

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS
WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

F. 2003 — 1090

[C - 2003/27152]

6 FEVRIER 2003 — Arrêté du Gouvernement wallon adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée

Le Gouvernement wallon,

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 42 à 46;

Vu la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, notamment l'article 1^{er} bis, inséré par le décret du 1^{er} avril 1999 et modifié par les décrets des 8 juin 2001 et 25 octobre 2001;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 26 novembre 1987 établissant le plan de secteur de Liège modifié notamment par les arrêtés de l'Exécutif régional wallon des 6 septembre 1991 et 10 décembre 1992 et par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 mai 1996;

Vu le schéma de développement de l'espace régional adopté par le Gouvernement wallon du 27 mai 1999;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2000 relatif à la décision de soumettre à révision le plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 septembre 2001 adoptant provisoirement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée;

Vu les réclamations et observations émises par les particuliers, les associations de personnes, les organismes publics et d'intérêt public lors de la première enquête publique qui s'est déroulée à :

- Ans, du 25 octobre 2001 au 8 décembre 2001 inclus;
- Awans, du 26 octobre 2001 au 9 décembre 2001 inclus;
- Fexhe-le-Haut-Clocher, du 27 octobre 2001 au 10 décembre 2001 inclus;
- Flémalle, du 29 octobre 2001 au 12 décembre 2001 inclus;
- Grâce-Hollogne, du 30 octobre 2001 au 13 décembre 2001 inclus;
- Saint-Georges, du 31 octobre 2001 au 14 décembre 2001 inclus;

Vu l'avis du conseil communal d'Ans du 18 décembre 2001;

Vu l'avis du conseil communal d'Awans du 27 décembre 2001;

Vu l'avis du conseil communal de Fexhe-le-Haut-Clocher du 21 décembre 2001;

Vu l'avis du conseil communal de Grâce-Hollogne du 21 janvier 2002;

Vu l'avis du conseil communal de Flémalle du 24 janvier 2002;

Vu l'avis du conseil communal de Saint-Georges du 16 janvier 2002;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 mai 2002 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 septembre 2001 adoptant provisoirement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée;

Vu les réclamations et observations émises par les particuliers, les associations de personnes, les organismes publics et d'intérêt public lors de l'enquête publique qui s'est déroulée à :

- Ans, du 13 mai 2002 au 26 juin 2002;
- Awans, du 13 mai 2002 au 26 juin 2002;
- Fexhe-le-Haut-Clocher, du 10 mai 2002 au 23 juin 2002;
- Flémalle, du 11 mai 2002 au 24 juin 2002;
- Grâce-Hollogne, du 11 mai 2002 au 24 juin 2002;
- Saint-Georges-sur-Meuse, du 10 mai 2002 au 23 juin 2002;

Vu l'avis du conseil communal d'Ans du 29 juin 2002;

Vu l'avis du conseil communal d'Awans du 30 juillet 2002;

Vu l'avis du conseil communal de Fexhe-le-Haut-Clocher du 28 juin 2002

Vu l'avis du conseil communal de Flémalle du 27 juin 2002

Vu l'avis du conseil communal de Grâce-Hollogne du 1^{er} juillet 2002

Vu l'avis du conseil communal de Saint-Georges-sur-Meuse du 31 juillet 2002

Considérant l'avis de principe émis par la CRAT sur le dossier d'enquête publique des communes d'Ans, d'Awans et de Fexhe-le-Haut-Clocher le 29 mars 2001;

Considérant l'avis relatif à la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée émis par la CRAT le 24 mai 2002, avis portant sur la première enquête publique;

Considérant l'avis relatif à la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée émis par la CRAT le 25 octobre 2002, avis portant sur la seconde enquête publique;

Considérant l'avis rendu par le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable en date du 22 avril 2002

Considérant l'avis complémentaire rendu par le Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable en date du 28 octobre 2002

Considérant que les réclamations et observations portent sur les points suivants :

1. Quant à la qualité et la régularité de la procédure et de l'étude d'incidences :

Considérant que certaines réclamations remettent en cause l'étude d'incidences, laquelle serait trop orientée en ce qui concerne le nombre d'hectares nécessaires au développement de Bierset; que selon eux, il existe des différences entre les chiffres proposés par le Gouvernement et ceux de l'étude;

Considérant que certains réclamants contestent la qualité de l'étude d'incidences, particulièrement en ce qui concerne l'inscription du tracé Est du contournement du village de Awans, en ce qu'elle n'aurait pas étudié avec précision les retombées financières et économiques, négatives et positives, de la réalisation de ce tracé Est;

Considérant qu'un réclamant souligne la rigueur de l'étude d'incidences qui a traité de l'ensemble des aspects du projet;

Considérant qu'un réclamant considère que l'étude d'incidences ne rencontre pas les objectifs de la Directive européenne du 25 juin 1985 relative à l'évaluation des incidences et qu'ainsi, l'article 24 de la Convention européenne des droits de l'homme serait violé;

Que selon ce réclamant, l'étude d'incidences se base en effet sur un plan d'exposition au bruit (en abrégé PEB) qui élude des paramètres importants;

Que, toujours selon ce réclamant, l'étude d'incidences ne rencontre pas son objectif d'information du public en ce que différents aspects ne sont pas pris en compte (les batraciens du village de la Fontaine, le drainage des prairies humides et bassins d'orages, l'entomofaune du site de Fort Hollogne, l'avifaune, les plantations recommandées, etc.), que les sources ne sont pas mentionnées et que l'étude est trop théorique;

Qu'un réclamant critique les sources sur lesquelles l'étude s'appuie;

Que selon lui, l'étude d'incidences se base sur la simulation mathématique utilisée par Atech pour définir les nuisances sonores alors que ces nuisances auraient dû être définies sur le terrain, comme l'a fait l'expert judiciaire désigné par le Tribunal de première instance de Liège;

Considérant qu'un réclamant déplore que, d'un point de vue sociologique, l'étude d'incidences ne dit que quelques mots sur les habitants des zones B, C et D et ne parle pas des foyers qui devraient obtenir le même statut que A, sur le fait qu'ils attendent une isolation, etc.;

Considérant qu'un réclamant critique le fait que l'étude d'incidences n'ait pas envisagé le scénario du non développement de l'aéroport;

Considérant qu'un réclamant relève que dans l'étude d'incidences l'allongement de la piste n'a pas ou peu été envisagé;

Considérant qu'un réclamant fait valoir qu'un avis rendu par une entreprise montoise concernant des aspects sociaux et économiques n'est pas des plus favorables;

Considérant que ces réclamations remettent en cause la légalité des options retenues, dans la mesure où les zones d'habitat à créer dépendent des zones d'exposition au bruit lesquelles ne sont elles-mêmes pas régulières (légalité du Plan d'exposition au bruit);

Considérant que certains réclamants fustigent le caractère tardif de la consultation populaire qui aurait dû intervenir en 1994, soit avant la conclusion du contrat liant la Région wallonne à la SAB et à TNT;

Considérant que certains réclamants critiquent l'aspect scientifique de l'étude d'incidences sur l'environnement;

Considérant que certaines réclamations remettent en cause la pratique qui consiste à calquer la révision du plan de secteur sur les zones du PEB déclaré deux fois illégal par le Conseil d'Etat;

Considérant qu'un réclamant relève le caractère ambigu de la procédure (révision, modification,...);

Considérant que l'avis de la Commission de concertation du 10 décembre 2001 de Ans et plusieurs réclamants constatent que les cartes utilisées seraient incomplètes, obsolètes ou imprécises, particulièrement en ce qui concerne l'avenue Roi Baudouin et la rue du Fort;

Considérant qu'un réclamant remet en cause le bien fondé des avis de la Commission de concertation du 10 décembre 2001 et du Conseil communal de Ans du 18 décembre 2001 aux motifs que la concertation serait entachée d'irrégularités (personnes étrangères invitées, procès-verbal non-conforme aux débats);

Considérant que plusieurs réclamants mettent en cause l'effet utile de l'enquête publique au regard de l'absence de publicité optimale, d'informations disponibles et des lacunes dont est affecté l'avant-projet;

Considérant que l'avis de la Commission de concertation du 10 décembre 2001 et plusieurs réclamants relèvent le manque d'informations relatives aux possibilités d'indemnisation;

Considérant que de nombreux réclamants relèvent n'avoir pas pu accéder à l'ensemble du dossier administratif relatif au projet ou n'avoir pas reçu de notification individuelle d'avis d'enquête publique.

2. Quant à la désertification :

Considérant que des réclamants se refusent à quitter leur habitation située en zone A; qu'ils invoquent à cet égard des motifs d'ordre sentimental et de vieillesse; que certains réclamants souhaitent que des mesures particulières soient envisagées pour ces réclamants;

Considérant que des réclamants souhaitent que des mesures soient prises en vue de revitaliser Sur-les-Bois; qu'ils préconisent à cet effet la mise en location ou la revente des logements vidés; que d'autres suggèrent une intervention financière de la Région wallonne pour compenser le déficit des communes désertées; que d'autres préconisent la réduction des charges fiscales ou le maintien de l'affectation en zone d'habitat à caractère rural afin d'attirer de nouveaux habitants;

Considérant que des réclamants s'inquiètent du climat d'insécurité résultant de la désertification de la zone de Sur-les-Bois;

Considérant que des réclamants souhaitent une revitalisation du village, via la création de P.M.E. non destructrices de l'environnement, de la remise en location des habitations actuellement inoccupées et la création de zones vertes ou agricoles;

Considérant que des réclamants refusent de quitter leur habitation mais désirent que leur village soit revitalisé;

Considérant qu'un réclamation, médecin généraliste de profession, s'estime gravement lésé par la disparition de Sur-les-Bois, suite à l'exode de ses patients et soutient, par conséquent, la création de nouvelles zones d'habitat;

Considérant qu'un réclamation se plaint d'une perte de revenu de 30 à 40% de sa friterie causée par la désertification du village;

Considérant que de nombreux réclamants soulèvent les risques d'insécurité liés à l'inoccupation de nuit de la zone d'activité économique qui consiste en parkings et bureaux, qu'ils demandent des garanties à cet égard.

3. Remarques générales sur le projet de révision du plan de secteur :

Considérant que, selon quelques réclamants, le type de constructions projetées n'est pas connu;

Considérant qu'un réclamation estime qu'un certain nombre de choix relatifs au projet ont été effectués avant même la réalisation de l'enquête publique;

Considérant que des réclamants estiment que la révision du plan de secteur projetée est, d'une manière générale, contradictoire avec la politique de l'environnement (protection de la qualité de l'air et de l'eau en Wallonie), économique et sociale de la Région wallonne;

Considérant que des réclamants estiment que ce projet est contraire au développement durable de la Wallonie;

Considérant que selon des réclamants, le projet va entraîner la dégradation du cadre de vie par la pollution, les nuisances sonores et les accidents découlant d'activités ne pouvant être implantées à proximité d'habitations;

Considérant que des réclamants estiment que ce projet est coûteux pour la société et risque de porter atteinte à la santé des citoyens;

Considérant que certains réclamants estiment que le site du projet est trop entouré de constructions résidentielles;

Considérant que des réclamants estiment que rien n'est prévu pour éviter une perte importante de la valeur du patrimoine d'Awans;

Considérant que des réclamants craignent pour leur avenir professionnel; que cette crainte est surtout ressentie pour les commerçants situés à proximité du site concerné ou menacés d'expropriation;

Considérant que selon des réclamants, le projet va engendrer le cumul des nuisances sonores, olfactives, atmosphériques;

Considérant que des réclamants, médecins, ont estimé que la pollution risque d'entraîner une recrudescence des troubles nerveux au sein de la population (insomnie, réveils nocturnes, fatigue diurne, irritabilité);

Considérant que selon eux, la population sera atteinte de pathologies suite à cette pollution (sphère respiratoire, intoxications alimentaires);

Considérant qu'il est regretté par l'ensemble des réclamants que le principe de précaution ne soit pas envisagé en l'espèce.

4. Quant aux choix politiques

Considérant que des réclamations font état de ce que peu d'emplois seront créés;

Considérant que plusieurs réclamants n'acceptent pas que la création d'emplois se fasse à n'importe quel prix, eu égard au coût exorbitant engendré par le développement de l'aéroport (indemnités d'isolation, d'expropriation,...);

Considérant que le conseil communal de Fexhe-le-Haut-Clocher, dans son avis du 21 décembre 2001, émet la volonté politique de maintenir la situation actuelle;

Considérant que certains réclamants critiquent le choix politique de maintenir un aéroport à Bierset et d'encourager son développement, en favorisant le capital au détriment des petites gens; que ceux-ci entendent fustiger la politique tendant à favoriser systématiquement le plus fort;

Considérant que certains réclamants contestent l'opportunité de développer le trafic aérien par rapport aux autres modes de fret, certains réclamants suggèrent un développement du transport fluvial;

Considérant que certains réclamants se demandent ce qu'il en est des promesses de développement durable et de travail dans le sens de la citoyenneté;

Considérant que des réclamations font état de l'existence d'un chantage à l'emploi par T.N.T. au sein de la Région wallonne;

Considérant que plusieurs réclamants reprochent la primauté conférée aux intérêts économiques par rapport aux intérêts sociaux et à la politique de santé;

Considérant que plusieurs réclamants souhaitent que les problèmes inhérents aux nuisances acoustiques liées à l'activité aéroportuaire soient solutionnés avant d'envisager le développement économique du secteur considéré;

Qu'à cet égard, divers réclamants demandent que des études appréhendent les conséquences de l'activité aéroportuaire en termes d'impact économique, de pollution atmosphérique et de qualité de l'eau;

Considérant que plusieurs réclamants mettent en exergue l'altération du cadre de vie inhérent à l'implantation d'activités économiques et au développement des activités aéroportuaires;

Considérant que suivant certaines réclamations la modification serait contraire au contrat d'avenir pour la Wallonie;

Considérant que plusieurs réclamants constatent que l'aéroport de Bierset doit être considéré comme un aéroport de délestage de Paris;

Considérant que des réclamations s'interrogent sur la pérennité des activités aéroportuaires au regard d'éventuels impératifs militaires;

Considérant qu'un réclamant considère que la projection économique fait abstraction d'éléments extérieurs tels que la législation européenne sur le bruit, sur la taxation du kérosène, la fluctuation du prix du carburant;

Considérant que des réclamants estiment que le nombre d'emplois à créer est surestimé; qu'il s'agit d'emplois précaires;

Considérant qu'un réclamant souhaite que le projet de TGV soit concrétisé, afin d'assurer une complémentarité air/rail;

Considérant que certaines réclamations estiment que l'enquête publique est vidée de son sens, les décisions étant déjà prises politiquement;

Considérant que certaines réclamations font état de ce que la modification du plan de secteur ne permettra pas de rencontrer de manière durable les besoins en matière d'habitat et d'environnement de la population située dans l'ensemble des zones d'exposition au bruit;

Considérant que celles-ci considèrent que le projet traduit un profond déséquilibre entre le bénéfice de l'emploi et la contribution de toute la Région wallonne, la dégradation du cadre de vie de nombreuses personnes et de la santé de la population environnante;

Considérant que suivant certains réclamants, le projet méconnaît l'équilibre entre développement économique et santé de la population;

Considérant que certains déplorent que l'autorité administrative favorise les intérêts particuliers d'un petit nombre au détriment de toute une population;

Considérant que certaines réclamations préconisent la mise en œuvre de l'alternative suggérée par l'étude d'incidences consistant à revoir le projet de développement de Bierset afin de réduire les nuisances à la source par une sélection stricte des opérateurs qui tiennent compte d'une coexistence harmonieuse des aspects économiques et humains; que les solutions 2 et 3 semblent plus soucieuses d'un juste équilibre;

Considérant que certains critiquent l'hypocrisie entourant l'enquête publique dans la mesure où le développement de l'aéroport n'est pas remis en cause;

Considérant que certains fustigent le fait que des fonds publics importants ont été injectés dans l'aéroport alors que peu d'emplois sont créés;

Considérant qu'un réclamant demande que la deuxième piste qui n'est jamais utilisée soit détruite ou réaffectée en taxi way;

Qu'un autre réclamant demande s'il est tenu compte de l'utilisation future de cette seconde piste;

Considérant que plusieurs réclamants demandent que l'aéroport de Bierset redevienne un petit aérodrome.

5. Quant au cadre de vie

Considérant que certaines réclamations relèvent que la révision du plan de secteur oblitère la gestion qualitative du cadre de vie pour permettre exclusivement le développement d'activités aéroportuaires à Bierset;

Considérant que d'autres considèrent que cette révision remet en cause les principes développés à l'article 1^{er} du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine;

Considérant que divers riverains sollicitent que l'on prenne en considération les recommandations formulées par l'étude d'incidences;

Considérant que certaines réclamations proposent, avant de poursuivre le développement de l'aéroport et des zones adjacentes, la réalisation d'un moratoire de 20 ans pour certaines, 30 ans au moins pour d'autres, afin de permettre de solutionner les problèmes sociaux et médicaux liés au déracinement de milliers de familles;

Considérant que certains s'étonnent de ce que le projet de modification du plan de secteur ne prendrait pas en compte des paramètres tels que pollution atmosphérique, incidences sur la santé des riverains, détérioration des paysages, problématique de la sécurité;

Considérant que des réclamants relèvent que l'implantation dans les zones rurales de commerces contribue à la détérioration du paysage;

Considérant que des réclamants exploitants de carrières et fours à chaux se montrent perplexes quant à l'implantation d'une zone d'habitat au N-E de leur site;

Considérant que des réclamants se plaignent que des zones d'habitat soient implantées autour de leur propriété gâchant de cette manière la situation actuelle;

Considérant qu'un réclamant suggère, à propos de la zone d'habitat qu'on veut implanter à Stockay-La Bourse, qu'il soit mis fin à l'exploitation du Terril de la Vérité, qu'on réduise les nuisances de la carrière Dumont, qu'on préserve la totalité de la zone humide (bois entre les rues Basse-Marquet et de la Bourse); il suggère également de prévoir une « zone d'habitat » rue Champs des Oiseaux ou du Tumulus;

Considérant que des réclamants refusent la création d'une cité à l'arrière de leur maison, au motif que cette cité mettrait fin à l'espace rural existant actuellement et induirait des dépenses inconsidérées afin de réaliser les infrastructures nécessaires dont le coût serait reporté sur le citoyen par l'augmentation de la taxation;

Considérant qu'un réclamant se plaint de la pollution olfactive émanant de AGRICOMPOST;

Considérant que des réclamants se plaignent des nuisances probables qui résulteront de l'implantation d'un parc à containers à proximité de leur habitation;

Considérant qu'un réclamant interroge les pouvoirs publics sur le sort qui lui sera réservé, sa maison étant située en zone B, en pleine trajectoire de décollage et d'atterrissage, où le niveau de décibels est important.

6 Quant aux aspects économiques et techniques

Considérant que des réclamants soulignent que le projet doit permettre de rencontrer au mieux et de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux des collectivités en cause (article 1^{er} du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine);

Que plusieurs réclamants estiment que le développement de l'aéroport va à l'encontre de divers principes proclamés par la Région wallonne;

Considérant que plusieurs réclamants estiment que la politique de la Région wallonne privilégie l'économique par rapport à l'humain;

Considérant qu'un réclamant critique le principe des zones économiques car des entreprises dispersées s'intègrent mieux à l'environnement;

Considérant que plusieurs réclamants critiquent la gestion du dossier;

Considérant qu'un réclamant critique l'absence d'étude économique;

Considérant qu'un réclamant estime que le développement de l'aéroport s'est fait de manière non planifiée;

Considérant qu'un réclamant critique que l'on envisage des extensions si importantes pour une entreprise dont on n'est pas sûr qu'elle va rester;

Considérant que plusieurs réclamants se demandent pourquoi les futures mesures environnementales européennes ne sont pas appliquées;

Considérant que plusieurs réclamants demandent la réalisation d'un moratoire de 20 ans sur l'activité de Bierset, notamment en ce qui concerne le déracinement des familles;

Que des réclamants estiment que la Région wallonne est incapable, plus de trois ans après le début des vols, de prendre des mesures effectives de protection des riverains;

Que ces réclamants demandent par conséquent que les sources de pollution dues à l'activité économique motivant la révision du plan de secteur soient stoppées tant que de telles mesures ne seront pas effectives (exproprier les logements impropres à l'habitation et isoler efficacement les autres, sans que cela ne coûte rien aux riverains);

Que ces réclamants font référence à l'arrêt du 2 octobre 2001 de la Cour européenne des Droits de l'Homme (droit au respect de la vie privée par rapport à l'aspect économique avant d'autoriser les vols de nuit à Heathrow).

Sur l'allongement de la piste :

Considérant que selon plusieurs réclamations, l'allongement de la piste n'est pas nécessaire sur le plan technique pour permettre les décollages et les atterrissages et ne se justifie pas sur le plan économique;

Considérant que selon les réclamants, le dossier ne donne aucune justification économique;

Considérant que certains réclamants (NET SKY) estiment :

- que les prévisions du nombre de passagers et du fret sont trop optimistes;
- qu'en ce qui concerne la longueur des pistes, Charleroi avec une piste de 2 700 mètres parvient à assurer le service pour 1 000 000 de passagers. La piste de Bierset fait 3 200 mètres;
- qu'en ce qui concerne l'emploi, des surestimations existent également (emploi direct et indirect ou induit);
- que près de 90% des entreprises s'installant à Bierset n'ont rien à voir avec Bierset et la multimodalité;
- que les emplois indirects et induits seront nuls;
- qu'il existe une dualité coûteuse entre Charleroi et Liège;
- que l'allongement de la piste est envisagé pour permettre le mouvement de cargos très lourds et bruyants;
- que de nombreux essais avec la piste actuelle ont démontré que celle-ci était largement suffisante (colonel Legrand, Remacle Joseph);
- que des réclamants se demandent pourquoi élargir de 422 mètres vers Loncin et pas dispatcher ailleurs;
- que la SAB est actuellement n° 9 parmi les entreprises moyennes; ce classement n'a-t-il pas été fait suivant les subsides reçus de la Région;
- que la création d'emplois pour TNT occasionne l'expulsion et le mal être de 13 500 ménages;
- qu'un phénomène de délocalisation va apparaître;
- que des réclamants doutent quant à l'application de la balance des intérêts;
- que l'allongement de la piste n'apportera pas d'emplois supplémentaires alors que c'est l'emploi qui justifie le projet...;

Considérant que selon quelques réclamants, l'allongement de la piste n'est pas permis car il n'y a que la commune de Grâce-Hollogne qui est bénéficiaire de l'extension aéroportuaire alors qu'elle rejette la problématique du bruit sur Ans et Awans;

Considérant que certaines réclamations précisent qu'il faut s'attendre à une diminution du trafic aérien;

Considérant que des réclamations précisent :

— que la justification économique imposant la nécessité de l'extension des activités économiques en général et le rallongement de la piste, en particulier, n'est pas suffisamment démontrée; que le projet n'est pas sérieux dans la définition des objectifs économiques qu'il entend mettre en avant; qu'il paraît disproportionné en terme de gain d'emplois nouveaux;

— que l'estimation d'une progression du trafic aérien à moyen terme n'est pas démontrée; que le trafic aérien répond à un besoin économique artificiel;

- que le développement de l'activité des « gros porteurs » n'est pas indispensable d'un point de vue économique;
- que le manque d'informations fiables et complètes justifiant l'aspect économique de l'extension des activités aéroportuaires et économiques en général, sur le type et les modalités d'exploitation en particuliers;
- l'insuffisance d'information relative aux répercussions en terme d'emploi pour les habitants d'Awans et de Liège; que l'extension des activités aéroportuaires et économiques entraînera peu d'emplois valorisants;
- que le projet ne tient pas compte des risques élevés de délocalisation des opérateurs économiques;
- que l'étude d'incidences a été réalisée sur l'extension des activités de l'aéroport due à l'implantation d'une activité de fret alors que cette implantation initiale n'a pas elle-même fait l'objet d'une telle étude; que la révision du plan de secteur est, partant, illégale;
- que l'extension des activités économiques semble en contradiction avec la politique de la Région wallonne et européenne tendant à réduire la part du transport routier et l'émission de CO₂; que l'accroissement de l'activité de fret aérien va à l'encontre du Protocole de Kyoto;

Que l'étude d'incidences ne prend pas en compte la réalité future;

Considérant que le Conseil communal d'Awans refuse l'agrandissement de la zone aéroportuaire côté Nord (allongement de la piste).

