

AVIS

ENV.23.82.AV

Permis unique visant l'extension d'un centre logistique de fret aérien (Alibaba Smart Hub Belgium SRL) à Velroux, GRACE-HOLLOGNE

Avis adopté le 10/07/2023

DONNEES INTRODUCTIVES

Demande :

- *Type de demande :* Permis unique
- *Rubrique(s) :* (classe 2 soumis à EIE)
- *Demandeur :* Alibaba Smart Hub Belgium srl
- *Auteur de l'étude :* STRATEC
- *Autorités compétentes :* Fonctionnaires technique et délégué

Avis :

- *Référence légale :* Art. R.82 du Livre I^{er} du Code de l'Environnement
- *Date de réception du dossier :* 24/05/2023
- *Date de fin de délai de remise d'avis (délai de rigueur) :* 23/07/2023 (60 jours)
- *Portée de l'avis :*
 - Qualité de l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE)
 - Opportunité environnementale du projet
- *Visite de terrain :* 3/07/2023
- *Audition :* 10/07/2023

Projet :

- *Localisation :* Aéroport de Liège
- *Situation au plan de secteur :* Zone d'activité économique mixte et zone d'activité économique industrielle
- *Catégorie :* 1 - Aménagement du territoire, urbanisme, activités commerciales et de loisirs

Brève description du projet et de son contexte :

Le projet consiste en l'extension du centre logistique de fret d'Alibaba Smart Hub Belgium. La demande de permis déposée porte sur la phase 2 du projet, c'est-à-dire la construction et l'exploitation de deux halls supplémentaires (W2 : 24.580 m² et W4 : 20.045 m²), le premier hall ayant déjà été bâti (W1 : 30.000 m²). Le demandeur prévoit par la suite une phase 3 avec l'ajout d'un dernier bâtiment (W3 : 24.250 m²). Au terme de la phase 3, l'entreprise prévoit un traitement journalier de 15 avions, 550 poids-lourds et un volume total de 900 emplois. Les installations fonctionnent 7 jours /7 et 24h / 24.

Le site se trouve dans la zone Flexport City (cargo) de l'aéroport de Liège, en ZAEM, au sud de la voirie de contournement nord (VCN). Le terrain couvre 21,7 ha, dont une partie sud de 14,9 ha (hall de traitement de fret, bureaux, parking : 14,9 ha) et une partie nord de 6,8 ha (projet de 3 nouveaux bâtiments + parking). Au plan de secteur, la surface est ventilée en deux zones de prescriptions supplémentaires (S.02 et S.04) réservant les terrains aux activités ayant un lien avec l'aéroport.

Préambule

Le Pôle Environnement signale tout d'abord qu'il a examiné – comme l'étude d'incidences et son complément – les impacts de la totalité du projet, soit de la réalisation des trois phases de celui-ci, et non uniquement de la demande déposée (phase 2). Ces trois phases sont synthétisées dans le tableau ci-dessous.

	Phase 1 (réalisée, permis du 31.03.20)	Phase 2 (demande actuelle)	Phase 3 (demande à suivre)
Bâtiments	W1 30.000 m ²	W2 24.580 m ² W4 20.045 m ²	W3 24.250 m ²
Dimensions	282*107m ; ht 13,45	229*107 ; ht 13,45 275*73 ; ht 16,5	183*132m ; ht 16,5
Nombre de camions	60 à 80 / jour	330 / jour	550 / jour
Nombre d'avions	18 vols / semaine (jour) < 3 vols / jour	23 vols / semaine 3-4 vols / jour	105 vols / semaine 15 vols / jour, soit max 5.475 / an, soit au maximum 15,8% du trafic de l'aéroport
Emplois	300		900
Places de parking	200 places + 20 vélos	471 places + 50 vélos	657 places + 76 vélos
Quais de chargement / déchargement	34 + 27 d'attente	100 + 39 d'attente	161 + 39 d'attente

Il a relevé que, si le permis sollicité peut encadrer une partie des incidences du projet, certains impacts lui sont extérieurs, car :

- soit ils relèvent du permis de Liège Airport (délivré le 26/08/22), en particulier en ce qui concerne le nombre de vols ;
- soit ils relèvent de la gestion commune des équipements de l'aéroport, via le Masterplan de Liège Airport ou les infrastructures de la SOWAER¹ (notamment pour la mobilité et les eaux) ;
- soit ils relèvent d'autres gestionnaires externes : les TEC pour la desserte bus, la Direction des Routes pour les voiries régionales.

