.

Néanmoins, la Ville de Liège a besoin d'attirer de nouveaux habitants et notamment des familles. Au sein du périmètre concerné, la proximité de la gare, des services de Chênée et d'un futur parc de qualité constitue un cadre idéal pour créer des logements de qualité (dans un quartier où l'offre actuelle est moyenne), différents de l'offre au centre-ville, tout en profitant d'une série d'avantages liés à la présence d'un pôle urbain où l'accessibilité en terme de mobilité est idéale.

7.3.10 Ambiance sonore et olfactive

La cartographie du bruit des grands axes routiers en Wallonie, réalisée en 2012 par le SPW, montre l'influence du bruit routier sur le périmètre « Chênée-Vesdre ». En première approche, le niveau sonore généré par les différentes voiries aux alentours, dont notamment la N30 et la N61, est faible (< 55 dB(A)) sur la majorité de la zone. Il est, par contre, plus élevé sur l'extrémité nord et ouest (entre 55 et 59 dB(A)) en raison de sa proximité avec la N30 et N61. Concernant le bruit lié aux trafic ferroviaire, la partie sud subit un bruit élevé (de 55 à 69 dB(A)). L'environnement sonore au sud du périmètre concerné est donc essentiellement déterminé par le bruit ferroviaire issu de la ligne 37.



Illustration 39 : Extrait de la cartographie du bruit routier (à gauche) et ferroviaire (à droite) en Wallonie (Lden) – (©SPW, 2012)

A noter que d'autres sources de bruit ponctuelles pourraient être entendues à certains endroits, notamment à proximité de sites d'activités (entreprises le long de la rue de la Révision, etc).

Aucune information sur les ambiances olfactives ne permettent d'analyser la situation existante spécifique au périmètre concerné.

7.3.11 Qualité de l'air – Poussières

La qualité de l'air en milieu urbain est influencée par des facteurs comportementaux, mais aussi par des aspects liés à la morphologie urbaine et à l'aménagement de la ville.

La population urbaine liégeoise est particulièrement touchée par la pollution de l'air car :

- De par la densité des logements, des activités et des flux de circulation qui les caractérisent, les villes concentrent les sources d'émission de gaz toxiques. C'est aussi dans les villes que se concentre un grand nombre de bâtiments anciens et généralement très énergivores (grands volumes, faibles performances énergétiques à l'origine et investissements trop rares dans une amélioration de celles-ci) ;
- Les fronts bâtis créent des barrières qui ralentissent la vitesse du vent et limitent donc le renouvellement de l'air. Le relief de la ville réduit également la dispersion des polluants, d'autant plus lors de phénomènes d'« inversion de température », comme c'est régulièrement le cas en hiver dans des conditions anticycloniques ;
- La végétation, capable d'absorber certains polluants, étant moins présente en ville, les zones urbaines disposent de moins de capacité de filtration des gaz et particules toxiques contenues dans l'air.

L'Agence Européenne pour l'Environnement (AEE) a calculé que les concentrations des trois principaux polluants atmosphériques étaient responsables, en 2016, de 9.380 décès prématurés en Belgique^{viii} : 7.600 décès dus aux particules fines, 1.600 dus au NO² et environ 180 pour l'ozone.

^{viii} European Environment Agency -2019- Air quality in Europe – Report 2019, EEA, Copenhagen, 104 p. (p.70).

La station de mesure de qualité de l'air la plus proche du périmètre concerné se situe sur le territoire communal de Liège à Angleur (43M²04 – Angleur). Située à environs 500 m du périmètre concerné, la station est dans un environnement similaire à ce dernier. Les données de la station de mesure présentent une qualité de l'air plutôt bonne, plus précisément :

- La concentration moyenne de particules fines (PM₁₀) dans l'air, durant ces 5 dernières années, n'a jamais dépassé les seuils des normes européennes (seuil annuel de 25 µg/m³) ou des valeurs limites de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) ;
- La concentration moyenne annuelle de particules fines (PM_{2,5}) dans l'air, durant des 10 dernières années, n'a jamais dépassé les seuils des normes européennes (seuil annuel de 25 µg/m³) ou des valeurs limites de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) ;
- Le dépassement du seuil de concentration moyenne d'ozone n'est pas une donnée analysée par la station d'Angleur.

Les données récoltées permettent de définir la qualité de l'air dans l'environnement du périmètre « Chênée-Vesdre » comme étant bonne. Il est également à noter que les divers projets de mobilité, avec l'arrivée d'un bus structurant et le renforcement de la mobilité douce, font espérer une réduction d'une des principales sources de pollution de l'air : l'utilisation de la voiture.

7.3.12 Qualité des sols

Les différentes informations reprises dans le présent chapitre émanent de la note du 23 juillet 2013 d'état des connaissances – bilan après investigations des caractérisations et des volumétries, rédigée par SPAQUE^{ix}. Elles concernent uniquement le site LBP et ont été mises à jour par SPAQUE en 2020 en prévision d'une prochaine phase d'assainissement programmée mi-2021. Les seules informations connues pour le site Gauder en termes de qualité des sols concerne le passé industriel. Cela laisse présumer une pollution potentielle quant à l'ancienne activité puisque historiquement ces deux sites ont accueilli la même entreprise.

Le périmètre d'étude a un lourd passif industriel. Il a accueilli, dès 1808, des activités de fabrication de fer blanc, puis de métallurgie du cuivre et du zinc (création des Usines « Cuivre et Zinc » en 1876). L'activité industrielle s'est poursuivie jusqu'en 2004 (à la faillite de la société LBP, dernier exploitant du site). Les différentes activités industrielles de fonderie et de laminage ont été stoppées à cette date.

SPAQUE, actuel propriétaire du site LBP, a procédé à des investigations sur le site entre 2010 et 2012. L'entièreté du site a été considéré comme suspect et a donc été investigué. Au total, les investigations ont porté sur la réalisation de 326 à 328 forages, dont 115 à 123 équipés en piézomètres, sur la réalisation de 16 tranchées pour une longueur totale de 100 m et sur l'analyse de 892 à 1359 échantillons de sol, 219 à 227 d'eau souterraine et 3 d'eau de surface. Les résultats d'analyse ont été comparés aux normes applicables pour un site à usage industriel (type V).

Sur base des conclusions de la note susmentionnée, 48 taches de pollution ont pu être définies dans le sol et dans l'eau souterraine. 4 couches flottantes d'huiles lourdes et/ou de diesel ont également été mises en évidence. Le volume total de sol pollué (selon une comparaison par rapport aux normes industrielles) est estimé, par SPAQUE, à 223.778 m³ de terres présentant des pollutions homogènes en métaux lourds et 236.800 m³ de terres présentant des pollutions distribuées par tache en métaux lourds et/ou huiles minérales et/ou HAP et/ou solvants chlorés et/ou EOX et/ou BTEX et/ou alcool. Une partie des taches de pollution n'est par ailleurs pas complètement délimitée. Concernant les eaux souterraines, SPAQUE estime le volume total d'eau souterraine polluée à 62.350 m³ et estime le volume des différentes couches libres à 611 m³. La nappe se trouve vers 3,6 m de profondeur (6,8 m au droit de la partie haute du terrain).

Les cartes récapitulatives des pollutions identifiées dans le sol et dans les eaux souterraines (en ce compris les phases libres) sont reprises ci-dessous dans le présent rapport.

SPAQUE a conclu à la nécessité d'une intervention, étant donné la présence de concentrations supérieures aux Valeurs Seuils et aux Valeurs d'Intervention du Décret Sol, tant au niveau du remblai que du terrain naturel. Les infrastructures du site ont été démantelées et certains travaux d'assainissement ont été réalisés sur le site :

^{ix} Lg4403-002 – « LBP » à LIÈGE (CHÊNÉE) : BILAN APRES LES INVESTIGATIONS DES CARACTERISATIONS ET DES VOLUMETRIES, NOTE D'ETAT DES CONNAISSANCE, MISE A JOUR AOUT 2013.



Illustration 40 : Travaux d'assainissement (©SPAQUE, décembre 2016)

- Au niveau de la zone nord-est (noyau vert à la figure précédente), les terres polluées ont été excavées sur 4,6 m de profondeur et le produit pur aurait été récupéré ;
- Au niveau de la zone sud-ouest (noyau jaune à la figure précédente), les terres polluées ont été excavées sur 5 m à 9 m de profondeur et le produit pur aurait été récupéré.

Description actuelle du site

Actuellement, le terrain se présente comme une friche en zone urbaine qui, d'un point de vue topographique, peut être divisé en deux zones principales ; à savoir :

- une zone basse présentant un relief relativement accidenté, parsemée çà et là de cratères, de fosses, de tranchées et de dépressions plus importantes dans la partie est, laissés par les travaux de démolition. Cette zone basse occupe environ 75% de la superficie du site ;
- une zone haute localisée à la limite sud (le long de la voie ferrée), qui présente une surélévation de 3 m à 5 m par rapport à la zone basse et occupe environ 25% de la superficie du site.

En ce qui concerne les infrastructures, l'ensemble des éléments hors sol et la majorité des éléments souterrains des anciennes activités industrielles ont été éliminés depuis 2012. Cependant, plusieurs structures indurées (béton, potentiellement et localement ferrailé, et asphalté) subsistent dans le tiers nord du site ; à savoir, notamment :

- l'ancien bief en béton présent en moyenne 1 m sous le niveau du sol actuel et traversant le site dans sa partie nord selon un axe général est – ouest ;
- des structures liées à l'ancien atelier de frappe de monnaie ;
- les structures d'un ancien château d'eau et d'une ancienne station de levage ;
- les structures d'une ancienne station de pompage ;
- les structures d'une ancienne cabine électrique.

Des revêtements bétonnés (dalles et pavés) et asphaltés sont également présents dans cette partie nord du site.

Il n'est pas exclu de rencontrer, sur l'ensemble du site, d'anciennes conduites, impétrants et autres structures issues de l'ancienne activité.

Est recensé également, dans l'extrême sud du site, un pylône électrique en activité et voué à le rester, lié à une ligne aérienne d'axe général ouest – est.

Des arbres de tailles relativement importantes sont présents sur le site mais n'occupent que des espaces restreints. De plus, sur base d'un relevé réalisé en février 2020, il peut être estimé que les deux tiers du périmètre du site sont concernés par la présence de végétation, dont notamment la présence de *Buddleia davidii* (arbre à papillons).

De 2014 à 2019, a été réalisée une première phase de travaux d'assainissement consistant à l'excavation des noyaux de pollution en hydrocarbures pétroliers identifiés dans la partie sud, centrale et nord du site. Les parois latérales de ces excavations ont été recouvertes de membranes PEHD résistantes.

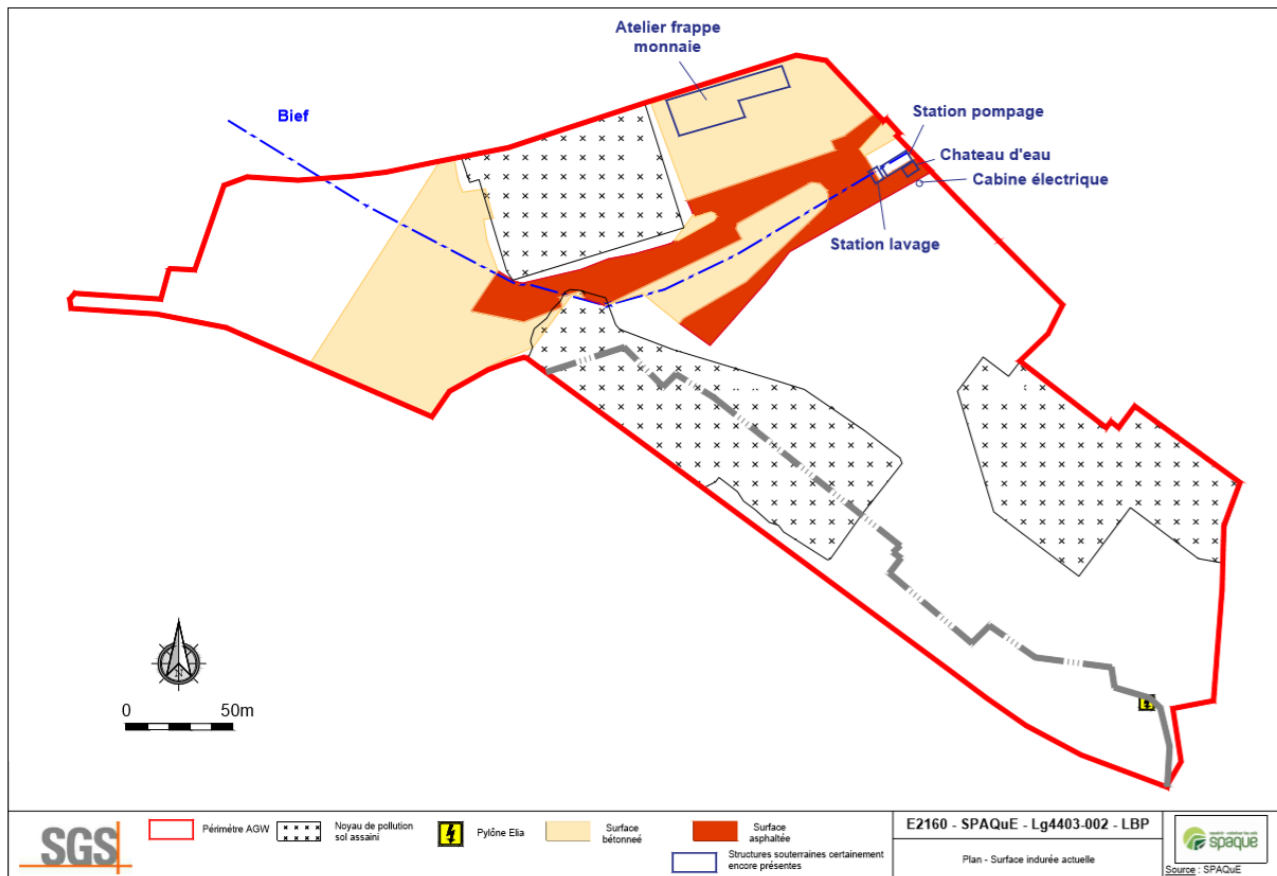


Illustration 41 : Surface indurée actuelle (@SPAQUE)

Synthèse des investigations réalisées

Les différentes informations reprises dans le présent chapitre sont tirées du projet d'assainissement réalisé par SPAQUE en 2020.

Au terme des différentes études mises en œuvres jusqu'à ce jour sur l'ensemble du site LBP, 359 forages et tranchées ont été réalisés, dont 142 ont été équipés en piézomètre. Un nombre de 918 échantillons de sol ont été analysés et également 259 échantillons d'eaux souterraines, 5 échantillons d'eaux de surface et 11 échantillons de couche flottante. Il est à noter que ces investigations couvrent l'ensemble du site LBP.

Informations géologiques

Au niveau de la succession lithologique et hors revêtement induré encore localement présent (épaisseur moyenne de 0,2 m), de manière générale au droit du site, sont présents, de haut en bas :

- Pour la « zone basse » qui occupe la majorité du site LBP :
 - o Des remblais anthropiques – épaisseur moyenne de 1,9 m (Z sommet 68,7 m) ;
 - o Des limons alluviaux – épaisseur moyenne de 1,1 m (Z sommet 66,8 m) ;
 - o Des graviers alluviaux – épaisseur moyenne de 3,1 m (Z sommet 65,7 m) ;
 - o Des argiles d'altération des schistes du Houiller présent à partir de 6,3 m de profondeur (Z sommet 62,6 m) ;
- Pour la « zone haute » qui occupe la partie extrême sud du site LBP :
 - o Des remblais anthropiques – épaisseur moyenne de 3,8 m (Z sommet 72,7 m) ;
 - o Des limons alluviaux – épaisseur moyenne de 1,5 m (Z sommet 68,9 m) ;
 - o Des graviers alluviaux – épaisseur moyenne de 5,8 m (Z sommet 67,4 m) ;
 - o Des argiles d'altération des schistes du Houiller présent à partir de 11,3 m de profondeur (Z sommet 61,6 m).

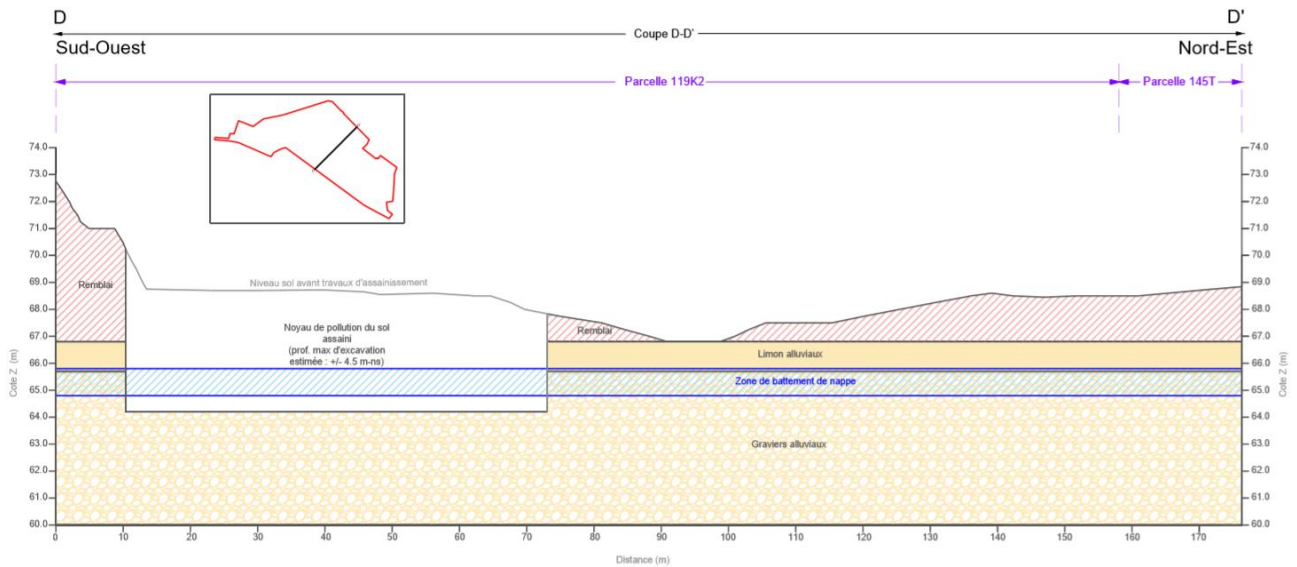


Illustration 42 : Coupe représentant le noyau de pollution du sol assaini (©SPAQUE)

Pollutions

Les interprétations des analyses de sol et d'eau souterraine ont été réalisées suivant les normes tirées du décret wallon pour la gestion des sols du 5 décembre 2008 et adaptée pour les prochaines phases d'assainissement en fonction du décret sol 2018 (nommé Décret Sols dans la suite du texte).

Conformément au projet d'aménagement basé sur l'étude urbanistique, les usages III (résidentiel) et IV (récréatif et commercial) ont été considérés pour l'interprétation des résultats d'analyses.

En regard des normes du Décret Sols et des affectations correspondant au projet d'aménagement, 6 taches de pollution homogène et 40 taches de pollution ponctuelle ont été mises en évidence. Au niveau des eaux souterraines, 9 taches de pollution ponctuelle ont été identifiées.

Les investigations réalisées sur le site LBP ont donc permis de mettre en évidence les pollutions suivantes :

- dans les sols, les composés suivants : métaux lourds, HAM (benzène), huiles minérales et solvants chlorés,
- dans les eaux souterraines, les composés suivants : métaux lourds et huiles minérales.

Une étude des risques (GRER V04) a été réalisée dans le but d'identifier les taches de pollution présentant une hypothèse de menace grave pour la santé humaine et/ou les eaux souterraines en regard du projet d'aménagement envisagé. La synthèse des taches de pollution « sols » à excaver et évacuer pour traitement hors site est présentée à la figure ci-après. Les remblais homogènes de surface devront également être décapés sous 1,0 m des cotes du projet d'aménagement afin de les isoler de la surface. Nous ne disposons pas actuellement d'informations sur l'état sanitaire du site Gauder appartenant à une société en liquidation.

En ce qui concerne les eaux souterraines, la synthèse des taches de pollution « eaux souterraines » à assainir à l'issue de l'étude des risques est reprise dans le tableau et les figures ci-après.

Tache	Polluants	Horizon	Superficie
			[m ²]
TPPE-1.1B	As	Graviers alluviaux	4.709
TPPE-4A&30'	Diesel et huiles lourdes	Graviers alluviaux	8.422
TPPE-8.1C&39&40	Cd, Ni et Zn	Graviers alluviaux	3.571
TPPE-8.2A	Huiles lourdes	Graviers alluviaux	860
TPPE-31'	Diesel et huiles lourdes	Graviers alluviaux	6.575
TPPE-38'&34&35	Cd et Ni	Graviers alluviaux	6.914
TPPE-37'	Cd, Ni et Zn	Graviers alluviaux	2.794
TPPE-2020-01	As	Graviers alluviaux	79
TPPE-2020-02	Cd et Zn	Graviers alluviaux	1.693

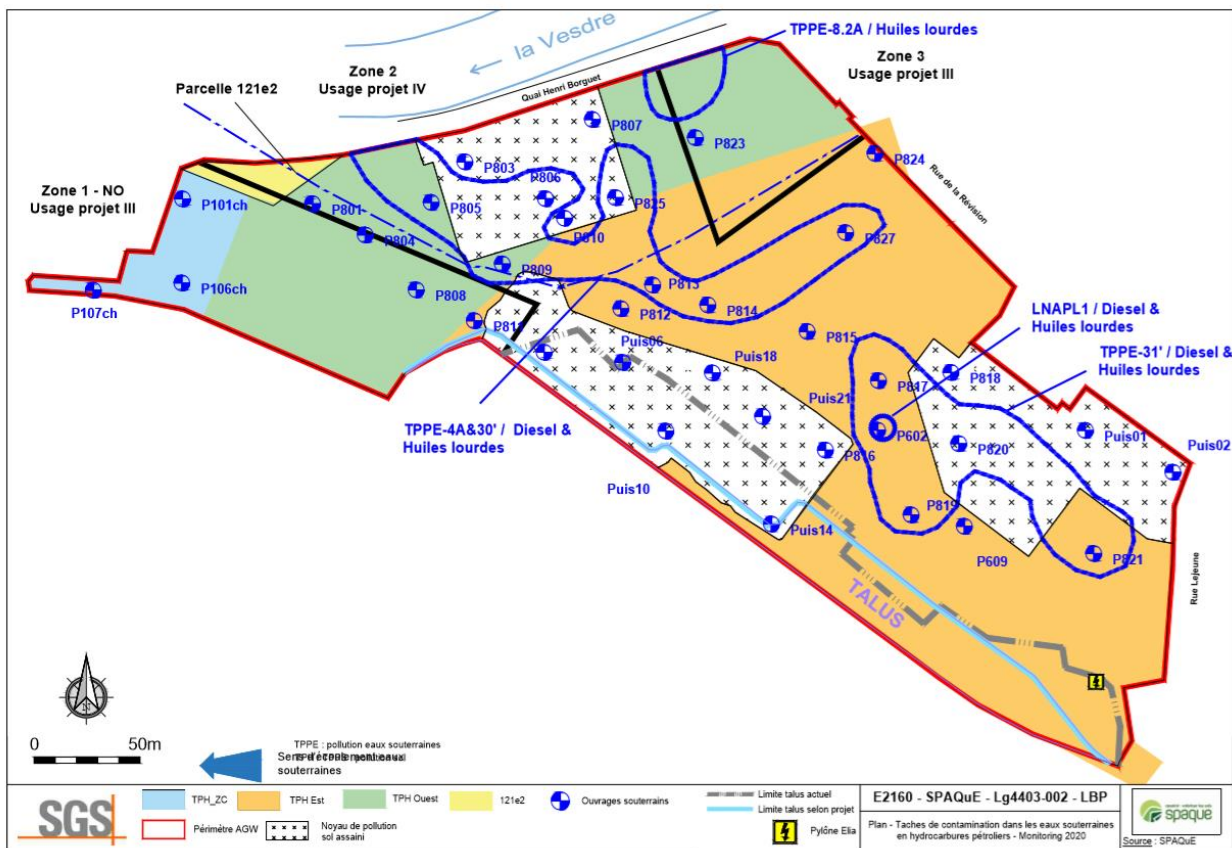


Illustration 44 : Taches de contamination des eaux souterraines en hydrocarbures pétroliers (©SPAQUE)

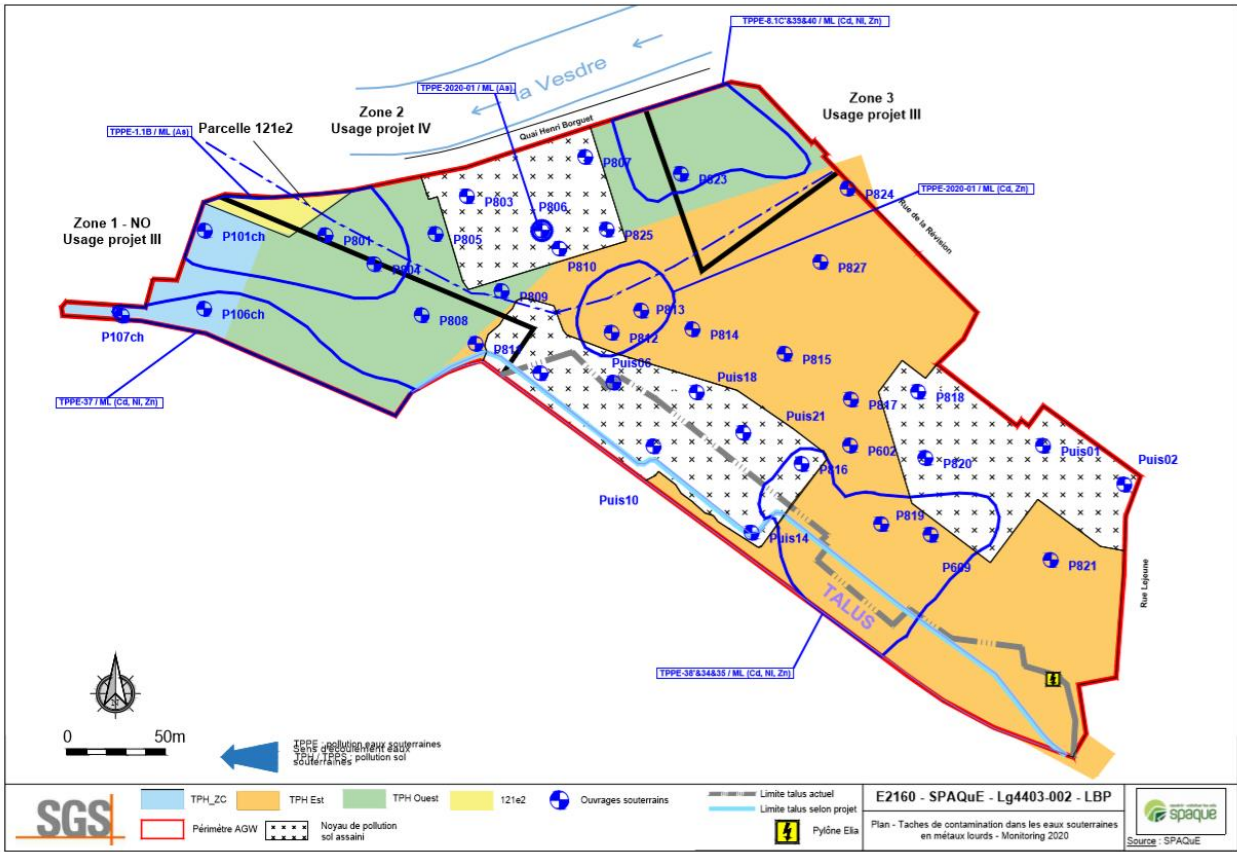


Illustration 45 : Taches de contamination des eaux souterraines en métaux lourds (©SPAQUE)

Au vu de l'influence positive des travaux d'assainissement des sols réalisés en 2014, 2015 et 2019 sur la qualité des eaux souterraines, l'atténuation naturelle avec suivi de la qualité est privilégiée dans le cadre de l'assainissement de ces eaux.

A l'issue des travaux d'assainissement tels que définis ci-dessus, le site présentera un niveau de dépollution permettant la mise en œuvre du projet d'aménagement avec toutefois des mesures de sécurité et de post-gestion à prendre ; à savoir :

- L'interdiction de remaniement de terres en deçà de 1,0 m de profondeur par rapport aux cotes du projet d'aménagement sur l'ensemble du site et en deçà de 0,3 m de profondeur au niveau du talus au sud ;
- Le maintien en bon état de la couche de terres d'apport de 1,0 m sur l'ensemble du site et de 0,3 m de terres végétales au droit du talus au sud ;
- L'interdiction de captage des eaux souterraines de la nappe alluviale de la Vesdre sur l'ensemble du site.

De manière générale :

- Compte tenu de la présence de pollutions résiduelles sous 1,0 m des cotes finales du projet d'aménagement, tous travaux entraînant le remaniement ou l'excavation de sols pollués doivent faire l'objet d'un suivi par un expert agréé en gestion des sols pollués qui assurera la traçabilité des mouvements de sols pollués et la compatibilité de leur destination ;
- Les sols pollués excavés au droit du site, sous 1,0 m des cotes finales du projet d'aménagement, nécessitent une évacuation vers un centre de traitement ou une installation dûment autorisée ;
- Les terres excavées sont gérées en conformité avec la législation en vigueur ;
- Des mesures de post-gestion à savoir un monitoring de suivi de la qualité des eaux souterraines devra être mis en œuvre.

8. Situation de droit

Voir les cartes n°5 et 6 – situation de droit et situation foncière.

8.1. Situation réglementaire du site actuel

8.1.1 Permis et autorisations couvrant les activités existantes

Plusieurs permis d'urbanisme ont été octroyés à la société Gauder, au cours de ces 20 dernières années. Ceux-ci portaient principalement sur l'adaptation de leurs besoins en lien avec l'activité (démolir et construire un hall de stockage, rénover une toiture, construire un auvent, etc.).

La réhabilitation du site LBP à Chênée fait suite à un arrêté du Gouvernement wallon du 8 novembre 2012 chargeant SPAQUE de procéder à des mesures de réhabilitation de ce site. Cette décision fait elle-même suite à la décision du Gouvernement wallon du 22 mai 2008 approuvant la sélection du projet « Liège – site LBP » du portefeuille « réhabilitation de sites pollués » dans le cadre de la mesure « 3.1. » du Programme opérationnel FEDER Compétitivité (2007-2013).

8.2. Documents d'aménagement normatif et d'urbanisme

8.2.1 Niveau régional

8.2.1.1 Le SDER/SDT

Le SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional) transposé en SDT (Schéma de Développement Territorial depuis l'entrée en vigueur du CoDT) définit la stratégie territoriale pour la Wallonie sur la base d'une analyse contextuelle, à l'échelle régionale.

Le SDER a été adopté définitivement par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999. Liège y est défini comme pôle majeur situé au carrefour d'eurocorridors, dans l'aire de coopération MHAL (Maastricht – Hasselt – Aachen – Liège). De nombreux objectifs du SDER sont à prendre en compte pour la réalisation d'un projet de révision du plan de secteur, en particulier tous les sous-objectifs suivants :

- I.1. Aménager en structurant ;
- I.3. Concrétiser les objectifs du SDER grâce aux instruments d'aménagement, en particulier les révisions du plan de secteur ;
- I.4. Structurer les villes et les villages ;
- I.5. Gérer le territoire au quotidien de manière à le structurer ;
- I.6. Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées ;
- III.1. Reconnaître à l'aménagement du territoire la mission de transposer et d'intégrer les aspects spatiaux des politiques sectorielles ;
- III.2. Renforcer les nouvelles pratiques de collaboration transversale pour réaliser des projets ;
- IV 1. Assurer un cadre de vie épanouissant ;
- IV 2. Répondre aux besoins en logements ;
- IV 3. Répondre aux besoins en commerces, équipements et services, assurer une alimentation de qualité et répondre aux besoins en eau potable, protéger la population contre les risques naturels et technologiques ;
- VI 2. Contribuer au renforcement de la structure spatiale de la Wallonie ;
- VI 3. Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacements et la préservation du cadre de vie ;
- VI 4. Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales ;
- VII 1. Mettre en valeur et enrichir le patrimoine bâti ;
- VII 3. Améliorer l'intégration de la dimension paysagère dans les pratiques d'aménagement ;
- VII 4. Protéger et gérer durablement les ressources ;
- VIII 1. Amener à une prise de conscience citoyenne concernant les enjeux liés aux usages de l'espace ;

VIII 4. Responsabiliser les acteurs par la consultation et la concertation cadre.

Le SDT a été adopté par le Gouvernement wallon le 16 mai 2019 et publié au Moniteur belge. Il entrera en vigueur à une date à déterminer par le Gouvernement. Il reprend 4 objectifs qui se décomposent de la manière suivante :

- Se positionner et structurer :
 - SS1 Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen ;
 - SS2 Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers ;
 - SS3 S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités ;
 - SS4 Faire des réseaux de communication et de transport structurants un levier de création de richesses et de développement durable ;
 - SS5 Articuler les dynamiques territoriales supra-locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne ;
- Anticiper et muter :
 - AM1 Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements, accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques ;
 - AM2 Incrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et (re)former sur son territoire les chaînes de transformation génératrices d'emploi ;
 - AM3 Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol ;
 - AM4 Incrire la Wallonie dans la transition numérique ;
 - AM5 Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique ;
- Desservir et équilibrer :
 - DE1 Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente ;
 - DE2 Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets ;
 - DE3 Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs ;
 - DE4 Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande ;
 - DE5 Organiser la complémentarité des modes de transport ;
- Préserver et valoriser :
 - PV1 Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés ;
 - PV2 Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation ;
 - PV3 Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources ;
 - PV4 Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques.

La justification de la demande de révision du plan de secteur, au regard du SDT est reprise dans le chapitre : « III. Justification – 1.1 Redéfinir les zones urbaines en Désindustrialisation » et 3.1 Justification de la révision projetée du plan de secteur au regard de l'article D.I.1 et du Schéma du Développement territorial (art.D.II.44,1°) ».

8.2.1.2 Le Plan de secteur

Plan de secteur actuel

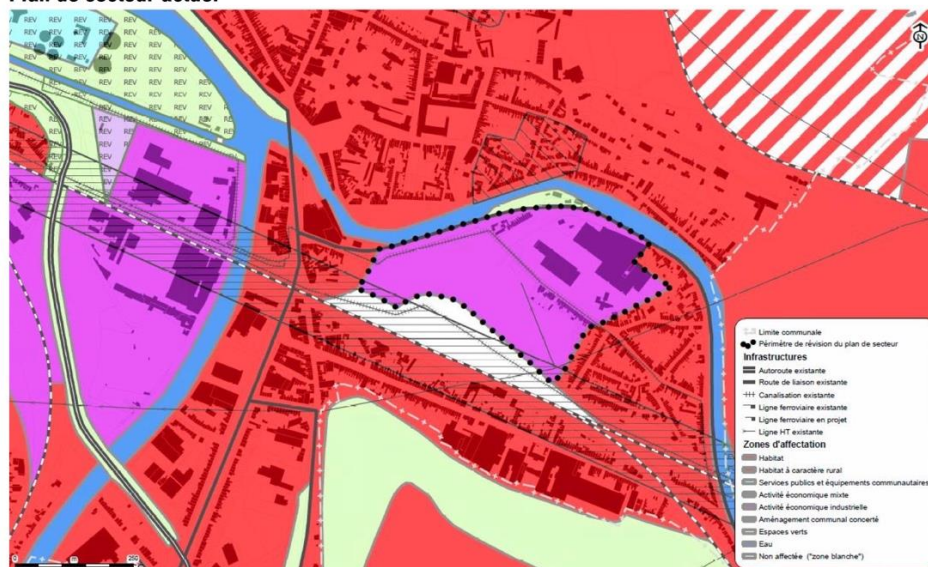


Illustration 46 : Extrait du plan de secteur actuel (©SPW, Ville de Liège)

La révision du plan de secteur porte uniquement sur la zone d'activité économique industrielle :

« Art. D.II.30. De la zone d'activité économique industrielle.

La zone d'activité économique industrielle est destinée aux activités à caractère industriel liées à un processus de transformation de matières premières ou semi-finies, de conditionnement, de stockage, de logistique ou de distribution. Elles peuvent s'exercer sur plusieurs sites d'activité.

Y sont admises les entreprises de services qui leurs sont auxiliaires ainsi que les activités économiques qui ne sont pas à caractère industriel et qui doivent être isolées pour des raisons d'intégration urbanistique, de mobilité, de sécurité ou de protection environnementale. La vente au détail y est exclue sauf lorsqu'elle constitue l'accessoire d'une activité économique visée aux alinéas 1er et 2.