Sur la nouvelle voirie :

Considérant que, selon certaines réclamations, la création d'un nouveau réseau routier ne déléstera pas l'échangeur de Loncin; que selon d'autres réclamations, le nouveau réseau routier aurait un impact limité pour la circulation de l'échangeur de Loncin mais catastrophique pour le village d'Awans; que, selon une autre réclamation, la seule solution pour résoudre les problèmes de saturation en journée de l'échangeur est la circulation de nuit des poids lourds;

Considérant que selon une réclamation, l'accès par Hognoul ne va pas désengorger l'échangeur de Loncin puisque la majeure partie du trafic va revenir vers Awans par l'échangeur;

Considérant que selon certains, une étude d'opportunité s'imposerait avant de choisir un contournement; que la plate-forme multimodale serait un prétexte pour créer un contournement et permettre une extension économique autour de ce tracé;

Considérant qu'une réclamation exige une étude de faisabilité pour le tracé qui suit la ligne TGV;

Considérant qu'une réclamation estime qu'il faut lier la croissance du transport aérien à une croissance du transport par rail;

Considérant qu'une autre réclamation considère que le transport de marchandises par TGV n'est actuellement pas possible techniquement et pas rentable;

Considérant que certaines réclamations relèvent l'atteinte à une exploitation commerciale sis rue de Loncin et à la pérennité des emplois générés par le château d'Awans;

Considérant que certains réclamants (surtout agriculteurs) estiment que la nécessité de créer une nouvelle voirie destinée uniquement aux poids lourds n'est pas justifiée;

Considérant que des réclamants estiment que la création de cette voirie va entraîner la destruction ou la transformation d'un grand nombre d'ouvrages d'arts existants, ce qui représente un coût important pour la société;

Considérant que selon eux, la nouvelle voirie ne sera pas accessible aux véhicules lents;

Considérant que certains réclamants demandent si l'incidence des voiries lentes destinées aux véhicules agricoles a été examinée;

Considérant que selon de nombreux réclamants, il aurait fallu prendre en considération le projet de voirie en même temps que le tracé TGV;

Considérant que quelques réclamants estiment qu'il convient de choisir une alternative qui conjugue intérêt général et particulier;

Considérant que des réclamants proposent de tenir compte des infrastructures existantes afin d'éviter toute dégradation de l'environnement proche au site.

7. Quant au bruit et au plan d'exposition au bruit (PEB)

Considérant que certaines réclamations font état du caractère insoutenable des bruits rampants lesquels seront augmentés par la mise en œuvre du plan de secteur tel que modifié;

Considérant qu'un réclamant souhaite que les vols de nuit à Bierset soient supprimés, à l'instar du régime qui prévaut pour l'aéroport de Charleroi;

Considérant que plusieurs réclamants s'inquiètent des conséquences qui résulteront de l'extension de la piste;

Qu'ils reprochent, dans ce contexte, l'absence de mise à l'enquête publique d'un PEB adapté en tant qu'il ne tient pas compte notamment des bruits rampants;

Considérant que des réclamants déplorent l'absence d'élargissement des zones A et B du PEB dans la partie droite de l'axe suivi par les avions décollant en direction d'Alleur;

Considérant qu'un réclamant demande que la piste d'atterrissage soit modifiée en l'alignant sur l'axe de l'autoroute et de la ligne TGV;

Considérant que plusieurs réclamants mettent en exergue les nuisances sonores supplémentaires générées par l'extension des activités aéroportuaires;

Considérant que des réclamants s'inquiètent à propos des opérations de rachat ou encore des mesures d'insonorisation afférentes à la détermination des zones de bruit;

Considérant que certains constatent que l'absence d'affectation afférente à la zone A d'exposition au bruit est logique;

Considérant que plusieurs réclamants s'opposent à l'augmentation du trafic aérien;

Considérant que plusieurs réclamants relèvent que les nuisances sont accrues compte tenu de l'absence de respect des couloirs aériens, ainsi que de l'utilisation d'aérofreins ou de la seconde piste;

Considérant qu'un réclamant souhaite qu'une cellule d'accompagnement des riverains, destinée à leur donner une information complète, soit créée;

Considérant que plusieurs réclamants souhaitent que les mesures d'accompagnement prévues dans les diverses zones d'exposition au bruit soient mises en œuvre rapidement;

Considérant que certains prétendent que la zone A aurait été déterminée sans tenir compte de la recommandation de l'auteur de l'étude des incidences d'y englober toute habitation exposée à plus de 65 dB;

Considérant que plusieurs réclamants demandent que les terrains situés en zone B au PEB bénéficient d'un traitement équivalent à ceux situés en zone A;

Que certains réclamants relèvent que la non-inclusion de leur bien en zone A déprécie ceux-ci;

Considérant que certains réclamants se demandent pourquoi certaines autorisations de construire sont délivrées en zone B;

Considérant que certaines réclamations relèvent que la compensation qui résultera de la reprise de terrains, affectés en zone d'habitat, en zone A n'est pas appréhendée;

Que certains s'interrogent sur la possibilité de retrouver 43 hectares de terrain destinés à compenser la perte d'une telle superficie en zone A;

Considérant qu'un réclamant souhaite que les terrains destinés à l'agriculture soient isolés des zones d'activités polluantes;

Considérant que de nombreux réclamants se plaignent des nuisances sonores générées actuellement par l'aéroport et s'opposent à tout acte de nature à aggraver les dites nuisances, ce que le projet contribue à réaliser;

Considérant que certaines réclamations font état du caractère insoutenable des bruits dans la zone A; que d'autres estiment qu'il en est de même dans la zone B qui devrait être vidée de ses habitants;

Que certains, pour ce motif notamment souhaitent vendre au plus vite et partir;

Considérant que certaines réclamations sollicitent que des mesures effectives de bruits soient réalisées dans les nouvelles zones d'habitat proposées; que d'autres considèrent qu'il faut interdire toute inscription de nouvelles zones d'habitat dans lesdites zones;

Considérant que certains insistent sur le fait que l'étude d'incidences considérerait que personne ne peut résider dans une zone soumise à des bruits supérieurs à 65 dB, ce que le projet autorise toutefois;

Considérant que selon eux, les modifications au plan de secteur se fondent donc sur un document erroné voire illégal;

Considérant que des réclamants attirent l'attention sur les recommandations de l'étude d'incidences; qu'ils invoquent la position commune arrêtée le 7 juin 2001 par le Conseil européen en vue de l'adoption d'une directive relative à la gestion du bruit dans l'environnement, particulièrement en ce que cette directive concernera les aéroports;

Considérant que des réclamants réclament l'installation d'un réseau de sonomètres et de sondes sur tout le territoire de leur commune;

Considérant que certaines réclamations critiquent le PEB qui n'est pas établi en fonction des trajectoires réelles des avions;

Considérant également que des réclamants reprochent au PEB de ne pas utiliser le Lamax comme unité de mesure, d'utiliser une limite trop élevée (70 dB au lieu de 65 dB) qui ne correspond pas à la norme fixée par le Professeur Bradley; que le PEB ne tiendrait pas compte des nuisances effectives (insupportables) en zone B; que des réclamants reprochent par ailleurs que l'étude d'incidences est plus que discrète sur la pollution atmosphérique, la détérioration du paysage et la dégradation des nappes aquifères;

Considérant que lesdites réclamations considèrent que le PEB est théorique et élude les dispersions des nuisances en dehors de la période de 6 h 00 à 24 h 00 dès lors qu'à ces périodes la trajectoire de décollage s'écarte de la zone B;

Que Le PEB ne prendrait pas en compte les décollages en sens inverse; qu'il ne prend pas en compte les nuisances plus importantes sous l'axe des trajectoires; qu'il ne prend pas en compte l'allongement de la piste et que pour ce motif, il contredit l'étude d'incidences dont il méconnaît enfin les recommandations; que selon certains d'entre eux, il conviendrait, à tout le moins de tenir compte des recommandations dont question;

Que ces réclamations s'opposent aux propositions envisagées par le PEB en ce qui concerne l'affectation en zone d'habitat de terrains (La Bourse, Dommartin), les populations qui s'y implanteront se retrouveront avec des nuisances sonores insupportables, l'affectation d'une grande partie du village de Sur-Les-Bois en zone d'aménagement différé dans le but d'annuler le déficit communal et cela au détriment de la santé des administrés et ces terrains jouxtant l'aéroport;

Considérant que certains riverains dénoncent des discriminations au sein des zones du PEB;

Considérant que d'autres considèrent que le plan d'exposition au bruit ne tient pas compte des décollages dans l'axe Sud-Ouest - Nord-Est;

Considérant que certains riverains situés sur deux zones du PEB souhaitent connaître leur réelle situation;

Que d'autres situés en zone C craignent une aggravation de leur situation dans le cadre du développement de l'aéroport; qu'ils remettent de même en cause l'exploitation 24 h/24 h de l'aéroport et l'allongement de la piste;

Considérant que certains riverains qui souhaitent, pour des raisons personnelles (sentimentales, âges, financières ou autres), demeurer dans leurs maisons proposent qu'il soit possible de bénéficier de mesures d'insonorisation dans la zone A;

Que d'autres préconisent une redéfinition de la zone A en fonction des bruits au sol, de l'alignement de la piste, des décollages et atterrissages dans les deux sens ainsi que d'un niveau de bruit prenant en considération les normes du plan bruit de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant que certains riverains font état de ce que Dommartin-Sud se situe dans le périmètre du PEB et qu'il ne convient dès lors pas d'y implanter des zones d'habitat; que de manière générale, plusieurs réclamations s'opposent à la création de nouvelles zones d'habitat dans le périmètre du PEB;

Considérant qu'un réclamant souhaite la suppression du survol par les avions du hall Omnisport et du Clos del Mé;

Considérant que plusieurs réclamants constatent de nombreuses nuisances sonores rue Pirombolle et des Héros au regard du non respect des couloirs aériens établis;

Considérant que des réclamants estiment que certaines parties du territoire proches de la rue Pirombolle ne sont pas reprises dans le PEB;

Considérant qu'un réclamant sollicite l'inclusion de la rue du Roua en zone A;

Considérant que d'autres réclamants souhaitent que leur bien situé rue du Roua à Alleur soit repris en zone A ou B compte tenu du survol régulier de celui-ci;

Considérant que des réclamants sollicitent que leur bien situé rue du Fort à Alleur, repris en zone B à la limite du périmètre de la zone A et placé dans l'axe de la piste d'atterrissage, soit exproprié;

Considérant que des réclamants souhaitent que le quartier des Fleurs et des Oiseaux et la Route militaire à Alleur soient repris en zone A, à l'instar du quartier Terre et Foyer de Jipsin et de la Cité des Charrons;

Considérant qu'un réclamant souhaite que son bien situé rue des Nations Unies à Alleur soit repris en zone B, compte tenu des nuisances subies et la dépréciation financière de son bien;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur la division du Clos des Orchidées à Alleur en deux zones d'exposition au bruit (A et B) alors que ces deux zones subissent des nuisances équivalentes;

Considérant que des réclamants souhaitent que leur bien situé avenue des Mimosas à Alleur soit repris en zone B, et non plus en zone C, compte tenu la proximité de celui-ci (20mètres) avec la zone B et des nuisances équivalentes subies;

Considérant que des réclamants souhaitent que leur bien situé Voie des Botresses à Alleur soit repris en zone A, et non plus en zone B, compte tenu la proximité de celui-ci (150mètres) avec la zone A et des nuisances équivalentes subies;

Considérant qu'un réclamant relève que les simulations du PEB ne correspondent pas à la réalité dès lors que leur bien, situé Clos des Pâquerettes à Ans, est inclus en zone B alors qu'il est survolé de nuit;

Considérant qu'un réclamant souhaite que les habitants du Clos de la Hayette soient traités de manière similaire aux riverains repris en zone A du PEB;

Considérant que des réclamants souhaitent que leur bien situé avenue des Muguets à Alleur soit repris en zone B, et non plus en zone C, compte tenu du fait que les biens voisins sont repris en zone B et que leur bien subit des nuisances équivalentes;

Considérant que des réclamants souhaitent que leur bien situé rue Defuisseaux à Loncin soit repris en zone A, et non plus en zone B, compte tenu la proximité de celui-ci (32mètres) avec la zone A et du fait que leur bien subit des nuisances équivalentes;

Considérant que plusieurs réclamants souhaitent que les biens situés rue des Héros à Loncin soient repris en zone A, compte tenu du survol régulier du quartier;

Considérant qu'un réclamant souhaite que son bien situé rue E. Colson à Loncin soit repris en zone A, et non plus en zone B, compte tenu de la proximité de celui-ci (15 mètres) avec la zone A, des nuisances équivalentes subies et, enfin, de la présence de nombreuses entreprises commerciales dans le voisinage;

Considérant que des réclamants souhaitent que leur bien situé rue des 14 Bonniers à Loncin soit repris en zone A, et non plus en zone B, compte tenu la proximité de celui-ci (bien situé à l'arrière d'une maison reprise en zone A et plus proche de l'aéroport) avec la zone A et des nuisances équivalentes subies;

Considérant qu'un réclamant souhaite que leur bien situé rue Docteur Fléming à Loncin qui est situé en zone D soit repris en zone A, compte tenu de sa localisation dans le voisinage direct de la zone A;

Considérant que plusieurs réclamants considèrent que l'aspect bruit, qui est un élément essentiel lors de l'étude d'une activité aéroportuaire, n'a pas été adéquatement pris en compte car les éléments suivants devraient avoir une incidence sérieuse sur les zones du PEB actuellement sous-estimées en intensité de bruit et de surface :

— le plan officiel d'exposition au bruit n'a retenu que les décollages et atterrissages qui se font dans le sens N-E/S-O alors que dans 88 % du temps ils ont lieu dans le sens opposé, augmentant dans ce cas et notablement la pollution sonore au N-E des pistes;

— le plan officiel d'exposition au bruit n'a pas tenu compte de l'allongement de la piste projeté dans la direction de Loncin alors que les simulations faites par le CEDIA indiquent que selon les scénarii envisagés en 2000 la superficie de la zone A augmenterait ainsi de 7 à 16 % et celle de la zone B de 8 à 13 % ;

— le plan officiel d'exposition au bruit ne tient pas compte d'exigences de la SAB demandant les 12 juin et 4 septembre 2001 au Gouvernement wallon les dérogations intensifiant la pollution sonore : acceptation d'avions Chapitre II, hushkittés ou non, suppression des maxima de bruits au sol non respectés par les gros porteurs, essais moteurs à l'air libre et vols d'entraînement en tout temps, l'expérience apprenant que le Gouvernement accède pratiquement toujours à ce type de demandes;

— le critère de la pollution atmosphérique aurait dû servir à délimiter la zone A également;

— les bruits de surface;

Considérant que plusieurs réclamants critiquent le fait que le projet de plan de secteur se base sur le PEB alors que les zones A et B ont été suspendues par le Conseil d'Etat et que les zones C et D n'ont jamais été définies;

Considérant que plusieurs réclamants contestent les études acoustiques réalisées;

Considérant que plusieurs réclamants critiquent le seuil de 70 dB pris en compte alors que différentes études scientifiques montrent qu'un bruit de 65-66dB est dangereux pour la santé et insupportable (IBGE, Expert nommé par le Tribunal de Liège, etc);

Considérant que plusieurs réclamants critiquent le choix de l'indice Ldn car il est calculé sur 24 heures alors que l'aéroport de Bierset fonctionne principalement la nuit et que l'indice recommandé par l'UE est le Leq;

Considérant que plusieurs réclamants résidant dans l'ex-zone A demandent que leur maison soit insonorisée aux frais de la Région wallonne, comme dans la zone B, en vertu du principe d'équité;

Considérant qu'un réclamant demande que les héritiers des personnes qui sont restées dans leur maison en zone A puissent revendre la maison à la Région wallonne quand ils en héritent;

Considérant que plusieurs réclamants critiquent le fait que la création de chancres générateurs d'insécurité en zone A va se répercuter sur la périphérie (vandalisme, vols, etc.);

Considérant qu'un réclamant préconise un revêtement antibruit pour l'élargissement de l'autoroute;

Considérant qu'un réclamant se plaint de la perte de jouissance de son jardin due aux nuisances sonores;

Considérant que des réclamants dont l'immeuble est situé en zone B revendiquent les mêmes avantages qu'en zone A (rachat);

Considérant qu'un réclamant insiste sur le fait qu'il veut que son immeuble reste en zone A et qu'il puisse le revendre le plus rapidement possible à la Région wallonne;

Considérant qu'un réclamant critique la localisation de son immeuble en zone B eu égard aux nuisances subies et constatées par expertise, le Tribunal de 1^{re} instance de Liège et l'étude d'incidences;

Considérant qu'un réclamant proteste contre le fait que, bien que les pistes n'aient pas changé, son habitation se trouverait en zone C, alors qu'auparavant, elle se trouvait en zone B;

Considérant qu'un réclamant exprime sa volonté de voir la totalité du village de Verlaine repris en zone B (au lieu de B et C) et qu'on mette en œuvre la politique d'isolation annoncée car les nuits sont raccourcies alors que l'on se lève tôt (6 h 30 m);

Considérant qu'un réclamant requiert que son habitation passe en zone A car il subit les mêmes nuisances et qu'elle soit rachetée par la Région wallonne;

Considérant qu'un réclamant s'indigne que son habitation soit passée en zone A et revendique un droit à l'isolation;

Que plusieurs réclamants relèvent qu'à défaut de diminuer sérieusement la pollution sonore, POLY'ART et la CRAT recommandent de vider la zone B par expropriation car le niveau de bruit est strictement et médicalement intolérable (les mesures d'isolation acoustique du Gouvernement wallon ne pouvant être suffisantes ou efficaces);

Que certains réclamants considèrent que cette solution est la seule acceptable; qu'un réclamant se plaint que l'insonorisation des maisons impose aux habitants de rester chez eux;

Considérant qu'un réclamant demande soit l'élargissement de la zone B, soit la mise aux normes zone B pour les maisons qui dépassent les autres en hauteur;

Que plusieurs réclamants soulignent également que, selon POLY'ART, les habitations des zones C et D doivent faire l'objet d'une isolation phonique à charge de la Région et qu'il faut éviter d'inscrire de nouvelles constructions dans ou à proximité de ces zones (même si ce n'est pas nécessairement le cas des nouveaux sites d'habitats retenus tels que à Horion, Velroux, Stockay, Dommartin,...).

Sur l'allongement de la piste :

Considérant que, selon des réclamations, l'allongement de la piste aggraverait le bruit de telle manière que beaucoup d'habitations devraient être intégrées dans d'autres zones du plan d'exposition au bruit (PEB);

Considérant que, selon certains, il faut prendre en considération les nuisances non encore intégrées dans le PEB actuel;

Considérant, à propos des nuisances sonores, qu'un réclamant se demande pourquoi la zone D couvrant la commune d'Awans ignore la moitié de l'entité d'Awans, ce qu'il en est lorsque les avions ne respectent pas leurs trajectoires imposées de vol, constate que le PEB (tient compte de trajectoires parcourues la nuit et qui sont inapplicables le jour en raison de l'interdiction militaire de survol pour l'aviation civile, que le PEB ne tient pas compte des 88% de décollages vers le Nord-Est, que le PEB ne tient pas compte des bruits au sol dits « rampants », que le PEB tient compte du LDN (bruit pendant la nuit) mais pas du Lden européen de 5dB supplémentaires (bruit pendant la soirée et la nuit), que selon POLY'ART, il faut réviser le PEB avec des conséquences sur les habitations situées en zone B et que des études démontrent les risques d'hypertension encourus par les riverains;

Considérant qu'une réclamation suggère de réaliser une étude d'incidences de l'activité aéroportuaire sur la santé et la création d'un pôle de conseil environnement permanent qui veillerait au respect des conditions de développement de l'aéroport de Bierset et du contrôle de la qualité de vie des riverains;

Considérant que certains réclamants font état de ce que 8% des avions décollent en sens inverse, pourquoi dès lors allonger vers Awans ?;

Considérant que des réclamants (beaucoup d'habitants en bout de piste) estiment que cet allongement sera catastrophique pour Loncin et Awans car il entraînera l'augmentation des nuisances sonores (au delà de 65 dB) en toutes zones (a, b, c et d);

Considérant que Net Sky estime que rien n'a jamais été prévu en ce qui concerne la protection des riverains depuis 1998;

Considérant qu'énormément de réclamants estiment que la définition des zones n'est pas fiable;

Considérant que selon eux, le tracé des zones A, B, C et D est contestable car il utilise le Ldn et non le Lden ou le Lmax;

Considérant que Net Sky relève que peu de riverains profitent des mesures correctives pour leur éviter un environnement bruyant (60% des habitants en zone A ont pu vendre et 0,2% en zone B ont obtenu une isolation phonique « test » de leur logement);

Considérant que certains riverains relèvent que le projet ne respecte pas les normes antibruit ni la Charte environnementale;

Considérant que certains riverains expliquent que ni les B747, ni les gros porteurs ne peuvent respecter ces normes;

Considérant que Net Sky relève que si le Gouvernement wallon accède toujours aux demandes de la SAB, la pollution nocturne va augmenter (avions chap II, plages horaires non restrictives pour essais moteurs, vols d'entraînement sans restrictions de jours et de nuit);

Considérant que certains riverains (habitants les zones résidentielles proches de la piste) constatent que les cargos lourds engendrent des vibrations;

Considérant que selon certains riverains, suite à l'arrêt du 18 avril 2002, l'allongement placerait Awans dans une zone de nuisance plus élevée et non encore définie correctement;

Considérant que certaines réclamations réclament l'arrêt des vols de nuit sur la base du prescrit de l'article 35 de la Charte européenne des droits fondamentaux;

Considérant que de nombreuses réclamations relèvent la nécessité de résoudre tous les problèmes liés aux nuisances existantes, préalablement à un développement supplémentaire du site;

Considérant que certaines réclamations relèvent la nécessité de réviser le plan d'exposition au bruit en fonction de l'évolution du trafic aérien, de la définition des trajectoires, du développement économique attendu et des conditions d'exploitation de l'aéroport;

Considérant que certaines réclamations relèvent la prise en compte insuffisante des vents et leur impact sur la propagation des nuisances sonores;

Considérant que certaines réclamations relèvent la nécessité d'organiser des zones tampon plus importantes, éventuellement organisées en lieu d'agrément; de manière à isoler les dispositifs routiers et l'aéroport;

Considérant que certaines réclamations relèvent la possibilité de voir l'aéroport de Bierset accueillir un trafic aérien initialement orienté vers Paris, qu'un tel surcroît de trafic sera générateur de nuisances supplémentaires, notamment sonores;

Considérant que des réclamations considèrent que le PEB doit être revu préalablement de manière à prendre en considération, pour la délimitation des zones :

— non pas le trafic observé en 1998 mais également le développement économique induit pas les nouveaux plans tant en terme de mouvements qu'en terme de développement économique;

— les trajectoires de vol diurne entre 6 h et minuit;

— la problématique du décollage en sens inverse, lequel représente 88 % du temps en moyenne;

— les résultats de l'étude d'incidences et des simulations CEDIA sur l'allongement de la piste nécessité par les décollages des gros porteurs à pleine charge;

— la proposition de directive du Parlement Européen sur l'évaluation et la gestion du bruit ambiant (et la probabilité élevée de s'en référer à un indicateur Lden en lieu et place de Ldn qui majore de 5db tous les niveaux de bruit en soirée) ainsi que les conséquences sur les délimitations des zones PEB;

— les bruits cumulés (aérien et de surface générés par l'activité au sol);

— les recommandations de l'étude d'incidences relatives aux problèmes susvisés et notamment la fixation des seuils de bruit admissibles tels que ceux définis au titre de « conditions d'exploitation relative au bruit » applicables pour les établissements classés;

Que des réclamations considèrent que le projet doit être revu en conséquence;

Considérant que des réclamations considèrent que l'ensemble de ces observations valent plus particulièrement pour les riverains en contact avec les limites des zones économiques, comme la limite nord de la ZI logistique et intermodale située dans le prolongement de la piste;

Considérant, par ailleurs, que des réclamations considèrent que le PEB actuel ne tient pas compte des demandes de dérogations de la SAB relatives aux avions chapitre II, aux avions hushkittés, à la suppression de limites de bruits au sol non respectées par les gros porteurs, aux essais moteurs à l'air libre et aux vols d'entraînement en tout temps;

Considérant que des réclamations considèrent que les couloirs aériens actuels ne sont pas toujours respectés;

Considérant que des réclamations considèrent que les zones A, B, C et D doivent être revues dès lors que les avions décolleront vers Saint-Georges et que les nuisances découlant de la poussée des moteurs se fera en direction d'Awans;

Considérant que des réclamations considèrent qu'aujourd'hui, aucun plan de protection n'est applicable pour les habitants situés en zone B, C et D;

Considérant que des réclamations considèrent qu'il convient de redéfinir les mesures de protection acoustiques pour chaque zone.