C'est pourquoi le Pôle scinde son avis d'opportunité en deux : la première partie ci-dessous (point 1.1) a trait au permis sollicité (phase 2), tandis que le point 1.2 s'adresse aux gestionnaires externes.

¹ Société Wallonne des Aéroports

1. AVIS SUR L'OPPORTUNITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET²

1.1. Avis sur l'opportunité environnementale du projet dans le champ du permis sollicité

Le Pôle Environnement émet un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet dans la mesure où les recommandations de l'auteur et les remarques du Pôle expliquées ci-dessous sont prises en compte.

Le Pôle relève que le projet est conforme à la destination des zones d'activité économique industrielle et mixte et aux prescriptions complémentaires y afférentes.

Il met en exergue les enjeux suivants et émet des réflexions et recommandations à leur sujet :

- **Mobilité** : l'étude d'incidences (EIE) démontre des impacts significatifs sur le réseau routier, notamment une aggravation de la saturation du réseau au niveau des échangeurs autoroutiers de l'E42, ainsi qu'une augmentation du trafic de poids-lourds et des temps de parcours sur l'autoroute et le réseau secondaire (N637).

Cette incidence s'ajoute ainsi, pour ce qui est du réseau autoroutier, à un réseau sursaturé, c'est-à-dire présentant actuellement des taux de saturation autour de 100%. C'est pourquoi le Pôle insiste sur la réalisation de mesures sur site et à échelle plus large. En ce qui concerne les mesures internes, il constate que le demandeur s'engage à mettre en œuvre les recommandations de l'EIE, et notamment celles relatives à la gestion des parkings, à la mise en place d'un plan de déplacements d'entreprise ainsi qu'à une concertation avec les TEC (voir point 1.2 ci-dessous). En ce qui concerne les mesures externes, le Pôle renvoie au point 1.2 ci-dessous.

- **Gestion des eaux de pluie** : à l'heure actuelle comme en situation projetée, les eaux de pluie sont envoyées dans le réseau unitaire SOWAER de la zone aéroportuaire (collecteurs nord et sud). Elles sont tamponnées dans le bassin d'orage Carlens II et aboutissent in fine en eau de surface (Meuse).

Or le Pôle attire l'attention sur les faits suivants :

- o le bassin Carlens II est dimensionné pour des pluies de temps de retour de 10 ans, ce qui ne correspond plus aux normes actuelles ;
- o le renvoi total des eaux de pluie en eau de surface, en particulier lorsqu'il s'agit de grands volumes (surfaces imperméabilisées de plusieurs hectares et taux d'imperméabilisation de 90,3%), ne correspond plus à une gestion durable des eaux telle que prescrite par le Code de l'Eau.

Le Pôle prend note que l'étude de perméabilité RAISÔ (27/03/23) conclut que « *le terrain étudié n'est pas apte à l'infiltration des eaux pluviales à faible profondeur (0.50 – 0.80 m) comme à plus grande profondeur (2.00 m). En effet, le chaulage et le compactage existant et à venir rendent le sol imperméable (...). Conformément au Code de l'Eau, en cas d'impossibilité technique d'infiltrer les eaux pluviales (art. R277 §4), on préconise d'évacuer ces eaux vers le collecteur relié au bassin d'orage aménagé pour la zone Flexport* ». En conséquence, le Pôle demande que tout soit fait pour que la gestion des eaux de pluie soit améliorée, tant sur le site (matériaux perméables quand cela est possible, citernes, aménagements en zone paysagère) qu'en dehors (voir point 1.2 ci-dessous pour ce dernier point).

