

Josepha Close  
Quai Edouard Van Beneden, 5  
4020 Liège  
[Close.josepha@close.be](mailto:Close.josepha@close.be)

Administration communale  
Service technique communal  
rue des XVIII Bonniers, 90  
4460 GRACE-HOLLOGNE

Liège, le 26 janvier 2023

Objet : Courrier de remarques en réponse à l'enquête publique pour le projet de la SA Weerts Logistic Park dans la zone Fontaine

Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Échevines et Échevins,

Nous vous adressons ce courrier dans le cadre de l'enquête publique pour la demande de permis unique du groupe Weerts concernant la construction de cinq halls logistiques et de parkings sur le site de Fontaine, à proximité de l'aéroport de Bierset.

En notre qualité de citoyens liégeois, nous sommes résolument opposés à ce projet dont la mise en œuvre aura des incidences environnementales désastreuses pour notre région. Le présent courrier n'est pas exhaustif ; il n'aborde que certains des aspects les plus problématiques de ce projet tout en identifiant les objectifs et engagements de la région wallonne avec lesquels il n'est pas compatible et auxquels il porterait directement atteinte. Ces seules raisons, il nous semble, sont de nature à convaincre toute autorité prudente et soucieuse de l'intérêt général de la nécessité de rejeter la demande de permis en question.

### **1. Objectif wallon du stop béton : mettre un terme à l'artificialisation des terres et l'imperméabilisation des sols**

L'octroi d'un permis unique à la société Weerts l'autorisera à bétonner une surface très étendue de terres agricoles et végétales dans le but d'y construire des bâtiments (halls logistiques) et des parkings.<sup>1</sup> Selon l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE) conduite par Aries Consultants dans le cadre d'une demande de permis unique, le projet entraînera une artificialisation des sols

---

<sup>1</sup> [Etude d'incidence sur l'environnement \(EIE\)](#), demande d'un permis unique, rapport final (août 2022) pp 53-58.

‘très importante’ de minimum 29,5 hectares : 17 hectares de constructions au sol et 12 hectares de surfaces imperméabilisées.<sup>2</sup>

Le ‘stop béton’ est pourtant l’une des priorités de la région wallonne (et de la région flamande) depuis 2018.<sup>3</sup> Elle s’inscrit dans la politique du ‘no net land take’ mise en place par la Commission européenne en 2011 pour mettre un terme de façon progressive à l’artificialisation des sols dans l’Union européenne d’ici à 2050.<sup>4</sup> Pour atteindre ce but à long terme, il est requis des états membres, entre autres, de ‘mieux intégrer l’utilisation directe et indirecte des terres et ses incidences sur l’environnement dans leur processus décisionnel et limiter autant que possible l’occupation de nouvelles terres et l’imperméabilisation des sols’.<sup>5</sup>

Le gouvernement wallon a inscrit la stratégie de lutte contre l’artificialisation du territoire dans ses priorités et notamment dans son Schéma de Développement du Territoire.<sup>6</sup> Dans sa déclaration de politique régionale 2019-2024, il s’engage à une série d’objectifs à court terme pour atteindre ce but à long terme, particulièrement la réduction de la consommation de terres non artificialisées, la préservation des surfaces agricoles et la restauration de la biodiversité.<sup>7</sup>

Ces objectifs ont été récemment réaffirmés dans le projet de Plan Air Climat Energie à l’horizon 2030 (Plan Climat) adopté par le gouvernement wallon le 16 décembre 2022, qui prévoit que :

*‘En matière d’aménagement territoire, les objectifs à long terme sont de :*

- *Réduire la consommation des terres non artificialisées à 6 km<sup>2</sup>/an d’ici 2030 ;*
- *Réduire la consommation des terres non artificialisées en plafonnant d’ici 2025 ;*

---

<sup>2</sup> EIE p 116.

<sup>3</sup> Hélène Ancion, ‘Stop béton : Le territoire au service de l’urgence climatique et sociale’ Fédération Inter-Environnement Wallonie (Décembre 2019), [https://www.canopea.be/wp-content/uploads/2019/12/DossierIEW\\_StopBeton.pdf](https://www.canopea.be/wp-content/uploads/2019/12/DossierIEW_StopBeton.pdf); Berger Naomi, ‘Le “ stop au béton ” : Vers une Belgique plus compacte ?’ CPCP, Analyse n°343 (octobre 2018), <http://www.cpcp.be/publications/stop-beton>.