Sur la voirie

Considérant que selon certains riverains un tel projet va augmenter le charroi, surtout rues de la Station, de Hollogne et Maurice Gérard, et dans le quartier de la gare;

Considérant de plus que, certains riverains estiment que la création d'une voie routière le long de la ligne TGV va entraîner un cumul des nuisances sonores et olfactives, et ce d'autant plus que cette nouvelle voirie sera principalement au service des poids lourds;

Considérant que la majorité des réclamants préconisent qu'en cas de construction de la route longeant la voie TGV, il soit prévu un certain nombre de mesures adéquates de protection contre le bruit : l'isolation des maisons, le placement d'écrans antibruit recouverts de végétation persistante le long du tracé sur la commune de Awans, l'utilisation de revêtement silencieux;

Considérant qu'un réclamant relève que, les voies ferroviaires étant surélevées, il faudrait un mur antibruit au nord de la zone O9;

Considérant que des réclamations préconisent, quant à la problématique des contournements envisagés autour d'Awans, l'installation de murs antibruit;

Considérant que certains riverains habitant à l'extrémité de la rue des Combattants s'opposent au projet du fait du cumul des nuisances subies qui ne pourront que s'intensifier;

Considérant que certains réclamants estiment que les rues de Voroux, de Fooz, des Combattants seront particulièrement touchées;

Considérant que la création d'un nouveau réseau routier doit être accompagnée de mesures destinées à éviter le surcroît de trafic dans le centre du village d'Awans, notamment dans la rue du Pont, dans la rue Gérard;

Considérant que certains souhaitent avoir la garantie que la route sera créée avant l'extension de la zone industrielle, pour éviter les problèmes de trafic dans le village d'Awans;

Considérant que la pollution (sonore et atmosphérique) créée par les véhicules est également un souci pour les réclamants;

Considérant que selon certains, la création annoncée de 12.500 emplois et la nature des activités entraînent un trafic de véhicules 24 h/24;

Considérant que certains réclamants s'opposent à la réalisation d'un mur antibruit à quelques mètres de leurs fenêtres dans la rue du Pont et se demandent quelles seront les mesures prises contre le bruit, la pollution des véhicules et la sécurité routière;

Considérant que certaines personnes âgées s'estiment plus spécialement sujettes à des difficultés de santé liées au trafic et au bruit;

Considérant qu'un réclamant habitant la rue de Waroux (ruelle en cul de sac) craint les nuisances liées à la construction de la nouvelle voirie à proximité; que les réclamants craignent également la perte de calme dans la rue de Stockis; qu'un réclamant relève l'inopportunité de transformer la rue de Hollogne, actuellement en cul de sac, en accès à la zone aéroportuaire utilisée par des camions.

Quant à la zone industrielle

Considérant que selon certains réclamants, cette zone économique industrielle devrait être déplacée en dehors d'un environnement résidentiel et ce, dans le respect des articles 1^{er} et 30 du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine ainsi que des prescriptions des permis d'urbanisme délivrés antérieurement;

Considérant que quelques réclamants proposent d'installer cette nouvelle zone à la gare de triage de Voroux;

Considérant que certains réclamants relèvent que leurs jardins jouxtent la future zone industrielle (notamment rue de la Station);

Considérant que de nombreux réclamants constatent que l'impact de cette nouvelle zone sur les quartiers résidentiels voisins est mal voire non défini;

Considérant que certains réclamants relèvent que la création de la zone industrielle génèrera un cumul des nuisances de tout type;

Considérant qu'il est proposé par la majorité des réclamants de reculer de 200 mètres au moins cette zone économique afin d'atténuer les nuisances;

Considérant que certaines réclamations relèvent la nécessité d'établir un recul de 200 mètres entre la bordure nord de la zone d'activité économique et la rue de la Résistance, tout le long de celle-ci;

Considérant que certains réclamants insistent sur le fait que l'aménagement d'infrastructures esthétiques et efficaces de lutte contre le bruit et la pollution et les nuisances visuelles s'impose de toute manière; qu'à cette fin, ils proposent la création de zones de tampons arborées, de largeur suffisante, d'édifier des merlons et écrans antibruit recouverts de végétation au feuillage persistant);

Considérant que certains réclamants craignent des nuisances dues à l'éclairage nocturne (de la zone industrielle, des avions, de la piste);

Considérant que le conseil communal d'Awans exige également la création de zones tampon efficaces, aussi bien du point de vue visuel, que du point de vue acoustique; qu'il propose à cet égard :

— un recul minimum de 200 mètres de la zone;

— l'érection de merlons;

— la plantation de végétations;

— le placement de murs antibruit;

— la protection du site de l'éclairage direct;

Considérant que quelques riverains attirent l'attention sur le fait que les terrains en cette zone économique devront être nivelés à la même hauteur que les habitations afin d'éviter que les habitations soient en deçà des entreprises;

Considérant que quelques réclamants demandent qu'il soit prévu des moyens financiers pour pourvoir à l'entretien de ces aménagements;

Considérant qu'en outre, un réclamant insiste pour que les mesures adéquates tendant à limiter la pollution, l'insécurité et la dégradation des voiries doivent être évolutives en fonction du trafic aérien et des activités économiques et industrielles;

Considérant que certains riverains estiment que les installations industrielles ne doivent pas dépasser la voie ferrée qui représente une frontière de protection;

Considérant qu'ils proposent une gestion en partenariat avec les habitants de la répartition des entreprises au sein des zones industrielles;

Considérant que certains réclamants proposent de délimiter le côté Nord de la zone 9 par un mur antibruit car les voies ferroviaires sont surélevées par rapport aux habitations, de niveler la zone 10 à une hauteur identique à celle des habitations riveraines, de créer une zone tampon de minimum 100m, de prévoir des merlons de hauteur appropriée à celle des constructions industrielles et plantés notamment de végétation persistante;

Considérant que certains cependant s'opposent à l'implantation de feuillus dès lors qu'ils mettent trop de temps à pousser;

Considérant que certains réclamants évoquent l'extension de la zone industrielle jusqu'à la clôture de leurs jardins, que ces réclamants exigent la création d'une zone tampon et l'implantation la plus éloignée des éléments les plus générateurs de bruit;

Considérant qu'un réclamant préconise l'installation d'un dispositif antibruit le long du chemin de fer entre le pont de la rue de Hollogne et le pont de Bierset;

Considérant qu'un réclamant estime que la nature et la dimension des dispositifs d'isolement (zone tampon) doivent faire l'objet d'une étude d'incidences et que l'efficacité de la plantation de rangées d'arbres et de buttes de terre reste à démontrer;

Considérant que certains réclamants précisent que la zone de fret est située à 700 mètres des habitations qui subissent actuellement le bruit des manœuvres des camions et des clarks;

Considérant que certains réclamants, notamment un réclamant situé à 60 mètres de la zone, revendiquent des mesures pour atténuer le bruit, mais également la vue sur la zone industrielle;

Considérant qu'un réclamant propose de remplacer les bips des clarks par des gyrophares ou d'autres système visuels plutôt que sonores;

Considérant que des réclamants relèvent que le choix de la commune d'Awans pour l'implantation de nouvelles zone d'activités économique est critiquable eu égard aux nombreuses nuisances qu'elle entraînera pour ses habitants;

Considérant que des réclamants soulignent qu'il manque des informations quant aux mesures de protection qui devraient être imposées aux futures entreprises; qu'il en va ainsi pour la nature, la taille et l'efficacité des zones tampons;

Considérant que des réclamants observent qu'il n'est pas prévu de moyens de contrôle efficace, ni de possibilité d'adaptation des mesures adéquates pour réduire les nuisances;

Considérant que des réclamants trouvent que le choix d'implantation des nouvelles zones ne respectent pas le prescrit des articles 30 et 46 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine lesquelles imposent leur isolement par rapport aux zone résidentielles;

Considérant que des réclamants font remarquer que les cités et maisons sises à proximité des nouvelles zones d'activités économiques, notamment en campagne de Stockis, subiront des nuisances importantes dues au charroi des camions, et autres moyens de transport, aux mouvements de manutention par l'utilisation des buseurs; que ces derniers devraient être interdits ou à tout le moins réduits quant à leur sonorité;

Considérant que des réclamants ajoutent que, pour certains, l'ensemble des activités de manutention doivent être éloignées des activités résidentielles;

Considérant que des réclamants relèvent qu'il convient de créer des zones tampons efficaces, d'environ 200 mètres, entre la zone 10 et les habitations, notamment par la création de talus ou merlons de hauteur suffisante pour atténuer les nuisances; que l'utilisation des bâtiments à construire comme protection n'est, à cet égard, pas suffisante; que certains suggèrent également que ces merlons aient une largeur de 50 mètres;

Considérant que des réclamants exigent que ces mesures soient mises en place avant tout aménagement effectif (routes et bâtiments) des zones d'activité économiques;

Considérant que des réclamants objectent que le projet doit faire apparaître les différents éléments que sont les plates-formes et les liaisons sous douanes;

Considérant que des réclamants soulignent qu'il convient d'éviter tout phasage quant à l'aménagement des zones d'activité économique afin d'éviter les chantiers sans fins;

Considérant, à tout le moins, que certains regrettent l'absence de chronologie dans les différents aménagements nécessaires et le début d'exploitation, notamment de la zone 10;

Considérant que des réclamants relèvent que les horaires d'activité devront tenir compte des heures de sommeil des habitants et en particulier, des enfants;

Considérant que des réclamants soulignent qu'il convient d'assainir les friches industrielles sises entre les rues de Hollogne et de la Station;

Considérant que des réclamants relèvent qu'il convient de définir de nouvelles zones d'habitat à Awans, notamment entre les rues Heine et Defrene;

Considérant que des réclamants préconisent que la zone d'activité économique dont dépend la plate-forme multimodale soit tenue à l'écart des habitations;

Considérant qu'il est préconisé par certains de déplacer la plate-forme multimodale en zone 8 la zone 10 devant être occupée par des activités moins polluantes;

Considérant que des réclamants demandent que soit inscrite en campagne de Stockis, une zone d'espaces verts, ce parallèlement à la limite nord de la zone d'activité économique;

Considérant que des réclamants considèrent qu'il convient de créer une protection acoustique par écran antibruit ou merlons) en bordure de zone et notamment parallèlement à la limite nord de la zone d'activité économique;

Considérant que des réclamants soulignent qu'il convient de regrouper les entreprises les plus bruyantes au plus loin des zones habitées;

Considérant que des réclamants demandent que l'on fixe les conditions d'isolation phonique pour les entreprises situées à proximité des zones habitées;

Considérant qu'il est recommandé l'adoption d'une charte environnementale et la mise en œuvre d'un processus d'engagement de progrès;

Considérant qu'un réclamant demande l'érection de murs antibruit le long des pistes de l'aéroport et de l'autoroute;

Considérant qu'un réclamant souligne que le bruit a augmenté depuis l'arrivée des Boeing 747;

Considérant qu'un réclamant relève que la CAL fait le plus de bruit;

Considérant qu'un réclamant soulève le problème des avions hushkittés;

Considérant que plusieurs réclamants critiquent le fait qu'aucune mesure de bruit n'a été effectuée concrètement sur leur terrain;

Considérant que dans son premier avis, le conseil communal de Flémalle avait formulé la remarque suivante : en marge du projet de révision du plan de secteur, le conseil communal de Flémalle déplore qu'une initiative visant à fixer une nouvelle délimitation de la zone A du plan d'exposition au bruit de l'aéroport ait été entreprise après que le projet dont question ait été élaboré sur la base d'une délimitation fixée antérieurement;

Considérant que le conseil communal de Flémalle manifeste son inquiétude quant au tracé des zones A et B adopté par le Gouvernement wallon en date du 18 avril 2002;

Considérant que le conseil communal de Flémalle précise que bien que n'affectant pas directement la délimitation des zones au plan de secteur, le tracé de la zone B paraît en certains endroits difficilement explicable compte tenu de la situation réelle sur le terrain. Il relève ainsi deux situations dans la commune (rue des Cahottes et rue Jean-Louis Adam) où ledit tracé exclut de la zone B un groupe d'habitations en changeant brusquement de direction alors que le relief du terrain et le bâti existant sont sensiblement identiques;

Considérant que plusieurs réclamants font valoir le principe d'équité selon lequel tout citoyen peut demander d'être placé dans une zone de bruit s'il prouve que ses nuisances sont égales à celles existantes dans lesdites zones.

8 Quant aux trajectoires des avions

Considérant que plusieurs réclamants constatent que les avions ne respectent pas leur trajectoire, ce qui a pour conséquence d'étendre considérablement la zone de bruit;

Qu'un réclamant relève à ce propos qu'une analyse réalisée par DIAPASON (SERINFO) montre que le couloir aérien (« rail ») peut mesurer 1200 mètres de large;

Considérant qu'un réclamant demande la mise en place d'un organisme indépendant de contrôle de la trajectoire des avions;

Considérant qu'un réclamant relève qu'un avion de la CAL ne respecte pas les couloirs aériens;

Considérant qu'un réclamant se demande pourquoi on n'utilise pas au niveau du décollage le virage à droite.

9 Quant à la sécurité

Considérant que certains réclamants considèrent que la mise en œuvre de la zone d'aménagement différé à inscrire risque d'augmenter l'insécurité par l'arrivée de personnes peu recommandables sur place (en cas d'affectation à usage d'habitat);

Considérant que l'avis de la Commission de concertation du 27 juin 2002 fait apparaître des inquiétudes relatives à la sécurité dans les quartiers qui seront quittés par les habitants en suite des nuisances sonores et des mesures de rachat;

Considérant que plusieurs réclamants s'inquiètent des problèmes de sécurité à cause de la désertification de certains quartiers;

Considérant qu'en ce qui concerne les crashes, plusieurs réclamants demandent que les risques soient étudiés;

Que plusieurs réclamants demandent la délimitation de zones à risque, en tenant notamment compte des risques de crash au décollage;

Que d'autres réclamants attirent l'attention sur l'existence d'installations sensibles dans un rayon de 30 kilomètres;

Que d'autres réclamants attirent l'attention sur les problèmes en cas de crash d'un Boeing 747, ceux-ci contenant chacun 450 kg d'uranium appauvri dans leur structure;

Que ces réclamants relèvent que les fermes des zones A et B étant inhabitables, leur exploitation à distance pose des problèmes, notamment celui de la sécurité de l'exploitation non occupée pendant la nuit.

Sur l'allongement de la piste

Considérant qu'il est relevé par certains réclamants qu'il existe une augmentation du risque de décrochage au décollage à cause des tracés non rectilignes des vols et ce pour protéger la commune d'Amay (accord avec TNT);

Considérant que selon eux, un B747 est lesté à l'uranium appauvri;

Considérant que des réclamants craignent le risque de problèmes de santé des citoyens;

Considérant qu'il est souvent relevé par les réclamants habitants à proximité des pistes qu'aucun plan « catastrophe » n'est prévu en cas d'accident aérien alors que les habitations sont situées en bout de pistes;

Considérant que les riverains s'inquiètent quant à la formation du personnel en cas d'accidents;

Considérant qu'un réclamant rappelle, concernant les risques d'accidents, que la circulaire de la Federal Aviation Administration de l'US Department of Transportation préconise des aires de dégagement et de sécurité suffisantes au-delà des bouts de pistes d'environ 300 mètres;

Considérant que, selon une réclamation, il n'y a aucun plan catastrophe prévu;

Considérant que certains réclamants relèvent des problèmes de sécurité liés à l'exploitation et à l'extension de l'aéroport, tant en ce qui concerne les risques d'accidents pouvant survenir lors des décollages-atterrissages, qu'en ce qui concerne la fréquentation du site de l'aéroport et des zones d'activité économique par les véhicules de particuliers et le charroi lourd présents sur le site ou escomptés sur la base du développement de la zone;

Considérant les craintes relatives au survol des avions à basse, voire très basse altitude;

Considérant que des réclamants soulèvent que le rallongement de la piste a pour effet de rapprocher sensiblement celle-ci des habitations;

Considérant que certains réclamants craignent une augmentation des vols, ce qui nécessitent l'installation de hauts grillages entre les zones habitées et les zones d'activités économiques; que de même, cette situation n'entraîne des augmentations de leur prime assurance-vol;

Considérant que certains craignent les risques de pollutions chimiques dues à l'accroissement du trafic aérien.

Sur la voirie

Considérant qu'un réclamant relève la nécessité de réparer la route Bd des Combattants et l'av. Reine Astrid au motif que le mauvais raccord des plaques de la route et le charroi (bus, tracteur, camions...) risque de faire s'effondrer la maison;

Considérant qu'un réclamant s'interroge sur la capacité des infrastructures routières et d'égouttage existantes à supporter l'implantation de nouvelles entreprises;

Considérant qu'un réclamant s'oppose à l'installation d'une nouvelle canalisation de gaz à la droite de sa maison pour cause d'insécurité;

Considérant que de nombreux riverains s'inquiètent quant à la sécurité routière de la voirie à créer;

Considérant que des riverains proposent d'interdire le transit des poids lourds dans le centre - ville à l'aide de chicanes ou portiques limitant la hauteur de passage, et ce depuis l'autoroute, depuis la zone d'activité économique et depuis la liaison longeant la voie TGV;

Considérant que le conseil communal d'Awans exige également un aménagement des voiries, de manière à interdire le passage des camions à l'intérieur des villages, et plus particulièrement des rues de Hollogne, Stockis et Paul Emile Janson, tout en permettant l'accès des véhicules de sécurité;

Considérant que certains riverains relèvent qu'aucune mesure de protection n'est envisagée concernant la sécurité des enfants de l'école Saint-Joseph d'Awans, ni même pour les nombreux étudiants prenant le train Liège-Bierset;

Considérant que selon certains riverains, il n'est pas fait référence aux études TUC-RAIL et du Ministère de l'Équipement et des Transports à propos de la sécurité au sein du village;

Considérant que les réclamants s'inquiètent pour leur sécurité, et notamment celle de leurs enfants, en raison du trafic important de poids lourds dans le village d'Awans et aux alentours, entre autres près de certaines écoles;

Considérant qu'une proposition propose de mettre la rue des Saules en sens unique ou en circulation locale;

Considérant que s'agissant des problèmes de sécurité résultant de la création et de l'utilisation de nouvelles voiries, certaines réclamations suggèrent la réalisation du tracé Est alors que d'autres réclamations suggèrent la création du tracé Ouest ou encore la réalisation d'une desserte du site par l'implantation d'une voirie le long du tracé TGV;

Considérant que certaines réclamations relèvent des problèmes liés à l'utilisation des voiries par les véhicules lents;

Considérant que certaines réclamations recommandent d'organiser la desserte du site de manière à éviter la fréquentation du centre d'Awans par le charroi lourd et l'aménagement de dispositif de sécurité routière et d'un plan de circulation tendant à garantir la sécurité de tous les usagers des voiries;

Considérant que certains craignent les risques de pollutions chimiques dues à l'accroissement du trafic routier;

Considérant que différents réclamants craignent le trafic de transit au centre du village d'Awans; que notamment, tel serait le cas de la rue de Hollogne, laquelle est aujourd'hui paisible;

Considérant que certains craignent que les panneaux de signalisation ne constituent pas une réponse efficace à ce danger; que seuls des hautes bordures ou des chicanes peuvent garantir la sécurité des habitants; qu'à tout le moins une interdiction doit être imposée pour les camions de plus de 35 tonnes;

Considérant qu'un réclamant souhaite voir diminuer la hauteur du talus sis place communale à Awans eu égard à la faible visibilité en venant de la rue J. Jaurès;

Considérant que certains réclamants attirent l'attention sur la sécurité des piétons et des cyclistes en préconisant notamment l'implantation d'une rocade leur réservée;

Considérant que des réclamations relèvent le risque accru d'accidents impliquant des poids lourds;

Considérant que des réclamations s'opposent à toute liaison routière entre le futur zoning et les rues de Stockis, de la Résistance, P.E. Janson et M. Gérard.

Sur la zone industrielle

Considérant que les riverains souhaitent sécuriser les zones industrielles;

Considérant le souci de certains d'obtenir la garantie de l'absence actuelle ou future d'entreprises assurant le stockage de produits dangereux dans la zone;

Considérant que des réclamants s'inquiètent de la problématique « sécurité » liée aux activités aéroportuaires; que certains préconisent la création de zones de sécurité autour de l'aéroport; que d'autres suggèrent l'affectation de Sur-les-Bois en zone verte afin de créer une zone tampon;

Considérant que les réclamants relèvent le risque d'accident qui est présent à chaque fois qu'un avion survole à basse altitude la centrale nucléaire de Tihange ou des entreprises classées Seveso (S.A. Prayon et les Poudreries de Clermont);

Considérant que des réclamants s'inquiètent du climat d'insécurité résultant de la désertification de la zone de Sur-les-Bois;

Considérant que des réclamants demandent ce qui est susceptible de se passer en cas de crash aérien;

Considérant que de nombreux réclamants soulèvent les risques d'insécurité liés à l'inoccupation de nuit de la zone d'activité économique qui consiste en parkings et bureaux, qu'ils demandent des garanties à cet égard.

10. Quant à la santé

Considérant que plusieurs réclamants se plaignent de problèmes de santé à cause des nuisances générées par l'aéroport et du coût des médicaments qui y sont liés.

11. Quant à l'impact paysager et urbanistique

Considérant que le projet entend créer une nouvelle zone économique industrielle réservée aux entreprises utilisant des équipements bimodaux rail-route au nord de la ligne ferroviaire 36 en lieu et place d'une zone agricole dans la campagne de Stockis et d'une zone d'habitat à caractère rural rue de Stockis et Paul Emile Janson, rue de Grâce, rue de la Résistance;

Considérant que certains réclamants contestent l'intérêt économique de la révision du plan de secteur en remettant en question le développement économique projeté en termes d'emplois et d'implantation ou d'extension d'entreprises;

Considérant que certaines réclamations suggèrent d'utiliser les surfaces disponibles dans les zonings existants compris sur l'ensemble de la Région, ou dans un périmètre plus ou moins éloigné du site;

Considérant que certaines réclamations remettent en cause la localisation retenue pour l'établissement de zone d'activité économique et demande la prise en compte des besoins sociaux, patrimoniaux et environnementaux;

Considérant que certaines réclamations estiment que la plate-forme multimodale serait un prétexte pour créer un contournement et permettre une extension économique autour de ce tracé;

Considérant que plusieurs réclamants soulignent qu'il faut éviter d'enclaver l'industrie dans la pointe Ouest de la zone 10 (rues Gérard et de Hollogne); que selon un réclamant, cette enclave n'a aucun sens économique, si ce n'est d'éviter les expropriations; que selon un réclamant, il y aurait un risque d'enclaver d'une parcelle si la rue de la Résistance était supprimée à hauteur de son terrain;

Considérant que les réclamants se demandent pourquoi certaines habitations sont reprises dans la zone industrielle et pas d'autres (entre rue de la Station et rue du Pont);

Considérant qu'il est proposé d'exclure les habitations de la zone industrielle 10 et de débiter la zone industrielle à partir du fond des jardins;

Considérant que certains estiment qu'il faut redonner un caractère résidentiel au quartier de la rue de la Station;

Considérant que certaines réclamations estiment, au contraire, qu'il faut inclure leur habitation dans la zone économique;

Considérant qu'une réclamation propose d'aligner la limite de la zone industrielle aux abords de la rue de Loncin sur le reste de la zone;

Considérant qu'une réclamation propose d'inscrire la zone 8 en zone industrielle pour travailler de part et d'autre de la voie le long du TGV afin de desservir les zones 9 et 10 et d'alléger le trafic de l'échangeur;

Considérant qu'aucune description de la zone industrielle n'est faite, ni du type d'entreprises qui seront implantées, ni des produits stockés; que certains souhaitent avoir la garantie qu'aucune entreprise ne stockera de produits dangereux;

Considérant que certains réclamants s'inquiètent de ne pas connaître le contenu de certaines prescriptions complémentaires d'ordre urbanistique prévues dans le cadre du projet;

Considérant que certaines alternatives sont proposées, notamment le déplacement de la plate-forme bimodale Air-TGV de la zone 9 vers la zone 8 ou vers la gare de Bierset, laisser la zone bimodale Air-Route en zone agricole et transférer l'activité économique vers le site de Bierset-Velroux;

Considérant que des réclamants réclament l'élaboration d'une solution exceptionnelle en terme d'aménagement du territoire afin que la reconversion immédiate de Sur-les-Bois selon les axes touristiques, culturels, artisanaux, économiques, sociaux, sportifs et de loisirs soit possible; qu'ils préconisent l'élargissement de cette zone destinée à la reconversion;

Considérant que des réclamants demandent que le déficit de zone à bâtir à Sur-les-Bois soit compensé tout en préservant le cadre rural typique préexistant;

Considérant que des réclamants prennent argument de l'article 1^{er}, § 1^{er}, du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine et du principe de précaution pour s'opposer à la création de nouvelles zones destinées à l'habitation au sein de la zone B du PEB et, de manière générale, dans les zones soumises aux nuisances de l'aéroport;

Considérant que des réclamants critiquent la révision du plan de secteur en ce qu'elle repose sur le PEB, qu'ils considèrent celui-ci comme erroné et incomplet;

Considérant que des réclamants approuvent l'affectation de Sur-les-Bois en ZAD; que certains estiment que cette solution se révèle être la plus souple et la moins dommageable; que d'autres réclamants rejettent cette affectation en raison des incertitudes qu'elle recèle; que certains réclamants ne refusent cette affectation que pour le périmètre de la zone situé en zone B;

Considérant qu'un réclamant souhaite que les terrains sis aux lieux-dits « La Sarte », « Le Parc » et « Dessous le Château » soient également affectés en ZAD;

Considérant qu'un réclamant propose d'inscrire les terrains sis au nord de Dommartin entre la chaussée Verte et la limite du territoire communal en ZAD;

Considérant que des réclamants souhaitent que la mise en œuvre de la ZAD relève de l'autonomie communale en concertation avec la population et soit réalisée dans le respect de l'environnement et de la sécurité des habitants;

Considérant que des réclamants sont opposés à ce que la mise en œuvre des ZAD autorise l'implantation de nouvelles activités nuisibles; que d'autres réclamants souhaitent que l'aménagement de la zone prévoie des activités artisanales, de loisir et agricoles;

Considérant que des réclamants sont opposés à la création de nouvelles zones d'habitat au motif que le coût de leur mise en œuvre sera reporté sur les administrés;