² Cet avis a fait l'objet d'un vote. Selon le R.O.I., « *l'avis du Pôle exprimera le point de vue majoritaire en faisant néanmoins figurer, en annexe de l'avis, l'opinion divergente qui recueillerait les voix d'au moins un quart des membres présents ayant voix délibérative* ».

Résultat du vote : 4 pour (UWE [2] et FGTB [2]), 4 contre (CANOPEA) et 1 abstention [FWA].

Vu l'égalité, la voix de la Présidente (pour/UWE) est prépondérante.

Plus d'un quart des membres présents s'étant opposés à l'avis émis par la majorité, l'opinion divergente est reprise en annexe.

- Eaux d'incendie : la possibilité d'isoler et de récupérer les éventuelles pollutions à la suite d'un incendie est actuellement incertaine. Le Pôle insiste pour que toutes les mesures soient prises afin d'empêcher leur rejet en eaux de surface.
- Intégration paysagère et projet architectural : le Pôle relève pour commencer que les informations fournies dans le dossier (EIE et demande de permis) sont limitées, tant en matière architecturale que paysagère. En conséquence, leur analyse et d'éventuelles propositions alternatives ne sont pas émises, par exemple sur le volume, l'emprise, la hauteur, la forme et la conception des bâtiments. Le Pôle a reçu, lors de sa visite sur place, certaines informations quant aux choix posés, mais ne se prononce pas sur ces aspects du projet.
- Milieu biologique : le Pôle émet le même type de remarques à ce sujet qu'en matière architecturale et paysagère.
- Bruit : en ce qui concerne le bruit rampant, une fois le projet réalisé, le bruit moyen d'une opération de déchargement au point LD2 (rue de Velroux en ZHCR) passera de 42,6 à 53,3 dBA.
- Charroi : le Pôle demande que tout soit mis en œuvre, dès à présent, pour que soient respectés les itinéraires poids-lourds : il s'agit d'emprunter exclusivement la voirie de contournement nord et d'éviter la traversée des villages de Velroux, Bierset, Voroux-Goreux.
- Bien-être : le Pôle soutient la suggestion reçue à la suite de la réunion d'information préalable de prévoir une zone de détente pour les travailleurs.

1.2. Complément adressé aux gestionnaires externes

Mobilité : à l'attention de Liège Airport

Le Pôle insiste sur la recommandation formulée vers le demandeur, qui invite celui-ci à se concerter avec Liège Airport pour identifier, parmi les mesures recommandées dans l'étude globale mobilité (SOWAER – SPW MI, 2022), notamment en matière de gestion de la mobilité des travailleurs et des marchandises, celles qui doivent être appliquées au demandeur. Cette concertation doit se tenir sans délai.

Le Pôle rappelle également deux extraits de son avis ENV.22.55.AV sur le renouvellement des activités de l'aéroport : *En ce qui concerne le « Master Plan global », le Pôle constate que l'EIE détaille déjà les impacts prévisibles d'activités dont plusieurs éléments nécessiteront un permis accompagné d'une EIE. A cet égard, et sans préjuger de l'avis qu'il remettra à ce moment-là, le Pôle estime que la mise en œuvre du « Master Plan global » nécessitera, comme l'indique le bureau d'étude, une réflexion plus approfondie pour élaborer des recommandations qui offrent des vraies réponses à l'ensemble des impacts sur la mobilité, et ce à une échelle suffisamment large (par exemple dans le cadre d'une révision du PUM de l'agglomération liégeoise). (...) Concernant le développement de l'aéroport et les demandes de permis ultérieures, le Pôle attire l'attention sur certains éléments qui devront être approfondis, notamment : (...) la mise en place du raccordement ferroviaire à l'aéroport (Terminal air/TGVfret).*