<sup>4</sup> Commission Européenne, ‘Feuille de route pour une Europe efficace dans l’utilisation des ressources’ (20 septembre 2011) COM(2011) 571 final, pp 18-19.

<sup>5</sup> Idem.

<sup>6</sup> Voir notamment l’arrêté du Gouvernement wallon du 16 mai 2019 adoptant la révision du schéma de développement du territoire adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999, [https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site\\_aménagement/amenagement/sdt](https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_aménagement/amenagement/sdt), pp 87 et 98-99.

<sup>7</sup> [Déclaration de Politique Régionale Gouvernement Wallon 2019-2024](#) (DPR 2019) Chapitre 14, p 70.

- *Préserver au maximum les surfaces agricoles, quelle que soit la zone du Plan de Secteur ;*
- *Maintenir, réutiliser, rénover ou adapter le bâti existant ;*
- *Localiser au maximum les nouvelles constructions dans les tissus bâtis existants (urbains, ruraux ou périurbains) situés à proximité des services et transports en commun ;*
- *Restaurer et renforcer la biodiversité.*<sup>8</sup>

Les terrains artificialisés en Wallonie correspondent actuellement à un peu plus de 10% du territoire régional (1.823 km<sup>2</sup> hors de 16.844 km<sup>2</sup>).<sup>9</sup> Depuis 1985, ils ont connu une croissance moyenne de 15,6 km<sup>2</sup> par an.<sup>10</sup> Cette moyenne annuelle devrait donc être réduite très significativement pour atteindre le quota maximal annuel de 6 km<sup>2</sup> par an fixé par le gouvernement wallon d’ici à 2030.

Le projet de la société Weerts de bétonner 29 hectares de terrains à l’état naturel est difficilement compatible avec les priorités du ‘stop béton’ de la région wallonne et la politique du ‘no land take’ de la Commission européenne. Ainsi qu’il sera observé ci-après, ces terrains abritent une flore et une faune diversifiées et ils forment un réseau écologique à proximité d’espaces boisés ou naturels. Les installations projetées surplombent également une nappe aquifère constituant une source d’eau importante pour les villes de Liège et Waremme. L’étude d’incidence relève ainsi que l’imperméabilisation de ce site aura des incidences négatives importantes pour la biodiversité et les ressources naturelles.<sup>11</sup>

Les raisons de la politique belge du ‘stop béton’ sont multiples. L’urbanisation des sols à travers le béton les rend imperméables, empêchant ainsi les précipitations de s’infiltrer dans la terre et augmentant les risques d’inondations. Elle fait également disparaître la capacités des arbres, buissons et plantes à absorber naturellement les gaz à effet de serre et à abriter la biodiversité.<sup>12</sup>

---

<sup>8</sup> [Projet de Plan Air Climat Energie 2030 de la Wallonie](#) (PACE 2030) Proposé par le Ministre du Climat, Philippe HENRY et la Ministre de l’Environnement, Céline TELLIER (9 septembre 2022) p 33.

<sup>9</sup> Etat de l’environnement wallon, artificialisation du territoire (mise à jour 22 juin 2022) : <http://etat.environnement.wallonie.be/contents/indicatorsheets/TERRIT%202.html>

<sup>10</sup> Idem.

<sup>11</sup> EIE pp 282, 349, 361.

<sup>12</sup> Hélène Ancion, ‘Stop béton : Le territoire au service de l’urgence climatique et sociale’ Fédération Inter-Environnement Wallonie (Décembre 2019), [https://www.canopea.be/wp-content/uploads/2019/12/DossierIEW\\_StopBeton.pdf](https://www.canopea.be/wp-content/uploads/2019/12/DossierIEW_StopBeton.pdf) p 6.