Considérant que des réclamants refusent l'affectation de Dommartin en zone d'habitat; que d'autres considèrent qu'une telle affectation est envisageable pour autant que la ligne à haute tension soit enterrée; que certains réclamants considèrent que la proximité de l'autoroute est un obstacle à la viabilité de cette zone d'habitat; que des réclamants considèrent que cette nouvelle affectation mettra en péril l'existence d'exploitations agricoles;

Considérant que des réclamants s'interrogent sur l'opportunité de créer une zone d'habitat à Stockay aux motifs, d'une part, que le développement des activités aéroportuaires va accroître les nuisances et, d'autre part, que le site subit déjà des nuisances dues à la présence d'une carrière;

Considérant que d'autres réclamations privilégient l'étoffement du noyau de Stockay à l'extension disproportionnée de Dommartin dont le caractère rural doit être préservé;

Considérant que des réclamants suggèrent l'affectation d'une partie du Parc du Château de Wârfusée et du site « Campagne de Wârfusée » en zone d'habitat; que d'autres suggèrent la création d'une zone d'habitat de part et d'autre de la Rue Basse-Marquet;

Considérant que des réclamants proposent d'inscrire en zone d'habitat à caractère rural les terrains situés entre les rues de la Bourse et Basse-Marquet non inclus au PEB;

Considérant qu'un réclamant propose l'inscription des terrains sis le long des voiries existantes au centre de Dommartin, mais hors PEB, en zone d'habitat à caractère rural;

Considérant que des réclamants revendiquent une affectation autorisant des activités de type commercial ou artisanal pour les parcelles situées le long de la Chaussée Verte, afin de revitaliser la commune; que des réclamants souhaitent limiter cette zone au tronçon de la Chaussée Verte compris entre les villages de Yernawe et Dommartin;

Considérant que des réclamants sont favorables à une implantation alternative à cette zone économique consistant à créer une ZAEM le long de l'autoroute E 42, entre la Chaussée Verte et la Croix « Rogde Male »;

Considérant que d'autres réclamants s'opposent au développement d'activités commerciales sur la Chaussée Verte au motif qu'il en résultera un accroissement des nuisances pour le voisinage sur le plan de la mobilité;

Considérant que des réclamants estiment que Sur-les-Bois doit être réaffecté en ZAEM;

Considérant que certaines réclamations remettent en cause la création de nouvelles zones d'habitat exposées aux bruits car situées dans les zones d'expositions au bruit du PEB;

Considérant que certaines réclamations demandent que la mise en œuvre des zones d'habitats soient subordonnées à l'élaboration d'un plan communal d'aménagement afin de permettre une définition harmonieuse de celles-ci ou permettre déjà aux riverains de connaître les affectations qui seront réservées et éviter que celles-ci ne changent dans le futur;

Considérant que certains réclamants soulignent qu'il existe encore suffisamment de terrains à bâtir mieux intégrés dans la région et d'habitats à restaurer dans les villes et qu'il n'est pas nécessaire d'inscrire de nouvelles zones destinées à l'urbanisation à cette fin;

Considérant qu'avant d'inscrire de nouvelles zones destinées à l'habitat, il convient, selon certains d'entre eux, d'assainir le site de la sucrerie jouissant d'une bonne situation ce qui relèvera l'image de la commune;

Considérant que certaines réclamations font encore état de la perte du caractère rural de la région par la future réalisation du plan de secteur projeté;

Considérant que des réclamants souhaitent que le bien cadastré section B 940a 4 et situé dans le quartier des rues du Roua et du Fort soit affecté en zone verte et non en zone constructible;

Considérant qu'une réclamation au moins propose de modifier le lieu d'implantation de la zone industrielle pour la prévoir le long de l'autoroute E 40 Bruxelles-Liège;

Considérant que certains réclamants souhaitent affecter la zone d'aménagement différé située le long de l'autoroute en zone de loisir et d'habitat, ce que le conseil communal d'Awans souhaite également;

Considérant que pour de nombreux riverains, la réalisation de l'échangeur de Crisnée, l'allongement des ponts et la réalisation d'une voirie reliant l'échangeur à la zone de fret aura de nombreux effets négatifs :

- perte de terre agricole;
- trafic de « bail pass » par le village;
- investissements importants (expropriation/réalisation) pour une utilisation limitée alors qu'il existe des accès directs à la zone qui peuvent être aménagés;

Considérant que certains réclamants présentent une alternative qui se présente comme un nouveau tracé de la zone économique sur le territoire du quartier de Velroux-Sud, avec création d'une zone tampon comprenant une zone de plantations denses « faisant un obstacle visuel avec le Nord du Village situé à quelques mètres en contrebas », et des merlons le long de la rue de Velroux. Ceci serait assorti d'une expropriation des habitations situées dans la zone tampon;

Considérant que certains réclamants demandent la création d'une zone tampon supplémentaire avec zone de plantation dense; que certains demandent que la partie boisée prenne la forme d'une butte, qu'ils demandent que les habitations sises dans cette zone tampon soient rachetées ou expropriées;

Considérant que certains réclamants s'opposent à la mise en œuvre de la ZAD de Velroux, ce qui aurait pour effet de couper le village en deux;

Considérant que des habitants du quartier de Velroux demandent l'extension de la zone tampon prévue vers l'actuelle butte arborée jusqu'à la limite de la zone militaire existante;

Considérant que certains réclamants estiment que la largeur de la zone tampon prévue (150 m) est insuffisante pour atténuer les bruits rampants et demandent l'extension de la zone tampon à 300 m/400 m;

Considérant que, inversement, d'autres réclamants relèvent qu'il existe déjà des écrans antibruit à l'endroit de la zone tampon et estiment qu'une augmentation de superficie de la zone tampon ne se justifie pas, qu'ils demandent si cette extension emporte l'expropriation de parcelles ou non;

Considérant que certains réclamants de Velroux demandent le maintien de la rue de Bierset, ou de la rue de Velroux pour éviter que le charroi ne passe par les rues du village;

Considérant que certains réclamants craignent le risque d'enclavement et de coupures d'axes de communication du village de Velroux, qui deviendrait « un reste de village rural enclavé dans une zone industrielle et protégé par un dispositif antibruit »;

Considérant que certains réclamants estiment que le découpage des zones 2, 4 et 5 détruit le caractère rural et paisible des habitations;

Considérant que certains réclamants estiment que les zones industrielles jouxtent les noyaux d'habitat à Velroux, « que le village, amputé d'une partie de son tissu bâti, risque d'être déstructuré si une transition n'est pas créée entre les zones d'activités et les zones d'habitat »;

Considérant que des réclamants estiment que le caractère patrimonial et archéologique du village doit être pris en compte « car Velroux est un très ancien Village », que ces réclamants demandent la préservation de l'aspect harmonieux de certains monuments, bâtiments et vestiges archéologiques intégrés dans le paysage actuel;

Que ces réclamants estiment inopportun de l'encercler par des zones 2 d'activité économique à vocation industrielle et zone 4 réservée à des entreprises dont la localisation requiert la proximité de l'aéroport ou des activités générées par celui-ci;

Considérant que certains réclamants demandent à ce que soit conservé l'accès à l'autoroute via le nouvel aménagement de la montée dans le prolongement de la rue Diérain Patar;

Considérant que certains réclamants proposent une scission de la zone 6 en deux parties, de manière à garder le côté « Ferme Dumont » en zone tampon « visuelle et auditive » et d'agrandir le parc économique côté « Ferme Lucas », en raison des terres agricoles et de la densité de population faible à cet endroit; que cette solution permettra selon eux de sauvegarder quatre fermes appartenant au patrimoine architectural remarquable;

Considérant que de nombreux réclamants souhaitent l'aménagement des zones tampons par l'utilisation de bandes boisées et de merlons, d'une largeur de 100 mètres minimum à partir des habitations,

Qu'un réclamant souhaite que ces zones tampon soient représentées au plan de secteur;

Que plusieurs réclamants souhaitent une définition plus précise des dispositifs d'isolement envisagés.

12 Quant aux affectations données au plan de secteur

Considérant que la création d'un nouveau quartier derrière des maisons anciennes est contraire au contexte architectural de Fexhe-le-Haut-Clocher;

Considérant que certains réclamants craignent les nuisances générées par la mise en œuvre de la zone, si celle-ci devait être affectée à usage de la Défense Nationale (création d'une piste supplémentaire dans l'axe de Velroux, impossibilité de négocier avec les militaires...);

Considérant que tout en s'opposant au projet pour ce motif, ceux-ci préféreraient, en cas de maintien du projet, que la zone d'aménagement différé soit convertie en zone d'habitat à caractère rural;

Considérant que d'autres opposants souhaitent, sans en motiver les raisons, qu'en cas d'adoption du plan de secteur, la priorité soit donnée à l'armée lors de la mise en œuvre de la zone d'aménagement différé;

Considérant que le conseil communal d'Ans suggère que l'affectation de divers terrains soient déterminés par un plan communal d'aménagement et soient dès lors affectés en zone d'aménagement différé, compte tenu de l'évolution future du PEB;

Qu'il souhaite, en ce sens, que soient affectés en zone d'aménagement différé, d'une part, les terrains de la rue Pirombolle inscrits en zone d'espaces verts et, d'autre part, les terrains dit « Terre & Foyer » inscrits en zone d'activité économique mixte;

Considérant qu'un autre réclamant propose d'affecter le site « Terre & Foyer » à des fins sportives (projet Standard) et d'affecter la zone prévue pour la mise en œuvre de projets sportifs à des fins d'habitat;

Que cette modification permettrait de localiser le projet sportif dans le périmètre du PEB tout en excluant des terrains destinés à l'habitat dudit PEB;

Que le même réclamant suggère, si la proposition formulée n'était pas retenue, d'inscrire de nouvelles zones d'habitat au départ du noyau d'habitat de Xhendremael et non au départ du site de l'Arbre Courte joie, afin de ne pas soumettre lesdites zones d'habitat aux nuisances inhérentes au complexe sportif;

Considérant que des réclamants constatent le traitement différencié (espaces verts et zone d'activité économique mixte) de la zone d'habitat située à Loncin et reprise en zone A;

Considérant qu'un réclamant souhaite que les terrains situés rue de l'Etang et rue de Fêchereux soient affectés comme terrains à bâtir;

Considérant qu'un réclamant souhaite que le lieu dit « Corbeaufond » situé rue de Hognoul soit affecté comme terrain à bâtir;

Considérant que plusieurs réclamants s'opposent à l'inscription d'une zone de petites et moyennes entreprises dans le quartier résidentiel et verdurisé de la Route militaire;

Considérant qu'un réclamant souhaite que, s'agissant du quartier de Loncin, d'une part, la zone d'espaces verts prévue pour les rues Pirombolle et Defuisseaux soit adaptée en fonction des nuisances réelles et, d'autre part, une place soit aménagée au centre de ce quartier;

Considérant qu'un réclamant souhaite, s'agissant de l'ancienne commune d'Alleur – Quartier Baudouin – Botresses – Vallée, que cette zone soit adaptée en fonction des nuisances sonores réelles;

Qu'il considère qu'une zone d'activité économique industrielle ne peut y être implantée mais bien des activités de services intellectuels;

Qu'il estime, dans ce contexte, que la rénovation programmée de la rue des Héros soit adaptée en prévoyant des zones « tampons » ainsi que des promenades;

Considérant que plusieurs réclamants souhaitent que le Fort de Loncin, déjà affecté par de nombreuses nuisances, soit mis en valeur;

Considérant qu'un réclamant souhaite qu'une zone d'espaces verts soit prévue au centre d'Alleur;

Considérant qu'un réclamant s'oppose à l'affectation du terrain situé rue du Fort en zone industrielle;

Qu'un autre réclamant s'oppose à l'affectation du terrain situé rue du Fort affecté par le passé en zone résidentielle, en zone industrielle;

Considérant qu'un réclamant s'oppose au changement d'affectation du bien situé rue des Héros;

Considérant qu'un réclamant souhaite que l'ancienne ligne de chemin de fer Ans-Liers soit réaménagée en promenade pour piétons;

Considérant que des réclamants critiquent l'extension, contrairement à ce qui avait été annoncé lors des dernières réunions d'information, de la zone d'activités économiques qui englobe le bien situé Voie des Botresses à Alleur;

Considérant qu'un réclamant craint la construction de halls de stockage devant le bien situé Voie des Botresses à Alleur;

Considérant qu'un autre réclamant souhaite que le bien situé Voie des Botresses à Alleur soit inclus dans la zone économique ou que le périmètre de ladite zone soit éloigné du bien considéré;

Considérant que des réclamants souhaitent, en suite de la création d'une zone économique voisine, que le bien situé rue de l'Allée Verte à Loncin soit exproprié ou que ladite zone économique soit redéfinie;

Considérant qu'un réclamant s'oppose à l'affectation du bien situé rue de la Vallée à Alleur en zone d'aménagement différé, initialement affecté en zone d'habitat;

Considérant qu'un réclamant souhaite que le bien situé rue Colson à Loncin soit affecté en zone d'activité économique compte tenu de la présence de nombreuses entreprises commerciales à proximité immédiate;

Considérant qu'un réclamant s'inquiète du sort du patrimoine, en suite de la révision du plan de secteur, et notamment du château d'Awans;

Considérant que des réclamants souhaitent que le bien situé Clos Wathy de Hombroux à Alleur soit inclus dans la zone économique ou que le périmètre de ladite zone soit éloigné du bien considéré;

Considérant qu'un réclamant craint les nuisances à résulter de la création d'une zone industrielle à proximité de l'avenue du Roi Baudouin;

Qu'un autre réclamant relève que le caractère résidentiel de l'avenue Roi Baudouin est remis en cause;

Considérant que des réclamants craignent une aggravation des nuisances, rue du Plope, compte tenu de la proximité de la zone d'activité économique située rue Deponthière;

Considérant que le conseil communal d'Ans sollicite la faculté de créer une zone de services publics et d'équipements communautaires au sein de la zone d'activité économique située avenue Deponthière aux fins d'y implanter un parking favorisant l'intermodalité;

Considérant qu'un réclamant s'inquiète des nuisances à résulter de la création d'une zone économique en face du bien situé rue de l'Industrie;

Considérant que des réclamants souhaitent que le bien situé rue Colson à Loncin soit affecté en zone économique afin de favoriser le développement de l'aéroport;

Considérant que plusieurs réclamants s'inquiètent de l'avenir des activités commerciales, de la dévaluation financière des biens et de la disparition des abords verts situés dans la rue du Fort et l'avenue Roi Baudouin;

Considérant que des réclamants constatent que l'extension de la zone d'aménagement différé jusqu'au quartier du Jupsin va amplifier les nuisances;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'affectation de leur bien situé avenue des Aubépines à Alleur dans une zone non spécifiquement destinée à l'habitat;

Considérant que certains opposants s'opposent à la redéfinition de la zone agricole qui a pour effet de diminuer la superficie des terres agricoles exploitables;

Considérant que certains réclamants estiment que le maintien des zones agricoles en soi peut constituer une zone tampon adéquate pour atténuer les nuisances de l'activité aéroportuaire ou industrielle;

Considérant qu'un certain nombre de réclamants sont propriétaires de terrains partiellement repris en zone d'activité économique, qu'ils demandent à ce que l'entièreté de leur propriété soit ou bien reprise dans cette zone, ou bien exclue de la zone;

Qu'ainsi certains réclamants, exploitants agricoles, s'opposent à la reprise des terres d'exploitation en zone économique dès lors que le corps de logis n'y figure pas, puisque cela rend impossible leur exploitation; qu'ils réclament en conséquence un régime unique pour l'ensemble de leur propriété;

Considérant qu'un certain nombre de réclamants sont propriétaires de terrains qui jouxtent la future zone économique, ou en sont situés à moins de 200 mètres, et souhaitent voir leur propriété incluse dans cette zone, au motif que les désagréments qu'ils auraient à subir du fait de l'exploitation de la zone (augmentation du bruit, du charroi) justifieraient que leurs propriétés ne soient plus habitables;

Considérant que des réclamants demandent à ce que les constructions et aménagements futurs dans la zone d'activité économique mixte soient réalisés dans le plus strict respect de l'environnement et dans le style de l'urbanisme local, qu'en ce sens, les buildings doivent être prohibés;

Qu'ils demandent la création d'un espace boisé autour de la zone;

Que des réclamants demandent également la pose de panneaux antibruit rampant aux abords de la zone d'activités économiques mixte;

Considérant que le conseil communal de Grâce-Hollogne souhaite, en dehors du secteur aéroportuaire, que soient réalisés les aménagements suivants au zonage :

a) affectation de la paire du charbonnage du Bonnier située entre les rues H. Denis et M. de Lexhy, en zone d'habitat;

b) « site en Boutte », dit terril du Corbeau, rue P. Janson : affectation directement en zone d'habitat;

c) maintien de la zone d'habitat à caractère rural dans le village de Horion;

d) création d'une nouvelle zone d'habitat rural rue de l'Arbre à la Croix, entre le terrain de football et le rond-point du Château de Lexhy, qui s'étendra sur une longueur de 300 mètres avec une profondeur de 200 mètres, destinée prioritairement à la construction d'habitations sociales et destinée à compenser le nombre d'hectares de zone d'habitat perdus par la Commune dans le cadre du plan d'exposition au bruit; création d'une zone d'équipements communautaires à cet endroit;

e) maintien de la zone d'habitat à caractère rural, rue du Ferdou et indemnisation des différents propriétaires des biens passant de la zone d'habitat à caractère rural en zone agricole;

Considérant que, dans les zones limitrophes de l'aéroport, le conseil communal de Grâce-Hollogne souhaite la suspension de l'approbation de cette partie de la modification du plan de secteur en attendant que :

— le plan d'exposition au bruit soit définitivement arrêté, fixation des zones A, B, C et D permettant ainsi une réflexion précise sur la création de nouvelles zones d'habitat;

— la localisation des militaires sur le site soit définie de manière définitive, permettant ainsi de déterminer avec toute la précision voulue toutes les zones destinées au développement économique;

Considérant que concernant les zones du village de Velroux, le Conseil communal de Grâce-Hollogne souhaite :

a) que les biens sis rue du Village, soient intégrés dans la zone d'activité économique industrielle;

b) que le triangle formé par les rues du Village, de Velroux et des Blancs Bastons, serait aussi intégré en zone d'activité économique, mais une zone tampon de 100 m doit être créée afin de préserver l'habitat du village;

c) que le bloc d'immeubles sis rue des Blancs Bastons, soit intégré dans la zone d'activité économique industrielle;

d) l'agrandissement de la zone d'équipements communautaires, à l'angle des rues de Velroux et des Blancs Bastons;

e) créer une nouvelle zone d'habitat à caractère rural reliant la rue du Village et la rue de la Pochette au fond du Clos J. Nélis afin de compenser l'importante zone d'habitat supprimée dans le village de Velroux;

f) le maintien de la zone agricole sur 150 mètres de profondeur, à l'arrière des habitations restantes rue du village, de même qu'à l'arrière de la rue du presbytère;

Considérant que concernant les zones du village de Bierset, le conseil communal de Grâce-Hollogne souhaite que :

a) le long de la rue en Bois et à l'arrière de la rue Sergent Aviateur Bailly et de l'avenue de la Gare, il soit créé une zone tampon d'une profondeur de 100 mètres à l'intérieur de la zone économique;

b) une zone tampon de même profondeur soit également prévue à l'arrière des propriétés de la rue de Velroux, tout en se limitant aux biens du Ministère de la Défense nationale pour la création de la zone;

c) le dossier d'allongement de la piste de l'Aéroport, proposé par la S.R.W.T., reprenne l'aménagement de la voirie des Chaussées de Liège et de Hannut, avec un tracé différent de celui repris dans le projet de modification de plan de secteur; cette proposition rend donc caduque le tracé proposé et la zone de réservation de part et d'autre de celui-ci;

d) une voirie parallèle à l'autoroute dans la zone 11 et ce, en fonction des entreprises implantées dans ladite zone et de la présence d'un bassin d'orage communal, ne soit pas réalisée;

Concernant la zone de Crotteux, le conseil communal de Grace-Hollogne souhaite :

a) étendre la zone d'activité économique mixte qui englobera les biens de la ferme DUMONT ainsi que les immeubles côté gauche de la rue Diérain Patar;

b) classer les biens en zone d'espaces verts, à l'arrière de la zone d'activité économique mixte (côté ouest) jusqu'au bassin d'orage;

Considérant que plusieurs réclamants souhaitent que les nouvelles zones d'activité économique soient localisées sur des anciens sites industriels, dans des zonings non saturés ou des terrains situés à proximité d'axes de communication importants;

Considérant que l'avis du conseil communal d'Ans du 18 décembre 2001 constate qu'il serait hasardeux d'affecter des habitations en zone d'activité économique mixte sans procéder à leur expropriation;

Considérant qu'un réclamant revendique pour sa parcelle, une affectation en zone à bâtir au motif que son habitation à Grâce-Hollogne (zone A) a fait l'objet de la procédure de rachat volontaire par la Région wallonne et qu'il souhaite par conséquent déménager à Saint-Georges;

Considérant qu'un réclamant revendique une affectation en zone à bâtir pour sa parcelle au motif qu'elle présente une largeur à rue d'environ 50 m et qu'elle pourrait donc être divisée en différents lots;

Considérant que des réclamants requièrent une affectation en zone constructible de leur parcelle située rue Impasse des Chiens au lieu dit « Le Parc »;

Considérant qu'un réclamant regrette le changement d'affectation conféré par le projet de plan de secteur à ses parcelles qui ne sont plus en zone constructible;

Considérant que des réclamants suggèrent une affectation en zone artisanale ou d'activités commerciales, à défaut d'une affectation en zone d'habitat, pour leurs terrains situés le long de la Chaussée Verte et un accès direct à l'autoroute au motif, d'une part, que des implantations commerciales existent déjà sur le site et, d'autre part, que la création d'une zone artisanale et commerciale permettrait de compenser le déficit économique de la commune;

Considérant que le réclamant requiert que sa parcelle située en zone verte soit affectée en zone constructible;

Considérant qu'un réclamant demande que sa parcelle de terrain agricole soit affectée en zone à bâtir puisqu'elle est située en dehors du plan d'exposition au bruit;

Considérant qu'un réclamant refuse que son terrain faisant partie intégrante d'une exploitation agricole soit affecté en zone d'habitat au motif que de cette manière l'exploitation serait amputée et ne serait plus viable;

Considérant qu'un réclamant s'oppose à ce que sa pâture soit affectée en zone à bâtir, ce qui mettrait son exploitation en péril et ce qui anéantirait l'aspect rural du village;

Considérant qu'un réclamant demande que sa parcelle située en zone verte soit affectée en zone à bâtir au motif que cette parcelle est totalement enclavée dans une zone à bâtir et qu'elle est située au centre du village et que cette conversion permettrait de rencontrer partiellement la problématique de la perte de patrimoine foncier à St Georges;

Considérant que des réclamants se plaignent du fait que leurs terres agricoles de grande qualité soient affectées en zone à bâtir;

Considérant qu'un réclamant refuse que ses terres agricoles de grande qualité situées rue Croix Hencotte à Dommartin soit affectées en zone à bâtir et en zone industrielle;

Considérant que des réclamants ne sont pas d'accord avec les nouvelles zones à bâtir proposées au motif que les nuisances de l'autoroute et de la carrière y sont présentes et qu'une seconde piste va être créée provoquant à Stockay les mêmes nuisances sonores qu'en zone A;

Considérant que des réclamants proposent la création d'une zone d'habitation le long de la rue Basse Marquet, la rue de la Bourse et la Chaussée Verte;

Considérant que des réclamants s'opposent au développement de l'activité commerciale le long de la Chaussée Verte;

Considérant que des réclamants estiment que les possibilités de création de zones d'habitat entre la rue de la Bourse et la rue Basse Marquet n'ont pas été prises en considération;

Considérant que des réclamants souhaitent que les terrains situés entre le Carrefour « Lavigne » et le « Tumulus » bénéficient d'une affectation de type commercial;

Considérant qu'un réclamant souhaite le maintien et l'extension des zones constructibles sur la chaussée Verte;

Considérant qu'un réclamant suggère que Dommartin soit affecté en zone d'habitat à caractère rural pour autant que la ligne à haute tension soit enterrée;

Considérant qu'un réclamant souhaite que sa parcelle soit maintenue en zone verte;

Considérant qu'un réclamant propose d'affecter à l'habitation des terrains agréables, tels qu'une partie du parc du Château de Wārfusée et le terrain dénommé la « Campagne de Wārfusée »;

Considérant qu'un réclamant demande l'actualisation du plan de secteur relatif à la zone B car il maintient que son immeuble n'est plus situé en zone résidentielle d'habitat rural;

Considérant qu'un réclamant est favorable à la création d'une zone d'habitat au lieu-dit « Viveroux »;

Considérant qu'un réclamant revendique que son terrain (enclavé en zone d'habitat à caractère rural) soit affecté en zone d'habitat à caractère rural alors qu'il est actuellement affecté en zone d'espaces verts afin de répondre à la recherche de terrains à bâtir;

Considérant qu'un réclamant relève que la modification du plan de secteur provoquerait la perte de 13 hectares de ses cultures sur 65;