Il rappelle en outre les considérations de son avis ENV.23.38.AV du 06.04.23 sur le permis unique de Weerts Logistics, situé non loin du projet : *La mobilité est un enjeu majeur autour de l'aéroport de Liège. Il est impératif que des solutions efficaces et intégrées soient mises en œuvre afin de réduire la part de mobilité individuelle et routière. Le Pôle encourage le dialogue entre l'ensemble des acteurs concernés (communes, région, SOWAER, TEC, SNCB...) en vue de dégager ces solutions et de développer une offre en transports en commun efficace, mutualisée et adaptée aux spécificités de la zone ainsi qu'un maillage efficace et attractif pour les usagers faibles. Il appuie dès lors les recommandations de l'EIE y relatives.*

Mobilité : à l'attention des TEC

Au vu du nombre d'emplois élevé généré par le projet (900 à terme) et par la zone aéroportuaire dans son ensemble, le Pôle demande aux TEC – dans le fil du paragraphe précédent – de revoir son offre afin de proposer des fréquences de desserte plus élevées, mais également adaptées au travail en pause.

Egouttage : à l'attention de la SOWAER

La gestion des eaux via le réseau unitaire de la SOWAER est expliquée au point 1.1 ci-dessus. Les eaux de pluie et épurées de toute la zone aboutissent dans des bassins d'orage et, en fin de course, dans la Meuse. Le Pôle estime que ce renvoi en eau de surface, en particulier pour les grands équipements à taux d'imperméabilisation élevé, comme dans la zone aéroportuaire, ne peut être considéré comme une solution à long terme. Le Pôle demande que des solutions alternatives pour la zone soient mises en place, et notamment que l'infiltration soit favorisée autant que possible. A court terme, le Pôle demande l'adaptation des volumes de temporisation disponibles à des pluies de temps de retour plus longs.

2. AVIS SUR LA QUALITE DE L'ETUDE D'INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Pour rappel, le projet ne contient pas d'activité de classe 1 et n'est donc pas soumis d'office à étude d'incidences sur l'environnement (EIE) via l'AGW du 4 juillet 2002³. L'autorité a cependant exigé une EIE via l'article D.68 du Code de l'Environnement au vu des incidences potentielles du projet.

Le Pôle estime que l'étude d'incidences et son complément contiennent les principaux éléments nécessaires à la prise de décision.

Le Pôle regrette toutefois un manque d'information sur certains points et la faiblesse de certaines analyses :

- L'analyse urbanistique et paysagère décrit trop sommairement le projet et n'en présente qu'une vue partielle. Le Pôle rappelle qu'il appartient à l'auteur d'étude de décrire précisément le projet, d'y apporter une vision critique, et le cas échéant de proposer des alternatives de conception ou de configuration.
- De la même manière, la zone paysagère est sommairement décrite. Le complément d'étude renvoie à une étude IPS non jointe à la demande de permis (mais fournie au Pôle par la suite).
- En matière biologique, le relevé de terrain a été réalisé à une période non adaptée (octobre), ce qui n'a pas permis de mettre en évidence les éventuelles espèces d'intérêt sur le site. Par conséquent, aucune recommandation appliquée au site n'est émise dans ce domaine.
- En ce qui concerne la gestion des eaux de pluie, peu de renseignements sont fournis sur les citernes : quel volume total ? quels usages ? leur volume est-il adapté ? Des informations sur ces points ont été fournies lors de la visite du Pôle sur site.
- Les cartes de bruit existantes relatives à la E42 auraient pu être signalées.
- Le Pôle relève que l'étude ne contient pas l'élément suivant, spécifiquement demandé dans la motivation des Fonctionnaires technique et délégué à la réalisation d'une EIE. Extrait : « [...] *Le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment pour les aspects suivants : [...]*

³ Arrêté du Gouvernement wallon arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées.

c. utilisation des ressources naturelles : la construction des bâtiments de cette ampleur va nécessiter une quantité importante de matériaux de construction (béton, acier...) [...] ». Cet aspect, qui fait également partie de la charte de développement de Liège Airport, manque à l'EIE.

Le Pôle salue en revanche :

- la réalisation de l'étude sur les trois phases, qui permet d'appréhender les incidences finales du projet ;
- l'utilisation des données disponibles, en particulier l'étude d'incidences d'Aries sur le renouvellement de permis de l'aéroport (2022) ;
- dans le complément, la clarification des résultats des modélisations de trafic.