Peuvent être autorisés pour une durée limitée :

- 1° dans les zones d'activité économique industrielle, les dépôts de déchets inertes ;
- 2° dans les zones d'activité économique industrielle situées le long des voies d'eau navigables, les dépôts de boue de dragage. »

Cette affectation se justifiait par la présence d'usines lourdes dans cette zone (héritage d'implantation historique). Elle est aujourd'hui difficilement compatible avec une valorisation du site dans un contexte urbain.

Deux infrastructures techniques existantes sont reprises sur le plan :

- une ligne à haute tension (orientation NE – SO) coupe le coin sud du périmètre et une pénétrante rejoint le centre du site ;
- une canalisation existante longe le quai Henri Borguet puis traverse le site dans une direction NO-SE ;
- le périmètre est également couvert à l'ouest et au sud, de manière presque anecdotique par le périmètre de réservation défini autour de la ligne de chemin de fer.

De plus, le quai Henri Borguet, qui longe le site au nord, est repris en tant que route de liaison au plan de secteur. Il est à noter que le statut des routes de liaison n'existe plus. Il est néanmoins nécessaire, pour supprimer graphiquement les routes de liaison, d'élaborer une révision du plan de secteur à l'échelle régionale accompagnée d'un RIE. Cette démarche n'a pas encore été initiée par la Région wallonne.

Cette situation n'est plus compatible avec la dynamique urbanistique et économique au sein du périmètre « Chênée-Vesdre » et aux alentours. L'objet de ce dossier de base vise à démontrer qu'il est nécessaire de réviser le plan de secteur pour accueillir de nouvelles fonctions, mieux intégrées à l'environnement urbain et permettant de redynamiser le centre de Chênée.

8.2.2 Niveau pluri-communal

8.2.2.1 Le PUM

Au niveau macro, les objectifs stratégiques pour Liège et son agglomération sont déclinés dans le Plan Urbain de Mobilité de l'Agglomération de Liège (PUM), approuvé par les 24 communes concernées suite à une enquête publique et adopté par le Gouvernement wallon le 16 mai 2019. L'objectif du PUM est de mener une stratégie de mobilité à l'échelle des 24 communes de l'arrondissement de Liège, en lien étroit avec les objectifs de développement territorial et à l'horizon 2030.

En accord avec la démarche « PMUD » (Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne), la philosophie du PUM s'articule aujourd'hui autour du principe « STOP ».

Ce principe provient d'un acronyme néerlandais. Il hiérarchise les différents modes de déplacement :

- la priorité est accordée aux piétons (Stappen),
- puis aux cyclistes (Trappen),
- ensuite aux transports publics (Openbaar vervoer),
- et enfin, aux véhicules privés (Privévervoer).

Plus concrètement, le document aboutit à un plan d'actions organisé en différentes thématiques comme la gestion de la demande, la mobilité piétonne et micromobilité, la mobilité cyclable, les transports en commun, l'intermodalité, le réseau routier, le transport de marchandises, la sécurité routière et la définition de zones d'enjeux.

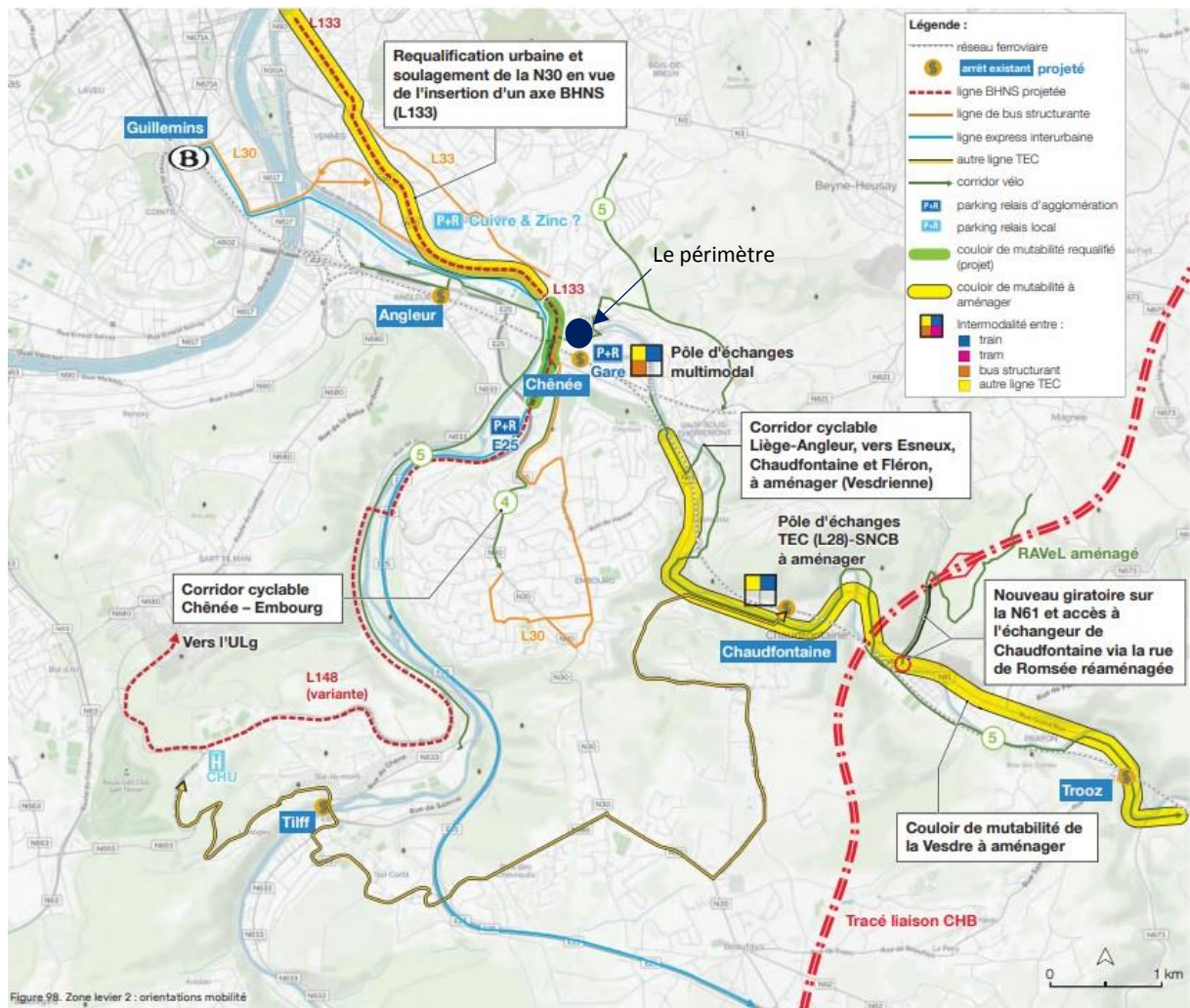


Illustration 47 : Zone levier du PUM – Source : Plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège (PUM de Liège) (©SPW, Pluris, Transitec, B. Blanchet, Bio Landscape, ICEDD, DVDH)

Le PUM définit 6 périmètres de zones à enjeu à l'échelle supracommunale, qui regroupent plusieurs espaces de projets en cours, ou en réflexion, de la réserve foncière et où une coordination via un outil de type « master plan » apparaît nécessaire. Ce sont des zones d'amplification de la fonction métropolitaine, de développement économique, de renforcement des fonctions, et de restructuration du territoire. Ces zones sont pluricommunales et mettent en présence une multitude d'acteurs et de dynamiques. Ce sont des zones complexes où une réflexion supracommunale et transversale est nécessaire.

Le périmètre concerné fait partie de la zone Confluence qui couvre 900 ha depuis la sortie du boulevard de Froidmont jusqu'à Chaudfontaine en longeant la Vesdre. La carte met en évidence la nécessité de renforcer le pôle de gare en un pôle multimodal et d'y créer un P+R. La création d'un corridor vélo est également envisagée.

L'étude de la Transurbaine avait déjà mis en évidence la nécessité de développer deux axes majeurs ; l'axe de la Meuse (de Jemeppe à Herstal) et l'axe transversal (de Ans à Chênée). De plus, au-delà de leur rôle lié à la mobilité, le développement de ces axes permet de consolider la structure de l'agglomération, lier la Ville aux communes périphériques, induire des axes de développement et tisser un fil conducteur entre les différentes séquences urbaines.

L'axe est-ouest est en cours de réalisation et est matérialisé par le projet du tram dont les travaux ont débuté en mai 2019. Conçu comme une véritable colonne vertébrale de transport, le tram liégeois sera connecté à deux parkings relais, au centre historique liégeois et à des pôles importants de développement, tels que le stade du Standard, le Val Benoît, le parc de la Boverie, le quartier des Guillemains... La gare des Guillemins deviendra elle-même un pôle d'échange multimodal entre le train, le bus et le tram. Les P+R situées en entrée de ville, à Sclessin et à Bressoux, permettront de capter une partie des automobilistes, dès leur arrivée en cité ardente.

L'axe transversal sera assuré par une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) et l'ensemble des lignes de bus seront réorganisées autour d'axes structurants, qui se déclinent en :

- 2 axes existants renforcés en BHNS (L10 et L48), c'est-à-dire un bus se déplaçant sur une infrastructure de qualité (intégralement ou partiellement en site propre) avec une forte fréquence et une amplitude horaire élevée ;
- 2 nouvelles lignes BHNS (L112 Gare d'Ans- Chênée et L148 au départ du Sart-Tilman) ;

10 axes de type « chronobus » qui, par rapport aux lignes « classiques », présentent de forts enjeux d'amélioration de régularité, de temps de parcours et de confort des usagers. Par rapport aux axes BHNS, leurs enjeux de capacité sont moins stratégiques à court-moyen termes. Le périmètre de révision « Chênée-Vesdre » doit tirer parti des aménagements prévus par le PUM et s'appuyer sur les infrastructures structurantes qui se mettent en place. Il est primordial de prévoir le renforcement de la gare de Chênée et d'en faire un pôle multimodal à la croisée entre mobilité douce, mobilité automobile et transports en communs.

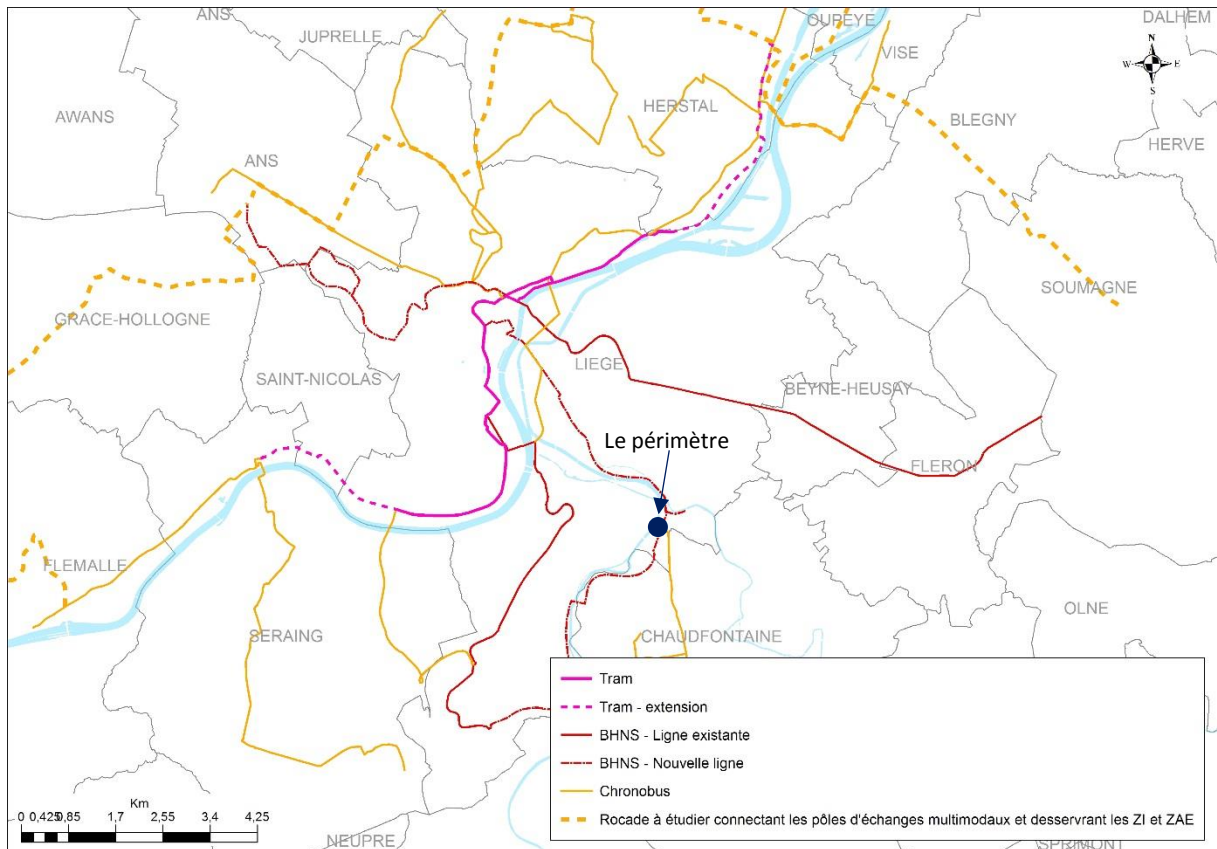


Illustration 48 : Lignes structurantes du réseau de bus projeté, étude en cours
(©Ville de Liège, Département de l'Urbanisme)

8.2.2.2 Le Schéma provincial de développement territorial

En 2015, la Province de Liège, au travers de la Conférence des élus de Liège Europe Métropole, a lancé l'étude du Schéma Provincial de Développement Territorial (SPDT). Concomitamment, a été lancée l'étude du Plan Provincial de Mobilité (PPM). Ces études ne sont pas reprises comme des outils d'aménagement ou de mobilité reconnus par le SPW, tels qu'un SDC ou un PCM. Elles ont donc une portée indicative.

Le SPDT n'a pas encore été finalisé ni approuvé, mais cinq axes d'actions ont été définis :

- Transition énergétique et biologique,
- Urbanisme bas-carbone,
- Régénération au service du développement économique,
- Mobilité durable,
- Offre touristique.

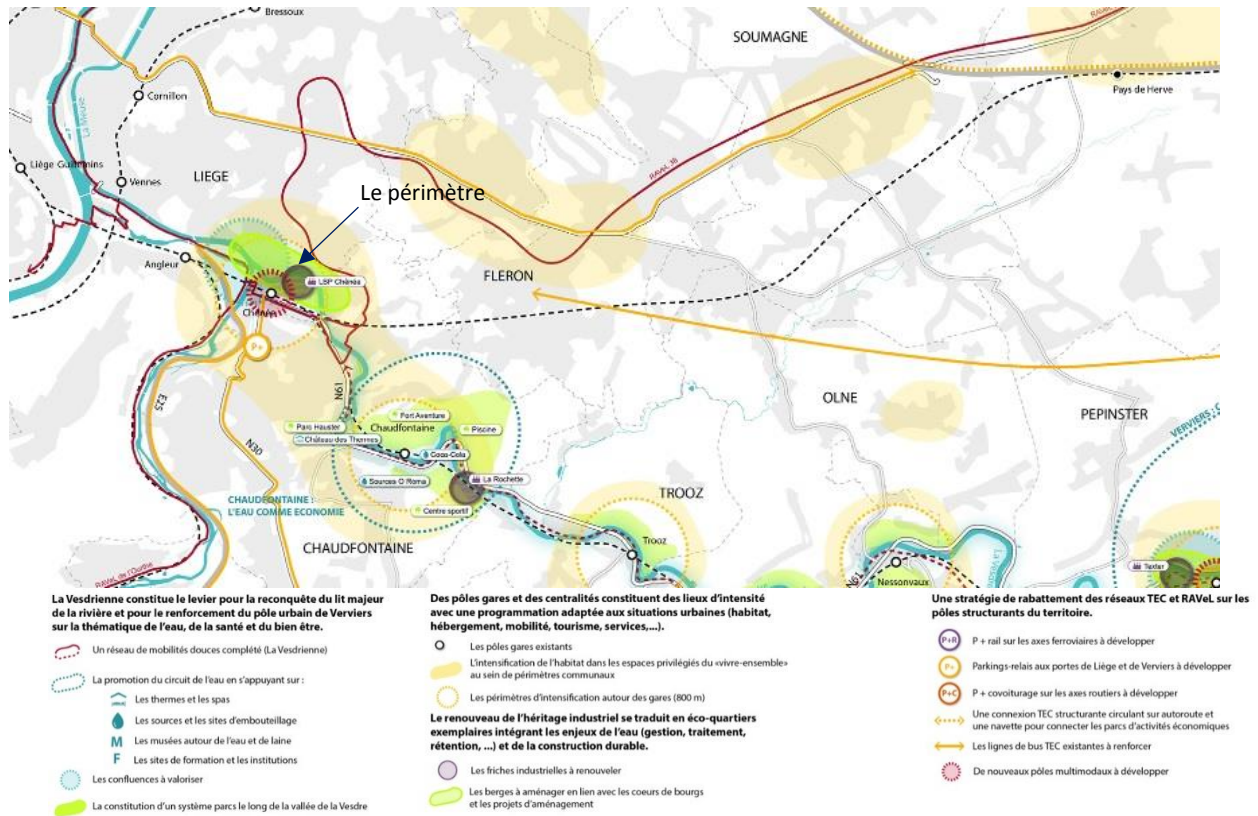


Illustration 49 : Extrait de la cartographie partagée – territoire de projet Vesdre (@Province de Liège)

Le périmètre est concerné par une série d'intentions exprimées sur la carte des projets :

- Pôle multimodal à développer,
- Périmètre d'intensification autour de la gare existante,
- Aménagement des berges en lien avec le cœur des bourgs et les projets d'aménagement,
- Confluence à valoriser,
- Renforcer le réseau de modes doux le long de la Vesdre.

8.2.2.3 Le Schéma de développement de l'arrondissement de Liège (SDALg)

Liège Métropole (anciennement la Conférence des Bourgmestres de l'Agglomération de Liège) a établi un Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège. Il a été adopté par la Ville de Liège en avril 2018.

Tout comme le SDPT, cette étude ne s'inscrit pas dans les documents prévus au CoDT mais oriente la stratégie supra communale en termes de planification et de stratégie territoriale.

La stratégie du SDALG est marquée par 4 ambitions que le périmètre concerné devra rencontrer :

- Liège Métropole en 2035 +45.000 logements (+15.000 à Liège, +15.000 en 1^{ère} couronne, +15.000 en 2^{ème} couronne) ;
- Un développement commercial limité à l'horizon 2035 ;
- Recycler les zones d'activités économiques désaffectées d'ici 2035 ;
- Développer l'agriculture alternative et les circuits courts de production alimentaire : mobilisation de 100 ha par an.

Le SDALG reprend 11 enjeux prioritaires répondant aux défis du territoire, issus d'un dialogue participatif avec les élus :

- Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurorégional ;
- Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants ;
- Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins ;
- Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande ;
- Développement raisonné de l'activité commerciale ;
- Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité ;
- Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine ;
- Valorisation touristique et culturelle ;
- Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux ;
- Promotion d'une gouvernance supra-locale ;

Notons que le périmètre concerné est repris comme « Faubourg métropolitain » dans la carte des vocations territoriales. Dans le SDALg, le faubourg métropolitain est défini comme un quartier hyper connecté au cœur métropolitain avec des fonctions relais de celui-ci.

8.2.3 Niveau communal

8.2.3.1 PCM

En 2004, la Ville de Liège a adopté un plan communal de mobilité, se fixant une série d'objectifs à l'horizon 2010. Malgré les nombreuses mesures prises en 16 ans, un travail important est toujours à faire pour atteindre des résultats probants en termes de report de part modale de la voiture vers les transports en communs et les modes doux, de diminution de l'impact de la voiture dans le centre et au sein des quartiers, de réalisation d'itinéraires cyclables...

Différents programmes ont vu le jour depuis lors (étude Tram, plan urbain de mobilité (PUM), plan communal d'itinéraires cyclables, Transurbaine, plan Pep's...) qui demandent une actualisation du PCM et une définition de nouveaux objectifs.

Les défis de cette actualisation, en cohérence avec les développements en cours et projetés, sont multiples et portent notamment sur :

- Le défi environnemental, relatif au climat dans un contexte de forts impacts et de dépendance énergétique de la Wallonie en termes de transports ;
- Les évolutions très structurantes, tant en termes de développement urbain que de mobilité tous modes, qui seront initiés, avec la mise en œuvre de la première ligne de tram ;
- La dynamisation des activités du centre-ville, des quartiers commerçants et de l'attrait touristique de Liège. Celle-ci devra s'appuyer notamment sur la politique du stationnement et sur les modes actifs (piétons, deux-roues) ;
- La protection graduelle des quartiers vis-à-vis de la croissance attendue des flux de trafic ;
- Le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (Smart Cities), qui constituent de nouveaux vecteurs de sensibilisation et d'incitation permettant d'améliorer sensiblement la transposition des principes issus d'un PCM dans la pratique quotidienne des usagers.

L'actualisation du PCM est en cours de finalisation et est d'autant plus nécessaire suite à l'adoption, en 2019, du Plan Urbain de Mobilité de Liège auquel le PCM est subordonné et dont il doit traduire, à l'échelle locale, la stratégie et les orientations.

En 2021, le PCM est entré dans la dernière ligne droite des démarches à entreprendre en vue d'une validation par les autorités communales.

Le PUM restera le document de référence à considérer à l'échelle du bassin de vie de la Métropole liégeoise.

Toutefois, et à titre indicatif, il est possible de citer les actions suivantes prévues dans le PCM concernant le secteur « Chênée – Vesdre » :

- Supprimer les grandes coupures urbaines que rencontre le piéton en reliant la place du Gravier à Chênée au site réhabilité de LBP (future zone multimodale BHNS – bus à haut niveau de service – train, RAVeL) via une passerelle sur l’Ourthe ;
- Donner un coup d’accélérateur et concrétiser les corridors vélos (le quartier de Chênée étant concerné par plusieurs corridors) ;
- Réaliser un Plan vélo 2020-2030 pour assurer le maillage du territoire (le quartier de Chênée, comme tous les autres d’ailleurs, étant concerné) ;
- Développer 4 lignes de bus à haut niveau de service et en faire des projets d’axes (Chênée - et en particulier le site LBP - étant concerné par la ligne 112/133 aussi appelée Transurbaine) ;
- Réorganiser le réseau de bus en faveur de la desserte locale (tous les quartiers étant concernés) ;
- Faciliter les échanges via des mobipôles maillés sur le territoire (Chênée – site LBP devant devenir un pôle d’échange multimodal d’agglomération) ;
- Couvrir toutes les grandes entrées de Liège par une offre en P+R gratuite liée au train, tram ou aux BHNS (le site LBP étant amené à devenir un P+R de proximité) ;
- Sécuriser et humaniser les axes de pénétration du centre-ville (Chênée étant concerné par le quai des Ardennes et le boulevard de l’Ourthe).

Dans tous les cas, ces différentes actions sont en concordance avec les principes du PUM.

8.2.3.2 PCDN

Aucune zone du Plan de Développement Communal de la Nature (PCDN), développé par la Ville de Liège en 1998, n’est reprise au sein du périmètre concerné. Néanmoins, y sont localisées des pelouses calaminaires à l’ouest du périmètre, sur l’autre versant de l’Ourthe. La végétation y est très spécifique dans cette partie du territoire communal, qui a concentré l’industrie de transformation du minerai de zinc. Le PCDN, dans sa réactualisation de 2016, suggère spécifiquement au sein du périmètre concerné le développement de trois réseaux écologiques thématiques (voir figure ci-dessous) : le réseau des milieux aquatiques, le réseau des milieux ouverts (secs) et le réseau des pelouses calaminaires (cas particuliers des milieux ouverts). Une déviation de la circulation est proposée afin de pouvoir mettre en valeur les berges de la Vesdre pour créer un espace vert inondable et étagé. Aux abords des entreprises, un réaménagement de milieux ouverts à grande valeur de biodiversité (fauchage tardif et exportation de la végétation coupée) est recommandé, avec si possible 50% des espaces verts traités en pelouse calaminaire.

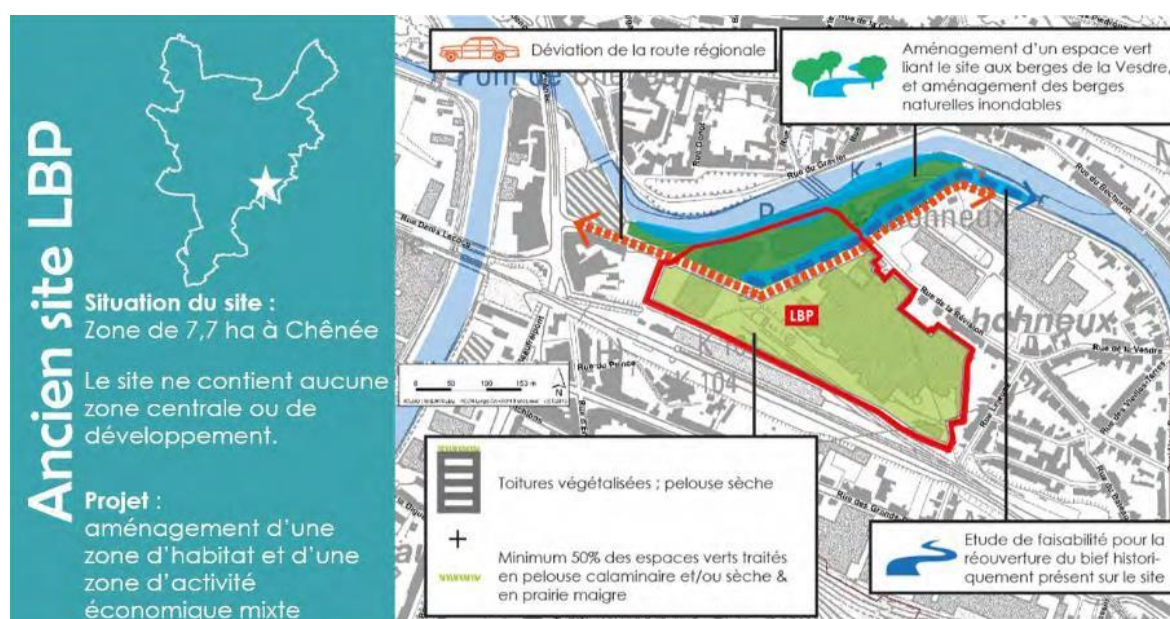


Illustration 50 : Fiche descriptive de l’ancien site LBP (©Ville de Liège, PCDN de Liège, 2015)

Cette analyse est intégrée en partie dans le plan de redéveloppement du périmètre. L'option d'un parc en bord de Vesdre est retenue. Par contre, la conservation du bief créé à l'époque pour approvisionner en eau l'ancienne industrie n'a plus raison d'être dans le futur développement. Développer 50% des pelouses en pelouses calaminaires ou sèches et végétaliser les toitures sont des options qui pourront être intégrées dans le volet opérationnel de l'étude (dans le cadre des permis d'urbanisme).

8.3. Périmètres d'autorisation à restriction de droits civils

8.3.1 Permis d'urbanisme

Voir point 7.1. Situation réglementaire du site.

8.3.2 Préemption

Pas d'application possible sur le périmètre concerné qui ne comprend que des zones déjà urbanisées.

8.3.3 Calamités

Pas d'application sur le périmètre concerné.

8.3.4 Expropriations

Pas d'application sur le périmètre concerné.

8.3.5 Servitudes

Pas d'application sur le périmètre concerné.

8.4. Périmètres inhérents aux politiques d'aménagement opérationnel

8.4.1 Périmètre de revitalisation urbaine

Le concept de revitalisation urbaine a été concrétisé au début des années 1990. Comme la rénovation urbaine, la revitalisation vise aussi la requalification des centres urbains par des interventions en matière de logement et d'espaces publics. Néanmoins, il s'agit d'opérations plus ciblées et plus ponctuelles.

L'objectif fondamental de la revitalisation des centres urbains est donc de permettre aux communes de passer des accords avec des investisseurs privés aux termes desquels, si l'investisseur accepte de localiser son investissement en milieu urbain, la commune prend l'engagement de réaliser un certain nombre de travaux visant à l'amélioration générale du cadre environnant l'investissement. La Région prend à sa charge les dépenses exposées par la commune^x.

Le périmètre nommé « Basse Ransy » situé sur la commune de Chaudfontaine, à Vaux-sous-Chèvremont, a fait l'objet d'une opération de revitalisation urbaine. L'espace public a été complètement réorganisé et réaménagé en parallèle de la construction d'un ensemble d'immeubles à appartements accueillants différentes fonctions comme, par exemple, une maison médicale.

Actuellement, aucun périmètre de revitalisation urbaine ne concerne le périmètre concerné. Cependant, il n'est pas exclu qu'une ou plusieurs opérations de revitalisation urbaine voient le jour ultérieurement en lien avec les projets de reconstructions prévus au sein du périmètre, notamment autour du pôle de la gare de Chênée, à la zone de confluence Vesdre et Ourthe...

^x Source : SPW - Geoportail.wallonie.be



Illustration 51 : Vue sur le projet de revitalisation urbaine (@Google Street View)

8.4.2 Rénovation urbaine

Le périmètre concerné et ses alentours ne sont pas couverts par un périmètre de rénovation urbaine.

8.4.3 Remembrement urbain

Le périmètre concerné et ses alentours ne sont pas couverts par un périmètre de remembrement urbain.

8.4.4 ZIP

Une Zone d'Initiative Privilegiée (ZIP) de type 2 et 3 est définie sur les quartiers d'habitat autour du périmètre « Chênée-Vesdre ».

Les Zones d'Initiatives Privilegiées ont fait l'objet de plusieurs textes légaux. Elles ont été définies en 1994 par arrêté du Gouvernement wallon (du 7 juillet 1994) et sont définies à l'Art. D.V.15 du CoDT.

- ZIP II : Ce sont des zones de requalification des noyaux d'habitat, qui sont des quartiers essentiellement localisés dans des communes pauvres, et voient se dégrader progressivement tant leurs espaces publics que les logements qui les bordent ;
- ZIP III ou ZIP/QI (quartier d'initiatives) : Ce sont des zones qui concernent des quartiers cumulant les mêmes désagréments que les ZIP II avec une conjonction de graves problèmes sociaux : pauvreté, chômage, délinquance, drogue, concentration de population étrangère, etc.

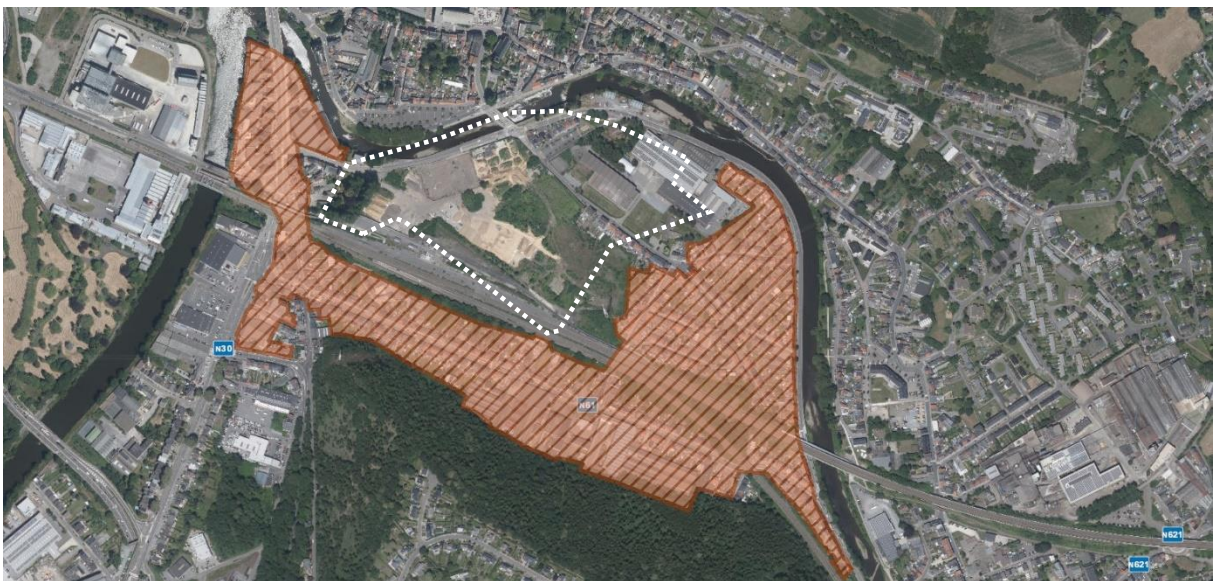


Illustration 52 : Zone d'initiative privilégiée (@SPW, consultation le 14 juillet 2020)

8.4.5 SAR (Site A Réaménager)

Le périmètre concerné et ses alentours ne sont pas couverts par un périmètre SAR. Le choix a été fait de modifier l'affectation au plan de secteur pour pouvoir développer d'autres fonctions que de l'activité industrielle.

Il n'est pas exclu qu'ultérieurement une reconnaissance en SAR soit sollicitée en fonction de la fin d'activités des bâtiments qui n'accueilleraient plus d'activité, comme par exemple le site Gauder.

8.5. Documents de planification relevant d'autres politiques d'aménagement opérationnel

8.5.1 Parc naturel

Le périmètre concerné et ses alentours ne sont pas couverts par un périmètre de Parc naturel.

8.5.2 Contrat de rivière

Le protocole d'accord 2020-2022 du Contrat de Rivière Vesdre comprend 687 actions. Il comprend un chapitre consacré à la démarche « Contrat de Rivière » et à l'historique de ce contrat, un descriptif du sous-bassin hydrographique de la Vesdre, une liste de points noirs identifiés, le programme des actions qui seront entreprises, ainsi que l'engagement des maîtres d'œuvre de ces actions.

Même si aucun point noir ne concerne le périmètre « Chenée-Vesdre », la carte met en évidence 4 points problématiques à proximité du site. 3 points de rejets sont identifiés sur la rive opposée et le dernier pointe la présence de déchets.

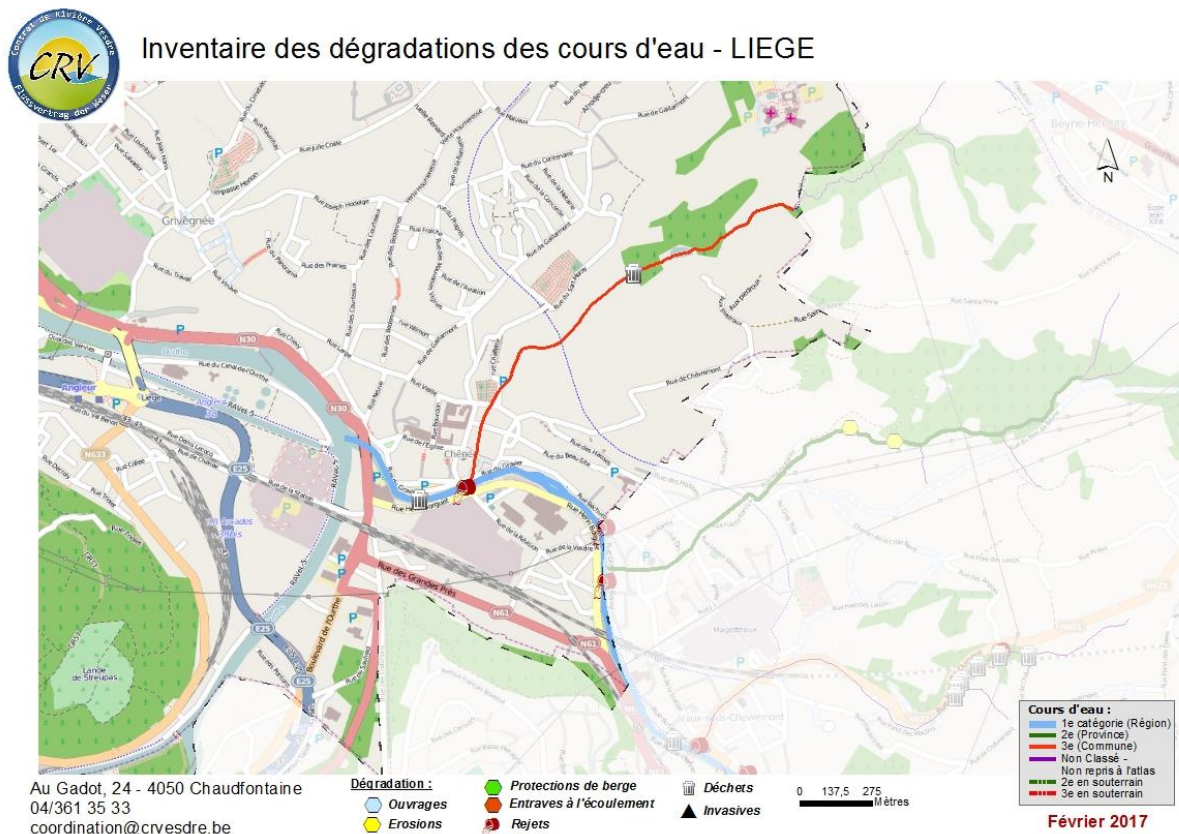


Illustration 53 : Inventaire des dégradations des cours d'eau (©Contrat de Rivière Vesdre).