Considérant qu'un réclamant relève que la division opérée, en terme d'affectation, empêche d'appréhender globalement les incidences du nouveau plan;

Considérant qu'un réclamant relève que la révision s'oppose à l'article 166 du CWATUP au regard de la promiscuité entre les diverses affectations prévues;

Considérant que l'avis de la Commission de concertation du 10 décembre 2001 critique l'affectation de la Cité des Charrons en zone d'activité économique mixte aux motifs, d'une part, que les infrastructures routières ne sont pas adaptées au charroi de poids lourds et, d'autre part, que cette affectation engendrerait une augmentation du trafic, des nuisances sonores, un accroissement de l'insécurité routière et une diminution des espaces verts;

Que la Commission de concertation et le conseil communal d'Ans proposent dès lors d'affecter ladite Cité en zone d'aménagement différé englobant une zone d'utilité publique;

Considérant qu'il ressort de l'avis de la Commission de concertation du 27 juin 2002 que des réclamants s'interrogent sur la manière dont la zone d'aménagement différé qui couvre la Cité des Charrons sera mise en œuvre;

Considérant qu'un réclamant demande l'affectation de la Cité des Charrons en zone d'activité économique mixte aux motifs que l'auteur de l'étude d'incidence préconisait une telle affectation et non une zone d'aménagement différé, que ladite Cité jouxte différentes zones d'activité économique mixte et qu'une telle affectation permettrait de procéder à l'expropriation des terrains repris dans cette zone et situés en zone B à la limite de la zone A;

Considérant que d'une manière générale, les réclamants estiment que le projet porte atteinte au paysage et au relief de la région;

Considérant qu'une réclamation précise que le bureau POLY'ART recommande, pour les zones d'habitat, le respect de la structure et la forme des villages traditionnels, pour les zones industrielles, le respect du caractère rural ouvert et des éléments végétaux (boisement,...) pour les zones situées à proximité de l'habitat et pour les zones agricoles, le respect du paysage rural et la limitation de la consommation de terres agricoles;

Considérant que l'enquête publique fait état de ce que les terres agricoles seraient d'une excellente qualité et devraient être préservées;

Considérant que cette même réclamation précise que le projet ignore le PRD (plan de développement rural de la Région wallonne), notamment la 10^e mesure « Rénovation et développement des villages » et que le PRD serait une opportunité pour les communes d'intégrer les préoccupations économiques dans le contexte d'un cadre rural;

Considérant que de nombreuses réclamations relèvent la modification du cadre de vie au sein du territoire de la commune d'Awans, la mutation d'un paysage rural en un paysage caractéristique des zones affectées au développement économique;

Considérant que de nombreuses réclamations émanant d'habitants dont l'expropriation du bien n'est pas programmée relèvent la nécessité d'expropriations supplémentaires ou d'indemnités conséquentes en raison de l'impossibilité alléguée de continuer à occuper les biens situés aux alentours de l'aéroport en raison de l'altération du cadre de vie; que ces réclamations visent notamment les rues en Bois, le quartier proche de la poste ou la rue Janson et le quartier de Stockis;

Considérant que certaines réclamations relèvent l'impossibilité d'obtenir l'autorisation de transformer des immeubles, notamment pour l'aménagement de combles;

Considérant que certaines réclamations s'inquiètent de la possible destruction du parc du Château d'Awans, d'immeubles de la gendarmerie, du cynodrome et de lieux de randonnées;

Considérant que de nombreuses réclamations relèvent des inquiétudes relatives aux types de bâtiments qui pourraient être construits dans les zones d'activité économique, à leurs gabarits, volumes et hauteurs;

Considérant que de nombreuses réclamations relèvent les nuisances importantes liées à la présence des axes routiers et autoroutiers, et à l'exploitation actuelle de l'aéroport;

Considérant que certaines réclamations relèvent la nécessité de placer la zone qui dépend de la plate-forme bimodale à l'écart de toute habitation;

Considérant qu'un réclamant s'oppose au classement en zone verte de terrains sis à Velroux, actuellement repris en zone d'extraction de sablière, au motif que les autres sablières alentour ne sont pas reclassées en zone verte et qu'aucune raison objective ne justifie cette différence de traitement;

Considérant que ce réclamant estime qu'il n'y a pas de raison objective de classer ces terrains en zone verte, si ce n'est la protection des oiseaux qui ne serait pas plus assurée par cette mesure puisque les oiseaux la colonisent déjà, et ce, malgré l'exploitation qui ne présente d'ailleurs pas de caractère intensif, que ce réclamant demande donc que le site ne soit repris en zone verte qu'à la fin de l'exploitation et pas avant;

Considérant que d'autres particuliers demandent la modification de la zone verte retenue au projet de plan de secteur couvrant tout ou partie de leurs terrains afin de pouvoir mettre en œuvre leur permis de bâtir ou valoriser leur terrain;

Considérant que des réclamants s'opposent au classement de leur propriété actuellement en zone d'habitat en zone agricole au projet de plan de secteur au motif que leurs parcelles diminueront de valeur;

Que certains réclamants de la rue de Crotteux demandent que toutes les habitations sises sur le dessus de la rue de Crotteux soient intégrées dans la zone économique;

Considérant que le Conseil communal de Flémalle observe que l'extension de la zone d'activité économique telle que projetée limite les potentialités de développement futur à proximité de l'aéroport en n'incluant pas le lieu-dit « A la longue Haie » situé dans le prolongement direct de la Z.A.E.M. envisagée par le projet et présentant un relief approprié pour ce type d'activité;

Considérant que le conseil communal de Flémalle observe que l'article 1^{er}, 5°, § 2 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 septembre 2001 réserve des terrains à l'usage d'activité économique en extension des zones P.M.E. arrêtées au plan de secteur du 26 novembre 1987 alors que les documents graphiques indiquent une superposition ou une incorporation des zones initiales et de celles prévues dans le projet de révision et affecte ces zones à l'usage d'activités économiques liées à l'activité aéroportuaire. Cette incorporation de la zone dite « zone n° 1 des Cahottes » mise en œuvre depuis une quinzaine d'années par la SPI+ risque en effet d'engendrer nombre de situations conflictuelles dans la gestion des activités existantes (modification d'activité, revente, agrandissement,...). Elle aurait pour effet de remplacer des prescriptions anciennes par de nouvelles plus restrictives qui ne tiennent pas compte de la situation de fait existante;

Considérant que le conseil communal de Flémalle observe que le projet ne prend que partiellement en compte les propositions émises par le Collège échevinal visant à faire reconnaître la qualité de zone d'habitat à certaines Z.A.D. pour pallier la perte d'habitats potentiels liée au développement de l'aéroport;

Considérant que le conseil communal de Flémalle observe que le projet comporte une discordance malheureuse entre les documents rédactionnels et graphiques qui concernent la délimitation de la Z.A.D. envisagée dans le quartier de Wärfusée et qui a pour effet de rompre la logique du projet de révision à cet endroit;

Considérant que le conseil communal de Flémalle suggère pour éviter tout problème ultérieur d'interprétation, de stipuler que la Z.A.E.M. est susceptible d'accueillir des entreprises dont la localisation requiert ou non la proximité de l'aéroport ou des activités générées ou non par celui-ci;

Considérant que le conseil communal suggère qu'il conviendrait de maintenir la définition des zones dites « zones n°s 1 et 2 des Cahottes » telles qu'elles figurent au plan de secteur arrêté le 26 novembre 1987 et de l'appliquer à l'ensemble de la nouvelle Z.A.E.M. projetée sur le territoire de la commune de Flémalle sans restriction particulière quant à l'activité économique autorisée mais avec une priorité éventuelle pour les activités économiques liées au développement aéroportuaire;

Considérant que le conseil communal de Flémalle suggère d'étendre la Z.A.E.M. vers la rue de Noirfontaine en y incluant deux habitations qui, sinon, se trouveraient isolées en bordure de la zone; intégrer le lieu-dit « A la longue Haie » en Z.A.E.M. ou, à défaut, en Z.A.D. pour permettre son affectation ultérieure en fonction des besoins qui viendraient à se faire sentir;

Considérant que le conseil communal de Flémalle suggère de réduire la Z.A.E.M. parallèlement à la rue J.-L. Adam pour permettre aux riverains de bénéficier d'un espace d'agrément plus important à l'arrière de leur habitation;

Considérant que le conseil communal de Flémalle suggère de réduire, pour motifs urbanistiques, la Z.A.E.M. à hauteur de la rue du Culot, afin d'en sortir deux habitations et de permettre à leurs propriétaires, le cas échéant, d'y apporter des améliorations éventuelles sans dérogation préalable;

Considérant que le conseil communal de Flémalle suggère d'envisager l'intégration en zone d'habitat des terrains suivants, actuellement repris en Z.A.D. :

- a) au lieu-dit « Gros Chêne »;
- b) trois petites poches de terrains sises au lieu-dit « Sur les Thiers »;
- c) au lieu-dit « Bois des Moines »;

Considérant que le conseil communal de Flémalle suggère de maintenir la Z.A.D. dans le quartier de Wärfusée telle qu'elle apparaît sur le document graphique mis à l'enquête et apporter la correction appropriée au document rédactionnel y afférent;

Considérant que le conseil communal de Flémalle a, suite aux modifications apportées aux documents graphiques initiaux, suggéré d'adapter le tracé de la zone d'activité économique mixte longeant la nouvelle zone A située entre la rue Malherbe et la rue de la Résistance de manière à supprimer les deux pénétrations en angles aigus. Ceci permettrait le cas échéant de faciliter la mise en œuvre de cette zone;

Considérant que le conseil communal de Flémalle, suite aux modifications apportées aux documents graphiques initiaux, s'est interrogé sur l'utilité d'affecter les immeubles situés au nord de la rue du Cowa en zone agricole. Donner une telle affectation au sol pénaliserait grandement les éventuels propriétaires qui ne désireraient pas vendre. En effet, toute personne qui envisagerait une transformation ou agrandissement nécessitant un permis d'urbanisme devrait obtenir au préalable une dérogation au plan de secteur accordée ou refusée par le fonctionnaire délégué;

Considérant que plusieurs réclamants estiment que le choix des axes de modifications retenus pour l'affectation des zones de terrains à bâtir sur le territoire de la commune de Flémalle sont précipités;

Considérant qu'un réclameur estime que le Gouvernement aurait dû octroyer les subsides demandés par la commune de Flémalle pour l'étude des modifications du plan directeur communal;

Considérant qu'un réclameur demande que l'on réexamine tout l'aménagement de la commune de Flémalle en tenant compte des paramètres de développement des carrières et de l'aéroport;

Considérant qu'un réclameur conteste que l'on ait retenu sur le territoire de la commune de Flémalle essentiellement une zone de développement d'habitat;

Considérant que plusieurs réclamants relèvent que la décharge est également un problème;

Considérant que plusieurs réclamants relèvent que la carrière de Basse Awirs pose problème;

Que d'autres réclamants demandent en outre que leur maison soit dès lors rachetée par la Région wallonne dans les mêmes conditions de vente volontaire que celles établies pour la zone A;

Que d'autres réclamants soulignent qu'il serait préférable de déclarer toute cette ZAD zone inhabitable;

Considérant que plusieurs réclamants habitant en zone A ne veulent pas déménager;

Que ceux-ci estiment que l'aménagement de bureaux dans les maisons vides, une zone agricole propre et éventuellement des espaces verts n'occasionneraient pas trop de nuisances et permettraient aux habitants qui le désirent de rester;

Considérant que plusieurs réclamants demandent que les activités qui se développeront dans la ZAD de Sur-les-Bois, ne soient pas polluantes et que des espaces verts soient installés;

Considérant que plusieurs réclamants demandent que les maisons vides puissent être vendues ou louées;

Considérant que plusieurs réclamants relèvent les incertitudes d'une affectation en ZAD;

Qu'un réclameur fait en outre valoir que l'étude d'incidences et la CRAT se sont prononcées contre l'installation de telles zones sur d'anciennes zones d'habitat;

Considérant que plusieurs réclamants demandent qu'un écran arborisé soit établi entre le zoning industriel des Cahottes et leur propriété afin que des bâtiments industriels ne puissent s'implanter trop près;

Que ces réclamants souhaitent également que ces bâtiments industriels soient de couleur neutre et que les nouvelles industries ne soient pas bruyantes, odorantes ou polluantes;

Qu'un réclamant demande que seuls des bureaux puissent encore être installés dans ce zoning;

Que plusieurs réclamants demandent que la rue des Cahottes soit placée en zone B afin que leurs immeubles puissent être insonorisés;

Que plusieurs réclamants estiment que les habitants de la rue des Cahottes font l'objet d'une discrimination en ce que certains sont en zone A, d'autres en zone B et d'autres en zone C;

Que plusieurs réclamants critiquent l'installation d'égouts aux Cahottes alors que ce site est destiné à devenir un site industriel;

Considérant qu'un réclamant estime que la transformation de la zone d'extension d'habitat en zone d'habitat pour permettre la réalisation du lotissement « Pinsonchamps » n'est pas judicieuse compte tenu de la situation réelle des terrains :

- forte déclivité rendant onéreux l'équipement en égouts et voiries;
- les terrains ont servi de décharge publique, sans qu'une étude de pollution du sous-sol n'ait été réalisée;
- de nombreuses parcelles sont surplombées par une ligne à haute tension; le principe de précaution impose de ne pas y construire;
- les parcelles surplombées par les lignes à haute tension sont difficilement négociables car dépréciées;
- les antennes GSM installées à proximité;
- les terrains sont partiellement boisés;
- le projet ne tient pas compte des effets du projet de lotissement voisin en cours de réalisation sur les services collectifs;
- l'actuelle insuffisance d'égout pour absorber les eaux issues des deux lotissements voisins;
- le trafic automobile risque de perturber la capacité des voiries;
- le collègue ne tient pas compte du coût collectif pour réaliser une pression régulatrice sur le prix des terrains;
- il existe d'autres terrains viables sur le territoire de la commune.

Plusieurs réclamants demandent pourquoi laisser la rue J.-L. Adam en zone habitable alors qu'elle est entre une zone économique et une zone CET et en zone B au PEB;

Considérant qu'un réclamant demande que son bien sis rue Jean-Louis Adam soit affecté en zone industrielle;

Que ce réclamant s'interroge quant au délai de mise en œuvre des zones proches de l'immeuble sis rue J.-L. Adam à 4400 Flémalle;

Considérant qu'un réclamant ne comprend pas ce que la rue Warhaxe fait dans une zone A, B, C ou D étant donné qu'elle n'a rien à voir avec l'aéroport;

Considérant qu'à l'appui de sa demande, le réclamant fait valoir que son terrain est pris en tenaille entre une zone industrielle et la décharge des « Sablières de Rossart » et que, sa propriété étant en zone B au PEB, un mesurage effectué le 2 septembre 1999 montre que le bruit s'y élève à plus de 70 dB;

Considérant que ce réclamant demande également d'être exproprié complètement ou assimilé à la zone A, en vertu du principe d'équité garanti par le Ministre Kubla;

Considérant qu'un réclamant demande que l'immeuble sis rue des Cahottes soit repris en zone d'expansion du parc industriel des Cahottes; qu'à l'appui de sa demande, le réclamant fait valoir que, la zone économique étant trop proche de son bien, celui-ci serait invendable et inlouable en raison des nuisances générées par les vols de nuit mais aussi des autres nuisances telles que l'insécurité, le charroi, etc.;

Considérant qu'un réclamant demande que l'immeuble sis rue Malherbe soit classé en zone économique à cause des nuisances générées par les avions et les zonings industriels qui l'entourent;

Considérant qu'un réclamant se plaint que la rue Malherbe est entourée par le zoning;

Considérant qu'un réclamant demande que l'immeuble sis rue du Culot soit placé en zone économique afin de pouvoir déménager car, vu les nuisances engendrées par l'aéroport, l'on ne peut plus considérer cette zone comme résidentielle;

Considérant qu'un réclamant demande que l'immeuble sis rue de Warfusée soit racheté car il ne lui est possible ni de vivre normalement, ni d'insonoriser la maison;

Considérant qu'un réclamant demande que la zone économique affectant partiellement son exploitation soit déplacée afin qu'il puisse garder une certaine rentabilité;

Considérant qu'un réclamant considère que sa maison n'est pas reprise en zone D mais que les avions passent au-dessus et qu'il voudrait en conséquence que sa maison soit incluse dans la zone D;

Considérant qu'un réclamant demande que la Région wallonne rachète sa maison sise Sart d'Avette à 4400 Awirs car il a des problèmes de santé;

Considérant qu'un réclamant demande à être indemnisé pour la moins-value de son immeuble sis rue de la Reine à 4400 Flémalle et que sa zone soit revue;

Considérant qu'un réclamant demande que l'immeuble sis rue Héna à 4400 Awirs soit classé en zone économique à cause des nuisances générées par les avions et les zonings industriels qui l'entourent;

Considérant qu'un réclamant demande que l'immeuble sis rue du Pays Minier à 4400 Flémalle soit exproprié à cause des nuisances engendrées par le développement de l'aéroport;

Considérant qu'un réclamant estime qu'il n'est pas logique que l'habitation sise rue de l'Arbre Saint-Michel à 4400 Flémalle à 500 mètres du bout de la piste soit en zone C alors qu'une habitation au cœur du village est passée en zone B;

Considérant qu'un réclamant demande que l'immeuble sis rue du Culot à 4400 Flémalle soit placé en zone d'habitat et ce d'autant plus que l'immeuble voisin, dans la même situation, a bénéficié d'une autorisation de bâtir l'an passé;

Considérant qu'un réclamant fait état d'une perte de clientèle de la friterie située rue des Cahottes depuis la délimitation des zones et les expropriations et ce d'autant plus que des travaux sur les égouts rendent l'accès difficile;

Considérant qu'un réclamant demande à ce que l'immeuble sis rue du Culot à 4400 Flémalle soit placé en zone économique car le quartier ne peut plus être considéré comme résidentiel;

Considérant que des réclamants demandent que leur immeuble sis rue de Wârfusée soit repris en zone d'habitat à caractère rural compte tenu des incertitudes générées par la ZAD;

Que plusieurs réclamants demandent l'installation d'un sonomètre à proximité de leur immeuble sis rue des Cahottes;

13 Quant à la problématique de l'eau :

Considérant que le conseil communal de Fexhe-le-Haut-Clocher a décidé de ne pas émettre un avis favorable tant que l'étude sur les conséquences de l'imperméabilisation de surfaces importantes préconisée par l'auteur de l'étude d'incidences, et qu'une étude relative aux conséquences en matière de mobilité et de sécurité routière sur la zone influencée par la mise en œuvre de la zone d'aménagement différé à inscrire n'auront pas été réalisées et que des garanties relatives à l'absence de désagréments générés par la zone militaire n'auront pas été données quant à la mise en œuvre de la zone d'aménagement différé;

Considérant que suivant le nombre de réclamations, la zone à inscrire en zone d'aménagement différé se situe en amont de divers quartiers dont le système d'évacuation des eaux (bassin d'orage et réseau d'égouts) est proche de la saturation et qu'il convient de repenser le système d'évacuation des eaux;

Considérant que des réclamants mettent en exergue la problématique des eaux souterraines et de ruissellement;

Considérant que certains s'interrogent sur la capacité des infrastructures routières et des systèmes d'égouttages existants pour supporter l'implantation de nouvelles entreprises;

Considérant que certains réclamants demandent, concernant les eaux de ruissellement dues à la création de nouvelles entreprises dans la zone d'activité économique et la création de nouvelles voiries, la pose de collecteurs et la liaison de ceux-ci à des installations de traitement des eaux en vue d'empêcher la pollution des nappes phréatiques;

Considérant que certains réclamants demandent que soient construits en ce sens un nombre suffisant de bassins d'orage, à curer régulièrement;

Considérant que certains réclamants demandent instamment la préservation des sources de Crotteux;

Considérant qu'un réclamant allègue que sa propriété est grevée d'une servitude d'écoulement des eaux de ruissellement dont l'entretien du drain lui revient et qui n'a pas été prise en charge par la commune, excepté une fois en dix ans et génère des odeurs désagréables par fortes pluies;

Considérant que des réclamants soulignent que la zone concernée est une zone de prévention et de surveillance des galeries drainantes de la CILE (ressource en eau qui ravitaille la région Liégeoise) et qu'il convient de prendre des mesures pour protéger la qualité de l'eau potable, notamment l'interdiction de laisser pénétrer les produits de déglacage des pistes dans la nappe phréatique;

Considérant que, vu l'imperméabilisation de grandes surfaces, des réclamants relèvent la nécessité de créer des bassins d'orages pour éviter les inondations dans les localités voisines;

Que ces réclamants relèvent également que les évacuations d'eau doivent être sélectives et qu'il faut récupérer les produits de dégivrage des avions (poison difficilement dégradable);

Considérant que certaines réclamations relèvent que l'étude d'incidences n'aurait pas appréhendé les problématiques liées à l'accroissement du volume des eaux de ruissellement liées par l'allongement de la piste et à l'agrandissement de la zone industrielle;

Considérant que de nombreuses réclamations constatent que des problèmes d'inondations existent déjà notamment en raison de la réalisation des voies du TGV, et relèvent les risques d'inondations supplémentaires induits par l'abondance des eaux de ruissellement générées par l'imperméabilisation de parcelles de terres;

Considérant que la réalisation de bassins d'orages est réclamée en vue de solutionner les inondations constatées ou à prévoir;

Considérant que de nombreuses réclamations relèvent des problématiques liées à l'égouttage de la zone et au traitement des eaux usées et réclament l'étude et la pose d'un système d'égouttage sélectif adéquat ainsi que l'installation de dispositif de traitement des eaux;

Considérant que certains réclamants s'inquiètent de possibles pollutions des eaux, en ce compris les eaux souterraines, liées notamment à l'utilisation de produits de déglacage des pistes;

Considérant que certaines réclamations font état de la présence de la nappe aquifère du crétacé de Hesbaye et relèvent que cette nappe est la plus importante nappe de la Région et représente un important réservoir d'eau potable;

Considérant que certains réclamants relèvent qu'une partie du site et des voiries projetées se trouve dans des zones de prévention et de surveillance, autour des galeries de captage ou en zones retenues par un projet de zone de prévention; que l'imperméabilisation d'un nombre important d'hectares aura des conséquences sur les zones d'alimentation des captages et privera l'alimentation de la nappe aquifère d'un volume d'eau conséquent; que ces réclamations suggèrent la prise de précautions susceptibles de prévenir les risques de pollution des eaux souterraines;

Considérant que la CILE recommande des études spécifiques relatives notamment aux conséquences d'une perméabilisation accrue des sols; qu'elle souhaite également être associée à la mise en œuvre des zones ainsi qu'à la création des voiries;

Considérant que des réclamants rappellent les difficultés d'évacuation des eaux de ruissellement que connaît la région (notamment les rues de Hollogne et de la Station) et s'inquiètent des risques d'inondation accrus en raison du projet;

Considérant que, selon une réclamation, la nappe aquifère du Crétacé de Hesbaye est la plus importante nappe de la région et représente un important réservoir d'eau potable; qu'une grande partie du site se trouve dans des zones de prévention et de surveillance autour des galeries de la CILE; que l'imperméabilisation d'environ 570 ha va créer une grande quantité d'eau de ruissellement; qu'environ 4 millions de mètres cubes d'eau pluviale n'alimenteront plus la nappe, soit 15 % des volumes captés en moyenne par an pour la distribution;

Considérant que selon une réclamation, il n'a pas été tenu compte, dans le projet de contournement Ouest initial, de trois nouvelles voiries et d'un bassin d'orage protégeant Fooz des inondations; que la création d'une voirie à grand gabarit pourrait accroître les problèmes d'inondations, le bassin d'orage n'étant pas dimensionné en tenant compte de cette route;

Considérant qu'une réclamation précise qu'il aurait dû y avoir une étude d'incidences sur l'accroissement des eaux de ruissellement lié à l'allongement de la piste et à l'agrandissement de la zone industrielle;

Considérant que la CILE souhaite rester propriétaire des parcelles au-dessus des galeries de captage d'eaux; que s'il devait y avoir des expropriations, la CILE estime qu'elle doit conserver la propriété du sous-sol au-delà de 20 mètres de profondeur dans les emprises à réaliser; que selon la CILE, le tracé de la future voie et son périmètre de réservation doit éviter les trois tourelles d'accès aux galeries captantes situées à proximité de la ligne TGV et les laisser accessibles à tout temps;

Considérant que le conseil communal d'Awans exige qu'une étude complète sur l'écoulement des eaux de surface soit réalisée afin que les équipements de retenue des eaux soient installés avant le début du développement de la zone économique industrielle et exige, afin d'assurer la protection des eaux souterraines, des stations d'épuration les plus respectueuses de l'environnement et une récupération des produits toxiques in situ sur le tarmac lui-même;

Considérant que certains réclamants invoquent l'incidence du projet sur les voiries lentes destinées au trafic agricole.