La mise en œuvre du projet Weerts entraînera une imperméabilisation du site de Fontaine à hauteur de 83% par rapport à 5% actuellement. L'étude d'incidences souligne que cette augmentation importante de l'imperméabilisation du site 'aura un impact direct sur l'alimentation naturelle des nappes d'eau souterraine par infiltration directe des eaux pluviales'.<sup>13</sup> Elle précise que 'le projet induira un déficit de recharge des aquifères des sables de l'Oligocène et des craies de Hesbaye'.<sup>14</sup> Ces aquifères abritent une nappe constituant une ressource en eau importante exploitée par la CILE pour l'alimentation des villes de Liège, Waremme et des communes du plateau hesbignon. L'étude estime l'impact de cette imperméabilisation du terrain à un déficit annuel de 23.500 mètres cubes.<sup>15</sup>

Cet appauvrissement des ressources d'eau de la région est particulièrement inquiétant quand il est mis en rapport avec les risques de raréfaction des ressources en eau sous l'effet des changements climatiques identifiés par l'Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique (IWEPS) dans une étude de septembre 2020.<sup>16</sup> Cette étude prédit 'une multiplication et un allongement des épisodes de sécheresse en été, avec un risque accru de pénuries saisonnières' et recommande aux pouvoirs publics des 'changements ciblés d'occupation des sols'.<sup>17</sup> La première mesure recommandée à ce titre est la restauration des milieux naturels humides capables de stocker l'eau de pluie, c'est-à-dire des zones naturelles non-imperméabilisées comme les parcelles du site de Fontaine.<sup>18</sup>

L'étude d'incidence relève également 'des risques de pollution du sol et/ou de l'eau souterraine en cas de dysfonctionnement des séparateurs d'hydrocarbures'.<sup>19</sup> Les eaux de ruissellement des parkings et des quais de déchargement des camions seront en effet rejetées dans le ruisseau de Ferdou situé à 400 mètres au nord du site ; celui-ci se jette dans le ruisseau des Awirs à

---

<sup>13</sup> EIE, p 282.

<sup>14</sup> Idem.

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Emmanuel MAES et al., '[Risque de raréfaction des ressources en eau sous l'effet des changements climatiques : quelques enjeux prospectifs](#)', Cahier de prospective de l'IWEPS n°4 (Septembre 2020).

<sup>17</sup> Idem, p 25.

<sup>18</sup> Idem, p 21.

<sup>19</sup> EIE p 284.

Hozémont, lui-même s'écoulant dans la Meuse.<sup>20</sup> Il suffirait donc d'un mauvais fonctionnement des séparateurs d'hydrocarbures prévus par le projet ou d'un défaut d'entretien régulier pour que les cours d'eau de la région se retrouvent pollués. Ce risque non-négligeable a par ailleurs poussé l'auteur de l'étude à recommander 'de prévoir des dispositifs permettant de circonscrire une éventuelle pollution le plus en amont possible.'<sup>21</sup>

## **2. Objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution**

La déclaration de politique régionale du gouvernement wallon a fixé un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 55 % d'ici à 2030, objectif qui fut réaffirmé dans le Plan Climat wallon adopté le 16 décembre 2022.<sup>22</sup> Dans le secteur du transport en particulier, responsable d'une part importante des émissions de GES de la Belgique (20,4% en 2020), l'objectif wallon est de réduire les émissions de 40%.<sup>23</sup>

Ceci représente un défi très important pour le secteur belge du transport, le seul secteur dont les émissions ont augmenté de façon continue depuis 1990.<sup>24</sup> Selon l'inventaire national belge soumis en 2022, les émissions dans ce secteur ont augmenté de 25% entre 1990 et 2019, avec une moyenne d'augmentation annuelle de 4%.<sup>25</sup> Le transport routier représentait 96% des émissions totales du secteur en 2020, le transport de marchandises représentant 40% du transport routier dans son ensemble. Le transport routier de marchandises a connu une croissance exponentielle de 112% depuis 1990.<sup>26</sup>

Pour que la Wallonie soit en mesure de respecter ses engagements de réductions de 55% de GES d'ici à 2030, il est primordial que les émissions dans le secteur du transport commencent à baisser ou à tout le moins arrêtent d'augmenter. L'activité économique du projet Weerts reposera principalement sur le stockage, le transport et la livraison de marchandises par des

---

<sup>20</sup> EIE p 273.