ANNEXE : OPINION DIVERGENTE

Cette opinion est soutenue par CANOPEA.

CANOPEA remet un avis défavorable sur l'opportunité environnementale du projet.

CANOPEA partage l'ensemble des constats portés dans l'avis du Pôle, tant sur les incidences du projet que sur la qualité de l'étude d'incidences et ses manquements.

Cependant pour CANOPEA, l'ensemble des incidences sur l'environnement relevées dans l'étude ne sont pas de nature à conduire à un avis favorable sur le projet, particulièrement pour les impacts suivants :

- **Mobilité** : les incidences environnementales en matière de mobilité sont significatives et ne peuvent être ni évitées ni limitées à ce stade (sursaturation d'un réseau déjà saturé, augmentation du nombre de poids-lourds pouvant potentiellement transiter dans les villages). CANOPEA considère ainsi comme tout à fait inopportun de multiplier par 7 le nombre de camions transitant par le site d'Alibaba tant que l'infrastructure routière n'est pas adaptée.
- **Gestion des eaux pluviales** : CANOPEA regrette la politique du 'tout à l'égout', avec un mélange des eaux pluviales et des eaux issues des stations d'épuration au sein du même réseau, qui n'est pas en ligne avec une gestion intégrée des eaux pluviales à l'échelle de la parcelle. De plus, le bassin d'orage destiné à recevoir ces eaux est dimensionné pour absorber une pluie d'une période de retour de 10 ans. Cette fréquence est inférieure à la fréquence habituellement recommandée pour le dimensionnement de tels ouvrages, soit une période de retour de 25 ans.
- **Bruit** : l'étude prévoit le passage de 42,6 à 53,3 dBA pour le bruit moyen d'une opération de déchargement au point LD2 (rue de Velroux en ZHCR), soit une multiplication par 10 du niveau de bruit. CANOPEA rappelle qu'au-delà de 40 dBA la nuit, les effets extra-auditifs du bruit peuvent apparaître (fatigue, troubles du sommeil, stress etc).
- **Biodiversité** : il est impossible, sur base du dossier, d'appréhender les impacts sur la biodiversité car l'évaluation de la situation initiale n'a pas été réalisée correctement dans l'EIE (un seul relevé, à une période peu propice à l'observation) et conclut à une absence d'espèces d'intérêt sur le site. Pourtant, au vu de la proximité de plusieurs SGI B avec présence du Crapaud calamite, de la mobilité de l'espèce et de son caractère pionnier, il est probable que cette espèce eut été observée sur la friche si les observations avaient eu lieu à une période adéquate. Sans être un frein au projet, cela aurait permis la mise en place des mesures de compensation bénéfiques au maintien de la biodiversité sur le site et ses alentours.

Bien que certains impacts ne soient pas du ressort direct du demandeur, mais plutôt de la gestion du site par Liège Airport et la SOWAER, CANOPEA estime qu'il n'est pas opportun d'accueillir de nouveaux projets sur la zone tant que le cadre (infrastructures routières et d'égouttage) ne le permet pas. C'est pourquoi CANOPEA regrette, comme exprimé par le Pôle dans son avis ENV.22.55 AV relatif au renouvellement de permis de Liège Airport, que « l'ensemble du Masterplan de Liège Airport, duquel le présent projet fait partie, « n'ait pas fait l'objet d'une évaluation des incidences environnementales ou d'un outil de gestion du territoire repris au sein du CoDT ». Cette évaluation aurait permis de pointer les limites du cadre d'infrastructures actuel et de faire évoluer celui-ci au préalable de l'accueil de nouveaux projets. Cette évaluation aurait également permis de mieux appréhender les incidences cumulatives des différents projets du Masterplan, en matière de charroi, de bruit et d'imperméabilisation notamment.