14. Quant à la mobilité

Considérant qu'un réclamant constate que l'accroissement de trafic autoroutier consécutif à la révision du plan de secteur entraînera une saturation de l'avenue du Progrès;

Considérant que des réclamants estiment que les projets de création d'un échangeur à hauteur des ponts de la rue Charlet ou de contournements par l'Est ou l'Ouest auront une incidence négative sur les riverains du quadrilatère formé par les rues Charlet et Dufuisseaux;

Considérant que des réclamants s'opposent à l'augmentation du charroi de poids lourds engendrée rue Reine Astrid à Ans;

Considérant que des réclamants constatent que la rue des Héros, la rue Joseph Servais et la rue de Loncin ne sont pas aptes à recevoir le trafic lié au charroi de poids lourds et subissent déjà de nombreuses nuisances;

Qu'un réclamant considère que l'augmentation de trafic dans la rue de Loncin est de nature à accentuer les risques d'accidents au carrefour formé par les rues de Jemeppe, de Loncin, Colson et de la chaussée Roi Albert;

Qu'un autre réclamant constate que la rue Ennot n'est pas apte à absorber le trafic lié au charroi de poids lourds et met en évidence les problèmes de sécurité susceptibles d'apparaître en suite de tout accroissement de la circulation;

Considérant que des réclamants craignent un accroissement de circulation rue de l'Yser, rue Petite Va et rue Doumier;

Qu'un autre réclamant suggère, en ce qui concerne la rue Doumier, l'adoption de diverses mesures (murs antibruit, reboisement du talus, placement de ralentisseurs, mise à sens unique de la rue Doumier);

Considérant que des réclamants mettent en évidence les problèmes de sécurité et de bruit liés à la circulation dans les rues des Français et Gilles Magnée;

Considérant que des réclamants mettent en évidence les problèmes de sécurité et de pollution liés à la circulation dans la rue du Plope;

Considérant que plusieurs réclamants mettent en exergue la saturation et la dégradation de la rue de Jemeppe qui s'amplifieront en suite de l'augmentation du trafic routier générée par l'implantation de diverses activités économiques nouvelles et de la proximité du zoning de Grâce-Hollogne;

Qu'ils proposent, dans ce contexte, soit un contournement de Loncin par la création d'une liaison longeant l'autoroute entre les rues de Jemeppe et Deponthière, soit un dédoublement de ladite voirie;

Considérant que des réclamants craignent une augmentation du trafic routier à Alleur et sollicitent le placement de murs antibruit;

Considérant que des réclamants relèvent, quant aux infrastructures routières et autoroutières, que celles qui existent seront bientôt engorgées, que les nouvelles apporteront des nuisances supplémentaires, que les contournements routiers « est et ouest » d'Awans devraient être remplacés par une liaison routière le long de la ligne TGV et que les voisins doivent être protégés par des murs antibruit;

Considérant que plusieurs réclamations s'opposent au principe même de la création de voiries de contournement quelles qu'elles soient;

Considérant que lors de la première enquête publique, une partie des réclamations s'opposait au contournement Ouest principalement en raison de la coupure du territoire et de son impact négatif sur les terres agricoles, sur le paysage, sur l'harmonie entre les villages voisins; que les opposants au tracé Est s'inquiétaient, quant à eux, de l'impact du projet notamment sur les habitations longées ou traversées, sur le site classé du Château d'Awans (maison de repos), sur le cynodrome, sur une crèche (accueil de l'enfance), sur le terrain de football, sur la cité des Saules (logements sociaux), sur le MET, sur la police des autoroutes, sur la société TTS, la société Verviers Pneus et la société ECLA et craignent le cumul des nuisances avec celles de l'autoroute;

Considérant en outre que les réclamants relèvent de grosses difficultés de saturation à la sortie de Hognoul où aboutissent les contournements Est et Ouest initiaux;

Considérant que, selon une réclamation, les deux contournements Est et Ouest initiaux vont obliger les poids lourds à couper 4 bandes de circulation pour aller vers Vottem puis 4 bandes de circulation pour se rabattre vers la droite à hauteur de Alleur;

Considérant que d'autres alternatives ont été proposées pour desservir la nouvelle zone industrielle;

Considérant qu'une réclamation relève que le tracé alternatif longeant le tracé TGV n'a pas été soumis à étude d'incidences;

Considérant que la solution le plus souvent évoquée consistait à créer un contournement d'Awans par une voirie le long du TGV; que cette solution a été soumise à nouvelle enquête publique et a fait l'objet de nombreuses réclamations;

Considérant que le groupe PRL d'Awans proposait, quant à lui, de réaliser des accès de et vers les nouvelles zones (9 et 10) directement à partir de l'échangeur de Loncin aux extrémités des rues de Loncin à Awans et Charlet à Loncin (grand rond-point trapézoïdal); que cette proposition présente plusieurs avantages selon le groupe PRL: une meilleure répartition du trafic dans l'échangeur de Loncin; les seules habitations situées à proximité du grand trapèze sont situées en zone A et devraient être rachetées par la Région; les habitants de Awans et Loncin pourront rejoindre directement l'autoroute sans devoir traverser Ans ou faire le détour par Hognoul; la solution n'est pas plus chère que les deux contournements Est et Ouest; le centre de l'échangeur étant la propriété du Ministère de l'Équipement et des Transports, il y a une économie d'expropriation d'au moins 5 ha; cette solution n'est pas plus dangereuse sur le plan de la sécurité routière que les deux contournements Est et Ouest;

Considérant qu'un réclamant considère que la proposition du groupe PRL est intéressante mais incomplète et propose des aménagements concrets, notamment par la création de bandes de roulage supplémentaires et l'allongement des sorties;

Considérant qu'une alternative proposée consiste à multiplier les bretelles au départ de l'échangeur de Loncin dans le cadre du projet d'élargissement de l'autoroute (2 à 3 bandes);

Considérant qu'il a également été proposé de créer une jonction au départ du rond-point de Grâce-Hollogne vers les zones 9 et 10 au nord;

Considérant qu'une réclamation au moins envisageait de contourner Awans plus à l'Ouest en englobant le village de Fooz vers une sortie 30b à créer, c'est-à-dire ni vers la sortie Crisnée, ni vers la sortie Hognoul;

Considérant qu'une réclamation au moins proposait de créer un passage entre l'autoroute E40 et l'A3 à partir de Hognoul en traversant une zone commerciale;

Considérant qu'il a également été suggéré de suivre le tracé TGV sur environ 400 mètres et de poursuivre par une parallèle du chemin n° 9 à 350 ou 400 mètres pour rejoindre le tracé Ouest initial du projet;

Considérant qu'il a été proposé de maintenir le contournement Est moyennant la création d'une nouvelle sortie autoroutière directe, au lieu de se raccorder à la sortie de Hognoul saturée;

Considérant qu'il a aussi été envisagé, dans l'hypothèse où le contournement Ouest initial était retenu, de réduire la voirie à deux bandes depuis le Pont de Bierset;

Considérant que d'autres propositions d'adaptation du tracé ont été formulées;

Considérant qu'une réclamation au moins estime qu'il faut recommencer l'enquête publique;

Considérant que selon certains réclamants, il faut éviter que les camions ne prennent de raccourci via le village d'Awans;

Considérant que les réclamants s'interrogent sur la largeur et la composition de la future voirie à créer; que plusieurs réclamants se demandent pourquoi la voirie à créer et la zone de réservation doivent présenter une largeur de 150 mètres; qu'une réclamation se demande pourquoi les contournements Est et Ouest comportent nécessairement 2 x 2 voies et 2 sens opposés de circulation;

Considérant qu'il ressort de plusieurs réclamations que les liaisons locales entre Awans et les communes voisines doivent être maintenues;

Considérant qu'il est également proposé diverses solutions telles celles de revoir l'aménagement de l'échangeur de Grâce-Hollogne, d'élargir les autoroutes existantes, de privilégier les accès existant à l'aéroport et au village cargo;

Considérant que le tracé suivant la ligne TGV pour rejoindre l'autoroute à hauteur de l'échangeur de Crisnée a été suggéré comme alternative par la majorité des réclamants (74 %, cf. annexe délibération conseil communal du 10 décembre 2001);

Considérant que le conseil communal d'Awans acte, avec satisfaction, que dans le nouveau projet, l'aménagement des deux routes de contournement ne sont plus reprises et propose que :

— la première priorité en matière d'accès au réseau autoroutier soit l'aménagement de bretelles permettant le raccordement direct au niveau de l'échangeur de Loncin;

— le tracé suivant la ligne TGV pour rejoindre l'autoroute à hauteur de l'échangeur de Crisnée ne soit retenu qu'en cas de saturation du trafic et, si la réalisation de cette route devait avoir lieu, qu'elle soit alors la plus proche possible de la ligne TGV avec un maximum de deux bandes de circulation; la construction d'une partie de la voirie le long de la ligne TGV devrait être réalisée au départ de la rue de Hollogne afin de desservir, par l'arrière, la zone industrielle existante et ainsi, détourner le trafic « poids lourds » du centre du village;

Considérant que bien que cette alternative ait été retenue par les autorités, les réclamants estiment qu'un risque subsiste que les transporteurs passent tout de même dans le centre d'Awans afin d'éviter de faire un détour de plus de 10 km;

Considérant qu'outre l'aspect sécurité lié à ces passages, le bruit dans le centre-ville augmenterait considérablement selon les réclamants;

Considérant que plutôt que de créer une nouvelle voirie, de nombreux réclamants proposent de se raccorder directement à l'échangeur de Loncin en créant de nouvelles bretelles d'autoroute;

Considérant que des réclamants relèvent que le rapport du Ministère de l'Équipement et des Transports du 27 mars 2002 repose sur un postulat arbitraire qui biaise l'ensemble de l'évaluation de POLY'ART. De leur point de vue, si l'on créait de nouvelles bretelles de sortie au niveau de l'échangeur de Loncin, le by-pass vers la zone de fret, la route entre ce giratoire et le giratoire sur la N 637 et la nouvelle voirie le long de la ligne TGV ne seraient plus nécessaires;

Considérant que selon des réclamants (agriculteurs surtout), la création de bretelles à Loncin aurait l'avantage de concentrer au sein même d'infrastructures existantes, le charroi correspondant dans une zone déjà dominée par la circulation automobile;

Considérant que quelques riverains proposent une autre alternative : maintenir la route existante depuis le Pont du chemin de fer jusqu'à la rue de la Station, ne pas inscrire de bande de réservation à cet endroit, considérer cette route existante comme pénétrante en zone urbaine avec restriction de vitesse;

Considérant que selon des réclamants, il y a un risque de dénaturation du paysage local;

Considérant que certains réclamants se demandent si la rue de la Station aura ou non un accès direct à la nouvelle voirie longeant le TGV;

Considérant que certains riverains estiment qu'il faut maintenir une liaison entre le quartier de la rue de la Station et Bierset (accès piéton, trafic routier) de manière à assurer un accès à la Poste située de l'autre côté du chemin de fer et la survie des commerçants sis rue de la Station;

Considérant que de nombreux riverains demandent de promouvoir des mesures visant à éviter une augmentation du trafic au niveau de la sortie autoroutière d'Hognoul en cas d'engorgement de l'accès depuis et vers l'autoroute au niveau de Crisnée;

Considérant que certains regrettent le peu de place donnée au transport ferroviaire par rapport au transport routier;

Considérant que certains s'interrogent sur les mesures qui seront prises pour encourager l'utilisation des transports en commun;

Considérant que certains regrettent l'imprécision quant au projet des tracés retenus; que de même certains s'interrogent sur les motifs conduisant les autorités à retenir deux tracés de contournement, sur l'ampleur des zones de réservation retenues et sur l'avenir de la zone de réservation du projet de tracé finalement non retenu;

Considérant qu'un réclamant, propriétaire de parcelles à lotir rue A. Deltour, s'oppose à toute construction de voiries sur celles-ci;

Considérant que, comme indiqué ci-dessus, des réclamants habitant la zone concernée craignent que la création de la zone économique enclave les quartiers résidentiels (Fooz, Awans,...);

Considérant que selon certains réclamants, la chaussée de Hannut se retrouve au projet de plans de secteur en zone n° 5, c'est-à-dire acceptant du charroi léger; que des réclamants habitant chaussée de Hannut contestent cependant le caractère léger du charroi qui emprunte actuellement la chaussée, cette dernière étant régulièrement utilisée par de gros poids lourds, bien qu'elle soit à leur avis manifestement trop étroite pour cela;

Que ces réclamants demandent par conséquent à ce que soient définis les termes de charroi léger, à ce que soit envisagé un projet d'élargissement de la chaussée, ou à défaut, demandent à être expropriés;

Considérant que certains réclamants estiment que le rond-point et l'échangeur de Grâce-Hollogne n'ont manifestement pas été prévus pour desservir l'aéroport (absence de bande d'arrêt d'urgence, bande de décélération en provenance de Loncin d'une longueur et d'une largeur insuffisantes, pas de connexion aisée en provenance de l'aéroport vers l'autoroute en direction de Loncin);

Considérant que certains réclamants proposent le remplacement du parking prévu par l'aménagement de la route à quatre bandes contournant l'ouest du Fort de Hollogne et aboutissant près de l'aéroport; qu'ils allèguent un certain nombre d'avantages : économie ainsi réalisée, largeur de la voirie, parking existant à droite et gauche, accès aisé, trottoirs existants, pas d'expropriation nécessaire, pas d'empiètement, pas d'augmentation de la surface en tarmac);

Considérant que certains s'opposent au projet arguant le motif que la création d'une nouvelle voirie le long de la ligne TGV amputerait fortement les superficies agricoles;

Considérant que la société TTS critique le fait que, pour régler le problème de circulation routière et d'accessibilité dans la zone du Liège Logistics, 2 tracés ont été retenus, dont l'un passe sur les terrains qu'il utilise et que ces deux inscriptions de tracé s'accompagnent d'un périmètre de réservation qui bloque tout aménagement tant que la procédure de modification du plan de secteur n'est pas terminée;

Que TTS se plaint, ainsi que Verviers pneus qui est propriétaire du terrain voisin, de devoir attendre la fin de la procédure pour obtenir les permis de bâtir relatifs aux projets qu'ils ont sur ces terrains et que même s'il n'est pas actuellement possible de supprimer le tracé et la réservation du périmètre sur les terrains de TTS, il est à craindre que TTS envisage une action judiciaire;

Qu'enfin, TTS relève qu'il n'a pas été consulté ni par le bureau chargé de l'étude d'incidences, ni par le Comité de pilotage du Ministre Forêt.

15. Quant au remembrement et expropriations

Considérant que certains réclamants demandent si leur habitation est susceptible d'être expropriée et, dans l'affirmative, dans quels délais;

Considérant que la révision intervient dans le périmètre d'un remembrement en cours et remet en cause des échanges de terres intervenus depuis plusieurs générations;

Considérant que certains réclamants estiment que le réaménagement de la sortie d'autoroute de Crisnée et la réalisation de la voirie de desserte de la zone de fret impliqueront un allongement de tous les ponts ce qui aura pour effet de retarder encore le remembrement en cours;

Considérant que la réalisation impliquera de nombreuses expropriations avec des pertes importantes de zones cultivées, et un coût important;

Considérant que certains réclamants s'opposent à toute expropriation en vue de la création d'habitat dans les zones soumises aux nuisances de l'aéroport;

Considérant que des requérants préconisent le recours à l'expropriation systématique des maisons situées en zone B;

Considérant que certains réclamants estiment qu'il conviendrait d'exproprier dans les zones urbanisables créées par le plan à réaliser afin d'éviter l'arrivée de promoteurs peu scrupuleux; qu'à ce propos, selon eux, une politique foncière visant à maîtriser la mise en œuvre de ces zones doit être mise en place, notamment par la création d'une agence par la Région pour assister la(es) commune(s) dans cette tâche;

Considérant que des réclamants souhaitent que le rachat par la Région wallonne de leur habitation ne soit pas limité dans le temps ou qu'une date butoir soit fixée au décès ou au placement du dernier conjoint;

Considérant que des réclamants résidant en zone A se plaignent que la procédure de rachat n'ait pas encore abouti alors qu'ils désirent ardemment quitter Sur-les-Bois;

Considérant que des réclamants critiquent la délocalisation du RC Wârfusée car le coût de la reconstruction est élevé et l'ambiance est modifiée;

Considérant qu'un réclamant s'interroge sur la délocalisation du home de Sur-les-Bois;

Considérant que des réclamants craignent la perte d'intimité induite par le plan de secteur qui divise leur propriété en deux parcelles; ils se refusent à envisager de céder leur bien.

16. Quant à la pollution

Considérant que suivant certains réclamants, des nuisances olfactives (kérosène) existent déjà; que suivant ceux-ci l'accroissement du trafic aérien généré par la mise en œuvre du plan modifié aura un effet corrélatif sur les nuisances;

Considérant que des réclamants retiennent que la problématique des pollutions atmosphériques et de la nappe phréatique n'a pas été prise en considération, que ces aspects sont obliérés par la problématique des nuisances sonores; qu'aucune mesure n'est envisagée en la matière;

Considérant qu'un réclamant se plaint des nuisances olfactives émanant du centre de compostage AGRICOM-POST;

Considérant que certains réclamants allèguent d'une pollution due au Kérosène : épais brouillard la nuit, difficultés respiratoires, brûlures de la végétation, contamination des jardins potagers pour les habitations situées aux abords des pistes, odeurs nauséabondes;

Considérant que certains réclamants demandent la réalisation d'études supplémentaires sur la pollution atmosphérique (identification, impact estimé);

Considérant qu'une réclamante propose une bio-surveillance de la qualité de l'air et l'instauration d'une surtaxe sur les rejets gazeux provenant de certains avions.

Sur l'allongement de la piste :

Considérant que selon Net Sky et de nombreux réclamants, les concentrations atmosphériques des gaz à effet de serre augmentent fortement;

Considérant que des riverains et Net Sky expliquent qu'il y a des particules de sulfate et de suie qui forment des auréoles;

Considérant que selon eux, la référence aux études de Paul CRUTZEN établit que la vapeur d'eau dégagée par les moteurs est très polluante dans l'air;

Considérant que des riverains relèvent qu'il y a une production importante de NOX par les B747 - 400 au décollage (correspondant à la pollution émise par 12.940 voitures);

Considérant que de nombreuses réclamations s'inquiètent des retombées de kérosène;

Considérant qu'une réclamation évoque les répercussions du projet sur la qualité des produits agricoles;

Considérant que certaines réclamations s'en réfèrent aux normes d'émission de l'O.A.C.I. et à l'étude d'incidences et considèrent que les avions anciens utilisant le site ne sont pas conformes à ces normes;

Considérant que certains fustigent les odeurs déjà insupportables de kérosène auxquelles s'ajoutent les oxydes d'azote, de soufre, de CO₂ d'hydrocarbures imbrûlés et de suies.

Sur la voirie :

Considérant que certains réclamants estiment que la création d'une voirie destinée principalement aux poids lourds va contribuer à l'augmentation de la pollution atmosphérique;

Considérant que la majorité des réclamants craint que le cumul des différentes nuisances ne contribue à l'augmentation de la pollution.

Sur la zone industrielle :

Considérant que les réclamants estiment qu'il y a un risque de cumul des nuisances, ce qui va entraîner l'augmentation de la pollution;

Considérant que des réclamations soulignent que des recommandations suivant celles de l'étude d'incidences doivent être imposées, à savoir :

— la mise en place d'un système de monitoring;

— la mise en place d'un système de gestion environnementale;

— la valorisation des transports en commun et du co-voiturage;

— l'utilisation dans les zoning de voitures électriques ou à gaz;

— la mise en place d'incitants financiers afin d'utiliser du matériel moins polluant;

— la fixation de seuils de pollution admissibles; qu'à cet égard, il doit être tenu compte des nuisances cumulées de l'ensemble des activités induites par la révision projetée;

Considérant que des réclamations attirent l'attention sur le manque d'informations relatives aux nuisances olfactives des futures activités ainsi que sur les problèmes de vibration.

17. Quant aux aspects patrimoniaux :

Considérant que des réclamants demandent que la moins-value subie par leur bien ou par les biens qui jouxtent le leur suite au changement d'affectation résultant de la révision du plan de secteur fasse l'objet d'une indemnisation;

Considérant que des réclamants souhaitent que les propriétaires d'habitations situées hors zone A puissent soit bénéficier de la possibilité de rachat par la Région wallonne, soit bénéficier de mesures d'indemnisation en raison des nuisances sonores et de la moins-value qui en découle; qu'un réclamant demande que les biens concernés puissent bénéficier d'une réduction du revenu cadastral;

Considérant que des réclamants s'opposent à la limitation à cinq ans du délai endéans lequel les habitations situées dans la zone peuvent faire l'objet d'une mesure de rachat par la Région wallonne;

Considérant que des réclamants dont les habitations sont situées en zone C revendiquent les mêmes mesures que celles reconnues aux propriétaires d'immeubles localisés en zone B;

Considérant que des réclamants estiment que l'affectation de leur bien en ZAD induira une moins-value de ceux-ci;

Considérant que des réclamants désirent céder à la Région wallonne leur habitation située en zone A; qu'ils s'interrogent sur la poursuite de la procédure de rachat par la Région wallonne;

Considérant que des réclamants remettent en cause les modalités de l'indemnisation qui s'avèrent insuffisantes; que le dommage moral ne fait l'objet d'aucune réparation;

Considérant que des réclamants préconisent la création d'un fonds pour recueillir les plus-values d'urbanisme résultant de l'inscription de nouvelles zones à bâtir, ce fonds étant destiné à la gestion des futures zones urbanisables; que ce réclamant postule, à défaut de dispositions légales ad hoc, qu'il soit fait usage du mécanisme d'expropriation prévu par le CWATUP en vue de la mise en œuvre des plans d'aménagement;

Considérant qu'un réclamant revendique une réduction de son revenu cadastral et de tous les biens exposés à des nuisances sonores;

Considérant qu'un réclamant regrette l'absence de mesures pour les habitants qui sont situés en zone C;

Considérant qu'un réclamant demande une indemnisation valable de sa maison et du dommage moral;

Considérant qu'un réclamant se plaint que son permis de bâtir lui a été accordé en 1994 alors que la commune était au courant du développement de l'aéroport. Leur maison a dévalué et ils n'ont aucun recours;

Considérant qu'un réclamant veut continuer à résider dans son habitation à Sur-les-Bois en zone A car la somme proposée pour le rachat ne lui permet pas de s'établir ailleurs;

Considérant que des réclamants dont les immeubles sont situés en zone C revendiquent les mêmes avantages que leurs voisins situés en zone B et une indemnisation de leur habitation pour la dévaluation économique qu'elle a subie.

Sur l'allongement de la piste :

Considérant que quelques réclamants expliquent qu'avant d'investir dans l'allongement de la piste, il faut régler le cas des riverains en zone invivable par l'application de l'expropriation et indemniser à 100 % l'isolation des logements (voir POLY'ART, CRAT, jugement du tribunal de première instance de Liège du 9/02/01 et de la cour européenne des droits de l'homme du 2/10/01 concernant HEATHROW);

Considérant que selon certains réclamants, il faut prendre en compte l'avis de personnalités, notamment scientifiques qui militent pour l'expropriation (BRADLEY, MET, POLY'ART, CRAT en 1991);

Considérant que certains réclamants relèvent que l'étude réalisée par POLY'ART préconise de vider de toute habitation la zone A. Il faudrait dès lors laisser tomber les ventes volontaires et passer à l'expropriation globale car plus favorable;

Considérant qu'il est souvent reproché par des réclamants que l'affectation de la zone nécessaire pour l'allongement de la piste n'est pas connue;

Considérant que certains réclamants estiment qu'il faut attendre la fin de la procédure de révision du plan de secteur pour envisager un tel allongement;

Considérant que des réclamants expliquent que les habitations situées en zone habitable ont perdu une partie de leur valeur;

Considérant qu'un réclamation relève qu'il y a une procédure devant le Tribunal de première instance de Namur (affaire COWA);

Considérant que de nombreux réclamants agriculteurs font état du fait que si les fermes dans les zones inhabitables doivent déménager, leurs installations resteront sur place et ils s'interrogent sur le sort du bétail et sur la sécurité des exploitations;

Considérant que selon certains réclamants, les locataires des logements sociaux devenus inhabitables devraient pouvoir être relogés dans des conditions similaires hors zones de pollution; qu'ils se demandent s'il ne faudrait pas traiter cette question en priorité;

Considérant qu'il est relevé par des réclamants qu'aucun accompagnement social n'est prévu;

Considérant qu'il faudrait prévoir une diminution du précompte immobilier pour les habitations ayant perdu de la valeur.

Sur la voirie

Considérant que selon de nombreux réclamants (surtout agriculteurs), la création d'une telle voirie va entraîner l'expropriation des terres agricoles situées en zone de réservation le long de la voie TGV;

Considérant que selon les réclamants, ces terres agricoles présentent pourtant une grande valeur limoneuse;

Considérant que certains réclamants relèvent que des terres font actuellement l'objet d'une procédure de remembrement; ils se demandent si cela n'a pas de conséquence juridique;

Considérant que certains réclamants souhaitent être fixés rapidement sur le sort des habitations qui se trouveraient en zone de réservation; que selon d'autres, les zones de réservation non utilisées devraient être supprimées; que certains s'inquiètent qu'en zone de réservation leurs terrains ne soient pas expropriés, mais simplement gelés;

Considérant qu'une procédure de remembrement est en cours sur les parcelles concernées par le tracé Ouest initial; que selon de nombreux cultivateurs, les routes de remembrement deviendront des voies sans issue inaccessibles; que le charroi agricole lent ne pourra emprunter la voie rapide et devra transiter par les centres de villages de Fooz et d'Awans; que le tracé Ouest initial du contournement créera des blocs de cultures de surface réduite et de forme difficilement exploitable;

Considérant que les propriétaires d'une parcelle située dans un périmètre de remembrement, ne savent si l'entièreté de celle-ci est reprise dans les zones soumises à révision.