<sup>21</sup> EIE, pp 318-319.

<sup>22</sup> DPR 2019, p 37 ; PACE 2030, pp 20-21.

<sup>23</sup> PACE 2030, p 28.

<sup>24</sup> [Belgium's greenhouse gas inventory](#) (1990-2020), National Inventory Report Submitted under the United Nations Framework Convention on Climate Change (15 april 2022) p 66.

<sup>25</sup> Idem.

<sup>26</sup> Idem, p 65.

centaines de camions (450 poids lourds) transitant tous les jours aux abords du site.<sup>27</sup> Elle engendrera donc une augmentation très conséquente du trafic routier – l'étude estime plus de 8000 mouvements de voitures et plus de 2000 mouvements de camions par jour au départ du site – aux abords de Fontaine.<sup>28</sup> Ce trafic additionnel très important entraînera une forte augmentation des émissions de GES au niveau local et régional dans les prochaines années, au mépris des engagements du gouvernement wallon.

Cette augmentation du trafic de poids lourds en région liégeoise aura également un impact négatif important sur la pollution de l'air, entraînant des risques pour la santé des citoyens liégeois. L'étude d'incidence observe que, selon des études de la pollution atmosphérique :

‘[L]es poids lourds sont les véhicules qui émettent le plus de NOx [Oxydes d'azote], de CO2 et de particules fines, quel que soit le mode de circulation. Ainsi, malgré leur part relativement faible dans le trafic routier, les poids lourds contribuent de manière significative aux émissions de COV [composés organiques volatiles], CO2 et de NOx : ils émettent par exemple environ 30% des émissions de ces polluants sur autoroute (pour seulement 10% du trafic).’<sup>29</sup>

L'étude d'incidence reconnaît par ailleurs que les émissions de polluants par le trafic routier induit par le projet seront engendrées ‘de manière diffuse’ particulièrement en termes de COVs, de NOx et de particules fines.<sup>30</sup> Ceci alors que les limites légales européennes de concentration de ces polluants dans l'air sont régulièrement dépassées dans les grandes villes wallonnes, et particulièrement à Liège.<sup>31</sup>

Dans sa déclaration de politique générale et son Plan Climat, le gouvernement wallon s'engage à poursuivre le processus de sortie des véhicules thermiques et à ‘encourager des voitures moins

---

<sup>27</sup> EIE p 220.

<sup>28</sup> EIE, p 386.

<sup>29</sup> EIE pp 383, 387 et 406.

<sup>30</sup> EIE p 406.

<sup>31</sup> Greenpeace, ‘[Mon air, ma rue](#) : Etude sur la pollution de l'air dans les villes wallonnes’ (2018) ; Sarah Jacobs, ‘[Pollution de l'air](#) : Greenpeace va en appel contre la Région wallonne’ (19 avril 2021).

puissantes et moins lourdes et dès lors moins polluantes.<sup>32</sup> L'activité projetée par la société Weerts, cependant, reposerait principalement sur une large flotte de camion qui, selon le demandeur, resteront majoritairement équipés de moteurs thermiques.<sup>33</sup> L'inadéquation des moteurs électriques pour les trajets de longue distance rend improbable toute réduction significative des émissions de GES des camions dans les années à venir. La stratégie à long terme de la région wallonne (et de la région flamande) concernant le transport de marchandises prévoit donc un transfert éventuel de la route vers le rail et les voies navigables.<sup>34</sup> Le modèle économique dans lequel s'inscrit le projet Weerts, reposant sur le transport routier, deviendra donc éventuellement obsolète. L'imperméabilisation des sols auxquelles il aura donné lieu, par contre, laissera ces terres mortes et stériles pour des générations à venir.