Les points noirs liés aux rejets concernent les rejets polluants (eaux usées d'un particulier, d'une exploitation agricole, d'une industrie, d'un restaurant, d'un camping, etc.) et captages d'eau dans la rivière.

Les points noirs liés aux déchets concernent les dépôts sauvages de déchets à proximité du cours d'eau, l'accumulation de déchets sur les berges, le dépôt de fumier ou de tontes de pelouse stockés en bord de cours d'eau, le dépôt d'une cuve ayant contenu des produits toxiques à proximité du cours d'eau ou dans le cours d'eau...

8.5.3 Charte paysagère

Le périmètre concerné et ses alentours ne sont pas couverts par une charte paysagère.

8.6. Bien soumis à une réglementation particulière

8.6.1 Bâtiments et sites classés

Le périmètre concerné n'accueille pas de bâtiment ou de site classé.

Les éléments classés les plus proches sont situés à moins de 100 m du site, de l'autre côté de la Vesdre et correspondent à l'ensemble formé par le presbytère, l'église Saint-Pierre et les terrains environnants.

Au niveau de l'inventaire du patrimoine immobilier culturel, plusieurs monuments sont localisés à moins de 200 m du périmètre concerné :

- Petite maison de deux travées de la 1^{ère} moitié du 18^e siècle, sise quai Henri Borguet 108,
- Maisons jumelles du début du 18^e siècle, sise rue du Gravier 71 et 73,
- Maisons du milieu du 19^e siècle en brique et calcaire, sise rue de l'Eglise 144,
- Petite maison remaniée en briques et moellons peints, sise rue de l'Eglise 110,
- Maison double corps en briques et calcaire du 3^e quart du 18^e siècle, sise rue de l'Eglise 121,
- Petite maison en briques et calcaire de la fin du 18^e siècle, sise rue de l'Eglise 119,
- Maison du début du 18^e siècle fortement remaniée et scindée en 3 habitations, sise rue de l'Eglise 107,
- Immeuble en calcaire du début du 19^e siècle, sis rue de l'Eglise 113.



Illustration 54 : Presbytère (à gauche) et église Saint-Pierre (à droite) (©Google Street View)



Illustration 55 : Carte de localisation des bâtiments patrimoniaux et maison quai Henri Borguet 108, Liège (©SPW-AWap)

8.6.2 Pollutions et sols

Voir chapitre 7.3.12 Qualité des sols.

Le périmètre « Chênée-Vesdre » présente des contraintes importantes en matière de pollutions. Il est en effet repris majoritairement en couleur pêche comme « Parcelle pour laquelle des démarches de gestion des sols ont été réalisées ou sont à prévoir (Art. 12 §2 et 3 du Décret) » à la Banque de données de l'état des sols wallons (BDES)^{xi}.

Les informations spécifiques liées à l'assainissement du site LBP sont reprises dans le chapitre 7.3.12 Qualité des sols.

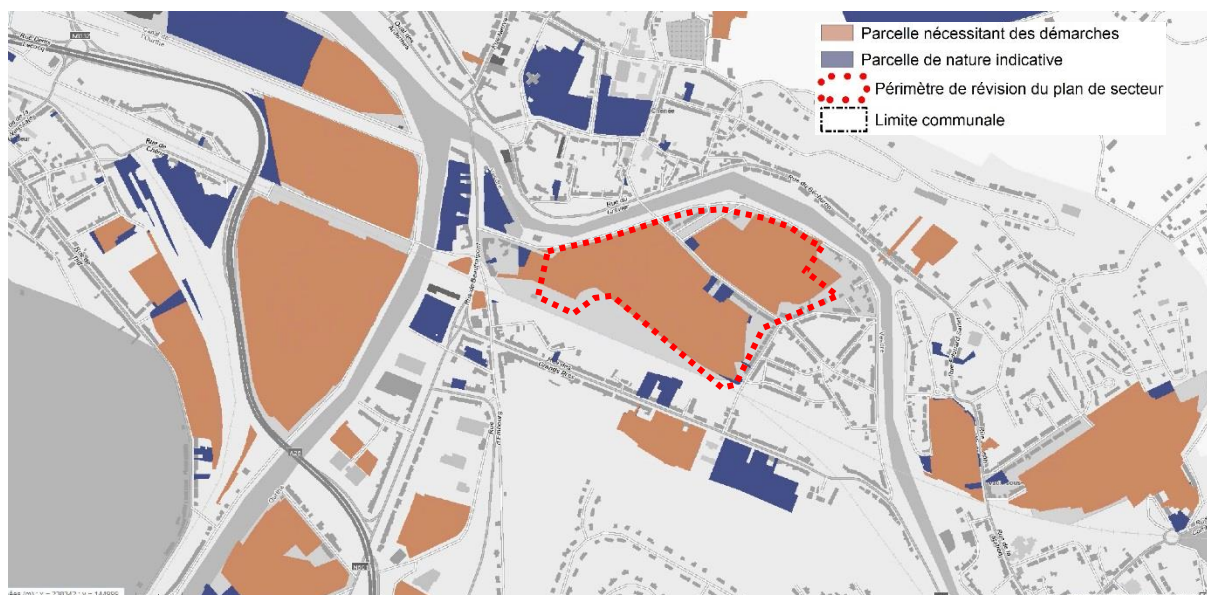


Illustration 56 : Banque de Donnée d'Etat des Sols (BDES) (@SPW, consultation août 2020)

Le site Gauder est également repris en teinte pêche à la BDES en raison de son identification au sein de l'inventaire SPAQUE, mais aussi en raison des permis d'environnement sollicités visant une activité à risque pour le sol et est repris dans la BDES de la façon suivante :

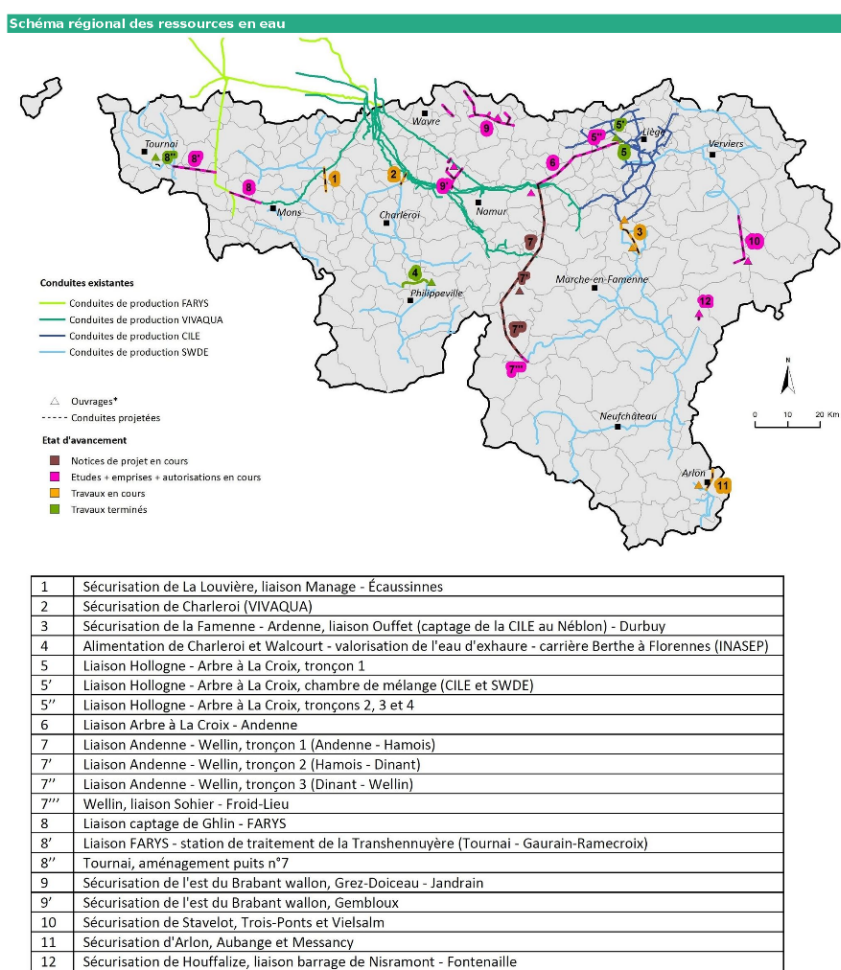
Source	Référence	Description	Commentaire	Activité(s) liée(s) à l'inventaire	Catégorie	Autre(s) activité(s) à risque sol
HISTORIQUE : Données historiques et anciennes autorisations	HISTAUT_AEL_523_4586_B_07057	Etablir, dans leur garage d'autos un dépôt de 5000 L d'huiles lourdes pour le graissage			III (Art.12 §4)	
HISTORIQUE : Données historiques et anciennes autorisations	HISTAUT_AEL_523_4586_B_07005	1. Etablir, dans son usine destinée à la fabrication de tôles, papier et tubes d'aluminium, un dépôt de benzine comportant quatre réservoirs cylindriques dont un de 130 L et trois de			III (Art.12 §4)	
HISTORIQUE : Données historiques et anciennes autorisations	HISTAUT_AEL_523_4586_B_05190	Etablir une usine destinée à la fabrication de tôles, papier et tubes d'aluminium comprenant les machines et appareils ci-après : un groupe transformateur rotatif, divers moteurs électriques, dive ...			III (Art.12 §4)	
PE : Permis d'environnement visant une activité à risque pour le sol	LGRGPE8732	GAUDER & CO. S.A.		24.31 ; 63.12.05.04.02 ; 63.12.05.05.02 ; 63.12.09.05.02 ; 90.17.02.B	I (Art.12 §2)	
SPAQuE	Lg4403-008-3	SA l'Aluminium Belge			III (Art.12 §4)	

Illustration 57 : site Gauder - Parcelle cadastrée à LIEGE 24e DIV/CHENEE, section B, parcelle n°133 Y (Source : site BDES, consultation le 3 mars 2021)

Quant au reste du périmètre concerné, nous n'avons pas d'information spécifique sur la qualité des sols.

^{xi} <https://dps.environnement.wallonie.be/bdes.html>

8.6.3.2 Schéma régional des ressources en eau



* Ouvrage de production : réservoir de stockage, station de pompage, château d'eau, station de traitement ou puits d'exploitation

REEW – Source : SWDE

© SPW, 2018

Illustration 59 : Schéma régional des ressources en eau (©SPW)

La carte du schéma ne relève pas de problème ou de travaux planifiés dans la zone étudiée.

« Le Schéma régional des ressources en eau a été approuvé par le Gouvernement wallon en 2015. La Société wallonne des eaux^{xii} (SWDE) est chargée de sa mise en œuvre. Cet outil de planification et de réglementation de l'exploitation des ressources en eau s'articule autour de plusieurs axes : environnemental (maîtrise des pressions anthropiques, prise en compte de l'impact des changements climatiques), qualité de l'eau (mise en place de plans de gestion de la sécurité sanitaire de l'eau^{xiii}, protection effective des captages) et économique (outils financiers à mettre en œuvre, maîtrise du coût-vérité de l'eau...). Les objectifs poursuivis sont entre autres : la régulation des prélèvements publics et privés (agricoles, industriels et domestiques), la sécurité d'approvisionnement du territoire wallon (taux de sécurisation de 30%)^{xiv}, l'accès à l'eau solidaire (mutualisation des coûts de production), la maîtrise du prix de l'eau (synergies entre les opérateurs afin de limiter les coûts d'investissement et d'exploitation), l'application du principe de récupération des coûts ainsi que la cohérence avec les autres politiques régionales (comme l'aménagement du territoire ou l'exploitation des ressources minérales). »^{xv}

^{xii} Mission déléguée à la SWDE en mai 2010 et prolongée dans ses contrats de gestion 2012 - 2017 et 2018 – 2022.

^{xiii} Water safety plans ou plans de gestion de la sécurité sanitaire de l'eau(b) : stratégie générale d'évaluation et de gestion des risques couvrant toutes les étapes de l'approvisionnement en eau du captage au consommateur ; directive (UE) 2015/1787.

^{xiv} Fourniture d'un volume complémentaire de l'ordre de 30% par rapport à la consommation moyenne en cas de sécheresse, grand froid, rupture d'approvisionnement ou pollution, par exemple.

^{xv} Source : etat.environnement.wallonie.be

8.6.3.3 PASH

Voir le chapitre 7.3.6.2 Réseau d'égouttage existant.

Voir la carte n°7 - Extrait du plan d'assainissement (PASH).

Les obligations légales en matière de gestion des eaux sont liées au régime d'assainissement de la zone étudiée (collectif, autonome ou transitoire), lequel est défini par la Société Publique de Gestion de l'Eau (SPGE) à la cartographie du plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique (PASH). Le périmètre « Chênée-Vesdre » est repris **en régime d'assainissement collectif**, d'application pour les agglomérations dont le nombre d'équivalent-habitant (EH) dépasse 2000.

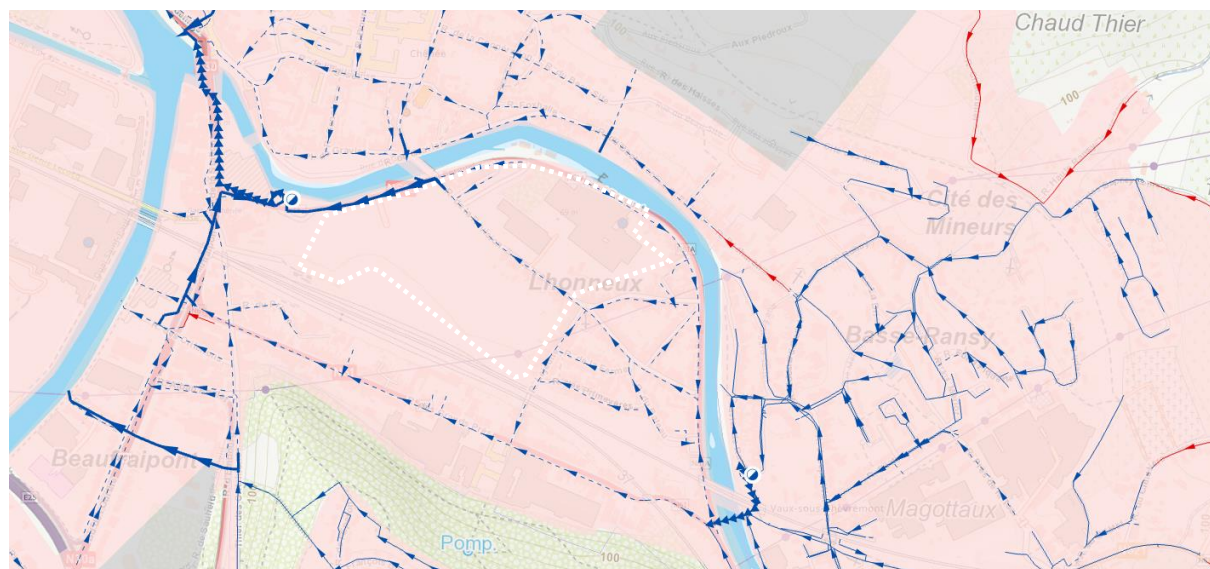


Illustration 60 : Plan d'assainissement (©SPGE, consultation le 17 juillet 2020)

En régime d'assainissement collectif, les dispositions de l'article R.277 du Code de l'Eau sont d'application :

- Les communes sont tenues d'équiper d'égouts les agglomérations reprises en assainissement collectif, égouts connectés à des collecteurs conduisant les eaux usées dans une station d'épuration collective ;
- Les travaux sont financés par la SPGE selon les conditions reprises au contrat d'égouttage de la commune et la gestion et l'entretien des ouvrages sont confiées aux organismes d'assainissement, l'Association Intercommunale pour le Démergement et l'Épuration des communes de la Province de Liège (AIDE), en l'occurrence ;
- Les habitations^{xvi} doivent être raccordées à l'égout lorsque la voirie en est équipée, raccordement devant faire l'objet d'une autorisation préalable écrite du Collège communal ;
- Les raccordements à l'égout, réalisés sous le contrôle de la commune, doivent être munis d'un regard de visite accessible et placé à un endroit offrant toutes garanties de contrôle de la quantité et de la qualité des eaux déversées ;
- L'évacuation des eaux urbaines résiduaires doit se faire soit gravitairement, soit par un système de pompage ;
- Les nouvelles habitations doivent prévoir un système de collecte séparant l'ensemble des eaux claires (pluviales, drains...) des eaux usées ;
- Les établissements du secteur de la restauration alimentaire doivent être équipés d'un dégraisseur d'une capacité minimale de 500 litres.

Par ailleurs, l'Arrêté du Gouvernement Wallon du 1^{er} décembre 2016, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017, et qui modifie l'article R277 §4 du Code de l'eau, spécifie que « les eaux pluviales sont évacuées :

1° prioritairement dans le sol par infiltration,

^{xvi} Définies au sens du Code de l'eau comme des installations fixes rejetant des eaux urbaines résiduaires

2° en cas d'impossibilité technique ou de disponibilité insuffisante du terrain, dans une voie artificielle d'écoulement ou dans une eau de surface ordinaire,

3° en cas d'impossibilité d'évacuation selon les points 1° ou 2°, en égout ».

Contraintes et recommandations communales

Le « Règlement sur les bâtisses et les logements, sur la publicité et l'affichage » de la Ville de Liège, adopté par l'Arrêté du 8 novembre 1935 et modifié par les Arrêtés du 3 mai 1949 et du 22 octobre 1951, a cessé d'être en vigueur au 1^{er} juin 2018. Le Collège communal a adopté une série de directives pour analyser les demandes de permis mais aucune d'entre elles ne concernent la gestion des eaux pluviales ou usées.

Les seuls éléments de gestion des eaux inclus dans la politique communale de Liège sont les suivants :

- Il est nécessaire de raccorder chaque immeuble séparément aux égouts, le raccordement appartenant à l'immeuble et son entretien étant à charge du propriétaire ;
- Il est recommandé de mettre en place des citernes d'eau de pluie en béton et un réseau de distribution intégralement distinct du réseau de distribution d'eau public ;
- Les eaux pluviales récoltées peuvent être réutilisées pour alimenter les chasses des toilettes et les lessiveuses ainsi que pour arroser le jardin et nettoyer les surfaces, par la mise en place d'un filtre de 25 à 35 microns en aval de la pompe ;
- Le dimensionnement de la citerne dépend de la superficie des toitures sur lesquelles s'effectuent la collecte à raison de 1,5 m³ de citerne par 10 m² de toitures.

Contrainte et recommandations de l'AIDE

L'Association Intercommunale pour le Démergement et l'Épuration des communes de la Province de Liège (AIDE), qui mène la politique de l'assainissement des eaux usées urbaines pour le compte de la Société Publique de Gestion de l'Eau (SPGE) dans la province de Liège, préconise les éléments suivants en matière de gestion des eaux :

- La réalisation d'un réseau séparatif ;
- La limitation au maximum de l'imperméabilisation des surfaces ;
- La récupération de l'eau de pluie au plus près d'où elle tombe et sa gestion à ciel ouvert dans la mesure du possible en multipliant les ouvrages ;
- La prise en compte d'évènements pluvieux de 25 ans de temps de retour et de durées variables pour le dimensionnement des ouvrages de tamponnement et/ou infiltration des eaux pluviales ;
- La limitation du débit de fuite des ouvrages de tamponnement à 5 l/s/ha ou au débit autorisé par le gestionnaire de l'égout ou du cours d'eau dans lequel les eaux tamponnées sont envoyées ;
- La prise en compte d'évènements pluvieux de 10 ans de temps de retour et de 20 minutes de durée pour le dimensionnement du réseau d'égouttage (suivant l'équation de Colebrook-White ou celle de Manning-Strickler).

Rejet en eau de surface

Le rejet des eaux pluviales du projet vers le réseau des eaux de surface est envisageable, au vu de la localisation du périmètre concerné à proximité immédiate de la Vesdre, cours d'eau de première catégorie (gestion par la Région wallonne) situé à une dizaine de mètres au nord-ouest du site étudié. Le site est séparé de la Vesdre par le quai Henri Borguet.

Un bief, qui participait historiquement au fonctionnement des machines hydrauliques du site industriel, traverse le site LBP dans sa partie nord. Selon les informations fournies par SPAQUE, il a par la suite été profondément remodelé (rehaussement, comblement partiel...) pour ne plus servir que de récolte du réseau d'égouttage du site.

Le bief n'a pas encore été démantelé lors des phases d'assainissement précédentes mais son état est dégradé. Il dispose d'une section rectangulaire, dont les dimensions ont été estimées comme suit :

- Longueur : 300 m,
- Section : 9 m x 4 m = 36 m²,
- Epaisseur moyenne de la structure bétonnée (probablement armée) : 30 cm.

Il est supposé, sur base de la cote du niveau moyen du sol retenue pour la partie nord de +69,05 m, que le sommet du bief est présent en moyenne 1 m sous le niveau du sol. Sur base des informations transmises, la cote de la base du fond du bief en zone aval est de +63,00 m alors que les cotes du sommet de l'ouvrage (interne) sont de +67,80 m en amont et +67,30 m en aval.

La figure suivante présente le réseau d'égouttage historique du site LBP et la position du bief (localisations approximatives sur base de plans historiques). Les dimensions et l'état de celui-ci ne sont pas connus.

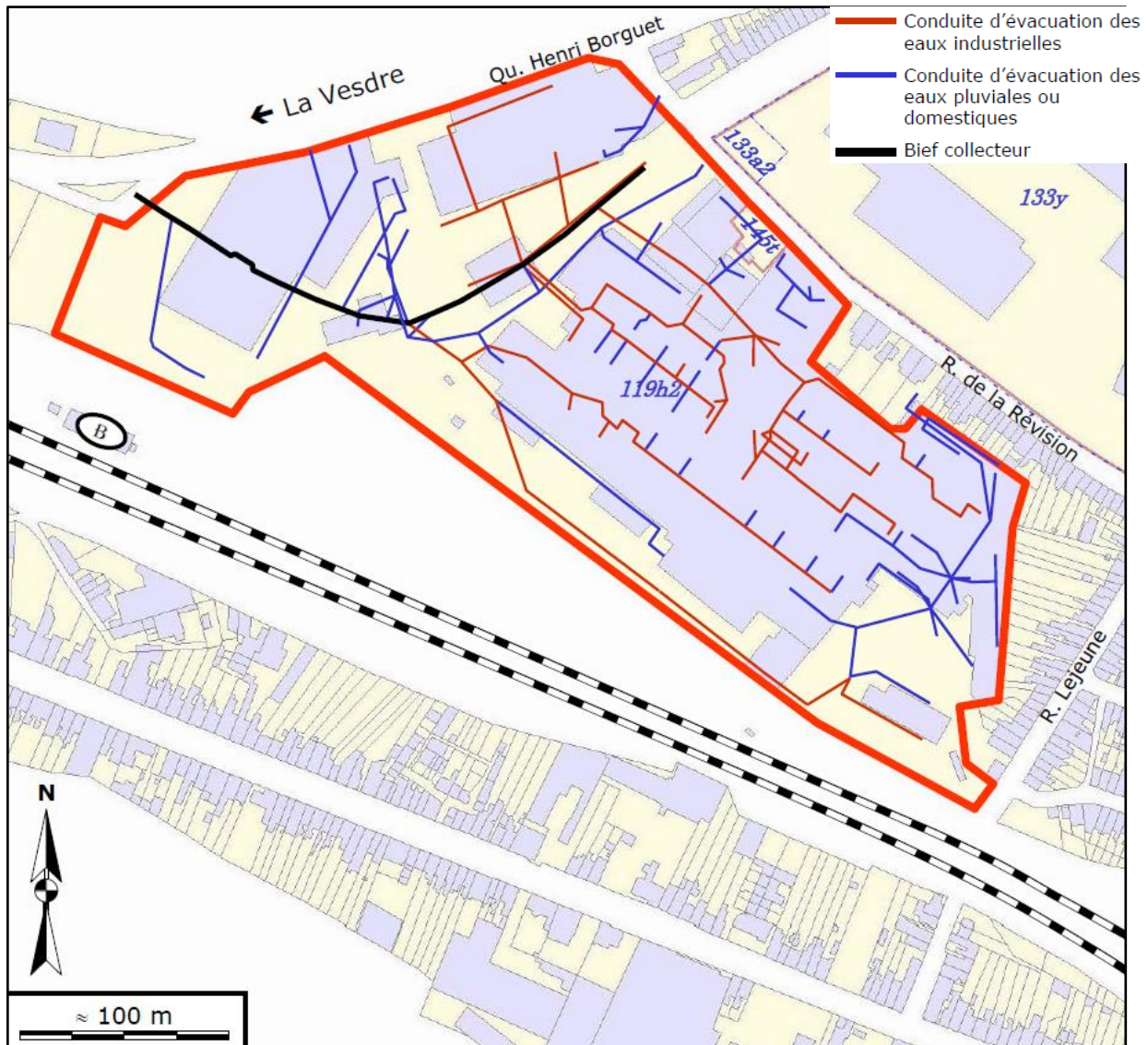


Illustration 61 : Réseau d'égouttage historique du site LBP et position du bief
(©SPAQUE, 2008)

8.6.3.4 Catégorie des cours d'eau

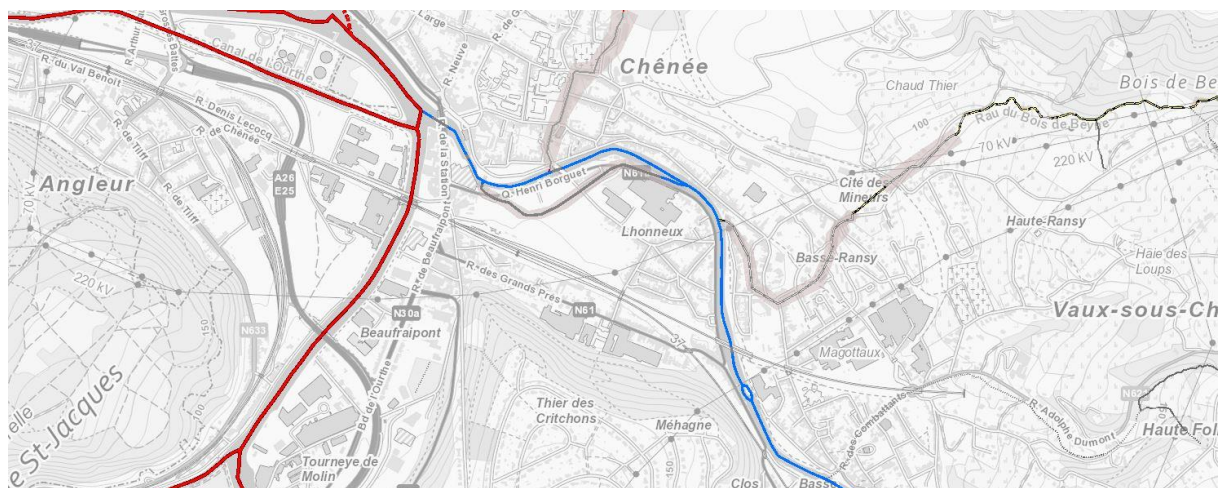


Illustration 62 : catégorie des cours d'eau (@SPW, consultation le 17 juillet 2020)

Le périmètre concerné se trouve à la confluence de deux cours d'eau, la Vesdre et l'Ourthe.

La Vesdre est une rivière reprise comme cours d'eau non navigable de 1^{ère} catégorie, c'est donc la Direction des Cours d'Eau Non Navigables qui en est le gestionnaire.

La Vesdre se jette dans l'Ourthe qui est un affluent de la Meuse à quelques mètres du site, à hauteur du pont de Chênée. L'Ourthe est également une rivière, mais classée comme Cours d'eau navigable. Le gestionnaire est la Direction générale de la Mobilité et des Voies hydrauliques.

Face au site, à hauteur de la place du Gravier, le ruisseau du Ry Ponnet se jette dans la Vesdre, c'est un cours d'eau non navigable de 3^{ème} catégorie géré par la Ville de Liège.

Plus à l'ouest, c'est le ruisseau du Bois de Beyne qui se jette dans la Vesdre, c'est un cours d'eau non navigable de 2^{ème} catégorie qui est donc géré par la Province.

8.6.4 Faune et flore

8.6.4.1 Arbres et haies remarquables

Le périmètre concerné n'accueille pas d'arbre ou de haie remarquable.

8.6.4.2 Statut juridique des bois et forêts

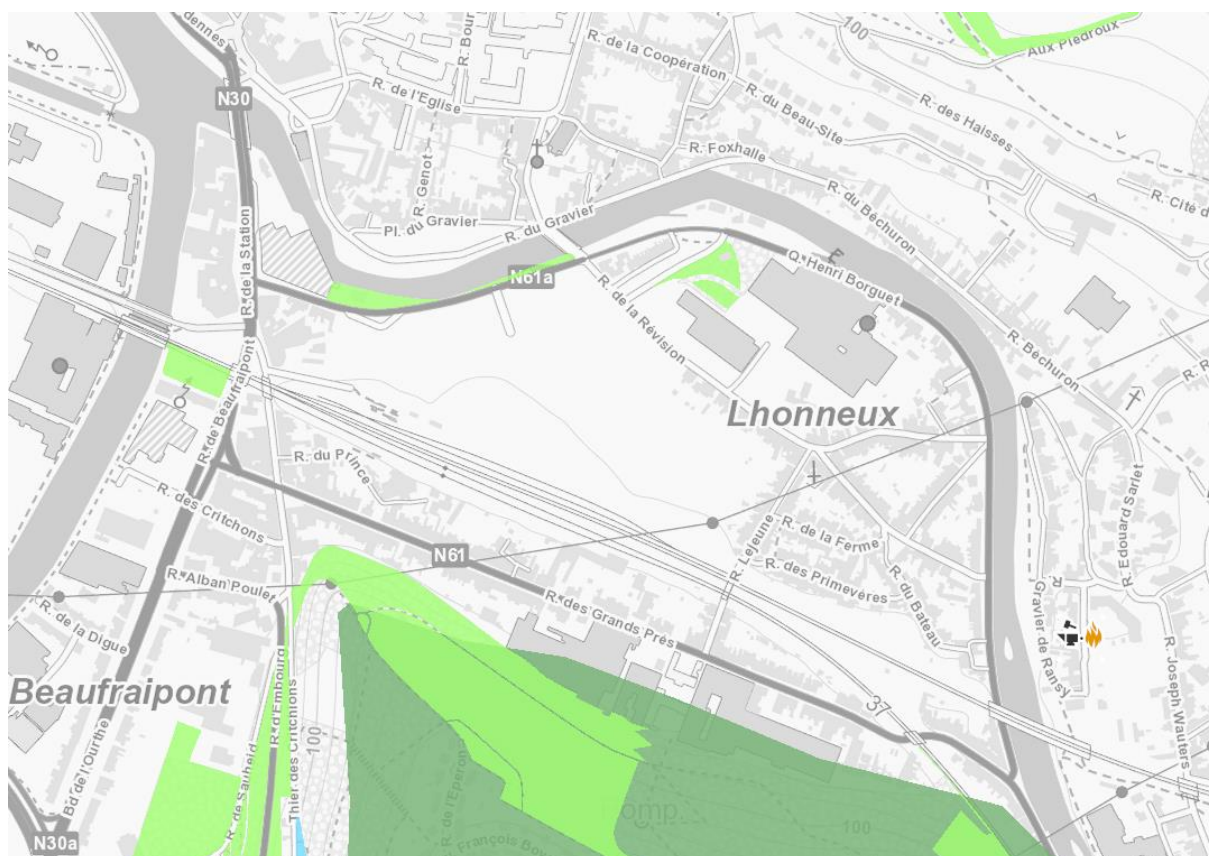


Illustration 63 : Statut juridique des bois et forêts (©SPW, consultation le 17 juillet 2020)

De petits boisements sont présents sur le périmètre concerné. Ils sont repris comme « boisement récents » sur la carte des forêts de Wallonie. Ces boisements sont gérés par les propriétaires du terrain et ne sont soumis à aucune législation particulière.

8.6.4.3 Périmètres Natura 2000

Les sites Natura 2000 forment le réseau Natura 2000 qui concrétise la mise en oeuvre des Directives européennes « Oiseaux » (79/409/CEE) et « Habitats » (92/43/CEE). Ces Directives visent à protéger un certain nombre de populations d'espèces et des biotopes considérés comme importants à l'échelle européenne et pour lesquels il faut garantir un état de conservation favorable. L'une des approches prévues est la constitution d'un réseau de sites abritant une partie significative de ces espèces et de ces biotopes.

Les périmètres des sites Natura 2000 ont fait l'objet de décisions du Gouvernement wallon en 2002, 2004 et 2005. Depuis, des inventaires biologiques et une cartographie détaillée sont réalisés dans chaque site pour bien identifier les enjeux biologiques et la manière de les prendre en compte par les propriétaires et les gestionnaires. Chaque site fait aujourd'hui l'objet d'un arrêté de désignation définissant les enjeux biologiques. Des mesures de protection à respecter pour éviter de voir les états de conservation se détériorer à l'échelle du site sont contenues dans l'arrêté « Mesures générales » et dans l'arrêté « Catalogue » (mesures particulières)^{xvii}.

^{xvii} Source : SPW – www.biodiversite.wallonie.be

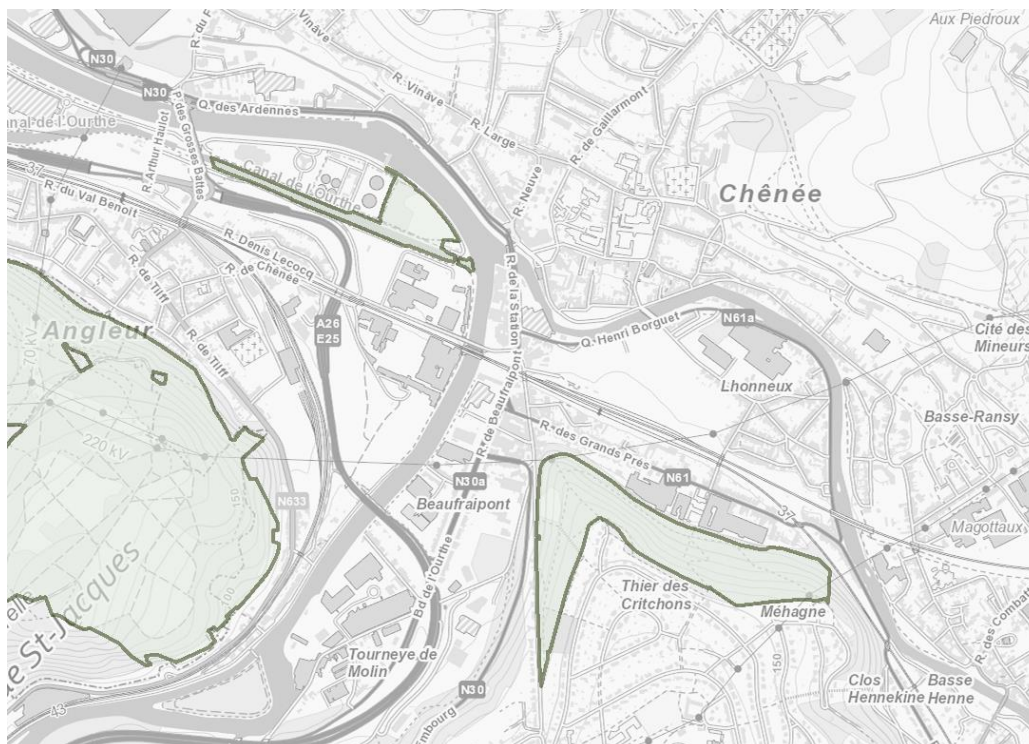


Illustration 64 : Périmètres Natura 2000 (©SPW, consultation le 17 juillet 2020)

Deux périmètres sont définis à proximité du site d'étude :

- Les périmètres à l'ouest et au nord font en réalité partie du même site Natura 2000, dénommé « Vallée de l'Ourthe entre Comblain-au-Pont et Angleur ». Le périmètre nord est nommé l'île aux Corsaires et est particulièrement connu pour sa végétation calaminaire.
- Le périmètre sud fait partie du site « Basse vallée » de la Vesdre. Le versant du Thier des Critchons fait partie des forêts qui constituent en tout ou une partie l'habitat d'espèces d'intérêt communautaire comme le pic mar, le lucane et plusieurs chauves-souris.

Bien que proches, ces périmètres sont en fait coupés du périmètre concerné par des barrières physiques importantes, comme le chemin de fer, de larges voies de circulations ou encore un cours d'eau. Les interactions entre le périmètre d'étude et ces sites protégés sont donc fortement limitées.

8.6.4.4 Zones d'intérêt biologique

Les sites de grand intérêt biologique (SGIB) représentent le cœur de la structure écologique principale : ils abritent des populations d'espèces et des biotopes rares ou menacés ou se caractérisent par une grande diversité biologique ou un excellent état de conservation. Véritables noyaux de diversité biologique, ils sont indispensables pour organiser l'ossature du réseau écologique et pour établir les bases d'une politique volontariste de conservation de la nature. Depuis plus d'un siècle, les naturalistes les identifient, les décrivent et tentent de les protéger^{xviii}.