Sur la zone industrielle :

Considérant que de nombreux réclamants possèdent des parcelles en zone d'habitat qui, après la révision du plan de secteur, seront reprises en zone économique industrielle;

Considérant que des réclamants font état de ce que le changement d'affectation va entraîner une énorme dépréciation de la valeur des biens;

Considérant que de nombreux habitants seront expropriés;

Considérant que certains riverains ayant leur habitation au sein de la nouvelle zone économique projetée souhaitent être expropriés avant la mise en œuvre de cette zone afin d'éviter une dépréciation de leurs biens;

Considérant qu'ils estiment qu'il faut une expropriation globale afin d'éviter les discriminations entre citoyens;

Considérant que selon certains réclamants, il faut prévoir des indemnités pour le remboursement des frais occasionnés par les travaux d'entretien et/ou de rénovation, construction, transformation des constructions existantes;

Considérant que de nombreux réclamants exploitent des terres agricoles en ces lieux et que dès lors, en cas d'expropriation, il sera difficile de retrouver une superficie de terres suffisante pour permettre la continuité de leur exploitation agricole en fonction des normes actuelles;

Considérant la volonté de certains réclamants d'être expropriés avant le début des travaux, notamment les réclamants dont les habitations sont situées au centre de la zone IQ;

Considérant que certains réclamants précisent avoir entrepris des travaux d'aménagement de leur habitation ces dernières années;

Considérant que certains réclamants relèvent la disparition de zones réservées à l'habitat et l'absence de création de nouvelles zones réservées à cette affectation;

Considérant que certains réclamants relèvent la diminution de la valeur des immeubles situés aux alentours de l'aéroport et des zones projetées et l'impossibilité de se reloger à des coûts accessibles, particulièrement pour les personnes à revenus faibles ou moyens;

Considérant que certains réclamants relèvent la perte de terres agricoles de grande qualité, leur morcellement et des problèmes d'accès aux cultures, les difficultés d'exploitation en résultant et la mise en péril de certaines exploitations;

Considérant que certains réclamants relèvent l'existence de procédure de remembrement;

Considérant que certains réclamants relèvent la présence de puits de phosphates dans le sous-sol de certaines parcelles ainsi que des risques ou des phénomènes d'effondrement rue Gérard;

Considérant que certains réclamants relèvent la présence de servitudes longeant certaines propriétés sises rue Gérard;

Considérant que certains réclamants s'interrogent sur la nature des matériaux utilisés pour combler une carrière proche du site;

Considérant qu'il est demandé le reclassement d'une parcelle cadastrée section 505a en zone à bâtir étant donné qu'elle se situe dans le prolongement d'une zone d'habitat existante;

Considérant que des réclamants regrettent le flou entourant la localisation et la réalisation de la plate-forme multimodale air/TGV;

Considérant que certains s'opposent à l'implantation d'une zone d'activité économique au nord de la ligne ferroviaire n° 36 et préconisent de la déplacer à l'Ouest de « Liège Logistics », cette zone étant plus proche de l'aéroport;

Considérant qu'un réclamant constate qu'ils ont fait construire une habitation après avoir reçu l'assurance de ce que tout allongement de la piste se ferait exclusivement du côté Sud;

Considérant que des propriétaires rue de la résistance n° 61 souhaitent que leur jardin repasse en zone d'habitat et de pouvoir disposer d'un accès à l'arrière de leur jardin, ce jusqu'au chemin de fer;

Considérant que plusieurs réclamants se plaignent de la perte de valeur de leurs biens immobiliers;

Considérant que plusieurs réclamants demandent par conséquent la révision de leur revenu cadastral;

Considérant que plusieurs réclamants se plaignent de l'incidence des déménagements sur leur commerce;

Considérant que des réclamants constatent l'apparition de fissures dans leurs bâtiments.

18 Quant aux aspects humains

Considérant que de nombreux riverains relèvent qu'aucun accompagnement social n'est prévu pour aider les nombreuses personnes âgées;

Considérant que les riverains de Bierset sont soumis à diverses agressions pour leur santé (voir étude des docteurs MARNEFFE et DON MARTIN);

Considérant que certains réclamants expliquent que de nombreuses familles basculent, des emplois se perdent, que l'on rate des études à cause du projet;

Considérant que certains réclamants constatent que les cités concernées par les ventes volontaires se vident, qu'ils craignent une augmentation du risque de vandalisme, de squat;

Considérant enfin que selon certains réclamants, il règne dans ces quartiers un sentiment de solitude, d'abandon et d'insécurité;

Considérant qu'un réclamant au moins se plaint du risque de stress, de déprime, ou de difficultés de sommeil;

Considérant qu'un réclamant relève les problèmes de toxicomanie et de délinquance accrus de par la révision projetée;

Considérant que certains réclamants réclament des mesures pour atténuer le bruit, mais également la vue sur la zone industrielle, notamment un réclamant situé à 60 mètres de la zone;

Considérant que certains réclamants craignent les nuisances visuelles liées à la présence de constructions industrielles surélevées par rapport aux habitations des rues de Hollogne et Gérard notamment;

Considérant qu'un réclamant estime qu'il faudrait procéder à une (ré)évaluation systématique des objectifs définis dans la note du Gouvernement;

Considérant que plusieurs réclamants craignent que la révision n'entraîne un déplacement des populations;

Considérant que certains font état d'avoir acquis leurs habitations il y a plusieurs dizaines d'années; qu'ils ne peuvent plus partir; qu'ils sont donc contraints de supporter l'insupportable;

Considérant que de nombreux réclamants craignent pour la pérennité de leur exploitation en raison de la superficie de leur terre qui sera réaffectée en zones destinées à l'urbanisation;

Considérant qu'un requérant précise qu'il tient à préserver tous ses droits en cas de travaux de quelque nature que ce soit qui seraient envisagés sur ses terres;

Considérant qu'un réclamant exprime ses craintes relatives à la disparition de la cité dans laquelle il réside et, pour le cas où un déménagement serait nécessaire, souhaite être relogé dans les nouvelles constructions sociales de la Cité de Stockay;

Considérant qu'un réclamant suggère une réduction de la taxation provinciale et communale afin d'attirer de nouveaux habitants à Sur-les-Bois;

Considérant qu'un réclamant préconise le respect par les compagnies aériennes d'une série de règles, assorties d'un contrôle et de sanctions par et au profit des communes;

Considérant que des réclamants demandent l'interdiction des vols de nuit car la santé des riverains et la protection de leurs biens passent avant toute considération commerciale;

Considérant que des réclamants remarquent que d'excellents terrains de culture sont réservés pour les nouvelles zones industrielles en évitant de devoir exproprier les cités ou demeures sises à proximité et qui devront s'accommoder d'un voisinage nocif (ex : village agricole de Velroux);

Que ces réclamants relèvent que les nouvelles zones d'habitat sont prévues de façon à ce que les communes gardent les mêmes revenus fiscaux;

Qu'ils reprochent aux nouvelles zones économiques d'apporter de nouvelles nuisances spécifiques à leurs proches voisins (charroi des camions, etc.);

Considérant que plusieurs réclamants demandent des informations;

Considérant que plusieurs réclamants contestent la politique de rachat de la Région;

Considérant que plusieurs réclamants relèvent que s'ils doivent partir, ils préfèrent le faire maintenant;

Que plusieurs réclamants demandent à savoir quand ils seront expropriés;

Considérant qu'un réclamant se demande comment il est encore toléré que des gens vivent dans des zones non habitables;

Considérant que plusieurs réclamants critiquent le fait que la Région wallonne rachète des maisons et qu'ensuite on y installe des bureaux;

Considérant qu'un réclamant critique le fait que les indemnités données aux locataires sont moins importantes que celles données aux propriétaires;

Considérant qu'un réclamant estime que les articles 11 et 16 de la Constitution ont été violés en ce que le prix de leur maison a été fixé de manière arbitraire, les mesures ne sont pas identiques pour tous les propriétaires (maisons construites avant ou après 1992), la Région se réserve le droit d'acheter ou pas, seuls les experts de la Région sont acceptés, la TVA est fixée à 10% et les jardins d'agrément ne sont pas dédommagés alors que « nul ne peut être privé de sa propriété sans une indemnité juste et préalable »;

Que ces réclamants estiment que l'enquête publique perd son effet utile dans certains cas où des opérations d'exécution sont déjà en cours (opération de rachat à Velroux par ex.);

Considérant que certains réclamants demandent une aide à la recherche d'un endroit calme et d'un logement adapté à leurs spécificités (notamment en cas de handicap);

Considérant que certains réclamants demandent instamment la préservation des chênes bicentennaires dans la région expropriée de Crotteux (Trixhon) et des bosquets couvrant la crête de l'autoroute (pré malieppe) à Grâce-Hollogne;

Considérant que, si l'ensemble des réclamations a été examiné avec attention par le Gouvernement, celui-ci ne doit pas donner à chacune d'entre elles une réponse individuelle;

Que, conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat, seules les réclamations d'ordre technique doivent être prises en considération;

Que, en outre, de nombreuses réclamations ou points soulevés par les réclamations portent sur des questions qui ne sont pas du ressort du plan de secteur, comme, par exemple, le PEB en lui-même, la modification des revenus cadastraux, les nuisances actuelles de telle ou telle entreprise, l'adoption d'un plan catastrophe, la formation du personnel de l'aéroport, l'absence d'un drain, etc;

Qu'il apparaît régulièrement que des réclamations soient contradictoires les unes par rapport aux autres;

Que de nombreux points soulevés portent sur la mise en œuvre des prescriptions du plan de secteur et non sur le plan de secteur lui-même; que ces questions doivent trouver leur réponse dans les décisions administratives – essentiellement les permis administratifs – qui règlent spécifiquement la mise en œuvre de tel ou tel élément du plan de secteur;

Qu'il peut être répondu à des réclamations par des observations de portée générale dans lesquelles les réclamants peuvent trouver la réponse à leur opposition; que de même, le Gouvernement rencontre de nombreuses réclamations par les modifications apportées au plan de secteur définitif par rapport à ce qui était prévu dans les deux projets soumis à l'enquête publique.

1. Considérations d'ordre général et liminaires

1.1. Quant à l'avis de la section législation du Conseil d'Etat

Considérant l'avis de la section législation du Conseil d'Etat du 20 janvier 2003 relatif au projet d'arrêté du Gouvernement adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée;

Que selon cet avis, en arrêtant ou en modifiant un plan de secteur, le Gouvernement est tenu de respecter les prescriptions générales reprises aux articles 25 à 40 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine; qu'il peut prévoir des prescriptions supplémentaires mais qui ne peuvent s'écarter des prescriptions générales;

Que le présent projet qui ne fait que d'appliquer les normes générales du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine à certaines parcelles déterminées et apporter des précisions particulières qui ne sont pas réglementaires ne doit pas être soumis à l'avis de la section de législation du Conseil d'Etat.

1.2. Quant à la procédure d'enquête publique et des avis des communes, de la Commission régionale d'aménagement du territoire et du Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable

Considérant que le présent arrêté se fonde sur les observations et réclamations relatives à l'arrêté adoptant provisoirement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège – Bierset et de l'activité qui lui est liée du 20 septembre 2001;

Considérant que compte tenu de nouveaux éléments apparus après la clôture de la première enquête publique (arrêt de suspension des arrêtés délimitant les zones A et B du PEB), le Gouvernement a décidé de revoir certaines options retenues dans le projet initialement soumis à la consultation populaire et de soumettre ces modifications à une nouvelle enquête publique;

Considérant aussi que suite notamment à la modification du tracé de la zone A par le Gouvernement wallon, le 6 décembre 2001, c'est-à-dire dans le courant de l'enquête publique, un complément d'étude d'incidences a été demandé;

Considérant que le Gouvernement a pris connaissance de toutes les réclamations valablement formulées au cours des deux enquêtes publiques;

Considérant que certains réclamants critiquent le déroulement des enquêtes au regard notamment de l'absence de publicité optimale (pas de notification individuelle d'avis d'enquête publique), au regard du dépôt de cartes incomplètes, obsolètes ou imprécises ou encore au regard d'un accès non complet à l'ensemble du dossier administratif;

Considérant qu'en ce qui concerne les modalités de publicité, toutes les formalités requises par le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine ont été respectées lors des enquêtes publiques;

Que le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine ne prévoit pas dans le cas de la révision d'un plan de secteur, une notification individuelle d'avis d'enquête publique;

Considérant qu'il n'est pas démontré que les cartes qui ont été déposées dans le cadre des enquêtes publiques étaient incomplètes, obsolètes ou imprécises;

Qu'il n'est pas plus démontré que les administrés n'ont pas eu un accès complet à l'ensemble du dossier administratif qui doit être mis à l'enquête publique en application du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine;

Que d'ailleurs, les avis des conseils communaux, de la CRAT et du CWEDD n'ont soulevé aucune irrégularité dont serait entachée la procédure;

Considérant que les réclamants ne démontrent pas que les pseudo manquements ont été de nature à les empêcher d'étayer leurs réclamations.

1.3 Quant à l'étude d'incidences

Considérant que certains réclamants contestent la qualité de l'étude d'incidences laquelle ne rencontrerait pas les objectifs de la directive du 25 juin 1985 relative à l'évaluation des incidences sur l'environnement ou encore serait uniquement basée sur le plan d'exposition au bruit qui éluderait des paramètres importants;

Que d'autres réclamants critiquent les sources sur lesquelles l'étude s'appuie ou encore qu'elle ne rencontre pas son objectif d'information du public en ce qui concerne certains paramètres relatifs à l'avifaune, aux batraciens,....;

Considérant que l'intérêt d'une étude d'incidences consiste à étudier les incidences probables sur l'environnement d'un projet en vue de connaître les nuisances potentielles de ce projet et d'envisager le meilleur moyen de les maîtriser;

Considérant que la CRAT et le CWEDD ont souligné la très bonne qualité de l'étude d'incidences, particulièrement l'approche sociologique générale, la clarté, la lisibilité du chapitre consacré au bruit ainsi que la qualité des documents cartographiques;

Que plus spécifiquement cette qualité, si elle a été soulignée par certains réclamants, a été aussi reconnue par l'asbl Inter-Environnement Wallonie;

Qu'à tous les niveaux de la procédure, fonctionnaires, organes d'avis et autorités compétentes ont estimé l'étude suffisante et complète;

Considérant que ni la CRAT, ni le CWEDD n'ont relevé des irrégularités dans la tenue de cette étude d'incidences;

Considérant qu'à supposer même que l'étude d'incidences comporte l'une ou l'autre imprécision – ce qui selon le Gouvernement n'est pas le cas – c'est en parfaite connaissance de son impact environnemental que la révision du plan de secteur est arrêtée.

2 Considérations relatives aux orientations du projet de révision du plan de secteur

Considérant que certains réclamants estiment que la présente révision partielle du plan de secteur, soit l'inscription de zones d'activités économiques et industrielles, est d'une manière générale en contradiction avec la politique de protection de l'environnement;

Qu'en effet, la révision du plan de secteur donne une trop grande priorité à l'activité économique et néglige la situation de fait, à savoir la présence de nombreuses constructions résidentielles;

Que par ailleurs, ils estiment que la révision va engendrer le cumul de nuisances sonores, olfactives et atmosphériques;

Considérant que d'autres réclamants estiment que la révision partielle du plan de secteur oblitère la gestion qualitative du cadre de vie pour permettre exclusivement le développement d'activités aéroportuaires à Bierset et partant, ne respecte pas les principes énumérés à l'article 1^{er} du Code wallon;

Considérant que la présente révision poursuit quatre objectifs, à savoir :

1° permettre le développement de l'activité aéroportuaire et l'activité économique qui lui est liée en inscrivant au plan de secteur les superficies nécessaires aux implantations futures;

2° adapter le potentiel foncier des communes là où c'est nécessaire ensuite des décisions prises concernant notamment la zone A du PEB;

3° adapter le réseau de transport et,

4° prendre des mesures planologiques nécessaires en fonction du PEB;

Considérant que la présente révision du plan de secteur tend ainsi à maintenir un équilibre entre les besoins économiques et environnementaux en assurant une gestion qualitative du cadre de vie et en respectant le patrimoine naturel et paysager;

Qu'en effet, le projet réaménagement certaines zones habitées à proximité de l'aéroport dans le souci à la fois du respect de la qualité de la vie des riverains et des perspectives de développement économique et ce en conformité avec les indications et orientations contenues dans le SDER;

Considérant en effet que dans le souci de protéger les riverains, le Gouvernement a pris l'option de situer les nouvelles zones d'habitat en dehors du plan d'exposition au bruit;

Que par ailleurs, le présent projet tient compte du cadre de vie en imposant des prescriptions spécifiques dans les différentes zones qu'il délimite en vue précisément d'assurer l'équilibre voulu et le respect des objectifs de l'article 1^{er} du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine.

3 Considérations quant au choix économique et politique de développer l'aéroport

Considérant qu'aux termes de l'article 1^{er} du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, la Région wallonne est gestionnaire et garante de l'aménagement du territoire; qu'elle rencontre de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité;

Considérant que le § 2 de l'article 1^{er} précise que l'aménagement du territoire est conçu au moyen du schéma de développement de l'espace régional (SDER) dont la philosophie repose par ailleurs sur le développement durable aux termes des articles 1^{er} et 13 du Code; que le SDER, précise en son chapitre VI. « Intégrer la Région dans les réseaux transeuropéens » à propos des deux aéroports régionaux que « Pour les distances supérieures à 400 – 500 km, le trafic aérien (passagers et marchandises) s'accroît progressivement en complément du TGV plus performant sur des distances moyennes. Face à l'accroissement des transports aériens, le Gouvernement wallon poursuivra le développement des aéroports de Gosselies (Bruxelles South – Charleroi airport) et de Bierset (Liège airport). Pour assurer leur développement, il faut les positionner dans le contexte de la concurrence internationale en accentuant leur spécialisation, en stimulant leurs retombées économiques, en réservant des superficies pour leurs extensions, en veillant à leur accessibilité par route et chemin de fer et en apportant des solutions aux problèmes des nuisances phoniques.

— L'aéroport de Gosselies...

— L'aéroport de Bierset (Liège airport), principalement dévolu au trafic marchandises servira d'appui aux entreprises dont l'approvisionnement ou la distribution nécessite de grandes vitesses de livraison. Dans cette optique, l'aménagement de parcs logistiques desservis par l'aéroport en connexion avec le réseau TGV nécessite de réserver de vastes étendues pour le développement économique et de raccorder la zone aéroportuaire à la ligne TGV Bruxelles – Liège – Cologne. L'intermodalité avec le TGV – fret renforcera l'accès au réseau européen déjà bien assuré par les autoroutes (E 40 et E 42 en particulier).

Ces développements aéroportuaires imposent de prendre des mesures réglementaires notamment d'usage du sol à proximité des aéroports afin de leur garantir des possibilités d'extension et de développement de trafic. Pour ce faire, certaines zones habitées à proximité des aéroports seront réaménagées dans le souci à la fois du respect de la qualité de la vie des riverains et des perspectives de développement économique... »;

Que le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine dispose en son article 22 que le plan de secteur s'inspire des indications et orientations contenues dans le SDER;

Considérant que le bassin liégeois fortement touché par le déclin des activités industrielles traditionnelles dispose d'un aéroport qui peut être considéré comme un outil économique de première importance agissant notamment dans les secteurs suivants tels que le transport de biens et de services (courriers express, messageries, fret...), la politique de l'exportation (les aéroports peuvent apporter une contribution importante au niveau des échanges ou flux internationaux), l'attrait des investisseurs (les investisseurs étrangers prennent généralement en considération les moyens de communication qui permettent d'atteindre tel ou tel site d'implantation), la reconversion économique et sociale (l'impact économique et social que peuvent induire les aéroports dépasse donc la simple activité aéronautique);

Considérant que le développement de l'activité aéroportuaire engendre à Bierset comme dans tout autre aéroport européen, connaissant le même sort favorable, un redéploiement économique régional soutenu par une politique d'investissements menée par la Région;

Qu'ainsi, la Région elle-même obtint de la C.E.E., dans la poursuite de ses efforts de redéploiement d'une région en pleine crise, environ 350 millions de francs belges d'aide pour le cofinancement des travaux à réaliser sur l'aéroport de Bierset;

Que le développement favorable à l'activité aéroportuaire entraîne le développement d'une zone économique environnante, partiellement, voire totalement liée aux dites activités;

Qu'une telle activité économique liée à l'activité aéroportuaire stricto sensu engendre un phénomène de création de nombreux emplois qui, par nature, sont des emplois de services;

Que par ailleurs, la présence d'un aéroport n'a pas pour seule répercussion économique, celle visible autour de son site : une telle infrastructure assure en effet le développement des exportations, des filiales et des implantations industrielles;

Qu'elle se présente comme un véritable outil à l'exportation; que c'est ainsi qu'un aéroport est toujours situé à un nœud de communication; qu'ainsi, une bonne desserte routière constitue un critère d'implantation important pour les entreprises;

Qu'enfin, un aéroport véhicule une image dynamique d'un lieu connu et identifiable au niveau national, sinon international;

Que l'aéroport centralise donc une multitude d'activités dans son environnement parce qu'il répond à des exigences d'accessibilité, de porte d'entrée sur une ville, une région; que les aéroports ne sont donc plus uniquement des lieux de transit mais aussi des lieux attractifs d'accueil, de production et de direction d'entreprises;

Considérant que l'aéroport et les infrastructures routières et ferroviaires présentent un certain nombre d'avantages pour l'implantation d'entreprises; que Liège occupe une position - clé se trouvant aussi près d'une voie de transport fluvial et ferroviaire importante qui va encore prendre de l'ampleur vu le développement du TGV et, à terme, du TGV - fret;

Que c'est la raison pour laquelle des zones d'activité économique, soit des zones de PME, se créent aux alentours d'un aéroport;

Qu'en définitive, l'impact d'un aéroport sur l'implantation d'activité économique peut se résumer comme suit :

- l'aéroport est un lieu de dynamique aéroportuaire;
- la desserte des aéroports a généré des pôles d'activité commerciale;
- l'aéroport est un pôle attractif en terme d'emploi.

Considérant enfin que l'aéroport rencontre ainsi spécifiquement l'objectif de mobilité nécessaire au redéploiement économique : il assure le développement indispensable des liaisons domestiques et européennes; que c'est la raison pour laquelle la Communauté européenne, par son aide significative, a marqué sa préoccupation et son soutien au développement de l'aéroport de Bierset; qu'en effet, l'Union européenne a décelé trois aires métropolitaines en Belgique, à savoir Bruxelles, Anvers et Liège. Liège se trouve donc sur le tracé reliant Lille à Cologne; que Liège est en effet la seule agglomération wallonne que l'Union européenne reconnaît comme zone métropolitaine ayant un rôle majeur à jouer dans le développement de corridors européens figurant dans le schéma de développement européen (SDEC);

Que l'aéroport occupe aussi une place privilégiée dans le schéma de développement de l'espace régional (SDER) lequel vise notamment à intégrer l'espace territorial wallon dans le développement économique européen lequel prévoit la définition de zones d'activité économique appelées « aires métropolitaines » reliées entre elles par des « eurocorridors »;

Considérant que conscient de l'importance des infrastructures pour l'expansion économique et sociale, à la fin de l'année 1991, la Région wallonne a fait réaliser dans le cadre de sa politique de développement des aéroports wallons une étude de marché par Tractebel; que dans son rapport du 14 mars 1992 complétant celui du 15 novembre 1991, Tractebel rappelle que l'aéroport de Liège-Bierset et sa région possèdent un certain nombre d'opportunités ou d'atouts pour développer des activités de fret, telles notamment la proximité d'un nœud autoroutier et ferroviaire non saturé, une situation au centre d'un réseau de transport de niveau européen et une tradition régionale dans le secteur du transport routier, outre un site dégagé, des terrains libres et une bonne longueur de piste;

Que le rapport avait conclu que « le fret semble devoir constituer la priorité stratégique du développement de Bierset. Il s'articule sur la possibilité de constituer un nœud de premier ordre dans le réseau de transport multimodal européen »;

Que le rapport précise encore que l'activité du secteur fret présente une activité certaine dans la mesure où c'est un secteur en mutation, à croissance soutenue; qu'il ne nécessite pas la proximité immédiate d'un centre économique fort et enfin, il est créateur d'emplois du secteur; Qu'enfin, au sein du secteur de fret aérien, l'activité « fret express » apparaît comme la plus attractive et celle sur laquelle Bierset peut se positionner le mieux; qu'il existe un intérêt certain de la part des compagnies et des transporteurs vis-à-vis du développement d'une plate-forme multimodale dans l'Est de la Belgique;

Considérant que le Gouvernement wallon a ainsi mis en place une politique d'investissement visant à améliorer la compétitivité et l'attractivité des aéroports;

Que cette volonté de développement s'est matérialisée, d'une part, par des investissements visant à se doter d'un outil adapté; Que, d'autre part, cette même volonté s'est matérialisée par la mise en place de structures mixtes de gestion et d'exploitation qui associent des investisseurs privés et publics;

Considérant par ailleurs que selon les données rassemblées dans le rapport final du projet Cofar (Common option for airport regions) mené dans le cadre de l'initiative communautaire Interreg II c, les aéroports situés dans le quadrilatère Francfort - Londres - Amsterdam - Paris ont connu de 1994 à 1999, une croissance de quelques 36 % de leur trafic de fret;

Considérant que l'aéroport de Liège-Bierset, au vu de l'implantation et de la densité de son réseau d'infrastructure de communication, tout mode confondu, représente un potentiel certain de développement;

Que de ce qui précède, la valorisation de ce potentiel suppose que soient disponibles les superficies nécessaires au développement de l'activité aéroportuaire et de l'activité économique qui lui est liée.