### **3. Objectif de stopper le déclin de la biodiversité**

Le gouvernement wallon a souvent réaffirmé la nécessité d'endiguer le déclin de la biodiversité, autant dans sa déclaration de politique générale que ses plans climat.<sup>35</sup> La stratégie wallonne d'adaptation au changement climatique mise en place dans le plan climat 2030 prévoit par ailleurs de promouvoir des solutions basées sur la nature, respecter l'intégrité des écosystèmes et renforcer la biodiversité comme l'un de ses objectifs opérationnels.<sup>36</sup>

L'une des menaces les plus importantes pour la biodiversité est l'artificialisation des terres et la fragmentation des habitats.<sup>37</sup> Selon Caroline Nieberding, biologiste et écologue à l'UCLouvain, la fragmentation des habitats contribue significativement à l'extinction des espèces :

‘Chaque espace artificialisé est une barrière et les organismes ne peuvent plus échanger leurs patrimoines génétiques entre habitats naturels. (...) Cela crée

---

<sup>32</sup> DPR 2019, p 40 ; PACE 2030, pp 164-65, 190-91 (objectif H3).

<sup>33</sup> EIE p 399.

<sup>34</sup> [Stratégie bas-carbone à long terme de la Belgique](#) (19 Février 2020) 7 ; PACE 2030, p 30.

<sup>35</sup> DPR 2019, pp 70, 72, 81-83; PACE 2030, pp 33 et 150.

<sup>36</sup> PACE 2030, 200. Voir Pénélope Lamarque et al, '[L'adaptation aux changements climatiques en Wallonie](#) : synthèse et points d'attention pour l'actualisation des connaissances' Plateforme wallonne pour le GIEC (Avril 2022).

<sup>37</sup> Etat de l'environnement wallon, 'Biodiversité', <http://etat.environnement.wallonie.be/home/Infographies/biodiversite.html>.

de la consanguinité, de façon similaire à la réduction des effectifs de chaque espèce constatée depuis 30 ans. La consanguinité affaiblit les populations par l'expression de mutations délétères et facilite l'extinction.<sup>38</sup>

La Professeure Nieberding identifie les zones bétonnées à des 'déserts biologiques' qu'on ne pourra plus convertir de nouveau en terres agricoles et qui fragmentent les espaces naturels déjà fortement impactés par le développement du réseau routier en Wallonie.

Bien que le site de Fontaine ne bénéficie pas d'un statut de protection particulier, il abrite une faune et une flore variée. L'étude d'incidence recense ainsi 33 espèces d'oiseaux (dont 3 sont en situation critique à l'échelle régionale), de nombreuses espèces d'insectes, quelques espèces de batraciens et des mammifères tels que des blaireaux, lièvres, renards et chevreuils.<sup>39</sup> Le site est constitué d'un ensemble de milieux ouverts et fermés incluant des zones boisées et plantées, des vergers et zones jardinées, des prairies et zones bocagères. Selon l'étude, ces zones 'jouent un rôle dans le réseau écologique local en reliant les différents noyaux locaux de biodiversité entre eux'.<sup>40</sup> En effet, le site de Fontaine est à proximité de cinq sites de grand intérêt biologique reconnus comme tels car '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'.<sup>41</sup>

La réalisation du projet Weerts et plus particulièrement le chantier de travaux entraînera la destruction de l'ensemble des milieux naturels présents sur le site de Fontaine et donc une perte de biodiversité importante.<sup>42</sup> L'étude d'incidences précise par ailleurs que les travaux d'abattages risquent d'engendrer une mortalité directe des mammifères qui nichent ou se reposent dans les arbres et les enchevêtrements de branche, notamment des écureuils et des chiroptères observés sur le site.<sup>43</sup>

---

<sup>38</sup> Michel de Muelenaere, 'Caroline Nieberding, biologiste, décrypte le monde de demain: pour sauver la nature, l'homme devra apprendre à se faire léger' *Le Soir* (1 janvier 2023). Voir également <https://nieberdinglab.be/comprendre-la-crise-de-la-biodiversite-a-lire-sans-moderation-en-francais/>. Voir également Etat de l'environnement wallon, 'Biodiversité'.

<sup>39</sup> EIE pp 336-342.

<sup>40</sup> EIE p 362.

<sup>41</sup> EIE p 323 ; cf carte localisant ces sites p 322.

<sup>42</sup> EIE p 349.

<sup>43</sup> EIE p 440.