Le périmètre concerné n'est pas couvert par une zone d'intérêt biologique.

Néanmoins, quatre sites SGIB sont présents dans un rayon d'un kilomètre autour du périmètre concerné :

- Thier des Critchons, au sud du périmètre, est un versant de la Vesdre en grande partie reboisée (SGIB 2234) ;
- Île aux Corsaires (1717) est un ancien terail de scories métallifères. Ce SGIB est également repris en zone Natura 2000 (BE33014 – Vallée de l'Ourthe entre Comblain-au-Pont et Angleur) ;
- Parc de l'Usine de la Vieille Montagne (2336) qui est composé d'arbres, de haies et de pelouses calaminaires composées de quatre espèces de métalophytes ;
- Terail de Basse Ransy Nord (2450) est une ancienne exploitation minière présentant une diversité de milieux comme les pelouses thermophiles, fourrés, lisères et boisements, etc.

^{xviii} Source : SPW – www.biodiversite.wallonie.be



Illustration 65 : Localisation des zones Natura 2000 et des SGIB aux alentours du périmètre concerné (©SPW,2017)

8.6.5 Activités économiques

8.6.5.1 Périmètres de remembrement des biens ruraux

Le périmètre concerné et les alentours ne sont pas couverts par un périmètre de remembrement de bien rural.

8.6.5.2 Périmètres de reconnaissance économique

Le périmètre concerné et les alentours ne sont pas couverts par un périmètre de reconnaissance économique.

8.6.5.3 Zones vulnérables SEVESO

Une usine classée SEVESO est située à proximité du périmètre « Chênée-Vesdre ». Il s'agit de l'usine Everzinc à Angleur, dont le domaine est la production et le recyclage de métaux non ferreux. Anciennement appelée Union minière, elle est spécialisée dans la production de zinc et de produits avancés, métaux précieux, catalyseurs, etc. Le périmètre concerné n'est pas impacté par le site SEVESO.

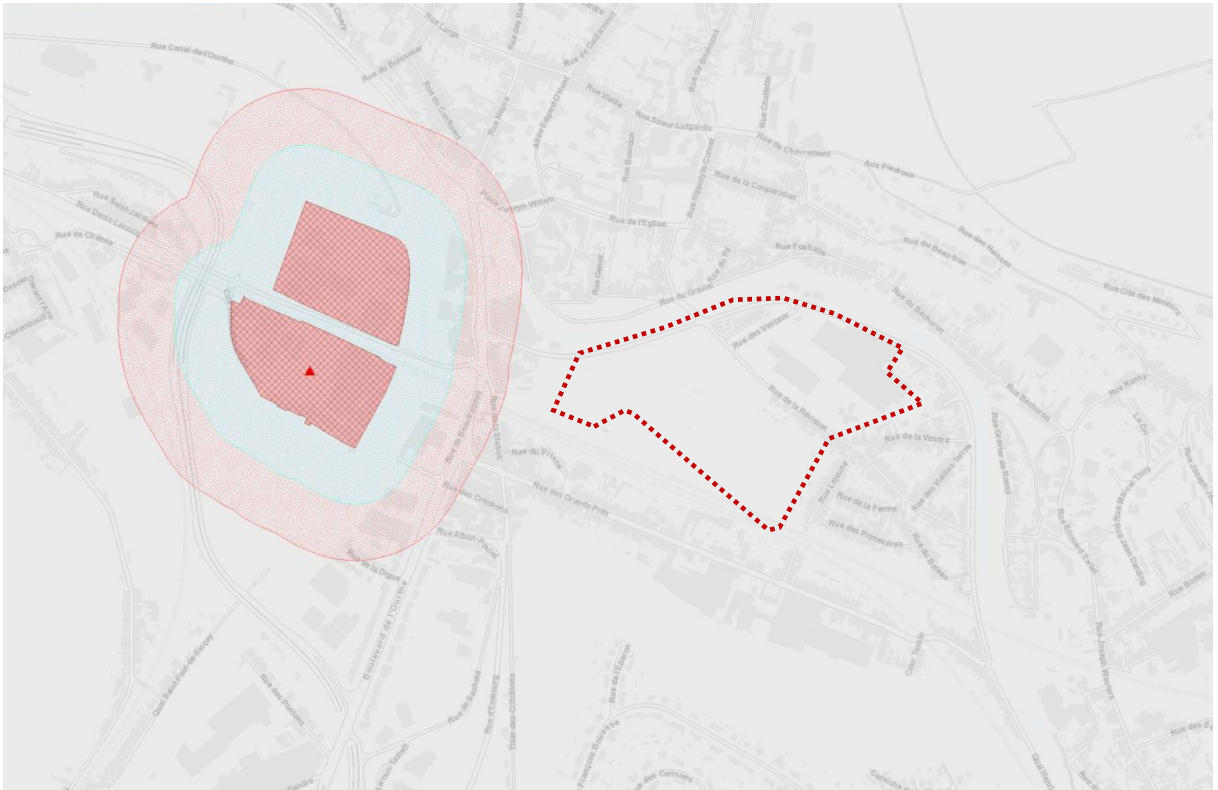


Illustration 66 : Localisation des sites SEVESO et périmètres de protection aux alentours du périmètre concerné (@SPW)

8.6.6 Infrastructures

8.6.6.1 Statut juridique des voiries

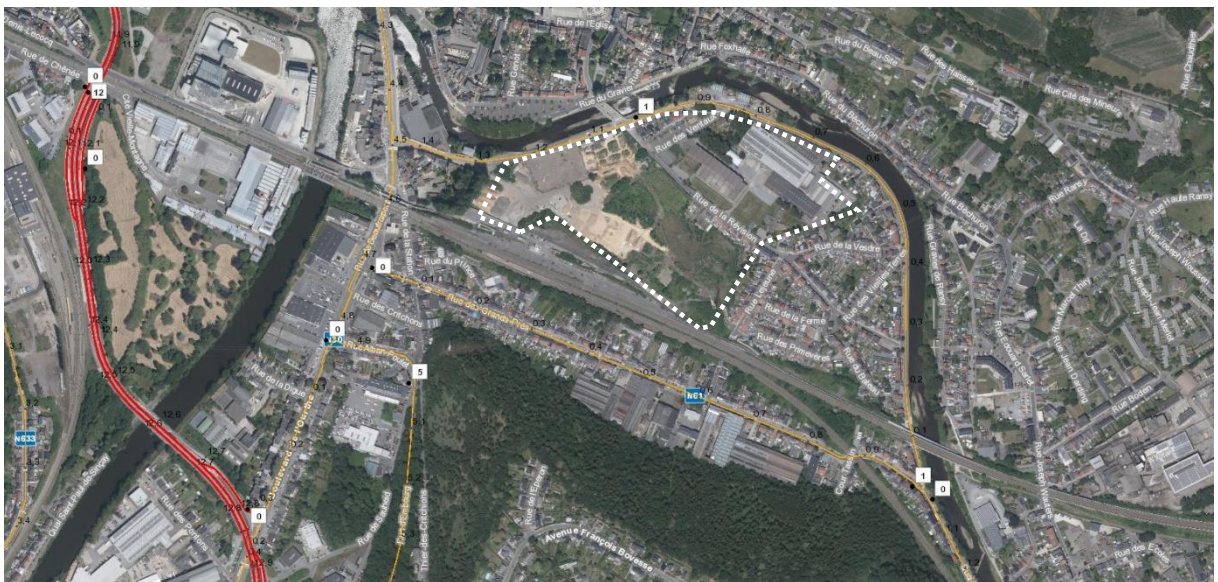


Illustration 67 : Statut juridique des voiries (@SPW, consultation le 24 juillet 2020)

Réseau routier régional : Autoroutes en rouge et routes en jaune.
Les autres voiries non colorées sont des voiries communales

8.6.6.2 RAVeL

Voir chapitre 7.3.5.2 Accessibilité par les modes doux.

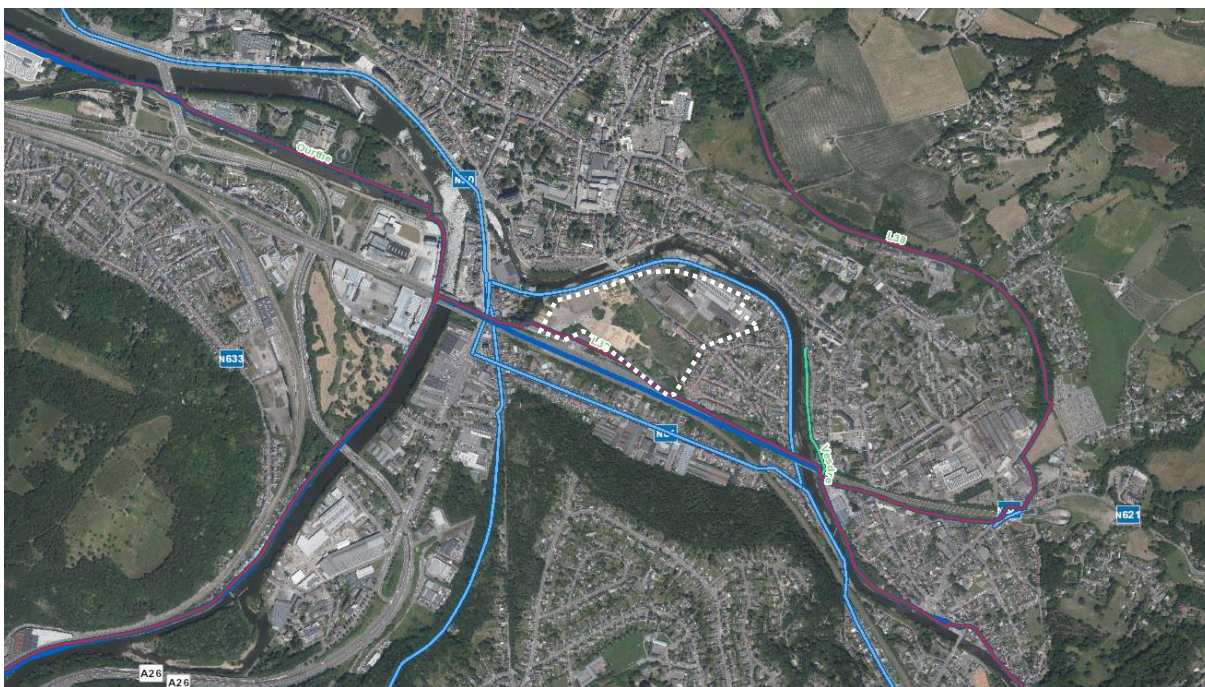


Illustration 68 : RAVeL et Schéma directeur cyclable pour la Wallonie
(©SPW, consultation le 21 juillet 2020)

En rouge foncé, RAVeL et vélo routes

En bleu foncé, Liaisons entre pôles

En bleu clair, Voiries régionales complémentaires à haut potentiel cyclable

8.6.6.3 Voies navigables

Voir chapitre 8.6.3.4 Catégorie des cours d'eau.

8.6.6.4 Canalisations de fluides et d'énergie et lignes électriques (+zone non aedificandi associée)

Voir chapitre 7.3.4 Autre infrastructures (Ligne HT).

8.6.7 Paysage

8.6.7.1 Périmètres d'intérêts paysagers et points de vue remarquable

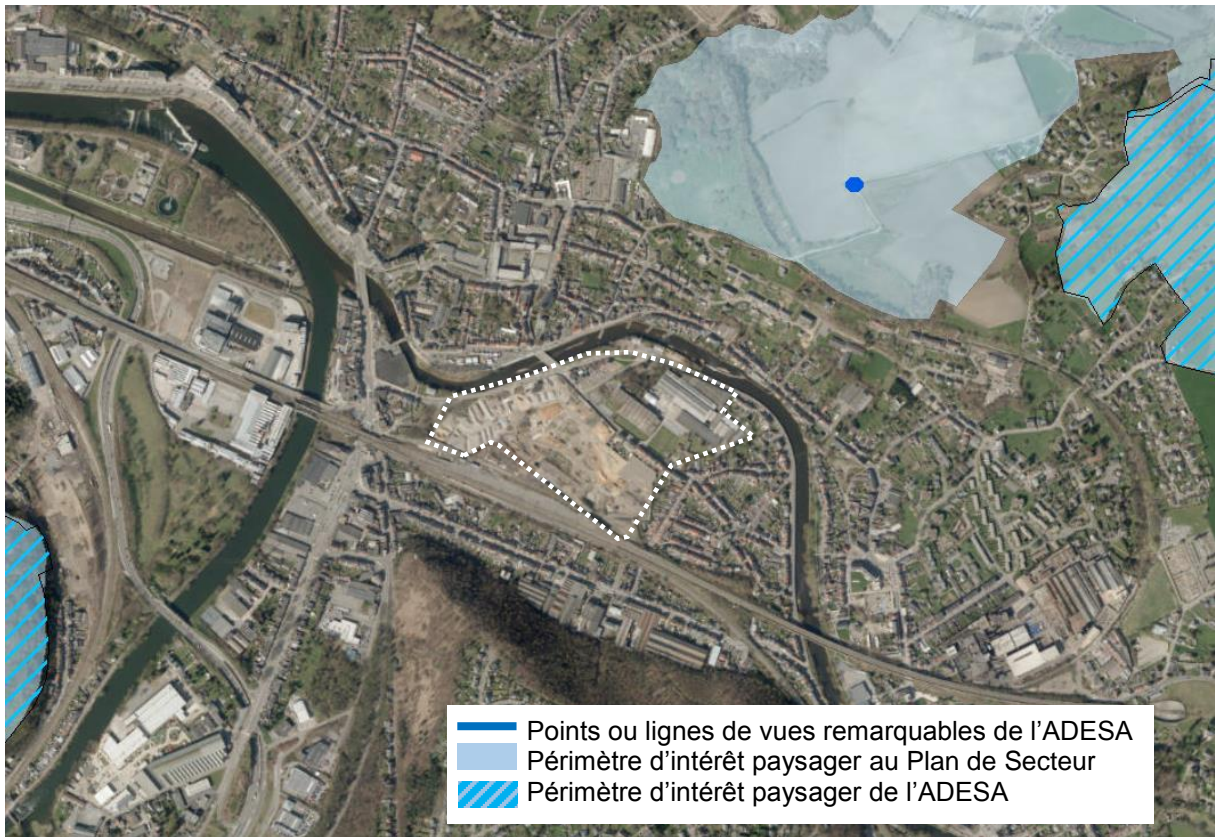


Illustration 69 : Périmètres d'intérêt paysager (plan de secteur et ADESA) et points de vue remarquables définis par ADESA (ARIES, 2017)

Afin de préserver les paysages d'intérêt présents au niveau du territoire régional, des périmètres d'intérêt paysager (PIP) sont inscrits en surimpression au plan de secteur. Dans ces zones visant au maintien, à la formation ou à la recomposition du paysage, les actes et travaux soumis à permis peuvent être autorisés pour autant qu'ils s'intègrent dans le paysage. L'association ADESA (Action et Défense de l'Environnement de la vallée de la Senne et de ses Affluents) a été chargée d'en réaliser une mise à jour en effectuant une analyse de la qualité paysagère de l'ensemble du territoire.

La carte suivante représente les périmètres d'intérêt paysager définis par le plan de secteur et ADESA, ainsi que les lignes et points de vue remarquables (PVR et LVR) et les points de vue d'intérêt paysager (PV) identifiés par ADESA.

Bien que certains périmètres et points de vue soient identifiés à proximité du périmètre, ceux-ci sont situés sur les versants. Aucun périmètre ADESA ne couvre le périmètre concerné par la présente demande de révision et aucun point de vue n'est orienté vers celui-ci.

8.6.8 Patrimoine

Voir 6.3.6 Biens patrimoniaux.

8.6.9 Risques naturels

8.6.9.1 Zones d'aléa d'inondation

Voir carte n°8 – Aléa d'inondation.



Illustration 70 : Carte d'aléa d'inondation (©SPW)

Il est possible de constater, à proximité de la partie ouest du périmètre concerné, une zone d'aléa d'inondation faible à fort en raison de sa proximité avec le point de confluence entre la Vesdre et l'Ourthe.

Compte tenu de cet aléa, des mesures de gestion des eaux au sein de cette partie du site devront être prévues afin de ne pas détériorer la situation, voire de l'améliorer.

9. Contraintes et potentialités

9.1. AFOM (Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces)

Le tableau ci-dessous dresse les principaux atouts et faiblesses, ainsi que les éventuelles opportunités et menaces du périmètre « Chenée-Vesdre ».

Atouts	Faiblesses
Proximité immédiate du centre de Chênée et de ses services et commerces	Absence de liaison physique aisée avec le centre de Chênée
Proximité immédiate de la gare	Gare peu desservie et peu accessible
Ampleur et ouvertures visuelles depuis le site LBP	Enclavement du site LBP dans ses limites est et ouest
Nouveau RAVeL qui met le site en relation avec les grands territoires (+ connexion entre deux RAVeL)	Pollution de sol qui conditionne les programmes possibles
Longue façade urbaine le long du quai Henri Borguet avec vue sur le centre de Chênée	Passage d'une ligne à haute tension en partie sud du périmètre concerné
Différence de niveaux qui protège d'une certaine manière le site du bruit du chemin de fer	Présence de la Vesdre non valorisée actuellement
Assainissement du site LBP en cours par SPAQUE	Route national (quai Henri Borguet) le long de la Vesdre peu qualitative et dévolue à l'automobile
Equipements techniques présents aux alentours du site (égouts, eau, électricité...)	Offre en transports publics (bus) quelque peu éloignée du site, voire insécure la nuit
	Manque d'espaces verts de qualité au sein du quartier
Opportunités	Menaces
Localiser au sein du périmètre concerné des programmes et/ou fonctions complémentaires au fonctionnement du centre de Chênée, et aujourd'hui absents (parc public, activités sportives, pôle d'échange bus, etc.)	Absence de projet SNCB pour la gare de Chênée
Renforcement du pôle intermodal autour de la gare et du RAVeL (connexion modes doux et pôle d'échange bus)	Coûts de dépollution du sol qui pourraient être difficilement supportables en fonction des programmes envisagés
Renforcement de l'accessibilité de Chênée via une ligne structurante de bus à haut niveau de service	Développement long dans le temps dans un milieu urbain relativement dense
Reconnecter le centre de Chênée à la gare par une liaison cyclo-pédestre	Projet de déviation du quai Henri Borguet à assumer financièrement (assainissement et travaux)
Valorisation de la Vesdre par la création d'un parc public de proximité et par la déviation et le changement de statut du quai Henri Borguet	
Vues et grand paysage qui peuvent fabriquer une attractivité résidentielle	
Créer une dynamique de redéveloppement générant une incitation positive pour la mutation d'autres sites (Aldi, Mio, Centre d'affaires d'Hony, etc.)	
Offrir des logements de qualité et induire une dynamique positive au sein des quartiers environant	
Créer une certaine résilience vis-à-vis de la Vesdre (zones inondables, infiltration des eaux pluviales)	

II. PROPOSITION DE REVISION DU PLAN DE SECTEUR

1. Le périmètre concerné

Voir carte n°9 : Cartes des affectations projetées au plan de secteur.

L'affectation actuelle du plan de secteur ne permet pas de rencontrer les besoins futurs à l'heure actuelle. La présente démarche vise donc à réviser le plan de secteur pour atteindre les objectifs fixés en introduction :

- L'illustration 71 restitue le périmètre d'étude sur le plan de secteur dans la situation existante,
- L'illustration 72 restitue les propositions de nouvelles affectations.

Le périmètre concerné correspond à la zone industrielle actuelle au plan de secteur. La proposition de révision vise uniquement cette zone, étant donné que les zones du plan de secteur situées de part et d'autre sont en parfaite adéquation et complémentarité avec les enjeux territoriaux actuels et à venir.

En effet, la zone d'habitat entoure quasi exclusivement le site et permet une flexibilité de fonctions nécessaires en milieu urbain. La zone industrielle enchâssée dans cette zone d'habitat ne correspond plus aux besoins dans cette partie de la ville et n'offre pas cette flexibilité voulue.

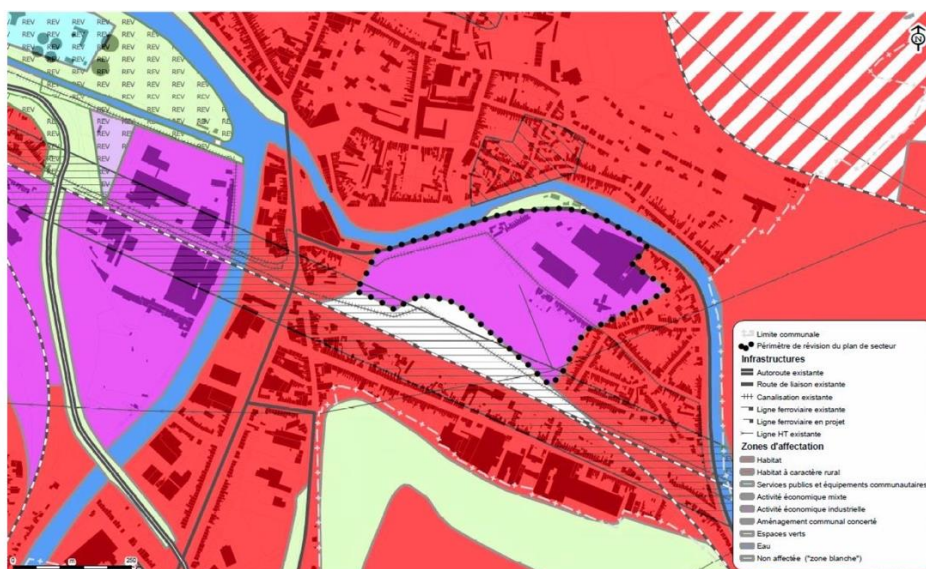


Illustration 73 : Affectations actuelles du Plan de secteur
(©Département de l'Urbanisme de la Ville de Liège)

En limite nord, le quai Henri Borguet est repris en route de liaison reliant la rue de la Station (N30) à la rue des Grands Prés. Le statut de route de liaison ne correspond pas non plus à la fonction de desserte interquartier que ce type de voirie devra jouer à l'avenir.

2. Proposition de compensation

Néant, étant donné qu'aucune affectation en zone non destinée à l'urbanisation n'est supprimée du plan de secteur. Il s'agit uniquement ici de révision du plan de secteur de zones déjà urbanisées.

3. Une ou plusieurs propositions d'avant-projet

3.1. Avant-projet retenu

Voir carte n°9 : Cartes des affectations projetées au plan de secteur.

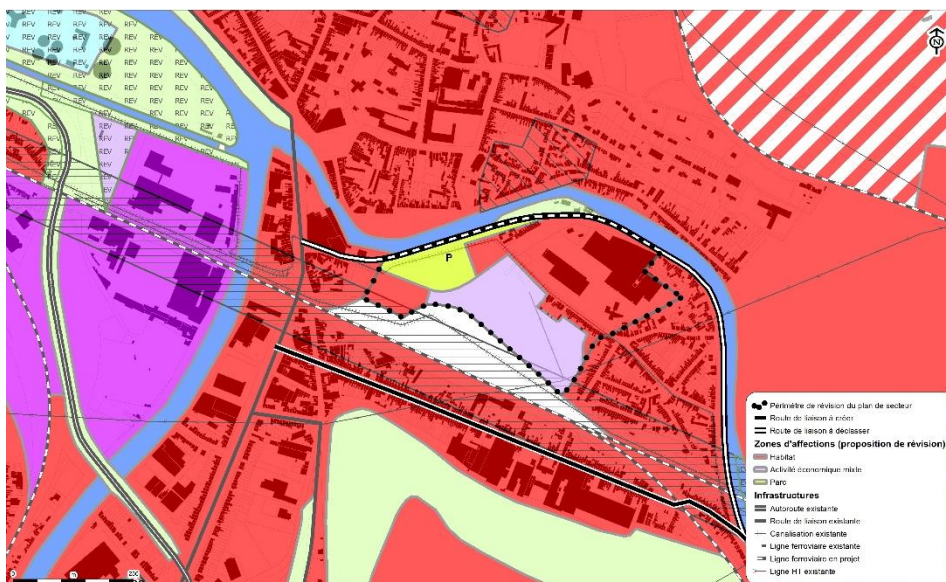
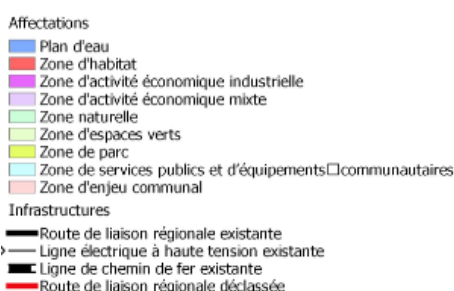


Illustration 74 : Affectations projetées du Plan de secteur
(©Département de l'Urbanisme de la Ville de Liège et suppression de la route de liaison)



L'avant-projet de révision de plan de secteur consiste à renforcer la mixité de fonctions au sein du périmètre « Chênée-Vesdre » en s'appuyant sur les opportunités et contraintes suivantes :

- Zone de parc : la nouvelle zone de parc est localisée en bordure de Vesdre. Elle se base sur différents éléments, tels que la valorisation du cours d'eau (accès à l'eau, berges naturelles et zone inondable), la déviation du quai Henri Borguet pour desservir le cœur du périmètre concerné et libérer les berges en répondant à un manque criant d'espaces verts à l'échelle du quartier.
- Zone d'activité économique mixte : cette zone est localisée dans la partie la plus enclavée du périmètre concernée, sur le site LBP et en bordure de chemin de fer. Cette zone, la plus polluée, est la plus contraignante en terme d'assainissement. La position de celle-ci offre une réponse intéressante au besoin de pouvoir conserver de l'activité économique compatible avec le milieu urbain. C'est aussi pour cette destination que des fonds FEDER ont été octroyés pour sa dépollution.
- Zones d'habitat : deux nouvelles zones d'habitat sont proposées dans la continuité des zones actuelles au plan de secteur. Cela permet de renforcer le développement de logements dans cette partie de territoire, où les contraintes de pollutions sont les plus faibles, et d'intégrer la zone économique dans la continuité des quartiers existants.
- Le déclassement de la route de liaison pour l'entièreté du quai Henri Borguet (entre la rue de la Station et la rue des Grands Prés). Cela permet de conforter le changement de statut du quai Henri Borguet, bien que la catégorie

des routes de liaison ne soit plus d'application. Cette voirie de desserte inter-quartiers sera par ailleurs amenée à être déplacée vers l'intérieur du périmètre concerné en s'éloignant sur un large tronçon des bords de Vesdre.

3.2. Avant-projet non retenu : inscrire l'entièreté de la zone en zone d'habitat

Cette option n'a pas été retenue pour plusieurs raisons. Bien que la zone d'habitat soit la plus flexible et donc la plus adaptée en milieu urbain, permettant ainsi une mixité de fonctions, cette partie de territoire est contrainte de facteurs spécifiques, tels qu'une pollution particulièrement importante des sols sur le site LBP. Cette pollution justifie des affectations au plan de secteur en adéquation avec les seuils d'assainissement à atteindre. En effet, les pollutions dans le sol sont telles que l'assainissement de l'entièreté de la zone en adéquation avec la zone d'habitat (type III au sens du décret sols) au plan de secteur générerait des coûts d'assainissement difficilement soutenables par la collectivité.

3.3. Avant-projet non retenu : inscrire l'entièreté de la zone en zone d'activité économique mixte

Cette option aurait pu être retenue si l'entièreté de la zone était destinée à de l'activité économique. Or, la Ville de Liège, en tant que gestionnaire du développement de son territoire, a pour objectif de reconnecter ce périmètre au reste du quartier en y développant des fonctions complémentaires et variées. A l'échelle du quartier, une zone économique uniquement aurait un impact déséquilibrant. C'est pourquoi, la création d'un parc et de logements en complément de l'activité économique sous forme mixte permet une meilleure intégration à l'échelle de ce quartier et de répondre aux besoins tant à l'échelle communale (en terme de logements) que locale (besoin en espaces verts de proximité – PEP's).

3.4. Avant-projet non retenu : intégrer le parc dans la zone d'habitat sans définition de zone spécifique

Selon le CoDT Art.D.II.24. De la zone d'habitat. « (...). Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics », rien n'empêchait d'aménager un parc dans la zone d'habitat sans définition d'une zone spécifique. Cette option n'a pas pu être suivie car la position du parc ne pouvait pas être laissée au choix. Elle a été étudiée avec un lien impérieux à la Vesdre et à la connexion potentielle entre la gare et le centre de Chênée, mais également là où les risques de surcoûts liés à la dépollution étaient moindres. L'établissement d'une zone de parc spécifique et, par essence, *non aedificandi* a également comme effet induit de motiver le déplacement de la voirie existante vers les deux autres zones (destinées à l'urbanisation) projetées.

III. JUSTIFICATION

1. Principaux enjeux de territoire

1.1. Redéfinir les zones urbaines en désindustrialisation.

1.1.1 Contexte industriel de la zone concernée

A) Perte de compétitivité du territoire industriel de la vallée de la Vesdre

La localisation des activités productives est fonction de leur proximité par rapport aux réseaux de communication nationaux et internationaux et, pour l'industrie manufacturière, à la facilité d'acheminement des matières premières.

En ce qui concerne l'accueil de l'activité industrielle lourde, la perte progressive de compétitivité du territoire de la vallée de la Vesdre est liée à une reconfiguration, au cours de l'histoire récente, des principaux axes de transport internationaux de marchandises entre Liège et l'Allemagne.

A partir du XVIII^e siècle, la vallée de la Vesdre va devenir un important axe de développement industriel, grâce à l'aménagement de plusieurs digues permettant de rendre le cours d'eau navigable pour des barques à fond plat. Dans un premier temps, c'est surtout l'industrie textile qui s'y développe (Verviers, Nessonvaux, Dolhain...). En 1800, la première machine à carder et à filer la laine est installée à Verviers.

Puis, en 1843, est inaugurée la ligne de chemin de fer n°37 reliant Liège à la frontière allemande (en passant par Verviers), offrant de nouvelles perspectives de développement industriel dans la vallée. Après l'industrie textile, d'autres activités très variées viennent s'y implanter : carrières (de zinc et de plomb à Plombière et Kelmis, de grès à Trooz), métallurgie (à Chênée, Prayon, Verviers), eau (Chaufontaine), plus récemment, agroalimentaire (chocolat Galler à Vaux...)... Une gare de marchandise importante est aménagée à Chênée, à la croisée des lignes 37 (Vesdre) et 38 (qui rejoint Battice-Montzen ; cette dernière fut construite durant les années 1870), dynamisant le développement industriel tout autour.

Avec l'arrivée du rail, la voie d'eau n'est plus utilisée pour le transport et les infrastructures ne sont plus entretenues. La Vesdre perd alors rapidement son caractère navigable.

Au cours de la 2^e moitié du XX^e siècle, les sites d'extractions ferment les uns après les autres. Le transport de fret est progressivement abandonné sur les lignes ferroviaires 37 et 38 au profit de la ligne 24 (liaison fret ferroviaire reliant Liège à Montzen, située plus au nord et intégrée dans le corridor européen « North Sea – Mediterranean »). Le dernier train de marchandises passe sur la ligne 38 en 1986, et entre 1995 et 1997, la ligne est convertie en RAVeL. Ce dernier sera complété en 2019 par la liaison Ourthe-Vesdre en passant par Chênée. A partir du début des années 2000, avec l'abandon de la voie de chargement de la carrière de Trooz, la ligne 37 devient aussi inutilisée (ou quasi) pour le transport de fret.

Aujourd'hui, l'industrie lourde encore en activité est fortement réduite dans cette partie du territoire et est entièrement orientée vers le transport routier. Les entreprises de la Compagnie Générale des Conduites d'Eau, MIO, LBP, Gauder, Boliden... ont toutes fermé. Une partie d'entre elles ont par ailleurs déjà été reconverties. La fonderie Magotteaux à Vaux fait encore figure d'exception. Everzinc recentre ses activités sur sa partie située au nord du chemin de fer. Une reconversion est désormais clairement lancée et se profile vers des fonctions plus mixtes et plus denses sur ces sites.

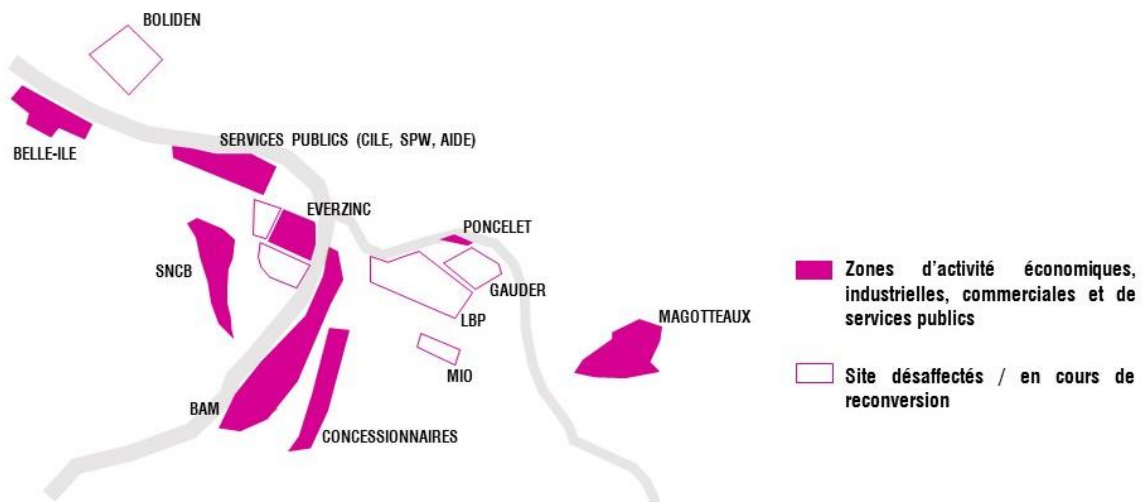


Illustration 75 : Présence d'activités économiques et commerciales
(©Département de l'Urbanisme de la Ville de Liège)

B) Recentrage de l'industrie le long de l'arc nord autoroutier du territoire de la Ville de Liège et de la vallée mosane

A Liège, avec ses voies navigables (Meuse et Canal Albert) et ses infrastructures ferroviaires, la vallée mosane est un axe historique de développement industriel qui continue d'être compétitif en offrant de nombreuses infrastructures en matière de transport de marchandise. Autour de Liège, cet axe peut être distingué en 2 parties :

- L'axe de la Meuse (amont) entre Huy et le Val-Benoit

Sur le territoire de la Ville de Liège, s'y retrouvent des commerces de gros, le port de Renory (trimodal) et des activités industrielles plus lourdes, parfois à proximité de quartiers d'habitats (par exemple les sites Exxonmobil Petroleum et Argos storage Belgium qui sont des entreprises SEVESO en contact avec le stade du Standard et le quartier de Sclessin). Sur le territoire de Seraing, s'y retrouvent notamment les terrains occupés par ArcelorMittal, dont une majeure partie est en friche et offre un potentiel de reconversion majeur.

- L'axe de la Meuse (aval) depuis l'île Monsin jusqu'à Visé

L'île Monsin (trimodal, aussi appelé Port de Monsin, 90 ha, 20 entreprises actuellement) est spécialisée dans le transport et le stockage de pondéreux. A Jupille, les activités sont orientées vers l'agro-alimentaire (AB Inbev, « Marché couvert », abattoirs...). Wandre accueille les principales infrastructures pétrolières de la région liégeoise. Plus loin, le caractère industriel se prolonge avec les terrains de Chertal (en reconversion également) et le Trilogiport.

L'activité industrielle lourde est cependant également en récession dans la vallée mosane, laissant de nombreux sites en attente de reconversion et d'une stratégie plus globale, portant des enjeux de recentrage, de fonctions nouvelles et créatives, de mixité, de renaturation, etc.

Avec la construction du réseau autoroutier autour de Liège, principalement entre 1965 et 1972 (sauf pour ce qui est de la liaison sud E25 vers l'Ardenne, à partir de 1976, et de la liaison A602 inaugurée en l'an 2000), et le développement de ce mode de transport, le développement industriel va aussi se produire plus au nord, le long de ce qu'on appelle l'« arc nord autoroutier » du territoire de la Ville de Liège. Celui-ci s'est développé plus tardivement et sera renforcé avec le développement de l'aéroport. Du commerce de gros s'est implanté dans cette zone, des industries également mais aussi des entreprises liées à la logistique. Le long de cet axe, s'y retrouvent le parc d'activité lié à l'aéroport de Bierset, le parc d'activité d'Ans, Awans, le parc des Hauts-Sarts et plus loin, les parcs de Blégny et de Soumagne. Cet arc autoroutier est intégré dans le réseau transeuropéen de transport RTE-T (« North Sea – Baltic », « Rhine –Alpine » et « North Sea – Mediterranean »).