Enfin, de manière plus globale, CANOPEA considère que le présent projet d'extension d'une zone logistique pour l'import de biens de consommation par avion va à l'encontre des objectifs climatiques que s'est fixés la Wallonie (engagement de réduire de 55% ses émissions de GES d'ici 2030 pour atteindre la neutralité carbone en 2050), va à l'encontre de la nécessaire évolution de nos modes de consommation pour limiter notre impact sur l'environnement, et va à l'encontre des efforts de la Région pour développer les circuits-courts et la production locale..

LE PÔLE ENVIRONNEMENT

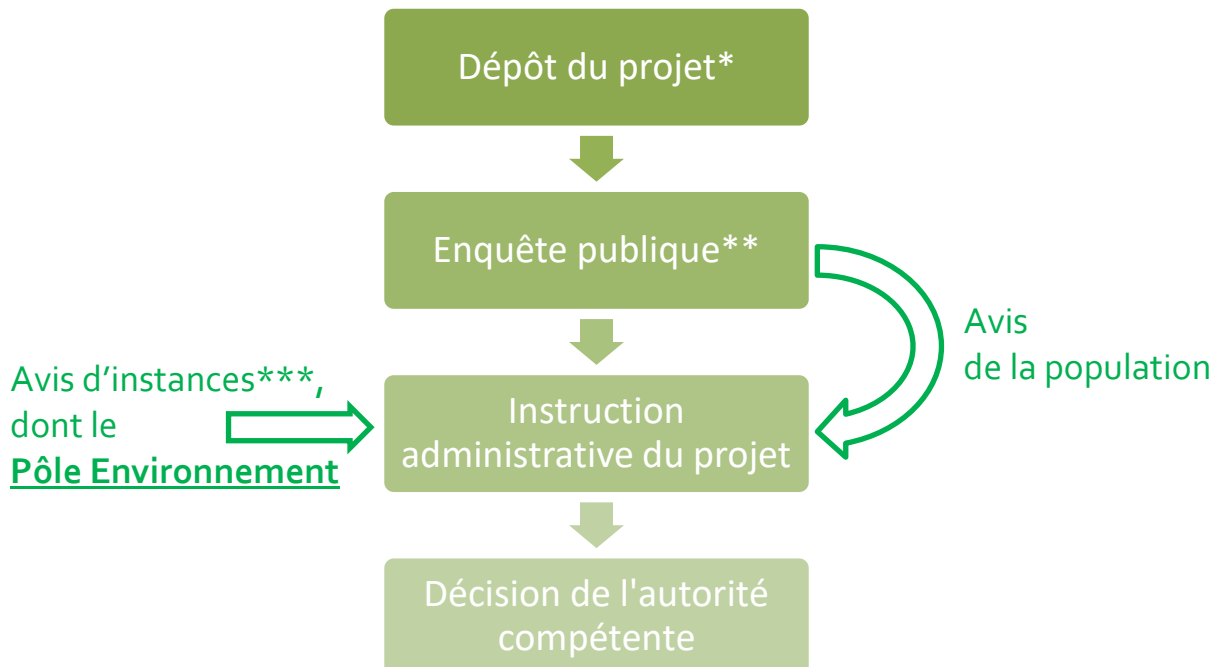
Quelle est la composition du Pôle ?

Quelles sont les missions du Pôle ?

Où retrouver tous les avis rendus par le Pôle ?

→ Consultez <https://www.cesewallonie.be/instances/pole-environnement>

Mais au fait, quelle est la place de l'avis du Pôle dans les différentes procédures ?



* Demande de permis ou projet de plan ou programme

** Ne sont pas soumis à enquête publique : demande d'exemption de la réalisation d'un RIE, projet de contenu des RIE, information dans les procédures de révision des plans de secteur...

*** Services régionaux et communaux, CCATM, Pôle Aménagement du territoire...

Notes :

- L'avis émis est le résultat de la conciliation des points de vue des diverses organisations et a pour objet d'éclairer l'autorité compétente dans sa prise de décision.
- La consultation du Pôle Environnement est obligatoire mais l'avis n'est pas conforme (moyennant motivation, l'autorité peut s'en écarter).
- A défaut d'avis, ceux-ci sont réputés favorables.