L'impact du projet en terme de biodiversité sera plus étendu et complexe que le rasage pur et simple de la vie présente sur les 29 hectares du site Fontaine. Un désert biologique sera implanté en lieu et place d'un espace vert qui permettait la connection de différentes poches boisées et sites naturels, fragmentant ainsi un peu plus les habitats naturels et contribuant à l'extinction d'espèces protégées dans un contexte de déclin général de la biodiversité en Wallonie.<sup>44</sup> Cette destruction du vivant sera irréversible en ce sens que les terres fertiles qui seront bétonnées ne pourront plus être 'restaurées' en espaces naturels et seront donc perdues autant pour la faune et la flore que pour les générations futures.

## **Conclusion**

Le but des études d'incidence est de permettre aux décideurs d'évaluer en toute connaissance de cause les risques d'un projet particulier pour l'environnement afin de pouvoir faire la balance entre les incidences négatives et positives du projet. L'étude d'incidences met en avant l'impact économique positif du projet Weerts dans le cadre du développement de l'activité économique de la région wallone, principalement par rapport aux emplois qui seraient créés par ce projet. A ce stade, cependant, l'identité des acteurs économiques et potentiels employeurs qui viendraient s'installer sur le site demeure incertaine.<sup>45</sup> L'auteur de l'étude explique simplement, en réponse aux question des riverains, que 'les futurs locataires ne sont pas connus à ce stade'.<sup>46</sup> Il est également précisé qu'il ne peut pas être garanti que les emplois créés bénéficieront directement aux populations locales.<sup>47</sup> Les retombées économiques positives demeurent donc tout à fait hypothétiques. Les emplois concernés ne peuvent pas non plus être qualifiés d'emplois durables ou responsables dans les contextes de crise actuels. L'activité économique dans laquelle ils s'inscrivent devra probablement être revue à la baisse ou abandonnée dans le long terme pour répondre aux obligations internationales de la région wallone en matière de changement climatique, notamment concernant la sortie programmée des véhicules thermiques dans les années à venir.

De l'autre côté, les incidences environnementales négatives du projet sont certaines, sérieuses et très étendues. Ce projet impactera négativement les ressources en eau de la région, créera des

---

<sup>44</sup> EIE p 361.

<sup>45</sup> EIE pp 557-560.

<sup>46</sup> Idem.

<sup>47</sup> Idem.

risques accrus d'inondations, de pollution des sols et des eaux par des hydrocarbures. Il causera également une augmentation des émissions de GES au niveau local via le transit de centaines de camions, à contre-courant des engagements de la région wallonne d'encourager une mobilité bas carbone et des efforts de réduction des besoins de déplacement demandés à ses citoyens.<sup>48</sup> Les émissions des camions en question augmenteront significativement la pollution de l'air et les risques associés pour la santé des citoyens liégeois. Finalement, le projet Weerts conduira au rasage de la flore et de la faune présente sur le site et détruira le réseau écologique local en bétonnant une part importante de l'espace situé entre cinq sites de grand intérêt biologique. La mise en œuvre du projet aggravera donc l'effondrement général de la biodiversité en Belgique avec des effets irréversibles pour les générations à venir, au mépris des déclarations et objectifs de de la région wallone.

Les risques et incidences négatives très importantes qui seront engendrés par le projet Weerts paraissent tout à fait hors de proportion avec son impact positif hypothétique sur le développement d'une activité économique précaire en Wallonie qui ne pourrait en tout état de cause pas prospérer dans le long terme. Une décision de prendre des risques dans ces domaines particuliers serait de plus clairement contraire aux engagements internationaux de la Belgique et à ceux de la région wallone vis-à-vis de ses citoyens.

Nous prions donc Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les échevin(e)s de faire primer l'intérêt général des citoyens liégeois et ceux des générations futures sur des intérêts privés à très court terme en rejetant cette demande de permis.

En mon nom propre et pour la Fondation Fayhai, constituée en 2007 pour la préservation de la diversité des paysages ruraux :

Josepha Close, PhD

Fondation Fayhai, Administratrice

---

<sup>48</sup> PACE 2030, chap 3.7, axe 1 'rationaliser les besoins en mobilités', p 144.