A l'échelle du grand territoire, il apparaît ainsi nécessaire aujourd'hui de faire évoluer la vocation industrielle historique de l'axe de l'Ourthe-Vesdre, et de réinventer l'occupation des lieux.

1.1.2 Enjeux régionaux

Le Schéma du Développement du Territoire en vigueur (ex-SDER) adopté par le Gouvernement wallon le 28 mai 1999 identifie la vallée de la Vesdre dans son chapitre « 1.6. » intitulé « *Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées* »^{xix}.

« *Certaines parties de vallées (Meuse, Vesdre...) [...] sont marquées par la présence de sites et de bâtiments industriels désaffectés ou délabrés. [...] Des plans d'ensemble de requalification seront dressés afin d'apporter des solutions satisfaisantes aux problèmes rencontrés. [...]Après avoir établi un plan d'ensemble pour revaloriser la vallée, on éliminera les chancre et on procédera à des plantations visant à améliorer de façon cohérente le paysage. On définira des règles urbanistiques pour l'ensemble de la vallée et les aménagements futurs devront être de grande qualité.* »

Dans les différentes cartographie du SDT, Chênée est par ailleurs intégrée dans le noyau fortement habité de l'agglomération urbaine de Liège (+1.700 hab./km²).

La version modifiée du SDT, adoptée par le Gouvernement wallon le 16 mai 2019 et qui entrera en vigueur à une date à déterminer par le Gouvernement, se base sur les 4 priorités fixées par le CoDT, dont la première est « *la lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources* ». La reconversion envisagée dans le cadre de ce dossier répond parfaitement à cet but. Elle s'inscrit dans le cadre des différents objectifs définis dans le nouveau SDT et particulièrement deux d'entre eux repris dans la chapitre « *Anticiper – Muter* » :

- AM.1 - Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques

« *Les autorités publiques doivent s'attacher à identifier et à valoriser les ressources territoriales (terrains et bâtiments) pour rencontrer les besoins en logement de la population tant aux échelles régionale que supracommunale, communale et locale. La Wallonie a pour but de lutter contre l'étalement urbain, d'utiliser rationnellement les territoires et les ressources et de maîtriser la mobilité. Ces impératifs doivent guider en priorité les autorités publiques vers les terrains et les bâtiments situés dans les centralités urbaines ou à proximité des points de connexion aux réseaux de transports en commun, tant pour les opérations de rénovation et de revitalisation urbaine que pour le développement de nouveaux quartiers d'habitat. Ils doivent en outre bénéficier d'un accès aisé aux services et aux équipements. [...] Le développement du logement dans les centralités urbaines et rurales reste, quant à lui, une réponse adaptée à l'objectif de rencontrer les besoins de la collectivité en termes de logements* »^{xx}.

- AM.3 - Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol

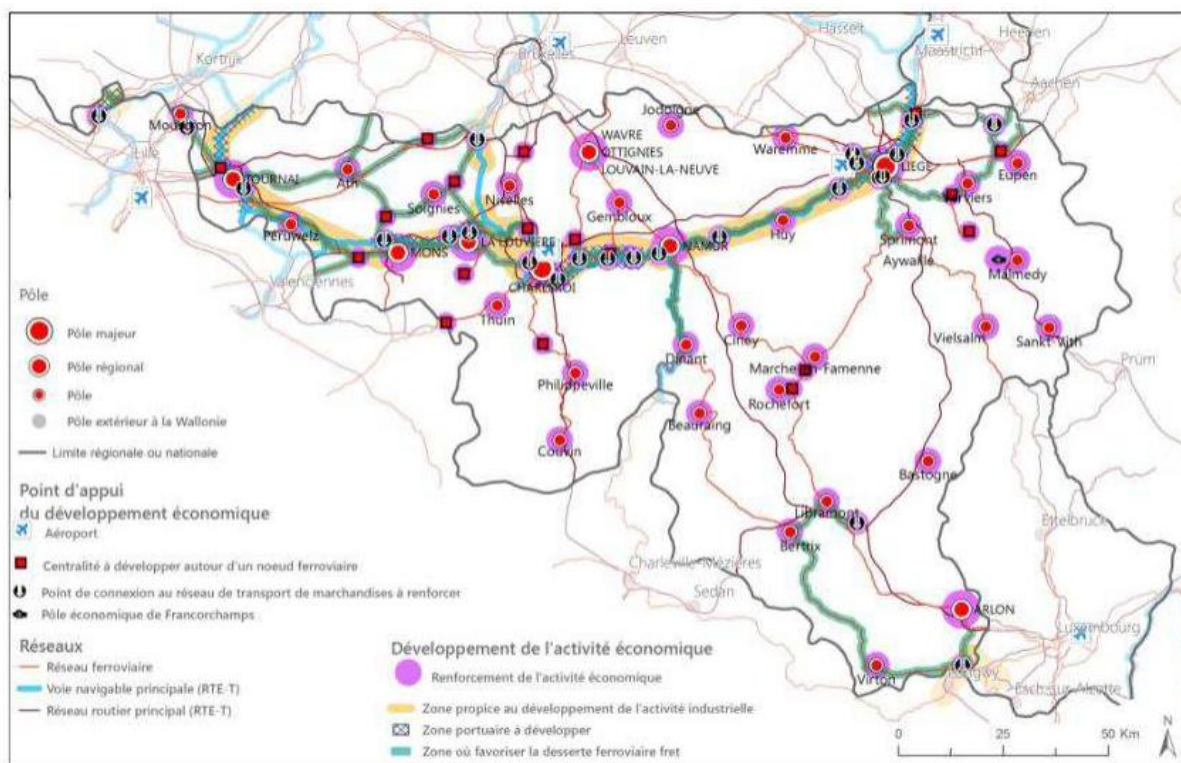
« *L'activité industrielle doit être réinscrite sur le territoire et tirer parti [...] des infrastructures de communication existantes, en particulier ferroviaires et fluviales, et des points d'appui du transport de biens connectés à celles-ci.* » Le quartier de la gare de Chênée n'étant plus connecté à une voie navigable ni à une ligne ferroviaire de fret, elle ne peut plus être privilégiée pour le développement de l'industrie.

Dans ce cadre, la carte suivante identifie le sillon Sambre-Meuse comme principale zone propice au développement industriel.

Si la vallée de la Vesdre n'est pas identifiée comme zone propice à l'industrie, elle est cependant reprise comme une zone où il est opportun de « *favoriser la desserte ferroviaire fret* ». Cependant, vu le contexte évoqué plus haut, cette volonté devrait plutôt déboucher sur le renforcement d'une activité économique plus mixte et moins industrielle que par le passé.

^{xix} « C. Adapter les interventions à la nature des problèmes rencontrés », pt. « Vallées à requalifier », p. 159

^{xx} SDT-2019, p.47



AM3 - ANTICIPER LES BESOINS ÉCONOMIQUES DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE GESTION PARCIMONIEUSE DU SOL
SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Illustration 76 : Schéma de développement du territoire – Carte des besoins économiques (©SPW)

Les affectations du territoire définies au niveau régional dans le plan de secteur ont été pensées il y a plus de 30 ans (arrêté par l'Exécutif régional wallon le 26 novembre 1987). Depuis cette date, le plan de secteur n'a que très peu évolué sur le territoire de la Ville de Liège. Dès lors, l'essentiel de la planologie établie durant les années 1980 reste toujours d'application actuellement, alors que de nouveaux enjeux territoriaux sont mis en exergue aujourd'hui (climatiques, énergétiques, écosystémiques...) et que la structure urbaine a évolué depuis lors, particulièrement, en ce qui concerne l'activité industrielle dans les fonds de vallées :

- L'apparition de nouvelles disponibilités foncières pour l'implantation de l'activité industrielle dans la vallée mosane en lien avec la fermeture de plusieurs usines de métallurgie et de sidérurgie (Chertal, Cokerie de Seraing, HFB...) ou d'autres industries lourdes (Bfan...), et de plusieurs sites d'extraction (Sclessin...);
- L'apparition de nouvelles disponibilités en zones industrielles le long de l'« arc nord autoroutier » en lien avec la modification du plan de secteur adoptée en 2003 portant sur le développement de Liège Airport.

1.1.3 Enjeux provinciaux et pour l'arrondissement de Liège (« Liège métropole »)

La Vallée de la Vesdre constitue un des 7 territoires de projets dans le Schéma Provincial de Développement Territorial & Plan Provincial de Mobilité^{xxi} (SPDT&PPM). L'objectif est de passer d'une « vallée déqualifiée » à une « vallée durable ». Ceci permettra de « *renouer avec une nouvelle image, celle d'une vallée verte, vecteur d'attractivité résidentielle et de mobilité douce* ». Par ailleurs, « *La régénération d'un certain nombre de sites doit permettre d'accueillir à terme de nouveaux programmes de logements, notamment en lien avec le réseau des gares et de limiter en conséquence l'étalement urbain* ». Le secteur de la gare de Chênée et Vaux-sous-Chèvremont est identifié comme devant être régénéré.

^{xxi} Interland / Transitec / JNC / CMN Partners / Franck Boutté / SEGEFA / Second Axe / EcoRes / Respublica - 2017-2019 - Schéma Provincial de Développement Territorial & Plan Provincial de Mobilités ; accessible sur <https://liegeeuropemetropole.eu/demarche.php>

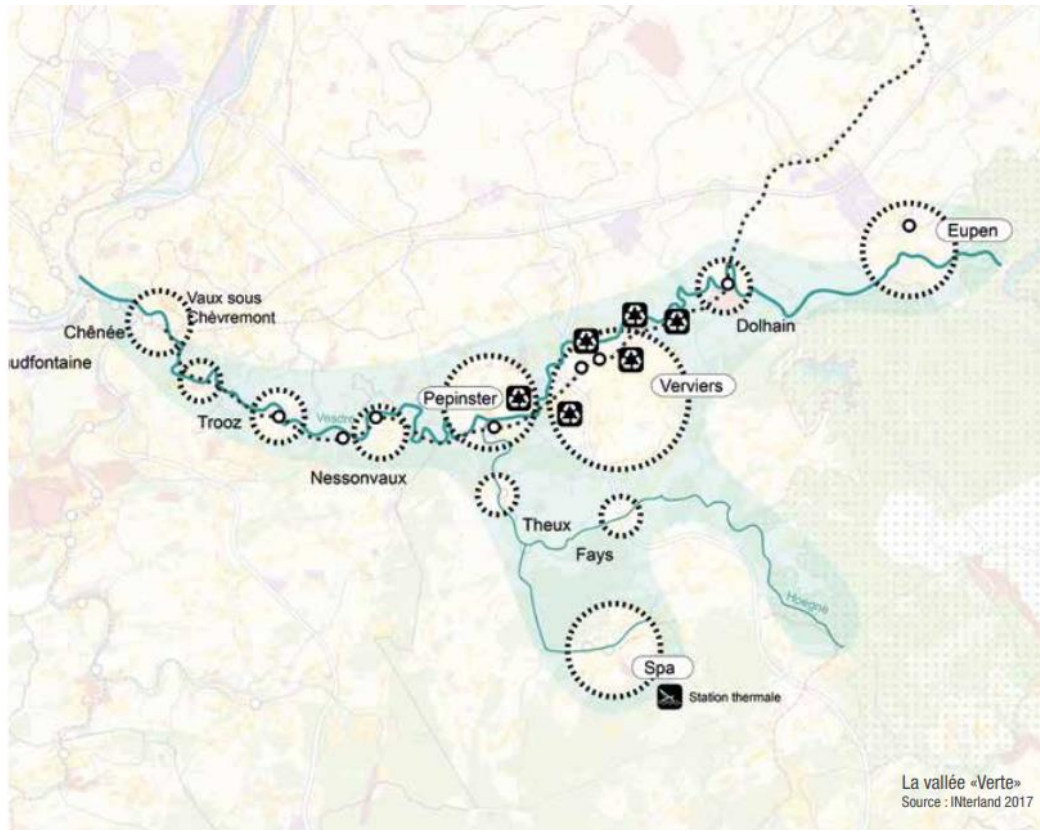


Illustration 77 : Extrait du SPDT&PPM (Phase 2 « Projets pour le futur », p.43)
(©INterland, 2017)

Le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège qui est intégré dans le Plan Urbain de Mobilité adopté le 16 mai 2019 par le Gouvernement wallon identifie les abords de la gare de Chênée comme une « zone à enjeu ». A cet égard, il y a lieu entre autre de « prioriser l'intensification urbaine, de promouvoir une mixité fonctionnelle entre les logements, les commerces, les activités économiques et les espaces publics et d'encourager la densité urbaine, c'est-à-dire en logements, emplois, en activités... ».

De plus, la vallée de la Vesdre est retenue comme « couloir de mutabilité ». « Ces couloirs sont généralement des tronçons de routes régionales déstructurés, qui agissent pourtant comme de véritables catalyseurs de développement et d'urbanisation car ils offrent accessibilité potentielle et visibilité. La volonté est de les amplifier, [...] de les valoriser mais aussi de les structurer. [...] Il s'agit ici d'un réel «projet d'urbanisme», où une densification et une requalification du bâti doivent être mises en place, également sur les terrains adjacents à ces couloirs. On parle de «mutabilité urbaine», soit les dynamiques de mutations foncières, fonctionnelles mais aussi sociales dont les villes font l'objet, centrées sur la réutilisation des espaces urbains abandonnés ou sous-utilisés. Ces couloirs présentent aussi un réel potentiel pour l'accueil d'activités économiques, compatibles avec l'environnement urbain, à travers la mise en place de petits «îlots ou bâtiments d'entreprises».

Enfin, Chênée est intégrée dans la « zone levier », appelée « Confluence », allant de la sortie du boulevard de l'Automobile jusqu'à Chaudfontaine via la vallée de la Vesdre. Les « zones leviers » regroupent plusieurs espaces de projets en cours, ou en réflexion, de la réserve foncière et où une coordination via un outil de type Masterplan apparaît nécessaire. Ce sont des zones d'amplification de la fonction métropolitaine, de développement économique, de renforcement des fonctions, et de restructuration du territoire ».

ZONE LEVIER 2 : ORIENTATIONS TERRITOIRE

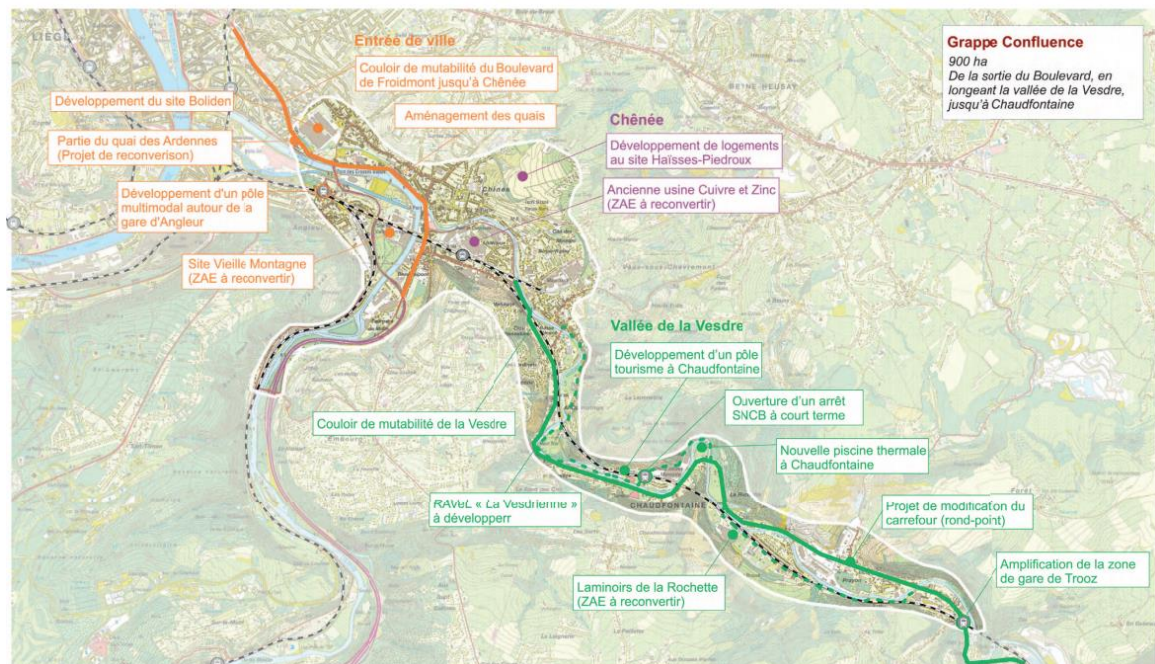


Illustration 78 : Extrait du PUM Liège (p.122)
(@SPW, PLURIS, TRANSITEC, B. BIANCHET, BIOLANDSCAPE, ICEDD, DVDH)

1.1.4 Enjeux communaux

En lien avec le contexte décrit ci-avant, la Ville de Liège voit augmenter le nombre de sites industriels désaffectés dans la vallée de la Vesdre et de la basse Ourthe, tels que Boliden (rue du Fourneau à Grivegnée), LBP et Gauder (situés quai Henri Borguet), le site des Aguesses... Confortée par les ambitions supra-communales détaillées ci-avant, la Ville a initié, et fait approuver le 25 juillet 2016, une modification du plan de secteur le long du Canal de l'Ourthe (via un PCA révisionnel), remplaçant une zone d'activité industrielle par une zone d'espace vert, une zone de services publics et d'équipements communautaires et des zones d'activité économique mixte.

Dans le cas présent, nous avons une opportunité de concrétiser une mutation d'une activité industrielle lourde vers des activités plus artisanales et de plus petites superficies, plus en adéquation avec le contexte économique actuel et dans une bonne cohabitation avec les quartiers avoisinants.

1.1.5 Enjeux locaux

La zone industrielle au plan de secteur empêche de répondre également à des enjeux plus locaux. Le milieu urbain, comme à Chênée, a des spécificités propres de polarité qu'il faut renforcer et dynamiser pour atteindre différents objectifs :

- Un quartier multifonctionnel alliant habitat, activités économiques et espaces verts ;
- Un quartier poreux et vert permettant de lier les différents pôles entre eux par une mobilité douce et dans un cadre attractif et vert ;
- Un quartier plus dense en adéquation avec la mobilité alternative développée et en projet. La ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) qui reliera Chênée au centre de Liège, ainsi que la gare de Chênée justifient pleinement (en complémentarité du RAVeL) de renforcer la densité d'utilisateurs en complémentarité des services et commerces déjà bien présents dans cette polarité.

1.2. Retisser la ville autour des espaces verts et de l'eau, autour d'une nouvelle vision de la mobilité...

1.2.1 Le PEP's – un outil planologique au service des quartiers

Ces dernières années, la Ville de Liège a initié un rééquipement en espaces publics de qualité (nouveaux quais, place de l'Yser, parc Sainte-Agathe, parc de la Chartreuse, boulevard de la Constitution...) ou en nouveaux moyens d'atteindre aisément ceux qui existent déjà (passerelle Boverie, passerelle Vivegnis...).

Forte de ces avancées, la Ville de Liège a souhaité aller plus loin et disposer d'un plan global de redéploiement des espaces publics (PEP's) pour l'ensemble de son territoire. Ceci en se donnant pour mission d'y concrétiser par étapes un ambitieux réseau d'espaces publics verts et de qualité, qu'ils soient de proximité ou « structurants ».

L'organisation mondiale de la santé recommande que soient offertes des superficies d'espaces verts suffisantes aux habitants et usagers de la Ville (il est recommandé d'offrir 9 m² à 10 m² par habitant).

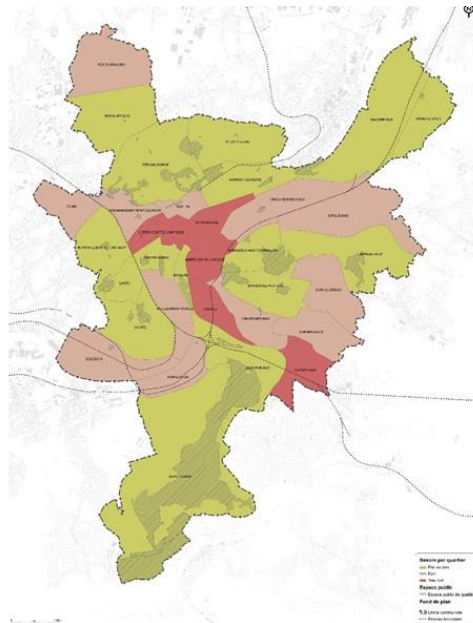
De ce point de vue, Liège présente des espaces verts importants qui représentent 8,8 m² par habitant.

Cependant, il faut constater que ces espaces verts ne sont pas répartis équitablement sur le territoire, puisque le Sart-Tilman représente les trois quart de ces superficies vertes. À l'analyse, plusieurs quartiers cumulent des ratios faibles en termes de jardins privatifs et d'espaces verts collectifs.

La Ville de Liège a procédé à une analyse de la situation de chacun de ses quartiers. Elle a ainsi déterminé ceux en forts besoins d'espaces publics de qualité, dont Chênée-bas fait partie^{xxii}.

Pour permettre d'y améliorer significativement la qualité de vie, il est proposé d'agir dans 4 directions :

- améliorer la qualité des espaces publics existants,
- créer de nouveaux espaces verts,
- créer de nouveaux accès aux espaces verts existants,
- améliorer les connexions « modes doux » pour organiser la mise en réseau de ces espaces.



Peu ou pas de nouveaux besoins

Forts besoins

Très forts besoins

- Hypercentre-Jonfosse
- Outremeuse
- Longdoz-Amercoeur
- Vennes-Fétinne
- Chênée Bas

Illustration 79 : Identification des quartiers prioritaires en fonction de la qualité des espaces publics et de la présence de jardins privatifs (©Ville de Liège)

^{xxii} Ces 5 quartiers sur lesquels des actions prioritaires seront menées sont : Hypercentre-Jonfosse, Outremeuse, Longdoz-Amercoeur, Vennes-Fétinne et Chênée Bas.

Le quartier de Chênée-bas, soit le centre de Chênée, présente des caractéristiques bien spécifiques :



Situation existante

- 5.500 habitants et 3.000 étudiants
- 2,7 ha d'espaces publics
- 0,6 m²/habitants d'espace public de bonne qualité
- 6% de la population est desservie par un espace public de bonne qualité
- Espaces publics à proximité de la Vesdre

Potentiel existant

- 4,9 m²/habitants d'espace public potentiel
- 13% de la population desservie par un espace public potentiel

Illustration 80 : Constats de la qualité des espaces publics et de leur aire d'influence en lien avec le nombre d'habitants et usagers (©Ville de Liège)

Ces constats permettent d'objectiver le manque d'espace public de bonne qualité (0,6 m² par habitant alors que l'OMS préconise 10 m² par habitant) dans le quartier de Chênée. Suite à cette analyse, il a été défini qu'un espace vert devait être créé dans le centre de Chênée pour répondre à ce besoin. Le redéveloppement du périmètre concerné présente donc une opportunité pour y répondre, étant donné sa proximité avec le centre de Chênée, avec la gare et avec la forte concentration scolaire. Besoins - il est fort de constaté - qui sont renforcés et d'autant plus identifiés avec la crise de la Covid-19 que nous sommes en train de traverser.

1.2.2 Un nouveau lien à l'eau et un nouvel espace vert en rive gauche de la Vesdre

Le parcours de la Vesdre dans le centre de Chênée n'est pas du tout capitalisé au niveau du traitement des espaces publics. A l'exception de la place du Gravier qui garde malgré tout ses distances par rapport à la rivière, il n'existe aucune relation particulière proche avec la rivière.

Un enjeu urbanistique pour le périmètre « Chênée-Vesdre » est de modifier cette situation en travaillant sur une intensification du rapport avec la Vesdre. Pour ce faire, un dévoiement du tracé du quai Henri Borguet est proposé. Celui-ci est repositionné sur le tracé de l'ancien bief. Cette manipulation permet de libérer de l'espace en rive gauche, permettant la création d'un espace vert public en lien avec la Vesdre.

Rappelons ici que la Vesdre est une rivière non navigable.



Illustration 81 : Schéma de principe – Lien à l'eau (©MSA)

1.2.3 Extension du centre-ville avec des fonctions complémentaires

L'ambition est de profiter de la capacité du périmètre concerné afin de localiser des fonctionnalités complémentaires à celles déjà présentes dans le centre de Chênée. Il ne s'agit ainsi pas de créer une nouvelle polarité concurrentielle au centre mais, au contraire, de travailler sur des programmes qui permettraient d'apporter une plus-value globale. Il s'agit ainsi d'envisager la création d'un « centre élargi », intégrant entre autres la gare et le futur pôle multimodal à une logique d'ensemble qui désenclave le quartier de Lhonneux.

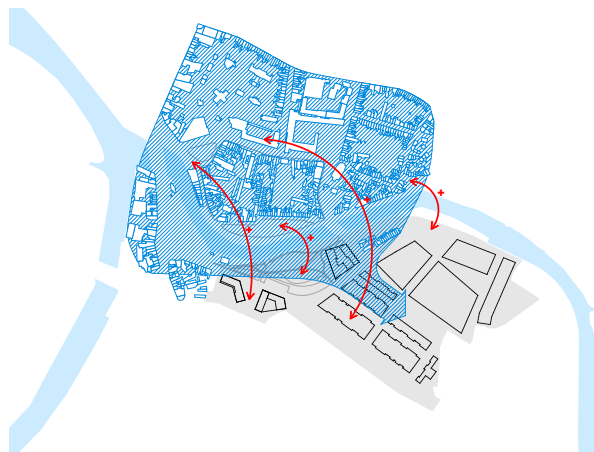


Illustration 82 : Extension du centre-ville avec des fonctions complémentaires (©MSA)

1.2.4 Nouvelle mobilité avec un nouveau pôle de gare

La vision définie dans la Transurbaine fait de la gare de Chênée un pôle d'intermodalité forte entre le bus, le train, la voiture et les autres modes de mobilité. Ce pôle multimodal sera renforcé par une ligne de bus structurante reliant Chênée au centre de Liège et, éventuellement, à la gare des Guillemins.

Un enjeu consiste alors en la possibilité de créer un pôle multimodal intégrant un terminus bus localisé à proximité de la gare. Ce pôle intègre les réseaux de modes actifs, en particulier, il s'articule avec les cheminements piétons vers le centre de Chênée, cheminements activés par l'implantation d'une nouvelle passerelle traversant la Vesdre et mettant en relation la gare à la place du Gravier, et au-delà au quadrilatère des écoles.

Ce pôle intègre également le tracé du RAVeL ainsi que le passage piétons sous voies.

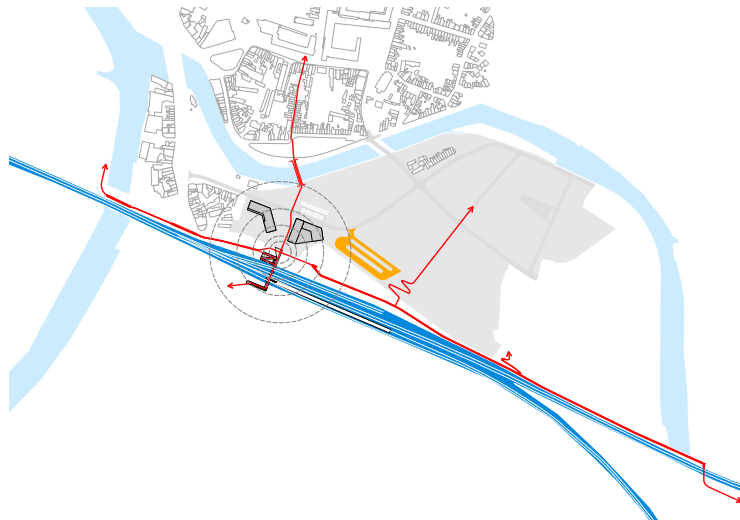


Illustration 83 : Pôle multimodal et nouvelles connexions (©MSA)

1.2.5 Zone économique urbaine intégrée dans une mixité de fonctions

En termes de programmation immobilière, l'enjeu du périmètre « Chênée-Vesdre » est la réalisation d'un ensemble de logements collectifs à proximité de la gare de Chênée et en bord de Vesdre et d'un pôle d'activités économiques compact formalisant une nouvelle occupation en cœur d'îlot.

La programmation économique répond, d'une part, à des enjeux de dépollution des sols en lien avec l'octroi des subsides FEDER, et d'autre part, avec la volonté de renouveler avec la vocation économique des lieux.

La programmation résidentielle est quant à elle en lien avec la volonté de créer une nouvelle polarité autour de la gare, polarité disposant également de vues sur le grand paysage, et en particulier du cadre exceptionnel des rives dégagées de la Vesdre.

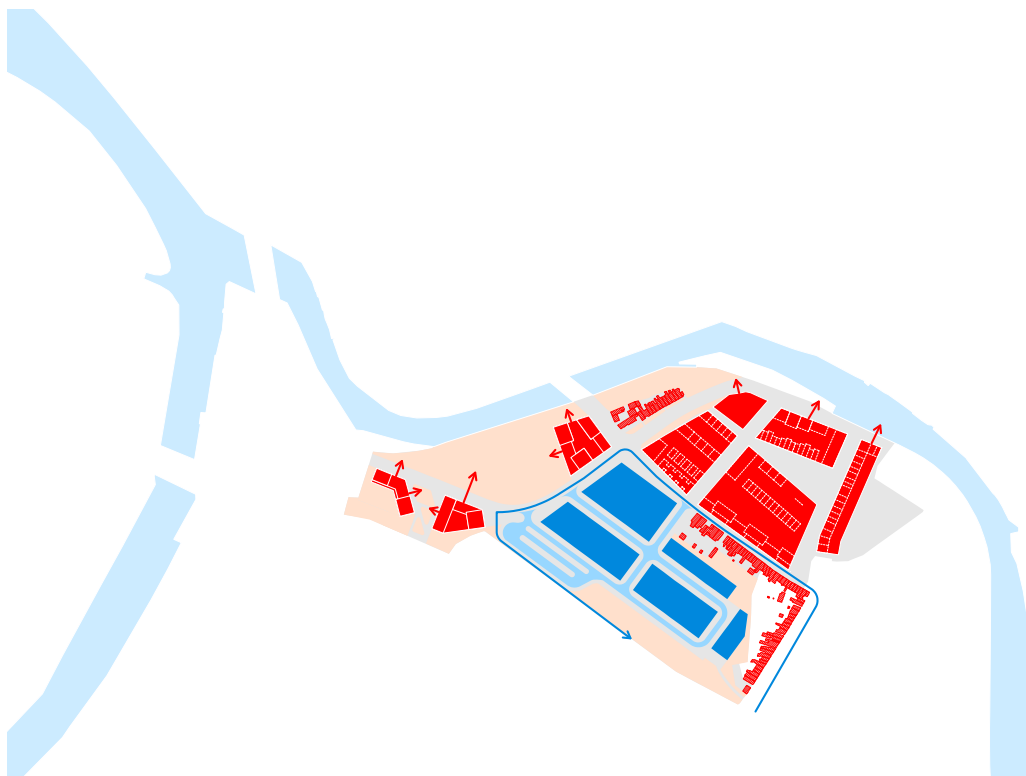


Illustration 84 : Un pôle d'activités économiques compact et des logements en bord de Vesdre (©MSA)

2. Un projet de « Masterplan » pour proposer les futures affectations au plan de secteur

A la suite de la mise en évidence de ces différents enjeux, il est important de mentionner que SPAQUE a lancé, en 2017, une étude de « Masterplan » menée par le bureau d'études MSA et s'inscrivant dans un marché conjoint avec la Ville de Liège. Cette étude porte sur les conditions urbanistiques du redéveloppement de la friche dite « LBP » intégrée dans son contexte urbain.

Pour rappel, depuis le 4 octobre 2012, le site LBP est devenu la propriété de SPAQUE. Ayant pour mission de réaliser la dépollution des sols en vue de son réaménagement et d'accueillir une nouvelle programmation urbaine dans une démarche de requalification de terrains dégradés.

Différentes opérations ont été menées par SPAQUE :

- des opérations de déconstruction sélective de bâtiments de façon progressive, si bien qu'aujourd'hui, le site est libéré de toute construction ;
- des travaux de réhabilitation dans deux premières zones avec des financements FEDER de la programmation 2008-2013 ;
- enfin des travaux complémentaires d'assainissement des sols qui sont d'ores et déjà prévus, financés grâce aux fonds européens FEDER (programmation 2014-2020).

L'étude a pour objectif de définir les conditions d'implantations urbanistiques d'une zone d'activités économiques mixtes sur le périmètre d'étude.

Elle a été réalisée en trois étapes :

1. Une première étape de définition d'un diagnostic de la situation existante, correspondant à un périmètre élargi à l'échelle du centre de Chênée ;
2. Une deuxième étape comportant l'élaboration d'un Masterplan pour le site LBP et le site Gauder ;
3. Une troisième étape portant sur l'élaboration d'un outil de type planologique permettant la mise en œuvre de la vision urbanistique.

Le Masterplan propose une vision urbanistique, programmatique et paysagère.

En particulier il répond aux objectifs suivants :

- le Masterplan se base sur un concept d'urbanisation alliant économie urbaine, développement durable, mobilité, production de logements et d'équipements ;
- le Masterplan anticipe une dimension opérationnelle forte, permettant une réalisation phasée des projets, qu'ils soient de nature paysagère, équipementuelle ou immobilière ;
- pour le site LBP, le Masterplan permet à SPAQUE d'affiner les modalités d'assainissement des sols, tenant compte des futurs usages qui se développeront en surface en fonction de la programmation urbaine souhaitée par la Ville.

L'ensemble du processus de l'étude a été développé pendant des réunions de travail et des Comités d'Accompagnement réunissant comme acteurs récurrents : SPAQUE, la Ville de Liège, la SPI, le bureau d'études et ses sous-traitants, ainsi que le Fonctionnaire délégué. Il en est ressorti un scénario optimal qui fait office de référence dans les propositions de nouvelles affectations pour le plan de secteur.

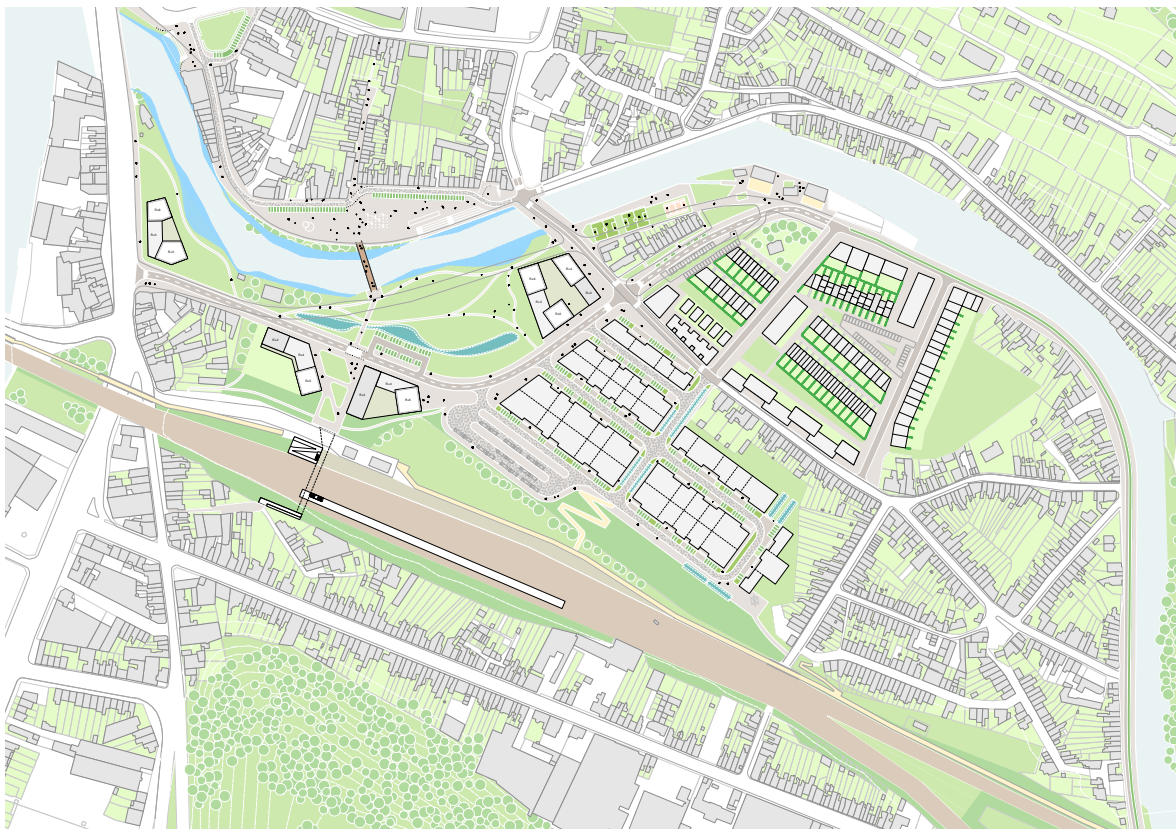


Illustration 85 : le Masterplan (©MSA)

3. Justification de la révision projetée

3.1. Justification de la révision projetée du plan de secteur au regard de l'article D.I.1 et du Schéma du Développement territorial (art.D.II.44, 1°)

L'article D.I.1 du CODT stipule que :

« Article D.I.1.1. §1er. Le territoire de la Wallonie est un patrimoine commun de ses habitants. L'objectif du Code de Développement territorial, ci-après « le Code », est d'assurer un développement durable et attractif du territoire.

Ce développement rencontre ou anticipe de façon équilibrée les besoins sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité de la collectivité, en tenant compte, sans discrimination, des dynamiques et des spécificités territoriales, ainsi que de la cohésion sociale.

§2. La Région, les communes et les autres autorités publiques, chacune, dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont acteurs, gestionnaires et garantes de ce développement.

À cette fin, elles élaborent des outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme qui sont les suivants :

- 1° le plan de secteur ;
- 2° les schémas ;
- 3° le guide régional d'urbanisme ;
- 4° le guide communal d'urbanisme ;
- 5° les périmètres opérationnels ;
- 6° les outils de politique foncière.

Les habitants et les acteurs publics et privés contribuent au développement durable et attractif du territoire, par leur participation à l'élaboration de ces outils, par le développement de projets et par les avis qu'ils émettent. »

La justification de la démarche entamée, au regard de cet article, porte sur deux aspects principaux :

1. des éléments liés au processus en cours,
2. des éléments liés à la nature du projet initié.

Ces deux aspects sont abordés successivement dans les sections suivantes.

Le SDT a été adopté par le Gouvernement wallon le 16 mai 2019 et publié au Moniteur belge. Il entrera en vigueur à une date à déterminer par le Gouvernement. Il reprend 4 objectifs qui se décomposent de la manière suivante :

- Se positionner et structurer
 - SS1 Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen > pas à l'échelle du périmètre concerné
 - SS2 Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers > pas à l'échelle du périmètre concerné
 - SS3 **S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités > la zone d'activités économiques projetée fait partie d'un ensemble de petits pôles économiques qui se développent tout au long de la vallée de la Vesdre, et de l'Ourthe au-delà des frontières communales. Cette dynamique économique est en cours de développement avec des structures existantes (centre d'affaires Zénobe Gramme, centre d'affaires Dony, Everzinc, Magottaux, BAM, Chaudfontaine/Coca-cola, etc.) ou en développement (LBP, Laminoir de la Rochette, etc.)**
 - SS4 **Faire des réseaux de communication et de transport structurants un levier de création de richesses et de développement durable > la proximité d'infrastructures de transport tel que les voies ferrées ou le futur BHNS permet de connecter cette zone au reste du territoire wallon.**
 - SS5 Articuler les dynamiques territoriales supra-locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne > pas à l'échelle du périmètre concerné
- Anticiper et muter
 - AM1 **Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements, accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques > voir justificatif dans chapitre « III justifications « Enjeux régionaux »**
 - AM2 **Inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et (re)former sur son territoire les chaînes de transformation génératrices d'emploi > pas connu à ce stade bien que l'emploi que suscitera la zone d'activités économiques de petites superficies sera probablement à rayonnement local.**
 - AM3 **Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol > voir justificatif dans chapitre « III justifications « Enjeux régionaux »**
 - AM4 Inscrire la Wallonie dans la transition numérique > pas défini à ce stade (demande de révision du plan de secteur)
 - AM5 Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique > pas défini à ce stade (demande de révision du plan de secteur)
- Desservir et équilibrer
 - DE1 **Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente > Un des objectifs principaux dans le cadre de la demande de révision du plan de secteur. Objectif précisé dans le cadre du Masterplan qui accompagne la demande de révision.**
 - DE2 **Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets > la proposition de nouveaux zonages au plan de secteur (zone de parc, d'activités économiques et habitat) permet une réelle intégration dans le tissu urbain existant, contrairement à la zone industrielle actuelle**
 - DE3 **Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs > La demande de révision intègre une zone de parc en bord de Vesdre, pour répondre aux besoins spécifiques du quartier**
 - DE4 **Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande > en proposant la modification du zonage existant, l'objectif est de renforcer la densité d'activités humaines, dans un quartier bien desservi en transport plus durable**
 - DE5 Organiser la complémentarité des modes de transport > pas l'objet d'une demande de révision du plan de secteur)

- Préserver et valoriser
 - PV1 Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés > En modifiant l'affectation au plan de secteur, cela permet d'offrir une reconversion pour un site désaffecté
 - PV2 Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation > voir DE3
 - PV3 Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources > la demande de révision du plan de secteur porte sur un périmètre enclavé dans une urbanisation bien présente et dense
 - PV4 Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques. > La révision du plan de secteur en supprimant la zone industrielle permet de limiter les nuisances qui pourraient être incompatibles avec le voisinage. De plus, la zone de parc permet de limiter l'urbanisation de la zone et d'offrir des zones de respiration, de résilience face aux changements climatiques, de temporisation pour la gestion des eaux pluviales, etc.)

3.1.1 La nature du projet initié

Comme il a été ébauché précédemment, le projet de révision du plan de secteur s'inscrit de manière cohérente dans les grands documents de la planification, que ce soit le SDT, le SPDT, SDALG, PUM, PCM, PCDN... La philosophie de ces différents documents converge vers l'opportunité de réaliser un nouveau quartier mixte, vert et multimodal.

Au regard des différents documents planologiques, la révision du plan de secteur rencontre et anticipe les différents points suivants :

- **Les besoins sociaux :** Le projet de révision du plan de secteur propose de nouvelles affectations au plan de secteur, qui permettront d'évoluer vers une mixité de fonctions (habitat, activités économiques, loisirs, espaces verts, pôle multimodal) pour répondre aux besoins actuels et futurs en termes de logements et d'emplois, mais également en équipement d'intérêts collectifs pour compléter et donc valoriser les équipements existants du centre de Chênée.
- **Les besoins économiques :** En proposant (en partie) une zone d'activité économique mixte, le projet de révision du plan de secteur permet le développement d'activités économiques pourvoyeuses d'emplois, du fait qu'elle vise de l'activité de type PME. La DAH (densité d'activité humaine) sera dès lors renforcée avec une densité d'emplois à l'hectare plus importante par rapport à la zone d'activité industrielle. Renforcer l'emploi, et donc les usagers, permettra également d'améliorer l'attractivité des commerces et services présents dans le centre de Chênée.
- **Les besoins démographiques :** Le projet de révision du plan de secteur prévoit une zone d'habitat, en complément des zones d'habitats déjà présentes. La création d'habitat, guidée par le besoin en logements comme identifié dans le PUM et dans le SDALg, est d'autant plus justifiée par la proximité avec la polarité de Chênée et le futur pôle multimodal.
- **Les besoins énergétiques :** Le projet de révision de plan de secteur, en visant des nouvelles affectations compatibles avec le milieu urbain dans lequel il s'insère, permettra de rationaliser d'avantage des terrains (en leur permettant un usage plus intense). Pour les économies d'énergie en lien avec le bâti, cette notion sera développée dans les documents ultérieurs (demande de permis, SOL ou autre).
- **Les aspects patrimoniaux :** Le projet de révision de plan de secteur n'a pas d'incidences sur les aspects patrimoniaux. Les vestiges industriels, liés à l'ancienne activité ont été entièrement supprimés.
- **Les aspects environnementaux :** Le projet de révision de plan de secteur prévoit une zone de parc en bords de Vesdre afin de permettre l'infiltration de l'eau, une résilience en termes de débordement de la Vesdre en cas de crue et une renaturation des berges.

- **La gestion de la mobilité de la collectivité** : Le projet de révision de plan de secteur n'a pas d'incidence directe sur la mobilité, étant donné que les zonages concernent spécifiquement des affectations. A contrario, il n'empêche aucunement l'évolution territoriale en termes de mobilité.

3.1.2 Le processus en cours

Le processus en cours vise un développement durable et attractif du territoire, porté par des acteurs tant publics que privés. En effet, le projet s'inscrit dans une réflexion sur le long terme. De nombreuses étapes ont été franchies ou sont en cours pour tendre vers un objectif commun :

- Interventions de SPAQUE pour la réhabilitation du site LBP ;
- Obtention de fonds FEDER pour assainir le site ;
- Elaboration d'un Masterplan et réflexion globale sur l'avenir du périmètre concerné et, à une échelle plus large, sur l'avenir de la zone de confluence entre la Vesdre et l'Ourthe ;

La révision du plan de secteur est une étape cruciale de la démarche car elle permet de fixer une assise juridique à un processus déjà en cours. Cette étape, n'aurait pu venir plus tôt étant donné la nécessité de mettre préalablement en adéquation les contraintes d'assainissement et les objectifs d'aménagement du territoire.

3.2. Justification de la révision projetée

3.2.1 Par rapport au plan de secteur

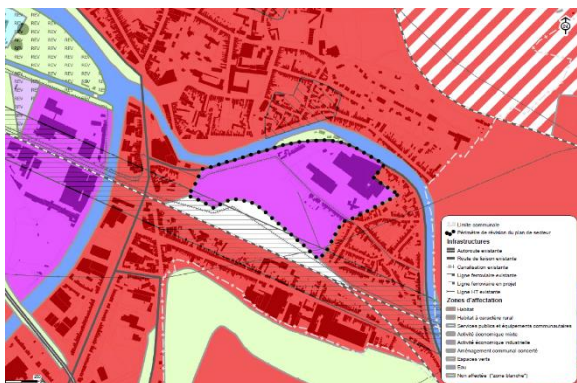


Illustration 87 : Extrait du plan de secteur actuel (©SPW, Ville de Liège)

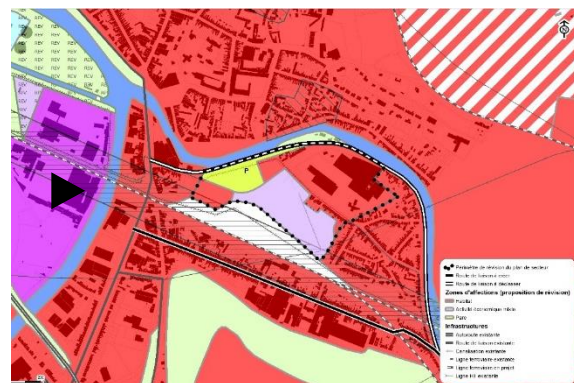


Illustration 86 : Affectations projetées du plan de secteur et déclassement de la route de liaison (©Ville de Liège)

La révision projetée ne porte que sur une petite portion (12,7 ha) du plan de secteur de Liège, qui ne voit pas son économie chamboulée à l'échelle de son territoire et de l'agglomération. Ainsi la suppression d'une zone industrielle trouve sa justification dans les éléments abordés précédemment (superficie trop limitée, caractère enclavé, absence de dispositif d'isolement...) et n'empêche pas des réflexions menées en parallèle sur une offre reconfigurée de terrains à vocation industrielle à proximité de l'arc de mobilité nord ou encore dans la reconversion d'anciens sites industriels, et ce, à l'échelle du bassin liégeois qui dépasse le cadre communal (à titre d'exemples, notons les sites d'Arcelor-Mittal à Seraing ou encore Herstal/Oupeye), en lien avec la trimodalité eau, rail, route. Le point 4.4 ci-après aborde, au travers des alternatives examinées et non retenues, les besoins à rencontrer en matière de logements et d'activités économique, et ce, à l'échelle du territoire urbain.

La proposition de révision du plan de secteur permet à une échelle plus fine de retrouver des affectations compatibles avec les zones adjacentes du plan de secteur. La zone industrielle, vécue comme une île en milieu urbain laisse sa place à des affectations plus adaptées à son contexte. Les zones d'habitat telles que projetées offrent une continuité avec les zones d'habitat existantes. La zone d'activités économiques mixte, permet une revalorisation du quartier et est pourvoyeuse d'emplois en ville, en complément de la fonction résidentielle. La zone de parc vient en complémentarité

des zones d'habitat et d'activités économiques mixte (nécessaire en milieu urbain et permet de rendre le quartier plus attractif).

3.2.2 Par rapport au Masterplan

Cette nouvelle proposition de zonage a été étudiée de manière approfondie et traduite au sein d'un Masterplan, qui illustre de quelle manière elle pourrait se décliner et être mise en œuvre de rationnellement.

Le périmètre « Chênée-Vesdre » présente l'opportunité d'élargir les bords de rivière en rive gauche pour développer un parc urbain sur le thème des berges. La voirie est alors déplacée sur les traces de l'ancien bief qui délimitait historiquement, entre lui et la Vesdre, un territoire insulaire à cet endroit.

Pour des raisons de diversités d'usages et d'ambiances, il est proposé de traiter les berges sud, élargies au maximum, de manière végétale en complément au traitement minéral de la place du Gravier.

Le paysage vert est complété par la valorisation des talus et des abords du dénivelé des voies ferrées, et par la plantation d'arbres le long des nouvelles voiries afin de créer des continuités écologiques.

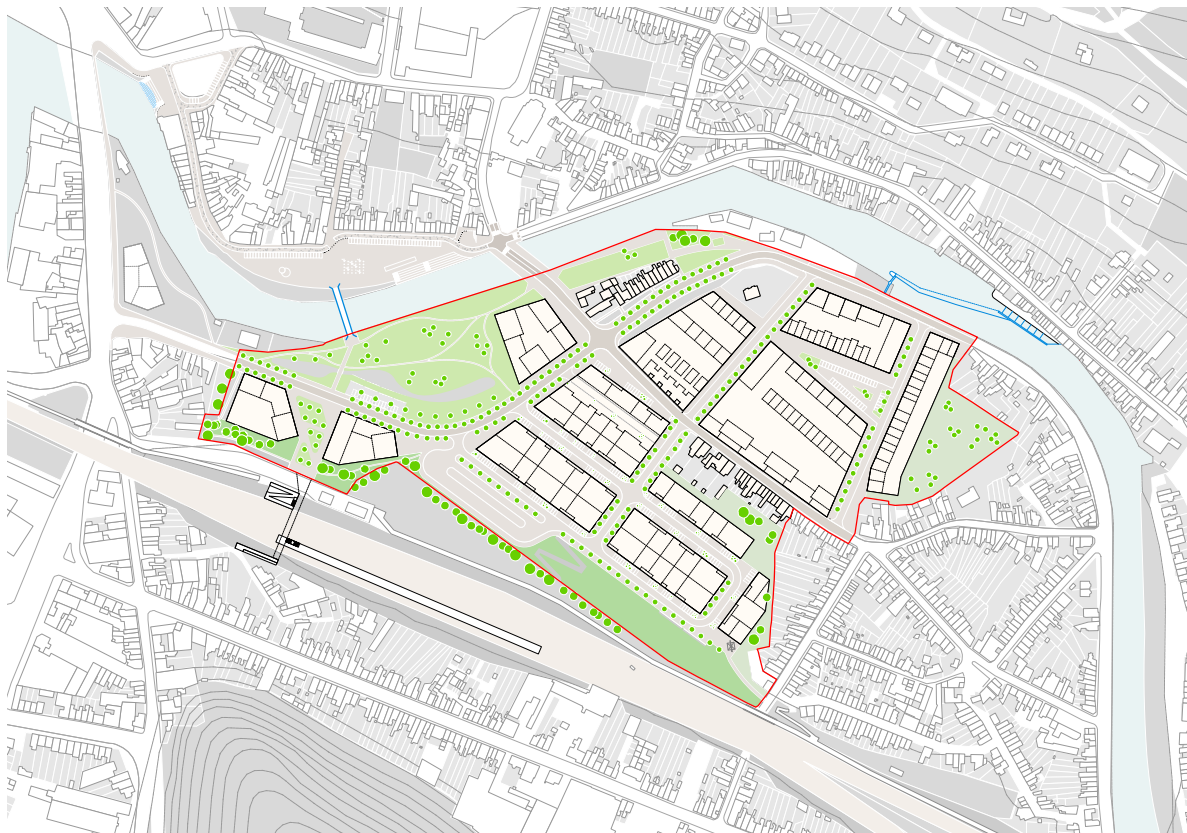


Illustration 88 : Carte de la vision paysagère (©MSA)

3.2.2.1 Mobilité douce – Création de nouveaux cheminements piétons et cyclistes permettant la liaison des deux rives et assurant la perméabilité du tissu urbain

S'agissant d'un quartier exemplaire, le projet envisage le développement d'un maillage fin et isotrope dédié aux modes doux. Il s'agit ainsi de faciliter les déplacements à pieds et à vélos, afin de pouvoir se mouvoir aisément entre le centre de Chênée, la gare, le pôle d'activités économiques mixte et de disposer de connexions facilitées avec les quartiers voisins. Une attention particulière devra être donnée à la relation entre la gare (de part et d'autre de celle-ci), le lien avec les rives de Vesdre, la traversée sur la nouvelle passerelle et la connexion au quadrilatère des écoles.

Dans une optique de durabilité et de promotion des mobilités alternatives, les déplacements à vélos devront être favorisés. Ainsi le nouveau quartier sera équipé de places de stationnements pour vélos, en particulier à proximité des

pôles attracteurs. Le site LBP est bordé d'un tracé RAVeL (connexion entre le RAVeL de l'Ourthe et la ligne 38) connecté et continu depuis la réalisation récente des deux passerelles (une au-dessus de la Vesdre, l'autre au-dessus de la N30 – boulevard de l'Ourthe). Les développements du périmètre concerné capitalisent sur cette infrastructure en se connectant à celle-ci.

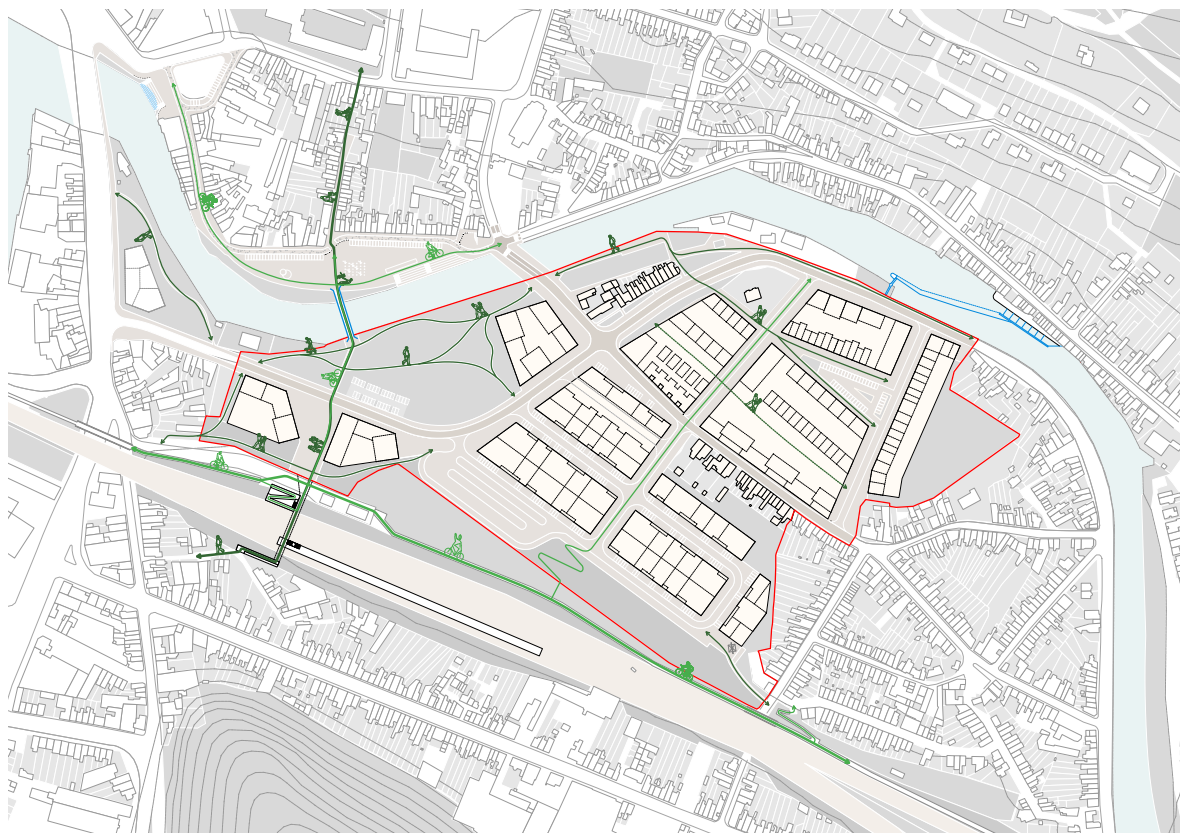


Illustration 89 : Carte des déplacements en modes actifs (©MSA)

3.2.2.2 Mobilité automobile – Déviation du quai Henri Borguet et gestion du stationnement en ouvrage ou en espace public paysager

Le système de la voirie fonctionne suivant un principe inversement contraire à celui de modes actifs.

Si le système des modes actifs est isotrope et part du principe de la création d'un maximum de connexions possibles, le système de la voirie inter-quartiers est quant à lui fortement hiérarchisé et contraint ainsi les mouvements au sein même du périmètre concerné.

Ces contraintes contribuent à un double objectif :

- d'une part, fortement limiter la circulation automobile au sein du périmètre de manière à pacifier les voiries et disposer d'un quartier dans lequel le transit est fortement limité ;
- d'autre part, créer une atmosphère spécifique à la rive gauche de la Vesdre, dans laquelle la présence de la voiture sera atténuée au profit des qualités paysagères de l'espace vert ouvert.

Le stationnement résidentiel sera intégré aux rez-de-chaussées des constructions neuves.

En voirie, des emplacements de stationnement sont localisés dans la zone d'activités économiques mixte.

A proximité de l'esplanade de la Gare, une poche de stationnement peut être prévue, ayant pour vocation de délester la place du Gravier.

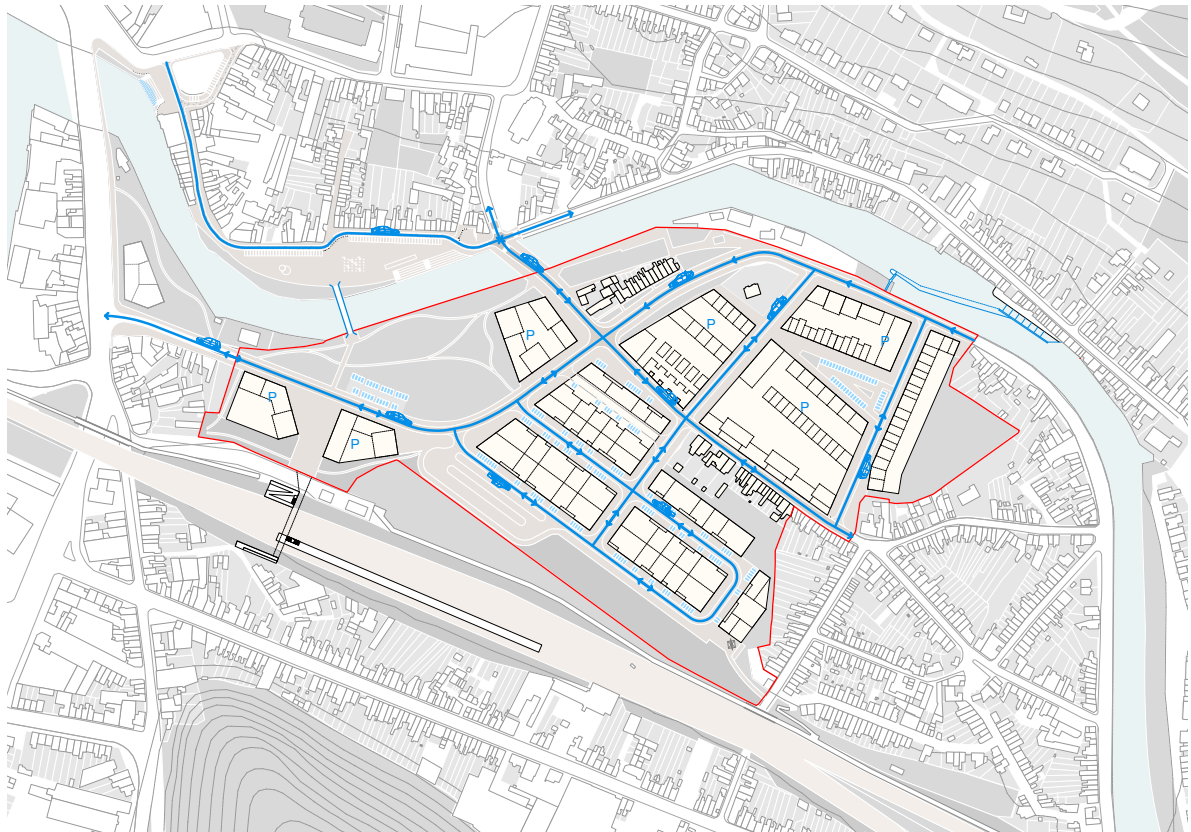


Illustration 90 : Carte du système de la voirie (©MSA)

3.2.2.3 Transports en commun – Création d’un parvis pour la gare, d’une gare de bus et d’un potentiel parking de dissuasion

Conformément aux indications de la Transurbaine, la Gare de Chênée est valorisée comme un pôle intermodal entre l’offre ferroviaire, l’offre en transport en commun en site propre, les modes actifs et la voiture.

Dans le cadre de la vision urbanistique, ces différents modes sont traités de façon qualitative, en particulier à l’approche de la gare.

La création d’un pôle d’échange bus est envisagé disposant d’une capacité de stationnement d’une vingtaine de bus articulés. Ce pôle d’échange permet d’offrir un terminus confortable au futur BHNS tout en servant de zone de rabattement des lignes de bus périphériques vers le BHNS, afin que ces dernières ne continuent pas vers Liège. Un parking de dissuasion pourrait s’implanter dans la continuité, s’il s’avère nécessaire.

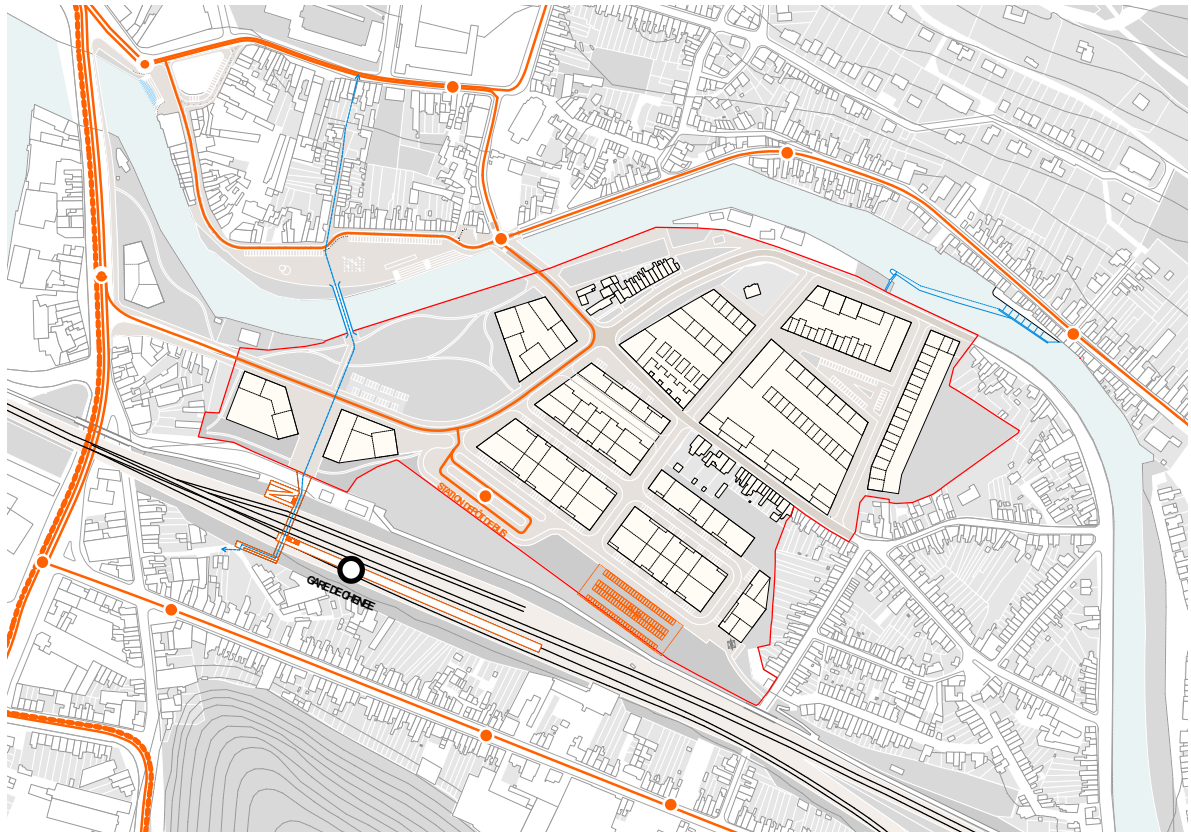


Illustration 91 : Carte des transports en commun et de leurs aménagements (©MSA)

3.2.2.4 Programmation – Un quartier résidentiel qui fait cohabiter le logement et l’activité économique

Les développements immobiliers articulent la déviation du quai Henri Borguet en offrant une nouvelle façade habitée et animée. Des nouvelles poches d’habitat s’installent à proximité de la gare et dans la continuité du quartier du Lhonneux. Un nouveau pôle d’activité économique compact se développe au cœur de l’ancien site LBP sur les parties les plus contraignantes en terme de dépollution des sols et de nuisances (train, câble HT, talus...).

Le plan veille à relier les différentes entités par un système continu de voirie et par une taille des îlots relativement comparable.

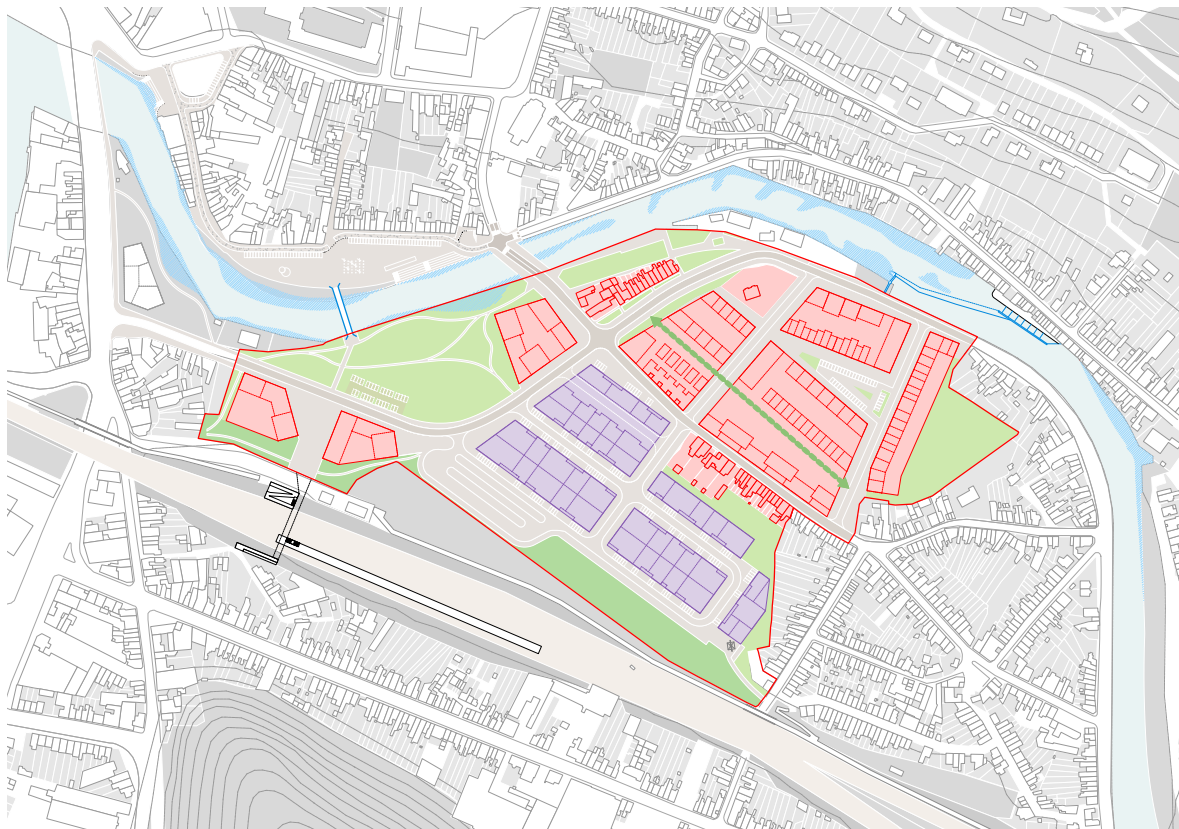


Illustration 92 : Carte de la programmation résidentielle et économique (©MSA)

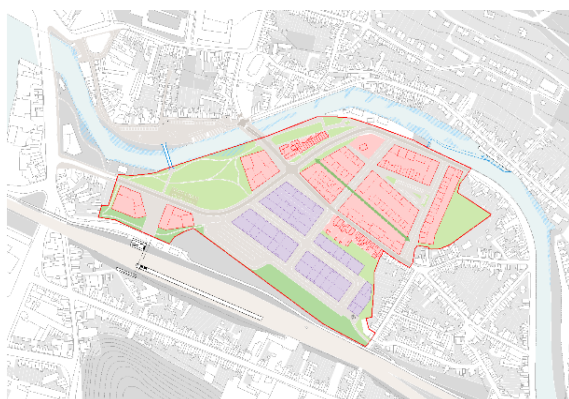


Illustration 93 : Plan des fonctions envisagées : activité économique mixte (mauve), habitat (rouge) et parcs et espaces verts (vert) (©MSA)

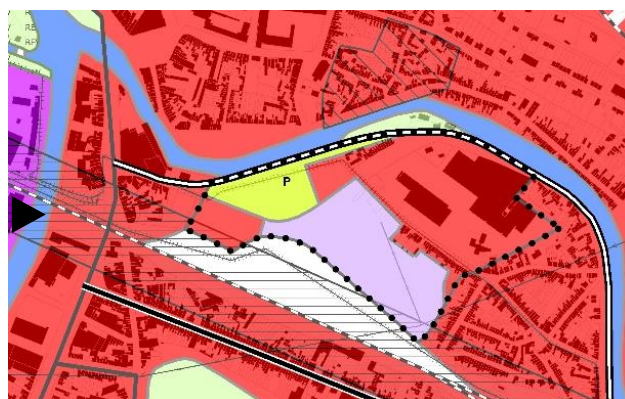


Illustration 94 : Affectations projetées du Plan de secteur et déclassement de la route de liaison (©Ville de Liège)

4. Rapport justificatif des alternatives examinées et non retenues

Dans le présent chapitre, sont analysés :

- les alternatives de procédure,
- l'alternative « zéro »,
- les alternatives de zonage,
- les alternatives de localisation.

4.1. Alternatives de procédure

Le présent chapitre se penche sur les différentes procédures possibles selon le CoDT en vue du développement de la zone. En effet, le point de départ de la démarche part du constat que les affectations actuelles du plan de secteur ne permettent pas l'évolution du site en un quartier mixte, compatible avec les besoins actuels et le milieu urbain dans lequel il se trouve. Il est donc nécessaire d'examiner les procédures possibles en vue de son évolution en ce sens.

Examinons, tour à tour, les avantages et inconvénients offerts par les autres outils rendus possibles par le CoDT, à savoir :

- la réalisation d'une succession de permis d'urbanisme dérogatoires,
- le Site à Réaménager (SAR),
- le Plan de Remembrement Urbain (PRU),
- le Schéma d'Orientaion Local (SOL),
- le changement d'affectation au plan de secteur d'initiative privée,
- la Zone d'Enjeu Régional (ZER),
- la Zone d'Enjeu Communal (ZEC),
- le changement d'affectation au plan de secteur d'initiative publique.

Rappelons que le périmètre de révision est repris exclusivement en zone industrielle au plan de secteur. Seule une frange du site LBP, située le long du chemin de fer, est reprise en zone blanche.

4.1.1 Succession de permis d'urbanisme dérogatoires

Extrait du CoDT	<p>« Art. D.IV.13. Un permis ou un certificat d'urbanisme n° 2 peut être octroyé en dérogation au plan de secteur ou aux normes du guide régional d'urbanisme si les dérogations :</p> <p>1° sont justifiées compte tenu des spécificités du projet au regard du lieu précis où celui-ci est envisagé ;</p> <p>2° ne compromettent pas la mise en œuvre cohérente du plan de secteur ou des normes du guide régional d'urbanisme dans le reste de son champ d'application ;</p> <p>3° concernent un projet qui contribue à la protection, à la gestion ou à l'aménagement des paysages bâtis ou non bâtis. »</p>
-----------------	--

Avantages

Mise en œuvre	<p>Le projet pourrait théoriquement être atteint par l'introduction successive d'une série de permis d'urbanisme indépendants.</p> <p>Cette approche ne nécessiterait pas la réalisation d'un projet d'ensemble et représente en ce sens un gain de temps au niveau de la procédure.</p>
---------------	--

Inconvénients

Conditions	<p>Certains permis pourraient être introduits aisément : pour la réalisation d'équipements ou d'infrastructures publiques (pôle multimodal, voiries, parc public...) mais tous les permis introduits par des personnes privées et visant la réalisation de logements et d'activités économiques devraient être obtenus en dérogation, à motiver à chaque fois.</p> <p>Aucune garantie n'est donnée par rapport à la cohérence d'ensemble et sur l'ambition globale pour la zone.</p> <p>Cette option n'est pas praticable à cette échelle. De plus, pour introduire une demande de reconnaissance économique, il est nécessaire, juridiquement, d'être compatible avec l'affectation au plan de secteur.</p>
------------	--

4.1.2 Site à réaménager (SAR)

Extrait du CoDT	<p>« Art. D.V.1. Pour l'application du Chapitre, il faut entendre par :</p> <p>1° « site » : un bien immobilier ou un ensemble de biens immobiliers qui a été ou qui était destiné à accueillir une activité autre que le logement et dont le maintien dans son état actuel est contraire au bon aménagement des lieux ou constitue une déstructuration du tissu urbanisé ; n'est pas considérée comme étant exercée l'activité de toute personne physique ou de toute personne morale qui n'est pas en règle avec les dispositions légales qui régissent l'exercice de son activité ; le site est délimité par le périmètre comprenant l'ensemble des biens immobiliers visés ci-dessus ; le périmètre peut également s'étendre ;</p> <p>2° « réaménager un site » : y réaliser des actes et travaux de réhabilitation, de rénovation, d'assainissement du terrain au sens de l'article 2, 10°, du décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols, de construction ou de reconstruction en ce compris les études y relatives ; le Gouvernement peut arrêter la liste des actes et travaux.</p> <p>Les sites à réaménager sont arrêtés pour des raisons opérationnelles, indépendamment des plans de secteur, schémas et guides. »</p>
-----------------	---

Avantages

Mise en œuvre	<p>Peut être mis en œuvre indépendamment du plan de secteur et peut s'en écarter.</p> <p>Un plan d'affectation doit y être associé.</p> <p>Des possibilités de subsides y sont associées.</p>
---------------	---

Inconvénients

Conditions	<p>Ne vise pas directement un changement d'affectation au plan de secteur mais plutôt des opérations de réhabilitation, dépollution et de sécurisation de sites déstructurés.</p> <p>Même si ce biais permet une vision d'ensemble, cela demande à chaque permis de devoir motiver la dérogation au plan de secteur et de l'obtenir de la part du Fonctionnaire délégué.</p> <p>Par ailleurs, une bonne partie du périmètre d'étude a déjà fait l'objet d'un assainissement qui ne permet plus de considérer ce périmètre comme un seul SAR potentiel. Cela ne devrait pas toutefois empêcher de recourir à cet outil pour la mise en œuvre dans le cadre d'un urbanisme opérationnel de parties du Masterplan.</p>
------------	---

4.1.3 Plan de remembrement urbain (PRU)

Extrait du CoDT	<p>« Art. D.V.9. Le périmètre de remembrement urbain vise tout projet d'urbanisme de requalification et de développement de fonctions urbaines qui nécessite la création, la modification, l'élargissement, la suppression ou le surplomb de la voirie par terre et d'espaces publics.</p> <p>Les périmètres de remembrement urbain sont arrêtés pour des raisons opérationnelles, indépendamment des plans de secteur, schémas et guides. »</p>
-----------------	--

Avantages

Mise en œuvre	<p>Le PRU vise un projet d'ensemble nécessitant une nouvelle définition des espaces publics. Il donne la philosophie générale du projet, les lignes directrices, les échelles : le projet entre bien dans cette catégorie.</p>
---------------	--

	<p>Peut être mis en œuvre indépendamment du plan de secteur et peut s'en écarter. Permet la définition de nouveaux alignements liés à un projet (modification de voiries).</p> <p>La procédure peut être concomitante entre permis et PRU. Elle est relativement courte et simple et n'impose pas une définition rigide du projet à développer, permettant ainsi au projet de mûrir dans une certaine mesure suivant les phases de développement.</p> <p>Ainsi, le PRU est un outil d'urbanisme dit de projet. Au contraire des anciens PCA (outils normatif), par exemple, qui définissaient de manière très réglementaire et figée les développements attendus (fonctions, gabarits, alignements, profondeur des constructions...).</p>
Cohérence d'ensemble	<p>Permet la définition d'un projet d'ensemble, qui accompagne le PRU, en s'écartant du plan de secteur.</p> <p>Une seule autorité compétente pour la délivrance de permis</p>

Inconvénients

Sécurité juridique	<p>Cet outil ne permet pas de modifier les affectations du plan de secteur : chaque permis d'urbanisme doit être obtenu en s'écartant du plan de secteur, avec une justification selon les principes développés par le projet au sein du PRU.</p> <p>La facilité de mise en œuvre dépend de la capacité à avoir un projet défini sur l'ensemble, dans un laps de temps maîtrisé (pas trop long).</p>
Précision	<p>Le projet qui accompagne un PRU est généralement assez précis et va jusqu'à définir des alignements. Ceci peut se révéler inadapté pour une urbanisation qui se développe sur le long terme.</p>
Flexibilité	<p>Le degré de précision demandé risque d'entraver la flexibilité dans le temps : en effet, l'outil nécessite la définition d'un projet d'ensemble relativement précis. Cette précision n'est pas nécessairement souhaitable pour la réalisation d'un projet sur le long terme.</p> <p>Enfin, il ne constitue pas un document suffisamment solide, ce qui implique une certaine incertitude juridique. Pour bien faire, une révision du plan de secteur doit être réalisée également, par le biais d'un autre outil.</p>

4.1.4 Schéma d'orientation local (SOL)

Extrait du CoDT	« Art. D.II.11. § 1er. Le schéma d'orientation local détermine, pour une partie du territoire communal, les objectifs d'aménagement du territoire et d'urbanisme. »
-----------------	---

Avantages

Précision	<p>Le SOL permet de donner des directions selon un projet d'aménagement précis. Il donne une vision globale (donc une orientation) de l'évolution du site.</p> <p>Il permet une certaine souplesse tout en définissant les affectations et enjeux pour le site.</p> <p>La mise en œuvre du projet peut se faire sur le long terme, dans une direction cohérente.</p>
-----------	--

Inconvénients

Conditions	<p>La réalisation du SOL ne vise pas la modification des affectations données par le plan de secteur mais leur précision en fonction d'un projet donné.</p> <p>Dans le cas de la zone de LBP et Gauder, les affectations prévues par le plan de secteur ne permettent pas le développement du projet de quartier tel qu'élaboré. Il faudrait donc envisager la réalisation d'un SOL qui révisé le plan de secteur.</p>
------------	--

Mise en œuvre	<p>Le SOL nécessite d'intégrer des options et prescriptions qui figent les objectifs dans le cadre de la réalisation ultérieure des projets. Cette dimension est contraignante pour la zone de LBP et Gauder, car l'étalement du développement dans le temps peut induire la nécessité de faire évoluer certains principes établis au départ.</p> <p>La procédure d'élaboration d'un tel document est assez lourde et ne se justifie pas pleinement : la maîtrise du projet est essentiellement publique et les jalons se posent en concertation.</p>
---------------	---

4.1.5 Révision de l'affectation au plan de secteur d'initiative privée

Extrait du CoDT	« Art. D.II.48. § 1er. Lorsque la demande de révision du plan de secteur vise l'inscription d'une zone d'activité économique visée à l'article D.II.28, alinéa 1er, ou d'une zone d'extraction ou lorsqu'elle porte sur l'inscription du tracé d'une principale infrastructure de transport de fluides ou d'énergie ou du périmètre de réservation qui en tient lieu, la révision du plan de secteur peut être décidée par le Gouvernement à la demande adressée par envoi par une personne physique ou morale, privée ou publique. »
Conditions	La Ville de Liège, en tant que partenaire de SPAQUE dans l'élaboration du projet de développement sur site LBP et en tant que garante du développement au sein de son territoire, se présente comme initiatrice de la demande de révision. De plus, le site Gauder, présentant un potentiel de redéveloppement, est intégré dans la demande de révision, spécifiquement porté par la Ville, dans la continuité de la démarche portée par SPAQUE.

4.1.6 Zone d'enjeu régional au plan de secteur (ZER)

Extrait du CoDT	<p>« Art. D.II.34. De la zone d'enjeu régional.</p> <p>La zone d'enjeu régional est destinée à accueillir de manière indifférenciée les activités économiques, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires ainsi que les équipements touristiques ou récréatifs.</p> <p>L'habitat y est accueilli à titre complémentaire lorsqu'il s'agit de l'urbanisation de terrains non bâtis ou à réaménager, ou d'ensembles bâtis à restructurer.</p> <p>Les activités existantes non visées aux alinéas 1er et 2 peuvent s'y maintenir et s'y développer... »</p>
-----------------	--

Avantages

	Adapter les affectations à un projet défini, à l'échelle régionale.
--	---

Inconvénients

Conditions	La ZER ne vise pas la réalisation d'un développement local en noyau urbain, dans un esprit de tissu mixte, comme c'est le cas ici.
Précision	néant

4.1.7 Zone d'enjeu communal (ZEC)

Extrait du CoDT	<p>« Art. D.II.35. De la zone d'enjeu communal.</p> <p>La zone d'enjeu communal est destinée à accueillir de manière indifférenciée la résidence, les activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires ainsi que les équipements touristiques ou récréatifs.</p> <p>Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics et un réseau de mobilité douce.</p> <p>Les activités existantes non visées à l'alinéa 1er peuvent s'y maintenir et s'y développer. »</p>
-----------------	--

Avantages

	<p>La ZEC crée une facilité pour l'opérationnalisation, par le fait que les lignes directrices données assurent la cohérence de l'ensemble.</p> <p>Le maintien d'une flexibilité dans le cadre de cet outil juridique, donc une évolution possible de projets dans le temps, au gré des évolutions de la zone.</p> <p>Une facilité dans le suivi des procédures par le fait qu'une seule autorité est compétente pour la délivrance des permis.</p>
--	---

Inconvénients

Précision	<p>La ZEC, avec la possibilité de donner des lignes directrices précises par rapport au résultat final attendu, nécessite d'avoir un projet opérationnel très étudié. Dans ce cas-ci, il n'est pas souhaité de définir préalablement de manière précise les affectations, densités et principes paysagers plus finement que le plan de secteur. Même si les affectations au plan de secteur doivent être clairement redéfinies, il est souhaité de garder une certaine liberté afin de s'adapter aux besoins futurs (économiques et résidentiels).</p>
-----------	--

4.1.8 Le changement d'affectation au plan de secteur d'initiative publique

Extrait du CoDT	<p>« Art. D.II.47. § 1er. Lorsque la demande de révision du plan de secteur vise un nouveau zonage qui constitue une réponse à des besoins qui peuvent être rencontrés par un aménagement local, la révision du plan de secteur peut être décidée par le Gouvernement à la demande du conseil communal adressée par envoi. »</p>
-----------------	--

Avantages

Conditions	<p>Adapter les affectations du plan de secteur là où elles ne répondent plus aux ambitions de la zone : le zonage proposé dans l'avant-projet permet d'identifier clairement un nouveau zonage au plan de secteur. Les zones proposées pour du résidentiel complèteraient les zones d'habitat déjà présentes, la zone d'activité économique mixte serait clairement définie et l'intégration de la zone de parc permettrait de protéger le nouveau parc projeté en rive gauche de la Vesdre.</p>
Précision	<p>Les prescriptions littérales sur les nouvelles zones ainsi définies sont celles qui accompagnent les zones du plan de secteur.</p> <p>Cette option permet de garder un caractère adaptable au même titre que les autres zones du plan de secteur, étant donné que les prescriptions liées à un zonage au sens du plan de secteur restent assez globales.</p>

Inconvénients

Flexibilité	Elles ne permettent pas d'induire les directions souhaitées pour la zone en termes de lignes de composition principales, de la nécessité de définir le « décor » urbain, pour le parc (principes d'aménagements paysagers, densité...). Aussi, en prenant en compte la durée du développement (30 ans), les limites entre les zones pourraient être appelées à évoluer. Or, le plan de secteur est trop figé pour cet aspect.
Mise en œuvre	La procédure d'élaboration d'un tel document est assez lourde mais permet une sécurité juridique dans le futur.

4.1.9 Conclusion

De toutes ces alternatives, seules les options ZEC et le changement d'affectation du plan de secteur d'initiative publique restent fiables. La seconde apparaît être la plus adaptée aux enjeux à l'échelle de cette portion de territoire et à l'opération en cours. Le chantier d'assainissement évolue lentement au gré des financements wallons et européens. La préoccupation actuelle n'est pas encore le projet futur mais bien les affectations qui fixent les seuils de dépollution à atteindre. Le changement d'affectation du plan de secteur offre une pré-validation par le Gouvernement wallon, là où, dans l'option ZEC, il faut attendre la fin de la procédure.

La révision du plan secteur permet de s'inscrire dans une démarche évolutive. La maîtrise publique de l'essentiel de la zone permet d'assurer la cohérence et la continuité du projet. Cette option laisse également le choix des outils planologiques et/ou opérationnels éventuels adaptés au *modus operandi* qui n'est pas encore complètement appréhendé actuellement.

Pour ces raisons, bien que la procédure soit relativement lourde, l'élaboration d'un dossier de base en vue de réviser le plan de secteur ressort comme étant l'outil le plus adapté dans le présent cas de figure.

4.1. Alternative « zéro »

La conservation de la zone d'activité industrielle n'a pas été retenue pour les raisons précitées mais aussi pour son incompatibilité avec le milieu urbain dans laquelle elle se situe.

4.2. Alternatives de zonage

Le présent chapitre se penche sur les différentes alternatives d'affectation possibles selon le CoDT sur le périmètre concerné. Dans le cadre de la révision de plan de secteur entamée, différentes affectations peuvent être envisagées. Le tableau ci-dessous récapitule les options possibles et se positionne quant à leur bien-fondé dans le cadre de la présente démarche, à savoir l'évolution du site vers un « Quartier Nouveau ».

Au préalable, il est en effet utile de rappeler que la présente démarche d'urbanisation :

- vise à répondre aux besoins identifiés pour la zone tout en gardant l'économie générale du plan de secteur à l'échelle de l'agglomération liégeoise ;
- valorise des disponibilités foncières en zone majoritairement destinées à l'urbanisation ;
- est attenante à une zone existante destinée à l'urbanisation.

Zone du Plan de Secteur destinée à l'urbanisation	Bien-fondé de l'affectation au regard des objectifs poursuivis
Zone d'habitat	<i>La zone d'habitat est principalement destinée à la résidence.</i> Cette zone offre une grande flexibilité pour la réalisation de logements et d'un mix fonctionnel compatible avec la résidence. Toutefois, la mise en zone d'habitat complète manque de compatibilité avec la réalité de terrain en termes de pollution et d'assainissement des sols. Il est dès lors souhaité de mettre seulement une partie en zone d'habitat.

Zone d'habitat à caractère rural	<p><i>La zone d'habitat à caractère rural est principalement destinée à la résidence et aux exploitations agricoles ainsi qu'à leurs activités de diversification déterminées par le Gouvernement en application de l'article D.II.36, §3.</i></p> <p>La dimension rurale de cette zone n'est pas souhaitable au sein de l'agglomération liégeoise. Elle ne permet pas de répondre aux besoins identifiés.</p>
Zone de services publics et d'équipements communautaires	<p><i>La zone de services publics et d'équipements communautaires est destinée aux activités d'utilité publique ou d'intérêt général.</i></p> <p>Les caractéristiques de cette affectation (dont nombres d'équipements sont déjà présent dans ce quartier) ne permettent pas de répondre aux besoins spécifiques de la zone et du quartier, c'est-à-dire une zone mixte logement-parc-activités économiques</p>
Zone de loisirs	<p><i>La zone de loisirs est destinée aux équipements récréatifs ou touristiques, en ce compris l'hébergement de loisirs.</i></p> <p>Des équipements récréatifs ou touristiques seront certainement souhaitables à l'échelle du territoire communal. Toutefois, les caractéristiques de cette affectation ne visent pas le développement d'un quartier mixte, tel que souhaité ici.</p>
Zone d'activités économiques mixte	<p>Ces zones visent le développement d'activités économiques. Elles permettent d'implanter des activités économiques adaptées au milieu urbain. Afin de rendre cette partie du territoire multifonctionnelle, seule une partie est reprise en zone d'activités économiques mixte.</p>
Autres zones d'activités économiques	<p><i>Reprend la zone d'activités économiques industrielle, la zone d'activités économiques spécifique, la zone d'aménagement communal concerté à caractère économique et la zone de dépendances d'extraction.</i></p> <p>La localisation du périmètre concerné en milieu urbain dense ne permet pas de justifier ce type de zone d'activités économiques. De plus, la localisation de ce type d'activités est à privilégier dans des parties du territoire accessibles par voie d'eau (cours d'eau navigable) et par chemin de fer pour assurer un transport de marchandises plus durable, ce que les sites LBP et Gauder ne permettent pas. En effet, la Vesdre n'est pas un cours d'eau navigable et ne permet donc pas d'achalander le périmètre concerné. La jonction permettant de connecter le site LBP aux voies ferrées a été supprimée et ne permet donc plus (avec une dénivelée de plus ou moins 4 m) d'envisager une accessibilité directe (en marchandises) par voie ferrée.</p>
Zone d'enjeu régional	<p>Comme explicité ci-dessus, dans les alternatives d'outils, la ZER vise un projet d'ampleur régionale, or il s'agit ici d'un projet à l'échelle locale où la fonction résidentielle est prédominante.</p>
Zone d'enjeu communal	<p>Cette affectation permet une mixité de fonctions intéressante mais le niveau de précision (plan d'affectation et prescriptions de gabarits, alignement, etc.) n'est pas souhaité pour le site LBP.</p> <p>De plus, le niveau de réhabilitation différenciée par zones (en fonction des seuils d'assainissement) ne permet pas de pouvoir « accueillir de manière indifférenciée la résidence, les activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socio-culturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires ainsi que les équipements touristiques ou récréatifs » sur l'ensemble du périmètre de la ZEC (article DII35 du CoDT).</p>

Zone du Plan de Secteur non destinée à l'urbanisation	Bien-fondé de l'affectation au regard des objectifs poursuivis
Zone agricole	<p><i>La zone agricole est destinée à accueillir les activités agricoles (...). Elle ne peut comporter que les constructions et installations indispensables à l'exploitation et le logement des exploitants dont l'agriculture constitue la profession.</i></p> <p>La zone agricole n'est pas destinée à la réalisation d'un quartier mixte. Elle n'est d'ailleurs pas souhaitable en milieu urbain.</p>
Zone forestière	<p><i>La zone forestière est destinée à la sylviculture et à la conservation de l'équilibre écologique.</i></p> <p>La zone forestière n'est pas destinée à la réalisation d'un quartier mixte. Elle n'est d'ailleurs pas souhaitable en milieu urbain.</p>
Zone d'espaces verts	<p><i>La zone d'espaces verts est destinée au maintien, à la protection et à la régénération du milieu naturel. Elle contribue à la formation du paysage ou constitue une transition végétale adéquate entre des zones dont les destinations sont incompatibles.</i></p> <p>La zone d'espaces verts n'est pas destinée à la réalisation d'un quartier mixte. Au vu de la proximité avec la Vesdre et la volonté de rendre ses berges plus naturelles, et ainsi de renforcer la présence de la nature en milieu urbain, une partie du périmètre pourrait être couverte par cette affectation. Toutefois, la fonction récréative étant importante également, justifiée par le manque d'espaces publics et verts de qualité au sein de Chênée, il est envisagé d'inscrire une zone de parc plutôt qu'une zone d'espaces verts. Les objectifs de valorisation de la nature pourront toutefois y être rencontrés également.</p>
Zone naturelle	<p><i>La zone naturelle est destinée au maintien, à la protection et à la régénération de milieux naturels de grande valeur biologique ou abritant des espèces dont la conservation s'impose, qu'il s'agisse d'espèces des milieux terrestres ou aquatiques. Dans cette zone ne sont admis que les actes et travaux nécessaires à la protection active ou passive de ces milieux ou espèces.</i></p> <p>La zone naturelle est destinée exclusivement à la préservation de la nature. La volonté au sein du périmètre est d'allier nature et activités récréatives en milieu urbain.</p>
Zone de parc	<p><i>La zone de parc est destinée aux espaces verts ordonnés dans un souci d'esthétique paysagère. N'y sont admis que les actes et travaux nécessaires à leur création, leur entretien ou leur embellissement ainsi que les actes et travaux complémentaires fixés par le Gouvernement.</i></p> <p>La zone de parc n'est pas destinée à la réalisation d'un quartier mixte. Toutefois, au vu de la volonté de créer un parc en bordure de Vesdre, une partie du périmètre sera couverte par cette affectation afin de conforter l'importance du parc en zone non urbanisable au plan de secteur.</p>
Zone d'extraction	<p><i>La zone d'extraction est destinée à l'exploitation des carrières ainsi qu'au dépôt des résidus de l'activité d'extraction. Elle peut, pour une durée limitée, comporter des dépendances indispensables à l'extraction.</i></p> <p>La zone d'extraction n'est pas destinée à la réalisation d'un quartier mixte. Elle n'est d'ailleurs pas souhaitable en milieu urbain.</p>

Zone d'aménagement communal concerté	<p><i>La zone d'aménagement communal concerté vise la réservation d'une zone en vue de son urbanisation ultérieure.</i></p> <p>Dans le présent cas de figure, étant donnés les besoins déjà identifiés, il n'est nullement souhaitable de postposer l'urbanisation du périmètre par un tel mécanisme.</p>
--------------------------------------	---

Il ressort de cette analyse que certaines affectations, telles que définies au plan de secteur, vont dans le sens de la réalisation de ce nouveau quartier, en milieu urbain. En particulier, la zone d'habitat, la zone de parc et la zone d'activités économiques mixte qui présentent des caractéristiques compatibles avec les besoins identifiés sur le périmètre concerné. Le projet, en créant des zones dédiées à des affectations spécifiques permet de les conforter par les affectations au plan de secteur s'y rapportant.

4.3. Alternatives examinées et non retenues

Au sein de la Ville de Liège, **6 sites de superficies urbanisables importantes** se présentent comme des alternatives (ou des sites complémentaires) de localisation potentielles pour le développement d'un projet mixte (résidentiel et économique) de l'ampleur de celui envisagé à LBP.

Ces sites, repris sur la carte ci-dessous, sont les suivants :

1. Centre d'affaires Dony / site Everzinc / Porte des Ardennes (11 ha) et le parc Vieille Montagne (7 ha),
2. Val Benoit (10 ha),
3. Gare d'Angleur (5 ha),
4. Droixhe (80 ha),
5. Boliden (17 ha),
6. Coronmeuse (25 ha).

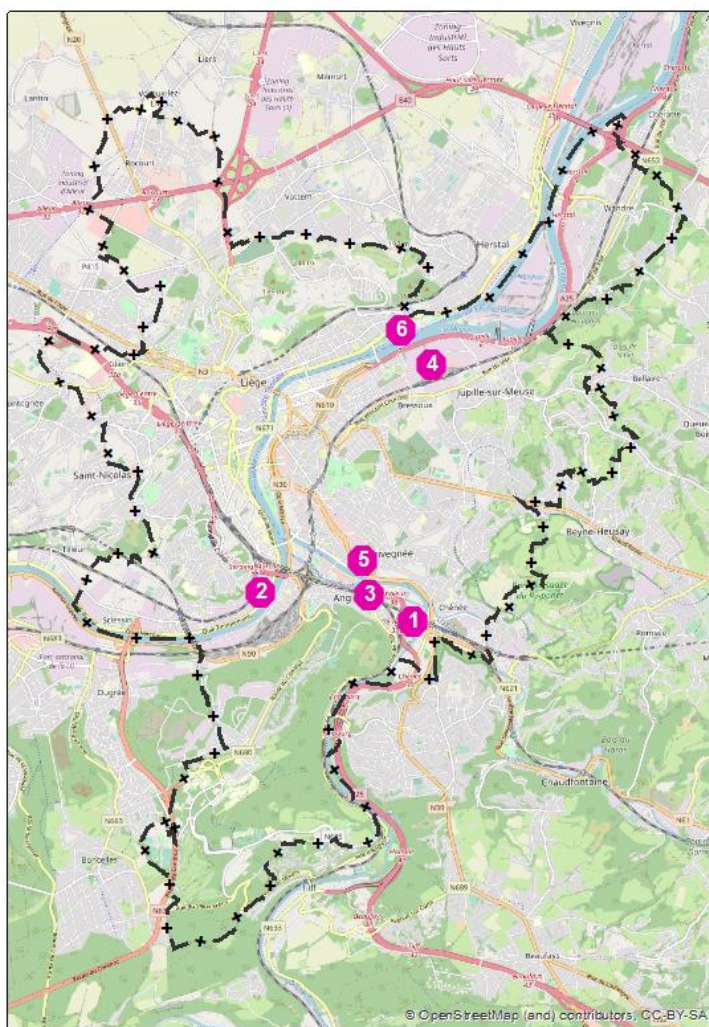


Illustration 95 : Alternatives de localisation examinées (©Openstreetmap, Ville de Liège)

Les caractéristiques de ces différents sites sont détaillées dans les descriptifs ci-dessous. Une photo aérienne et le plan de secteur illustrent chaque site.

4.3.1 Sites Port des Ardennes / Centre d'affaires Dony / Everzinc (11 ha) et le parc Vieille Montagne (7 ha)

- **Situation** : dans la vallée de l'Ourthe / entrée sud de Liège
- **Mobilité** : automobile (autoroute E25), train (gare d'Angleur à 800 m et gare de Chênée à 800 m), RAVeL le long du site et bus à 800 m
- **Affectation au plan de secteur** : zone industrielle et zone d'activité économique mixte
- **Occupation du sol** : principalement occupé par des hangars industriels
- **Topographie** : plat
- **Pollution** : en pêche à la BDES (pas encore d'études spécifiques connues)
- **Projet** : le centre d'Affaires Dony n'est quasiment plus exploité, le site du port Autonome est en friche actuellement



Illustration 96 : Sites port des Ardennes, Everzinc et centre d'affaires Dony
(©SPW, consultation le 4 août 2020)

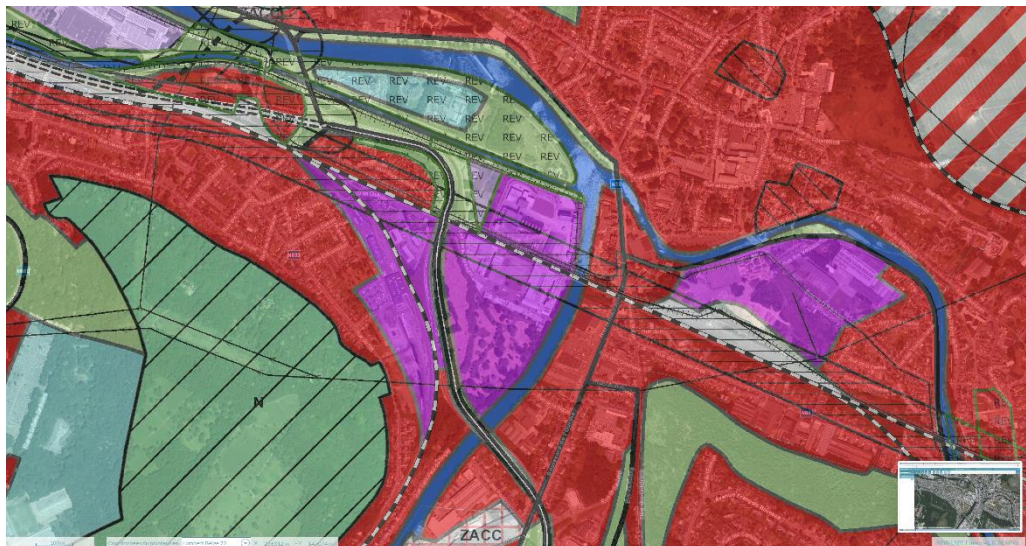


Illustration 97 : Sites port des Ardennes, Everzinc et centre d'affaires Dony – extrait du plan de secteur
(©SPW, consultation le 4 août 2020)

Analyse :

Le site est repris principalement en zone industrielle au plan de secteur. Néanmoins, son développement devra évoluer vers des activités compatibles avec l'environnement dans lequel elles s'inscrivent. La densité d'emplois devra être plus élevée, étant données la proximité avec une polarité de quartier (Chênée) et la mobilité alternative à la voiture très présente. Outre l'affectation au plan de secteur, les anciennes activités industrielles et le voisinage immédiat de l'autoroute risquent cependant de rendre difficile le développement résidentiel dans la zone.

4.3.2 Val Benoit (10 ha)

- **Situation** : dans la vallée de la Meuse, au sud de Liège
- **Mobilité** : automobile (quais Banning et autoroute E40/E25), tram en bordure du site, liaison RAVeL à proximité immédiate, train (gare des Guillemins à plus ou moins 1,5 km)
- **Affectation au plan de secteur** : en zone de services publics et d'équipements communautaires
- **Occupation du sol** : principalement occupé par des bâtiments anciennement universitaires (en cours de réhabilitation pour de l'activité économique et du logement)
- **Topographie** : plat
- **Pollution** : en pêche à la BDES
- **Projet** : site en cours de réhabilitation par la SPI sur base d'un plan masse établi en 2013



Illustration 98 : Site du Val Benoit (@SPW, consultation le 4 août 2020)

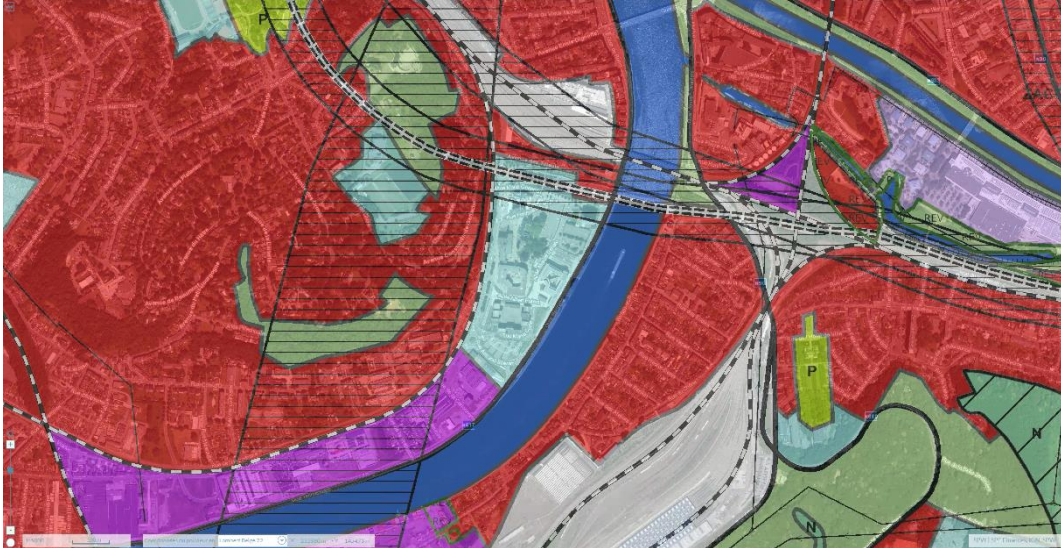


Illustration 99 : Site du Val Benoit – – extrait du plan de secteur (©SPW, consultation le 4 août 2020)

Analyse :

Le site est amené à évoluer pour devenir plurifonctionnel. Aujourd’hui en cours de réhabilitation par la SPI et par des investisseurs privés, le site accueille déjà et pourra accueillir une mixité de fonctions (économique, habitat, parc, etc.) avec une densité urbaine justifiée par le passage du tram et la proximité avec le quartier des Guillemins. L’activité économique est destinée à des bureaux, du co-working, ainsi que des activités économiques de type PME qui peuvent s’implanter de manière verticale (premier parc d’activités économiques vertical). Cela le différencie donc des PME plus classiques dont les typologies (de type hangar) et gabarit (rez) sont plutôt localisées en frange de ville.

4.3.3 Gare d’Angleur (5 ha)

- **Situation** : dans la vallée de l’Ourthe / entrée sud de Liège
- **Mobilité** : automobile (liaison autoroute E40/E25), train (gare d’Angleur à 0 km), RAVeL à 100 m et faible desserte en bus
- **Affectation au plan de secteur** : zone d’habitat (SOL révisant le plan de secteur)
- **Occupation du sol** : principalement en friche, occupé en partie par un dépôt de matériaux de construction et par une station de pompage de l’AIDE
- **Topographie** : légèrement en pente vers le canal de l’Ourthe
- **Pollution** : en partie en lavande à la DBES (pas encore d’études spécifiques), un courrier a été adressé par la Ville à la SPAQUE pour investiguer le site
- **Projet** : la mise en place du SOL a permis de définir des densités, gabarits et affectations

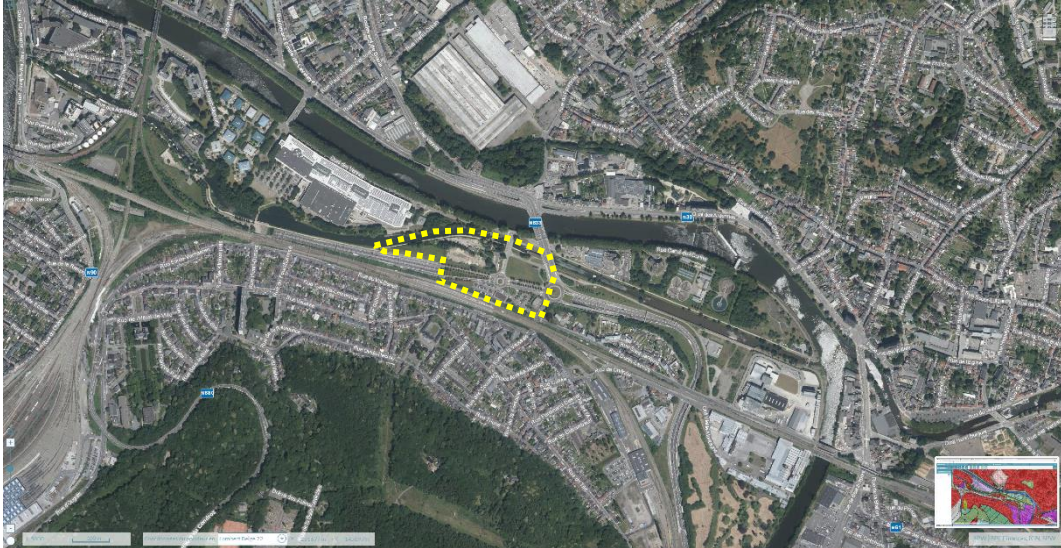


Illustration 100 : Gare d'Angleur (©SPW, consultation le 4 août 2020)

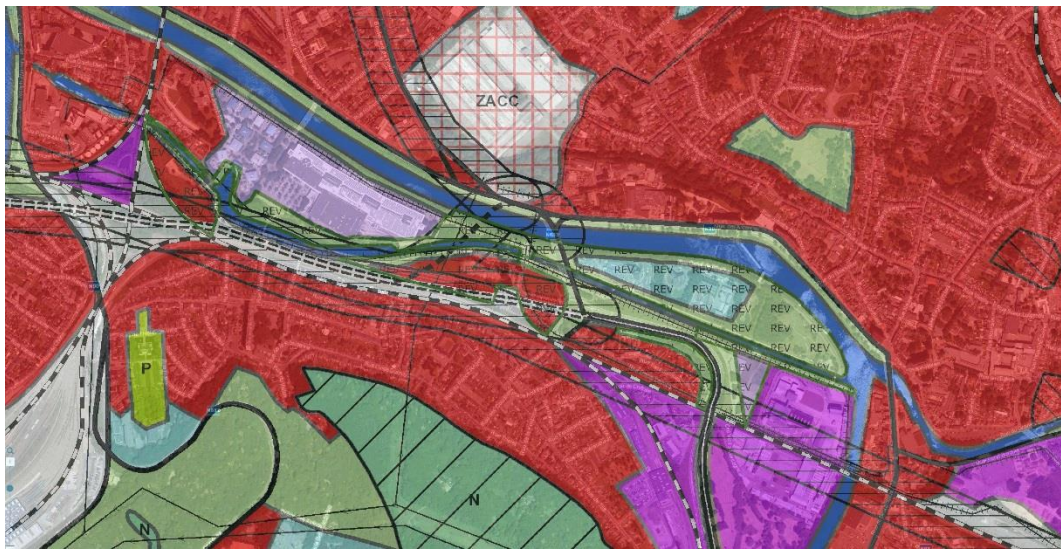


Illustration 101 : Gare d'Angleur – extrait du plan de secteur (©SPW, consultation le 4 août 2020)

Analyse :

Le SOL définit des options et prescriptions pour la zone. Il est prévu à cet endroit d'y développer :

- du bureau (ce qui n'est pas visé à Chênée où l'activité artisanale serait plutôt privilégiée),
- du logement collectif,
- une gare,
- un parking-relais (P+R).

Le site est amené à évoluer vers des fonctions urbaines, concentrées autour du pôle de gare. Le pôle étant déjà multimodal (autoroute, RAVeL, gare, le passage d'un tram ou d'un transport en commun structurant type « BHNS » pourra compléter l'offre, renforcer le pôle actuel et justifier une densité très forte).

4.3.4 Droixhe (80 ha)

- **Situation** : dans la vallée de la Meuse / entrée nord de Liège
- **Mobilité** : automobile par l'autoroute (gare de Bressoux et terminus du tram à plus ou moins 1 km), corridor vélo en cours d'étude en lien avec le déclassement de l'autoroute entre le pont Barrage de Monsin et le pont Atlas
- **Affectation au plan de secteur** : zone industrielle et zone d'activités économiques mixte
- **Occupation du sol** : principalement occupé par de l'activité économique type hangars
- **Topographie** : plat
- **Pollution** : en pêche et lavande à la DBES
- **Projet** : souhait de la Ville de Liège d'orienter l'activité vers l'agroalimentaire (sur base d'activités déjà présentes comme les abattoirs, le marché couvert, etc.)

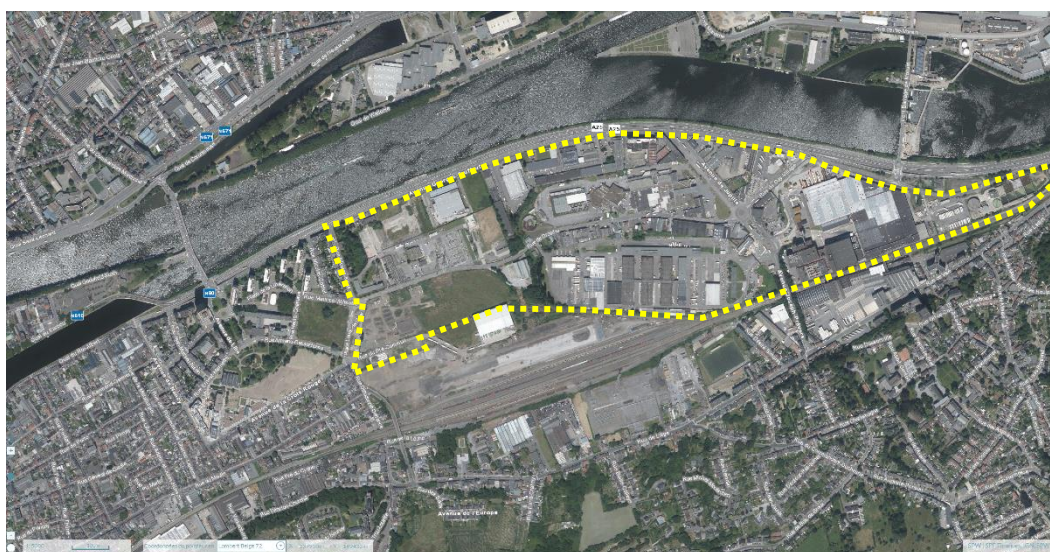


Illustration 102 : Site de Droixhe (©SPW, consultation le 4 août 2020)

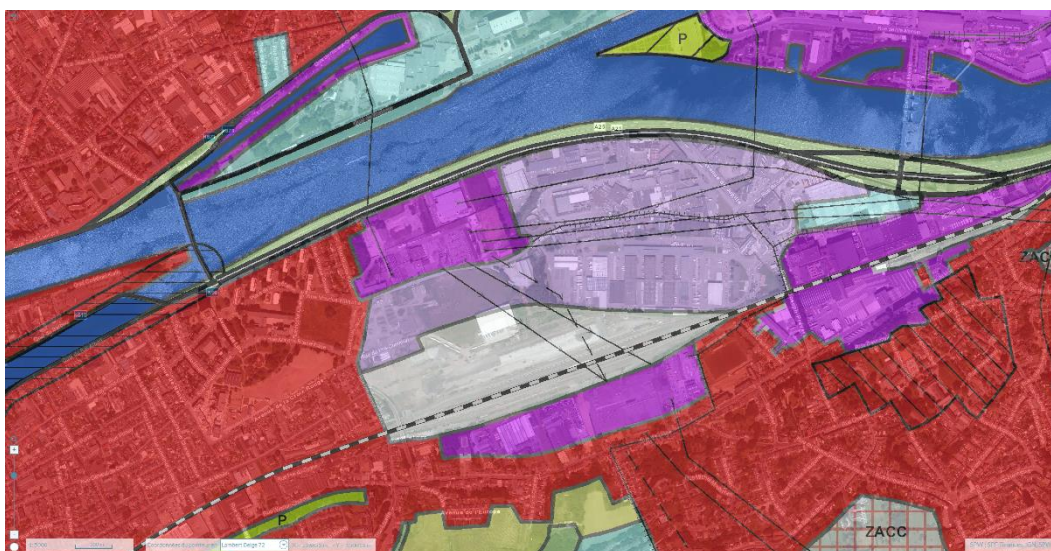


Illustration 103 : Site de Droixhe – extrait du plan de secteur (©SPW, consultation le 4 août 2020)

La Ville de Liège souhaite créer un pôle économique dédié à l'agroalimentaire de qualité dans le quartier de Droixhe (action du Projet de Ville - Liège 2025). Avec la vaste zone de 80 ha située en rive droite de la Meuse entre le pont Atlas et le pont Barrage de Monsin, la Ville de Liège dispose d'un site offrant un très grand potentiel de développement. La zone est déjà en mouvement via des initiatives privées et publiques (site Kraft, site Electrabel, E25, FIL, Tram, École...)

mais le principal du potentiel reste encore à activer. En plus de ces importants projets en préparation sur cette zone, la Ville étudiera la création d'un pôle d'activités économiques dédié au secteur agroalimentaire. En s'appuyant notamment sur le marché matinal (en pleine croissance), qui envisage la possibilité d'accueillir des produits en provenance de producteurs locaux de fruits et légumes, ainsi que sur les abattoirs de Liège, pour lesquels des pistes de redéploiement de l'ensemble du site sont à l'étude, la Ville souhaite favoriser l'émergence d'activités de productions au sein du site d'activités mixtes de Droixhe.

La Ville souhaite développer un site mixte de production et accueillir des métiers complémentaires répondant de manière avant-gardiste aux attentes des besoins du marché du triangle « Maastricht - Aachen- Liège » et des besoins des Wallons, des Belges et des pays voisins.

Analyse :

Ce site, en vallée, accueillera exclusivement de l'activité économique avec comme spécificité la thématique agroalimentaire. L'activité économique déjà bien présente dans cette partie du territoire (en adéquation avec les zones économiques au plan de secteur) ne permet pas d'envisager actuellement une mixité de fonction (économie et habitat). Le site est néanmoins situé en zone urbaine proche du centre-ville, et jouxte en particulier le quartier de Bressoux et Droixhe, dont la fonction résidentielle est la fonction principale, avec une des densités les plus élevées du territoire communal.

4.3.5 Boliden (17 ha)

- **Situation** : dans la vallée de l'Ourthe / entrée sud de Liège
- **Mobilité** : automobile Autoroute E25 via le pont des Grosses Battes, gare d'Angleur à plus ou moins 700 m
- **Affectation au plan de secteur** : ZACC
- **Occupation du sol** : principalement occupé par des hangars industriels, un bief de l'Ourthe boisé parcourt le sud du site
- **Topographie** : plat
- **Pollution** : en lavande et pêche à la BDES (pas encore d'études spécifiques)
- **Projet** : site en cours d'étude urbanistique par un investisseur privé

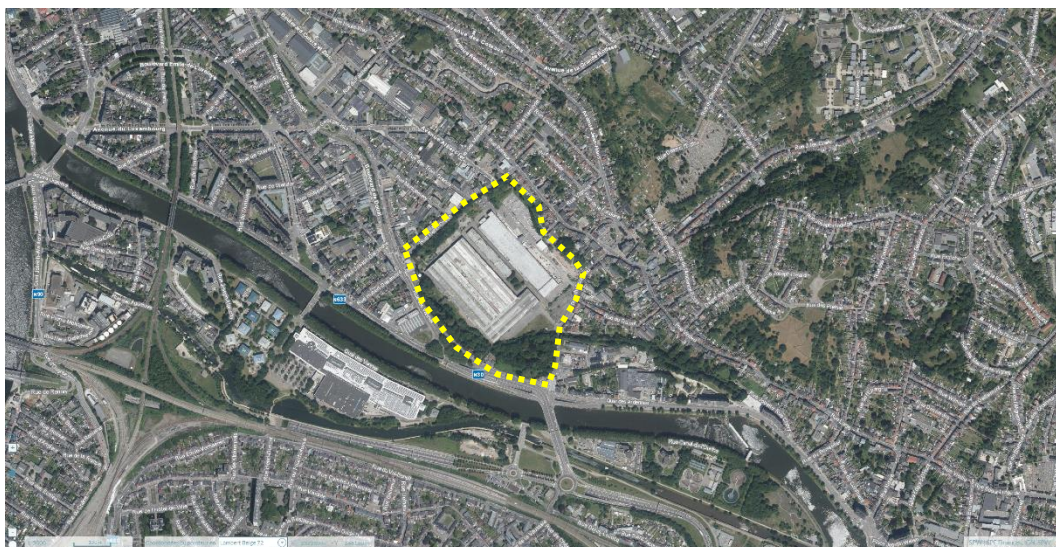


Illustration 104 : Site de Boliden (©SPW, consultation le 4août 2020)

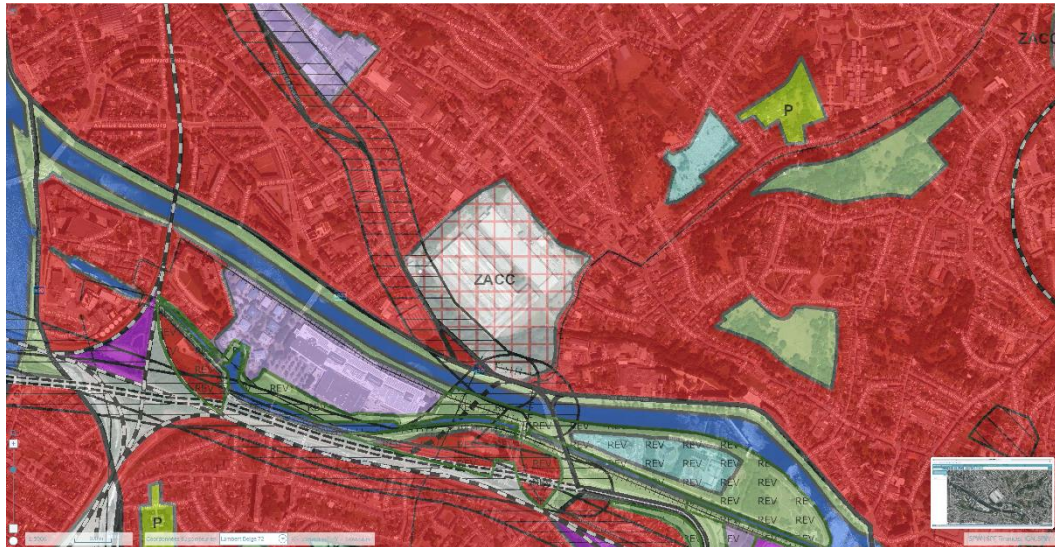


Illustration 105 : Site de Boliden – extrait du plan de secteur (@SPW, consultation le 4 août 2020)

Analyse :

Le site est amené à évoluer vers des fonctions plus urbaines. Aujourd’hui en friche industrielle (en partie), le site pourra accueillir une mixité de fonctions (économique, habitat, parc, liaisons cyclo-pédestres, etc.) avec une densité urbaine justifiant le passage d’un transport en commun structurant type « BHNS ». La mise en oeuvre de la ZACC devra cependant porter sur l’entièreté du périmètre et donc être élaborée pour toutes les parcelles concernées.

4.3.6 L’écoquartier de Coronmeuse (25 ha)

- **Situation** : dans la vallée de la Meuse, au nord de Liège
- **Mobilité** : automobile E40 via le pont Atlas, gare de Bressoux à 2 km et tram à proximité immédiate, RAVeL via la rive droite de la Meuse
- **Affectation au plan de secteur** : actuellement en zone industrielle (autour de la darse) et en zone de services publics et d’équipements communautaires, la mise en ZEC est en cours d’approbation par le Gouvernement wallon
- **Occupation du sol** : occupé par un parc, une école et l’ancienne patinoire
- **Topographie** : plat
- **Pollution** : en pêche à la DBES (assainissement prévu dans le cadre du développement de l’Eco-quartier)
- **Projet** : site en cours de permis d’urbanisme pour la création d’un éco-quartier (quartiers nouveaux)

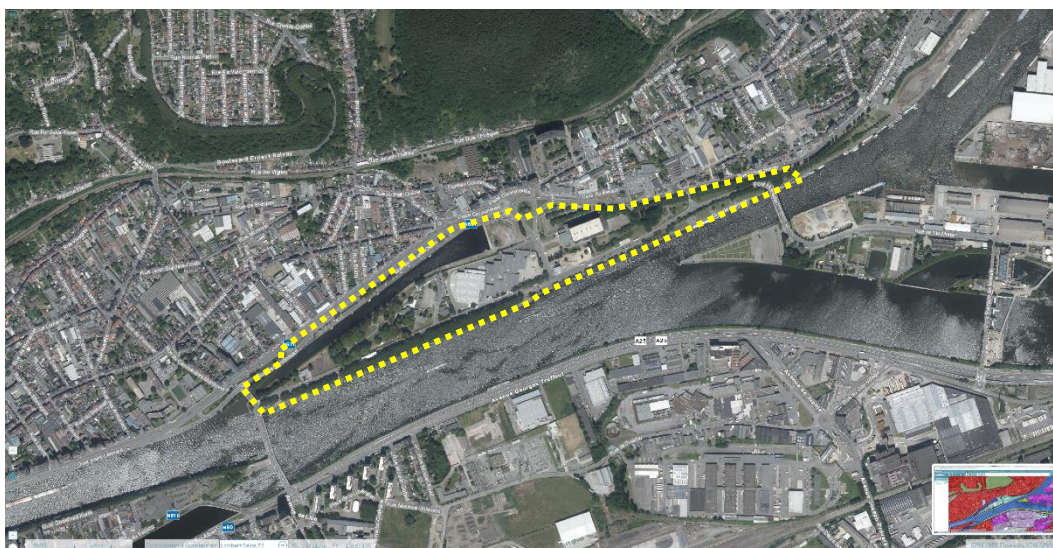


Illustration 106 : Site de Coronmeuse (@SPW, consultation le 4 août 2020)

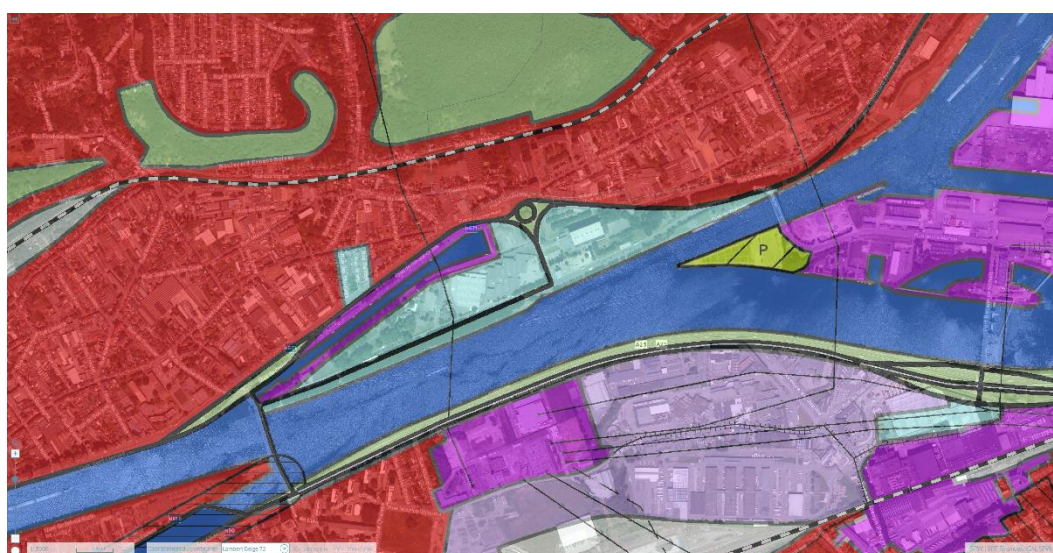


Illustration 107 : Site de Coronmeuse – extrait du plan de secteur (@SPW, consultation le 4 août 2020)

L'aménagement du site de Coronmeuse tirera pleinement parti de l'arrivée du tram dont il sera un des terminus.

Sa conception globale différenciée et les typologies d'habitat qui vont y être développées permettront à Coronmeuse d'évoluer en parfaite complémentarité avec les autres grands développements immobiliers liégeois.

Le site comportera 1325 unités de logements en construction durable (basse énergie et passive) dont une des caractéristiques essentielles du projet réside dans la mixité des typologies de logements, ainsi que des services à la personne (hôtel, résidence services, maisons de repos et de soins, crèches, maison de quartier, marché bio couvert, potagers urbains, atelier de réparation de vélos...).

Le parc Astrid de 4 ha sera complètement rénové et fera l'objet d'une extension avec des installations sportives (piste d'athlétisme et/ou finlandaise), des installations de bien-être (parcours Vita), des plaines de jeux pour enfants, des zones de quiétude avec jeux de fontaines, plan d'eau et pataugeoires.

Au sein du parc Astrid, le bâtiment dit de l'Equerre profitera de nouvelles affectations : une crèche, une maison de quartier et des vestiaires et sanitaires pour les sportifs du parc Astrid.

Toutes les berges de la darse et de la Meuse seront rénovées et dotées de pontons et d'esplanade fluviale.

Deux passerelles seront construites pour permettre de relier le quartier Saint-Léonard à l'éco-quartier.

Analyse :

Le projet d'éco-quartier, déjà bien avancé en termes de procédures (ZEC, permis d'urbanisme, etc.), est ici principalement orienté sur la fonction résidentielle et non économique. Le projet se définit comme un nouveau quartier de ville, bénéficiant de nouveaux services et commerces complémentaires à la fonction résidentielle. Ce projet n'est donc pas en opposition ou en doublon avec le projet proposé pour le périmètre concerné. Au contraire, il lance une dynamique de reconversion en vallée qui propose une nouvelle manière d'habiter la ville.

4.3.7 Conclusions

Ces différents sites analysés ont des caractéristiques similaires avec le périmètre « Chênée-Vesdre » :

- situés en vallée,
- situés en milieu urbain,
- accessibles en modes alternatifs à la voiture,
- risque de pollutions des sols important (connues ou à investiguer),
- objectif de réhabilitation, de densification et de renouvellement en vallée.

Bien que la mixité de fonctions soit le leitmotiv pour chacun des sites, les destinations (fonctions) ne sont pas pour autant toutes les mêmes, ce qui leur confère à chacun des spécificités propres et complémentaires les unes par rapport aux autres.

Nous pouvons néanmoins sentir un besoin de redéploiement économique (bureaux et PME essentiellement) en complément des besoins de développement résidentiel. La vallée, bien que contrainte par des pollutions importantes, présente des sites mutables de grande superficie dont la proximité avec les commerces et services, la mobilité alternative déjà présente lui confère des opportunités de développement stratégiques.

5. Le plan et le projet de plan d'expropriation et/ou le périmètre de préemption

Une demande de périmètre de préemption devrait idéalement être introduite parallèlement à la demande de révision du plan de secteur. Un périmètre plus large permettrait d'intégrer le périmètre concerné mais également les autres sites mutables situés à proximité. La demande de révision du plan de secteur est une opportunité pour y associer d'autres démarches d'initiative publique, en parfaite adéquation avec la dynamique en cours.

Le périmètre de préemption est un outil complémentaire, qui est justifié également par les moyens publics déjà investis dans le quartier. Cependant, le CoDT, dans sa version actuelle, fixe, en son article D.VI.17., une liste fermée de champs d'application de ce périmètre. Dans cette liste s'y trouve bien, au point 10, « un périmètre visé par une modification du plan de secteur », mais celle-ci est malheureusement limitée à « l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation » et ne permet donc étonnamment pas de s'appliquer aux cas de révision de zones déjà urbanisées, ce qui est regrettable.

6. Liste des schémas de développement pluri communaux ou communaux et guides communaux à élaborer, à réviser ou à abroger, en tout ou en partie

La procédure de révision du plan de secteur pour le périmètre « Chênée-Vesdre » ainsi que les objectifs fixés ne sont pas en contradiction avec des plans, guides ou schémas existants en matière d'aménagement du territoire.

Il peut être utile de préciser que, pour la mise en œuvre de la zone économique projetée au plan de secteur au sein du périmètre concerné, la SPI est l'opérateur pressenti pour établir un dossier de demande d'inscription d'un périmètre de reconnaissance économique auprès du Gouvernement wallon, après assainissement par SPAQUE, en vue de développer la zone d'activité économique mixte. Une convention de collaboration spécifique SPI-SPAQUE a été établie à cet effet.

IV. ANNEXES

1. Reportage Photos

Voir carte n°10 – Orthophotoplan et localisation des prises de vue.



Photo n°1



Photo n°2



Photo n°3



Photo n°4



Photo n°5



Photo n°6



Photo n°7



Photo n°8



Photo n°9



Photo n°10



Photo n°11



Photo n°12



Photo n°13



Photo n°14



Photo n°15



Photo n°16



Photo n°17



Photo n°18



Photo n°19



Photo n°20



Photo n°21



Photo n°22



Photo n°23



Photo n°24



Photo n°25



Photo n°26



Photo n°27



Photo n°28



Photo n°29



Photo n°30



Photo n°31



Photo n°32



Photo n°33



Photo n°34



Photo n°35



Photo n°36



Photo n°37



Photo n°38



Photo n°39



Photo n°40



Photo n°41



Photo n°42



Photo n°43



Photo n°44



Photo n°45



Photo n°46



Photo n°47



Photo n°48



Photo n°49



Photo n°50



Photo n°51



Photo n°52



Photo n°53



Photo n°54



Photo n°55



Photo n°56



Photo n°57



Photo n°58



Photo n°59



Photo n°60



Photo n°61



Photo n°62



Photo n°63



Photo n°64



Photo n°65



Photo n°66



Photo n°67



Photo n°68



Photo n°69



Photo n°70



Photo n°71



Photo n°72



Photo n°73



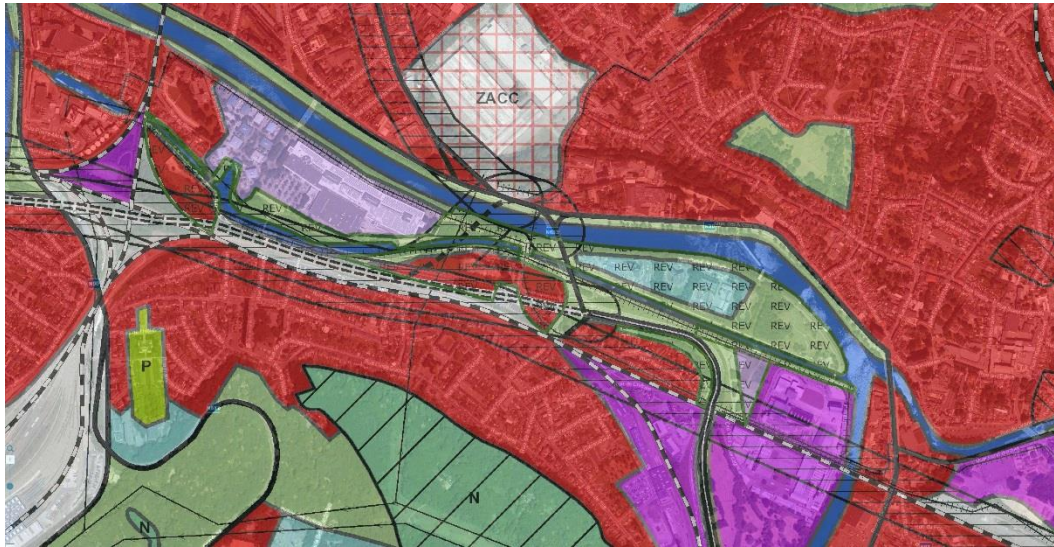
Photo n°74

2. Table des illustrations

Illustration 1 : Extrait du plan de secteur actuel, arrêté par l'Exécutif régional wallon le 26/11/1987 (©SPW, Ville de Liège)	5
Illustration 2 : Localisation du périmètre Chênée-Vesdre (©IGN, Ville de Liège)	5
Illustration 3 : Localisation et identification des lieux spécifiques liés au périmètre Chênée-Vesdre (©Ville de Liège)	6
Illustration 4 : Plan reprenant les 3 périmètres d'étude dans le cadre de la mission urbanistique confiée à MSA en novembre 2016 (©Ville de Liège)	7
Illustration 5 : Extrait du plan de secteur actuel, arrêté par l'Exécutif régional wallon le 26/11/1987 (©SPW, Ville de Liège)	9
Illustration 6 : Carte de la localisation du périmètre « Chênée-Vesdre » concerné par la révision du plan de secteur (©Ville de Liège)	10
Illustration 7 : Carte Ferraris (1777) de Chênée (©SPW)	11
Illustration 8 : Vue d'ensemble du site « Cuivre et Zinc » en 1927 (©SPAQUE)	11
Illustration 9 : Photo aérienne de 1947 (le bief et la ligne de chemin de fer reliant les actuels sites LBP (au centre de l'image) et Gauder (en haut et à droite de l'image) sont toujours visibles (©IGN)	12
Illustration 10 : Vue d'ensemble du périmètre concerné en 1952 (©SPAQUE)	13
Illustration 11 : Atlas des cours d'eau – Présence d'un bief sur le site LBP en 1950, aujourd'hui disparu (ou en voie de disparaître) dans le cadre des travaux d'assainissement en cours (©Arrondissement administratif de Liège)	13
Illustration 12 : Vue aérienne du site industriel en 1984 (©SPAQUE)	14
Illustration 13 : Carte des sols et sous-sols (©SPW)	15
Illustration 14 : Carte des limites des bassins versants (©SPW)	16
Illustration 15 : Carte du relief autour du périmètre concerné (©SPW)	17
Illustration 16 : Coupes dans la vallée (©MSA)	17
Illustration 17 : Carte de Chênée et de son grand paysage (©Pigeon Ochej Paysage)	18
Illustration 18 : Localisation des points de vue des photos descriptives du périmètre et de son environnement (©Ville de Liège, Département de l'Urbanisme, juin 2020)	19
Illustration 19 : Représentation cartographique de la diversité des tissus urbains aux alentours du périmètre concerné (©MSA)	22
Illustration 20 : Représentation cartographique des différentes situations en bord de Vesdre aux alentours du périmètre concerné (©MSA)	23
Illustration 21 : Localisation des différents équipements socio-culturels aux alentours du périmètre concerné (©MSA)	24
Illustration 22 : Localisation du périmètre « Chênée-Vesdre » par rapport aux différentes infrastructures de transport (©MSA)	26
Illustration 23 : Localisation de la ligne haute tension et du périmètre non-aedificandi (60 m) en résultant (©MSA)	27
Illustration 24 : Extrait de la carte des réseaux électriques à haute tension (de 70 à 380 kV) en Belgique (©ELIA, 2016)	27
Illustration 25 : Localisation du périmètre concerné par rapport au réseau routier (©IGN, 2017)	28
Illustration 26 : Organisation de la circulation aux abords du périmètre concerné (©ARIES, 2017)	29
Illustration 27 : Localisation du périmètre concerné au sein du Réseau Autonome des Voies lentes (©SPW, 2017)	31
Illustration 28 : Localisation du périmètre au sein du réseau de transports en commun (©MSA, 2017)	32
Illustration 29 : Fréquentation des lignes de bus TEC transitant à proximité du périmètre concerné (©TEC, 2017)	32
Illustration 30 : Schéma d'assainissement (©SPGE, 2020)	33
Illustration 31 : Réseau d'égouttage public à proximité du site LBP (©ARIES sur base des informations transmises par l'AIDE et la Ville de Liège)	35
Illustration 32 : Parcs d'activités économiques de la SPI aux alentours de Liège (©SPI, 2017)	36
Tableau reprenant les parcs d'activités économiques de la SPI aux alentours de Liège (©SPI, 2017)	38
Illustration 33 : Localisation des activités économiques existantes à l'échelle locale (©ARIES, 2017)	40

Illustration 34 : Carte des grands projets de logements (©Ville de Liège)	41
Illustration 35 : Localisation de l’habitat dans le périmètre autour du périmètre concerné (©MSA)	42
Illustration 36 : Agglomération commerciale de Liège (©Atlas du commerce en Wallonie, 2014)	43
Illustration 37 : Localisation des commerces autour du périmètre concerné (©MSA)	43
Illustration 38 : Taux d’emploi et de chômage administratif au sein des différentes entités se rapportant à la commune de Liège (©IWEPS, 2017)	44
Illustration 39 : Extrait de la cartographie du bruit cartographie du bruit routier (à gauche) et ferroviaire (à droite) en Wallonie (L _{den}) – (©SPW, 2012)	45
Illustration 40 : Travaux d’assainissement (©SPAQUE, décembre 2016)	47
Illustration 41 : Surface indurée actuelle (©SPAQUE).....	48
Illustration 42 : Coupe représentant le noyau de pollution du sol assaini (©SPAQUE)	49
Illustration 43 : Plan d’excavation des « hot spots » sols (©SPAQUE)	50
Illustration 44 : Taches de contamination des eaux souterraines en hydrocarbures pétroliers (©SPAQUE)	51
Illustration 45 : Taches de contamination des eaux souterraines en métaux lourds (©SPAQUE)	52
Illustration 46 : Extrait du plan de secteur actuel (©SPW, Ville de Liège)	56
Illustration 47 : Zone levier du PUM – Source : Plan urbain de mobilité de l’agglomération de Liège (PUM de Liège) (©SPW, Pluris, Transitec, B. Blanchet, Bio Landscape, ICEDD, DVDH)	58
Illustration 48 : Lignes structurantes du réseau de bus projeté, étude en cours (©Ville de Liège, Département de l’Urbanisme).....	59
Illustration 49 : Extrait de la cartographie partagée – territoire de projet Vesdre (©Province de Liège).....	60
Illustration 50 : Fiche descriptive de l’ancien site LBP (©Ville de Liège, PCDN de Liège, 2015)	62
Illustration 51 : Vue sur le projet de revitalisation urbaine (©Google Street View).....	64
Illustration 52 : Zone d’initiative privilégiée (©SPW, consultation le 14 juillet 2020).....	64
Illustration 53 : Inventaire des dégradations des cours d’eau (©Contrat de Rivière Vesdre).	65
Illustration 54 : Presbytère (à gauche) et église Saint-Pierre (à droite) (©Google Street View)	66
Illustration 55 : Carte de localisation des bâtiments patrimoniaux et maison quai Henri Borguet 108, Liège (©SPW-AWaP)	66
Illustration 56 : Banque de Donnée d’Etat des Sols (BDES) (©SPW, consultation août 2020)	67
Illustration 57 : site Gauder - Parcelle cadastrée à LIEGE 24e DIV/CHEENEE, section B, parcelle n°133 Y (Source : site BDES, consultation le 3 mars 2021)	67
Illustration 58 : Captage (©SPW, consultation juillet 2020)	68
Illustration 59 : Schéma régional des ressources en eau (©SPW).....	69
Illustration 60 : Plan d’assainissement (©SPGE, consultation le 17 juillet 2020)	70
Illustration 61 : Réseau d’égouttage historique du site LBP et position du bief (©SPAQUE, 2008)	72
Illustration 62 : catégorie des cours d’eau (©SPW, consultation le 17 juillet 2020).....	73
Illustration 63 : Statut juridique des bois et forêts (©SPW, consultation le 17 juillet 2020)	74
Illustration 64 : Périmètres Natura 2000 (©SPW, consultation le 17 juillet 2020).....	75
Illustration 65 : Localisation des zones Natura 2000 et des SGIB aux alentours du périmètre concerné (©SPW,2017) ...	76
Illustration 66 : Localisation des sites SEVESO et périmètres de protection aux alentours du périmètre concerné (©SPW)	77
Illustration 67 : Statut juridique des voiries (©SPW, consultation le 24 juillet 2020)	77
Illustration 68 : RAVeL et Schéma directeur cyclable pour la Wallonie (©SPW, consultation le 21 juillet 2020).....	78
Illustration 69 : Périmètres d’intérêt paysager (plan de secteur et ADESA) et points de vue remarquables définis par ADESA (ARIES, 2017).....	79
Illustration 70 : Carte d’aléa d’inondation (©SPW).....	80
Compte tenu de cet aléa, des mesures de gestion des eaux au sein de cette partie du site devront être prévues afin de ne pas détériorer la situation, voire de l’améliorer.	80

Illustration 71 : Carte des axes de ruissellement concentré (©SPW)	81
Illustration 72 : faille eifélienne (©SPW).....	81
Illustration 73 : Affectations actuelles du Plan de secteur (©Département de l’Urbanisme de la Ville de Liège)	83
Illustration 74 : Affectations projetées du Plan de secteur (©Département de l’Urbanisme de la Ville de Liège et suppression de la route de liaison).....	84
Illustration 75 : Présence d’activités économiques et commerciales (©Département de l’Urbanisme de la Ville de Liège)	87
Illustration 76 : Schéma de développement du territoire – Carte des besoins économiques (©SPW)	89
Illustration 77 : Extrait du SPDT&PPM (Phase 2 « Projets pour le futur », p.43) (©INTERland, 2017)	90
Illustration 78 : Extrait du PUM Liège (p.122) (©SPW, PLURIS, TRANSITEC, B. BIANCHET, BIOLANDSCAPE, ICEDD, DVDH)	91
Illustration 79 : Identification des quartiers prioritaires en fonction de la qualité des espaces publics et de la présence de jardins privés (©Ville de Liège).....	92
Illustration 80 : Constats de la qualité des espaces publics et de leur aire d’influence en lien avec le nombre d’habitants et usagers (©Ville de Liège)	93
Illustration 81 : Schéma de principe – Lien à l’eau (©MSA).....	94
Illustration 82 : Extension du centre-ville avec des fonctions complémentaires (©MSA).....	94
Illustration 83 : Pôle multimodal et nouvelles connexions (©MSA).....	95
Illustration 84 : Un pôle d’activités économiques compact et des logements en bord de Vesdre (©MSA).....	95
Illustration 85 : le Masterplan (©MSA)	97
Illustration 86 : Affectations projetées du plan de secteur et déclassement de la route de liaison (©Ville de Liège).....	100
Illustration 87 : Extrait du plan de secteur actuel (©SPW, Ville de Liège)	100
Illustration 88 : Carte de la vision paysagère (©MSA).....	101
Illustration 89 : Carte des déplacements en modes actifs (©MSA).....	102
Illustration 90 : Carte du système de la voirie (©MSA)	103
Illustration 91 : Carte des transports en commun et de leurs aménagements (©MSA).....	104
Illustration 92 : Carte de la programmation résidentielle et économique (©MSA)	105
Illustration 93 : Plan des fonctions envisagées : activité économique mixte (mauve), habitat (rouge) et parcs et espaces verts (vert) (©MSA)	105
Illustration 94 : Affectations projetées du Plan de secteur et déclassement de la route de liaison (©Ville de Liège).....	105
Illustration 95 : Alternatives de localisation examinées (©Openstreetmap, Ville de Liège).....	115
Illustration 96 : Sites port des Ardennes, Everzinc et centre d’affaires Dony (©SPW, consultation le 4 août 2020).....	116
Illustration 97 : Sites port des Ardennes, Everzinc et centre d’affaires Dony – extrait du plan de secteur (©SPW, consultation le 4 août 2020)	116
Illustration 98 : Site du Val Benoit (©SPW, consultation le 4 août 2020)	117
Illustration 99 : Site du Val Benoit – – extrait du plan de secteur (©SPW, consultation le 4 août 2020)	118
Illustration 100 : Gare d’Angleur (©SPW, consultation le 4 août 2020)	119



	119
Illustration 101 : Gare d'Angleur – extrait du plan de secteur (©SPW, consultation le 4août 2020)	119
Illustration 102 : Site de Droixhe (©SPW, consultation le 4août 2020)	120
Illustration 103 : Site de Droixhe – extrait du plan de secteur (©SPW, consultation le 4août 2020)	120
Illustration 104 : Site de Boliden (©SPW, consultation le 4août 2020)	121
Illustration 105 : Site de Boliden – extrait du plan de secteur (©SPW, consultation le 4août 2020).....	122
Illustration 106 : Site de Coronmeuse (©SPW, consultation le 4août 2020).....	123
Illustration 107 : Site de Coronmeuse – extrait du plan de secteur (©SPW, consultation le 4août 2020).....	123