4 Considération quant au plan d'exposition au bruit (PEB) et à l'indicateur de bruit

4.1. Quant au PEB

Considérant que de très nombreux réclamants tout comme l'étude d'incidences contestent globalement le PEB en ce qu'il aurait été délimité de manière théorique sans tenir compte de nombreux paramètres tels que la dispersion dans le virage à droite à hauteur de Saint-Georges, le non respect des trajectoires, l'allongement de la piste...;

Considérant que si les développements aéroportuaires imposent la prise de mesures réglementaires d'usage du sol à proximité des aéroports, ce développement impose également de se réaliser dans le souci à la fois du respect de la qualité de vie des riverains et des perspectives de développement économique;

Que le rapport Tractebel du 14 mars 1992 n'a pas caché la problématique des nuisances sonores engendrées par les avions;

Que conscient de cette pollution sonore, en 1995, le Gouvernement wallon noua divers contacts avec le Centre d'études et de développement en ingénierie acoustique de l'Université de Liège (le Cedia) ainsi qu'avec la société A-tech (Acoustic technology) et lança une vaste étude acoustique afin de cerner les nuisances sonores potentielles générées par l'extension de l'aéroport;

Que cette « étude acoustique prévisionnelle de l'aéroport de Bierset » remise le 25 octobre 1996, comportait :

— un état des lieux préalable du bruit ambiant autour de l'aéroport;

— une évaluation, par simulation, de l'importance de la zone géographique qui risquait de subir des nuisances sonores significatives : il s'agissait de circonscrire ainsi l'ampleur de la zone géographique susceptible d'être gênée par les nuisances sonores générées par les futures activités, zone à l'intérieur de laquelle une étude fine d'optimisation des routes aériennes devait être réalisée pour réduire au minimum le nombre de constructions et de personnes susceptibles d'être gênées;

Que pour circonscrire cette zone, il fallait faire choix d'un indicateur soit l'indicateur Ldn (Level day & night) : il s'agit d'un niveau équivalent sur 24 heures, pondéré d'une pénalité de 10dB(A) pour tenir compte de la sensibilité plus grande durant la nuit; Que cet indicateur est mondialement reconnu pour qualifier la gêne due au trafic aérien. Il tient compte de quatre paramètres qui caractérisent la source de bruit et la manière dont elle est perçue, à savoir le niveau sonore maximum engendré par le passage de chaque avion, le temps de passage de chaque avion, le nombre total d'avions et la période durant laquelle les avions passent;

Considérant par ailleurs, que les enquêtes médicales et sociologiques réalisées ont démontré le lien existant entre le bruit des avions représenté par la valeur de l'indicateur Ldn et certains effets sur la santé des personnes; que le Gouvernement s'est donc référé à l'étude réalisée pour gérer le bruit lié au trafic aérien au Canada en 1996 par J.S. Bradley : cette étude recense la littérature médicale et sociologique existante dans 11 pays et constate le seuil des effets négatifs liés au bruit du trafic aérien approximativement équivalent à Ldn = 56 dB(A);

Que le Gouvernement prit comme valeur limite à partir de laquelle des mesures doivent être prises, la valeur de 55 dB(A) en Ldn;

Qu'en définitive, le but de cette étape n'était donc pas de délimiter les zones A, B, C, D mais de délimiter une enveloppe maximale à l'intérieur de laquelle une optimisation des routes de décollage devait être réalisée pour tenter de réduire au minimum le nombre de constructions et de personnes susceptibles d'être gênées par la future exploitation de l'aéroport;

Qu'à l'intérieur de la zone ainsi circonscrite, il fut procédé au recensement exhaustif du nombre exact de bâtiments touchés lorsque l'indicateur de bruit est égal à 55 dB(A);

Considérant que le développement projeté de l'aéroport demandait des investissements importants en infrastructure : son développement ne pouvait donc s'envisager qu'à long terme;

Que cette constatation a poussé les autorités à tenir compte d'une situation à long terme mais aussi à figer des routes de départ et d'arrivée et des zones de bruit au sol;

Qu'il s'agissait donc d'optimiser les routes d'arrivée et de départ en vue d'établir des routes techniquement volables et de moindre impact acoustique de façon à minimiser le nombre de bâtiments et de personnes affectés par les nuisances sonores;

Considérant que la définition de telles routes a été réalisée par le bureau d'étude anglais Speedwing, en accord avec le Ministère de la Défense nationale (l'aéroport de Bierset est toujours un aéroport militaire) et Belgocontrol compétent en matière de sécurité aérienne;

Qu'à Liège, le choix fut fait de concentrer au maximum le bruit sur la plus petite zone possible et donc de préférer une approche verticale qui favorise une montée rapide en altitude et une approche horizontale concentrée sur une seule trajectoire, ce qui permet de limiter l'impact sonore; qu'à ce sujet, l'expert judiciaire désigné par le tribunal de première instance de Liège le 21 décembre 1998 confirma dans son rapport que les routes obligatoires évitent le survol des zones les plus habitées dans les environs immédiats de l'aéroport;

Considérant que pour éviter de revoir à une date rapprochée, les courbes isophoniques des zones ainsi délimitées, il s'imposait de baser celles-ci sur des hypothèses crédibles quant au développement de l'activité aéroportuaire sur le site;

Qu'ainsi, l'étude d'optimisation des routes aériennes fut basée sur trois scénarii pour tenir compte de l'impact sonore lors d'un développement futur de l'activité aéroportuaire (horizon 98, horizon 2008 et horizon 2020);

Que la zone géographique ainsi circonscrite procède de l'union des scénarii horizon 98 et horizon 2020 compte-tenu de la définition d'une route obligatoire;

Considérant qu'après le démarrage des activités, la route obligatoire au décollage dut être légèrement modifiée et ce pour des raisons de séparation du trafic aérien;

Qu'il y eut également lieu de valider les simulations informatiques réalisées par le placement d'un réseau permanent de mesures de bruit comprenant six stations fixes et une station mobile reliées à un logiciel d'analyse des trajectoires des avions;

Que l'on tint compte également du phénomène de dispersion différent du non-respect des trajectoires suivies par les avions; que l'expert aéronauticien désigné par le tribunal de première instance de Liège le 21 décembre 1998 confirma dans son rapport qu'en dépit de toutes mesures correctives tendant à éviter les dispersions des trajectoires, il fallait accepter que celles-ci soient inévitables : la trajectoire d'un avion est en effet affectée par la force et la direction des vents, mais aussi par un certain nombre de paramètres difficiles à mesurer tels les délais de perception des aides à la navigation, le temps de réaction des équipages, les contrôles du contrôle aérien et les tolérances admissibles des équipements et des instruments; qu'ainsi, même en utilisant les derniers perfectionnements techniques en matière d'aide à la navigation, il y aura toujours une certaine dispersion de part et d'autres de l'axe nominal défini comme route à suivre;

Considérant que parallèlement à la mise en place d'une politique de développement, le Gouvernement a décidé d'intégrer les données relatives à l'impact environnemental du projet;

Qu'il fut ainsi choisi de développer cette politique aéroportuaire en collaboration et en concertation avec toutes les parties intéressées pour aboutir à un développement cohérent et durable qui prenne en compte les intérêts et besoins de l'aéroport, comme ceux des habitants et des autorités locales;

Que le Gouvernement anticipa le développement qu'il projetait de l'aéroport en prenant diverses initiatives comme la création le 18 septembre 1990 pour chaque aéroport d'un organe de concertation chargé d'aborder les problèmes d'environnement, ou encore, la création d'une cellule spécifique de gestion de la problématique environnementale (Serinfo);

Considérant que dès le 12 mars 1998, le Gouvernement wallon adopta un arrêté fixant les restrictions de décollage et d'atterrissage sur les aéroports relevant de la Région wallonne;

Que cet arrêté interdit, bien avant le délai fixé par l'Europe, le décollage et l'atterrissage entre 23 h 00 et 7 h 00 des aéronefs classés chapitre II selon les critères de l'annexe 16 de la Convention de Chicago;

Que cet arrêté sera abrogé par l'arrêté du 8 novembre 2000 qui maintiendra l'interdiction totale d'exploitation des avions chapitre II;

Que par ailleurs, cet arrêté interdit l'exploitation entre 23 h 00 et 7 h 00 des avions « hushkittés », les vols d'entraînement durant le week-end, la semaine entre 21 h 00 et 7 h 00, les jours fériés et les périodes de congés scolaires, et interdit les essais moteur sur le territoire de la Région wallonne entre 21 h 00 et 9 h 00;

Considérant que le décret du 1^{er} avril 1999 insérant un article 1^{er} bis dans la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit habilite le Gouvernement wallon à délimiter des zones d'exposition au bruit;

Que la première zone (zone A) fut délimitée d'abord par arrêté du 10 septembre 1998 et ensuite par arrêté du 19 octobre 2000;

Que la seconde zone du plan d'exposition au bruit (zone B) fut délimitée par arrêté du 20 décembre 2000;

Que ces arrêtés ont été annulés par le Conseil d'Etat;

Qu'à ce jour, les zones A et B sont délimitées par des arrêtés du Gouvernement wallon du 18 avril 2002, soumis à la censure du Conseil d'Etat;

Qu'enfin, à côté de ces deux zones, le décret du 8 juin 2002 définit les zones C et D qui ne sont pas encore délimitées à ce jour par arrêté;

Considérant que – le complément d'étude d'incidences l'atteste – les deux zones à ce jour délimitées ont intégré les paramètres suivants : 8 % de vols inversés en direction de Ans, les procédures de vol (décollage et atterrissage en ZL et CR), la procédure de pilotage, le relief du sol, les conditions météorologiques et la longueur actuelle et projetée (400 m en plus vers le nord-est) de la piste;

Considérant qu'après avoir habilité le Gouvernement à définir des zones de bruit, le législateur décréta a habilité ce même Gouvernement à prendre différentes mesures soit préventives soit curatives;

Que pour la zone A, il s'agit d'une procédure de vente volontaire des immeubles à la Région (l'arrêté du 10 septembre 1998 et celui du 20 décembre 2000 applicables aux titulaires de droits réels immobiliers situés dans la première zone du plan d'exposition au bruit des aéroports relevant de la Région wallonne; ces deux arrêtés furent annulés par le Conseil d'Etat);

Que le Gouvernement prit par ailleurs des dispositions en faveur des locataires (arrêté du 26 novembre 1998 complété par l'arrêté du 27 mai 1999, abrogés et remplacés par l'arrêté du 8 février 2001) et en faveur des titulaires de professions libérales (arrêté du 27 mai 1999 abrogé et remplacé par l'arrêté du 8 février 2001, arrêté abrogé et remplacé par l'arrêté du 20 juin 2002);

Qu'en zone B, il s'agit du versement d'une prime pour isoler les immeubles bâtis étant entendu que la Région s'engage à une obligation de résultat quant à l'affaiblissement acoustique à obtenir dans les pièces de jour et de nuit (l'arrêté du 31 mai 2001 fixant les mesures d'accompagnement relatives aux immeubles d'habitation situés dans la deuxième zone du plan d'exposition au bruit des aéroports relevant de la Région wallonne, complété par deux arrêtés du 12 juillet 2001 fixant l'objet et la composition du fonctionnement de la Commission technique d'avis et du 18 juillet 2001 portant exécution de l'arrêté du 31 mai 2001; le décret du 8 juin 2001 modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit pose le principe même de l'isolation des habitations situées dans les zones B, C et D des plans d'exposition au bruit des aéroports régionaux ainsi que des seuils de bruit maximum, exprimés au moyen de l'indicateur L_{max} à ne pas dépasser par les aéronefs qui utilisent les aéroports de la Région wallonne (entre 22H00 et 7H00 et entre 7H00 et 22H00);

Qu'enfin, le 25 octobre 2001, ce même législateur a inséré dans l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, un principe dit « d'égalité » permettant par exemple à un riverain non repris en zone A de pouvoir bénéficier des mesures d'accompagnement de la zone A s'il est établi qu'il subit des nuisances sonores équivalentes;

Considérant que dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports régionaux, le décret du 8 juin 2001 modifiant le décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, après avoir fixé les heures d'ouvertures de l'aéroport de Liège - Bierset, prévoit l'application de sanctions administratives à l'encontre de tout contrevenant (responsable du vol, propriétaire de l'aéronef, exploitant technique ou commercial de l'aéronef ou encore la société concessionnaire de l'exploitation de l'un des aéroports) qui, notamment, ne respecte pas ou ne fait pas respecter par l'un de ses préposés ou mandataires les restrictions permanentes ou temporaires d'usage de certains types d'aéronefs, les valeurs maximales de bruit engendrées au sol à ne pas dépasser et fixées dans le décret du 8 juin 2001 modifiant la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, les règles relatives aux essais moteur et les procédures particulières de décollage et d'atterrissage en vue de limiter les nuisances sonores engendrées par ces phases de vol;

Qu'en ce qui concerne le respect des trajectoires et de la dispersion dans le virage à hauteur de Saint-Georges, l'expert aéronauticien désigné par le tribunal de première instance de Liège releva que « l'exploitation opérationnelle de ce trafic est correcte tant du point de vue des procédures de contrôle et des instructions données aux pilotes que de leur exécution » et que la dispersion est inévitable;

Considérant que le 8 juin 2002 le Gouvernement prit un décret instituant une autorité indépendante chargée du contrôle et du suivi en matière de nuisances sonores aéroportuaires en Région wallonne;

Que cette autorité s'est vue confier différentes missions telles que formuler les avis ou recommandations relatives à la maîtrise des nuisances sonores aéroportuaires et de leur impact sur l'environnement ou encore relatives à la nécessité de réviser le Plan d'exposition au bruit; Qu'elle peut tout autant alerter les autorités compétentes en cas de manquements aux règles fixées pour la maîtrise des nuisances sonores;

Considérant enfin que certains réclamants invoquent une violation par la Région wallonne de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme et se réfèrent à un arrêt prononcé ce 2 octobre 2001 par la Cour européenne (arrêt Hatton);

Que cet arrêt contre lequel l'Etat britannique a introduit par ailleurs un recours, confirme en définitive la jurisprudence antérieure de la Cour selon laquelle le choix des moyens dans le cadre d'une politique de réduction des pollutions ressorti discrétionnairement à la compétence des autorités nationales; que celles-ci sont en droit de préférer la voie de la prévention plutôt que celle de la réparation (cfr. arrêt Powel et Rayner);

Que dans l'arrêt Hatton, la Cour condamne l'Etat britannique parce qu'il n'a pas fait procéder en temps voulu à des études qui lui auraient permis d'évaluer exactement tous les intérêts en présence; que tel ne peut être le cas pour l'aéroport de Liège-Bierset au regard de l'étendue, de la complétude et de l'échéance des études réalisées.

4.2. Quant à l'indicateur de bruit Ldn

Considérant que l'indicateur Ldn permet de définir des zones géographiques qui sont le reflet de la gradation des réactions au bruit et à l'intérieur desquelles des mesures curatives et préventives doivent être prises (interdiction ou limitation des constructions, insonorisation...);

Que le plan d'exposition au bruit, par l'intermédiaire des hypothèses sur lesquelles il repose et du choix de l'indicateur Ldn, définit des zones géographiques dont la taille dépend du nombre de passages des avions, du type d'avion et de la période de passage de chaque avion et du temps de passage de l'avion;

Qu'il s'agit d'un outil de planification et de gestion du territoire;

Que le professeur Bradley, dans une étude récente du mois d'avril 2002 relative aux zones du plan d'exposition au bruit des aéroports relevant de la Région wallonne, souligne que « les connaissances tirées des recherches actuelles indiquent que la mesure du Ldn est au moins aussi fiable que n'importe laquelle des mesures de bruit global des aéroports comme prédicateur de la réaction négative au bruit des aéroports » (J. Bradley, Rev. of airport noise zone criteria for the wallon region);

Que l'indice Ldn constitue donc aux yeux de cet éminent spécialiste, un choix approprié pour mesurer le bruit global généré par les activités aéroportuaires;

Que la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement atteste d'ailleurs que le Lden (Level day-evening-night) doit permettre l'établissement de cartes de bruit (il s'agit en fait d'un plan d'exposition au bruit); qu'il prévoit également que les Etats membres doivent établir une planification acoustique comprenant l'ingénierie des systèmes de gestion du trafic, la planification de la circulation et la réduction du bruit par des mesures d'isolation acoustique et la lutte contre le bruit à la source (il s'agit notamment de la définition d'une route obligatoire en fonction d'une situation actuelle et projetée des mesures d'insonorisation) et une zone de bruit définie comme « la définition juridique d'une zone située le long ou aux alentours de sources de bruit, dans laquelle s'appliquent des règles juridiques en matière de lutte contre le bruit » (il s'agit en fait des zones A, B, C et D, et des mesures d'accompagnement et associées);

Que l'indicateur Lden permet, comme le Ldn, de caractériser la gêne sonore perçue sur 24 h 00

Considérant que l'indicateur Lden préconisé par la directive prévoit une pénalité de 5 dB(A) de 19h 00 à 23h 00 puis de 10 dB(A) de 23h 00 à 7h 00 tandis que l'indicateur Ldn prévoit une pénalité de 10 dB(A) à partir de 22h 00 jusqu'à 7h 00

Que selon les analyses effectuées par le CEDIA et qui fait l'objet d'un rapport daté d'avril 2002, en comparant ces deux indicateurs, sur trois scénarii différents, l'écart de niveau entre eux est toujours inférieur à 1 dB(A); Qu'en définitive, ces deux indicateurs sont mathématiquement très proches;

Que la Région wallonne a ainsi largement anticipé l'application de cette directive qui ne remettra pas en cause le PEB et ce contrairement à ce que l'étude d'incidence affirme;

Considérant que J.S. Bradley indique dans son rapport de 1996 que des niveaux de bruit supérieurs à Ldn 66 dB(A) ne conviennent pas pour le développement de zones résidentielles;

Que de l'original du rapport et non de sa traduction, il faut en effet en conclure que JS.Bradley s'il évoque le développement des zones résidentielles, ne remet pas en cause les bâtiments existants; que ce rapport se fonde aussi sur l'habitat canadien dont l'indice d'affaiblissement du bruit inhérent au mode de construction local est réduit par rapport à celui des constructions en Belgique;

Que ce même rapport dans sa conclusion, est nuancé puisqu'il énonce se fonder sur les informations disponibles en 1996 et surtout que la question de l'isolation doit faire l'objet de recherches supplémentaires;

Qu'enfin, dans un rapport d'avril 2002 sur les mesures prises à Bierset pour lutter contre le bruit, JS.Bradley écrit que, bien que cette éventualité semble plausible, il n'existe aucune preuve solide que des conséquences importantes à long terme sur la santé résultant des niveaux de bruit des avions apparaissent dans les zones B et C;

Considérant qu'en revanche, c'est le critère de la crête de bruit ou encore du niveau sonore maximum (indicateur Lmax) qui est utilisé pour déterminer le niveau de bruit maximum engendré par le passage d'un avion et mesuré en décibel A à l'intérieur des habitations;

Que s'il est assez complémentaire au plan d'exposition au bruit et à l'indicateur lui associé, soit le Ldn, il ne permet néanmoins pas d'appréhender la gêne due au nombre d'avions, au temps de passage, au bruit de chaque avion et à la période de perception;

Qu'il ne permet ainsi pas de circonscrire la taille des zones géographiques concernées par les nuisances sonores; que seul le Ldn le permet;

Qu'en revanche, dans les zones ainsi délimitées par le critère Ldn, le critère de la crête de bruit ou Lmax permet d'appréhender la perception de chaque événement sonore pris individuellement et de répondre à l'objectif de protection des riverains par des mesures d'insonorisation;

Que l'indicateur Lmax permet notamment d'évaluer l'effet du bruit des avions sur le sommeil;

Que la littérature médicale, dont notamment le rapport rédigé par Messieurs Muzet et Valet a établi une corrélation significative entre les éveils, le nombre de crêtes de bruits et le niveau sonore;

Que l'Organisation Mondiale de la Santé recommande de ne pas dépasser des crêtes de bruit de l'ordre de 45dB(A) à l'intérieur des pièces de nuit;

Qu'en se basant sur ces études, le groupe de travail mis en place par la Région wallonne préconisa de ne pas dépasser un niveau sonore maximum de 45dB(A) à l'intérieur des chambres à coucher plus de 10 à 15 fois par nuit, ce qui correspond aux critères retenus notamment par l'Organisation Mondiale de la Santé;

Que dès lors, de la combinaison des décrets du 1^{er} avril 1999 et 8 juin 2001, il résulte que le premier établit l'indicateur Ldn devant permettre l'établissement de zones géographiques, à partir du bruit calculé à l'extérieur des habitations tandis que le second a pris en compte l'indicateur Lmax qui doit permettre d'apprécier les niveaux sonores à l'intérieur des habitations en manière telle que l'intensité et le nombre de crêtes de bruit ne portent pas atteinte à la santé des habitants;

Qu'en effet, le décret du 8 juin 2001 garantit à l'issue des travaux d'insonorisation un niveau de bruit maximum exprimé en Lmax de 45dB(a) à l'intérieur des chambres à coucher et de 55dB(a) à l'intérieur des pièces de jour, et ce quelque soit la zone du plan d'exposition au bruit considérée, hormis la zone A du PEB de Liège;

Qu'ainsi, en combinant l'indicateur de bruit Ldn et le Lmax, et quelle que soit la zone du plan d'exposition au bruit considérée (B, C ou D), quel que soit le niveau de bruit exprimé en Ldn (56dB(a), 66dB(a) ou même 69,5dB(a)) calculé à un endroit donné, le système décrétoal mis en place par la Région wallonne garantit à tous les riverains des zones B, C et D un même niveau sonore maximum à l'intérieur de leurs habitations, soit 45dB(a) Lmax à l'intérieur des chambres à coucher, 55dB(a) Lmax dans les pièces de jour.

4.3 Quant aux effets des nuisances sonore sur la santé

Considérant que le législateur décrétoal n'a jamais nié l'impact du développement de l'aéroport sur la santé; que c'est la raison qui l'a incité à prendre le décret du 1^{er} avril 1999 insérant dans la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, un article 1^{er} bis l'habilitant à prendre des mesures en vue de protéger, à proximité des aéroports et aérodromes en Région wallonne, le voisinage exposé au bruit produit par leur exploitation;

Qu'après avoir été habilité à définir des zones, le Gouvernement a été habilité à prendre des mesures allant de l'acquisition en zone A à des primes à l'isolation en zone B; que dans cette dernière zone, les mesures d'isolation doivent assurer un niveau sonore maximum de 45dB(A) à l'intérieur des chambres à coucher la nuit et de 55dB(A) dans les pièces de jour, ces seuils correspondant aux critères retenus notamment par l'Organisation Mondiale de la Santé;

Que ces mesures furent prises en suite de la consultation d'études scientifiques relatant la corrélation entre le bruit et la santé (voyez notamment étude Musset & Valet) ainsi que suite à des travaux d'insonorisation menés à titre expérimental en août 1999;

Que, dans son rapport de 1996 il écrivait que l'on note peu de réveil lorsque le niveau sonore maximum à l'intérieur des habitations est inférieur à 55dB(a) Lmax et ce pour des populations sensibles;

Que bien plus, l'expert Plom, désigné par le tribunal de première instance de Liège, dans le rapport qu'il déposa, s'est lui-même rallié à la thèse de 45dB(a) Lmax comme seuil de bruit maximum à obtenir à l'intérieur des habitations;

Que toutes ces études ont été compilées et analysées dans les différents rapports transmis au Gouvernement wallon avant les prises de décision;

Qu'il est donc acquis qu'un niveau de bruit de 45dB(a) Lmax permet à toute personne de bénéficier d'un environnement acoustique propice au repos et à l'endormissement;

Considérant par ailleurs que compte tenu des ces études, la présente révision tend à éviter l'habitat en zone A;

Considérant enfin que l'étude d'incidences relayée par nombre de riverains préconise que la zone B du Plan d'exposition au bruit suive un régime similaire à celui prévu en zone A soit un rachat ou encore que le plan d'exposition au bruit soit modifié et le trafic aérien en conséquence pour ne pas dépasser un Ldn = 66dB(A) en zone B;

Que les recommandations émises partent d'un postulat erroné à savoir que des zones exposées à un Ldn supérieur à 66 dB(A) ne conviennent pas pour l'habitat; Qu'en effet, l'étude de JBradley à laquelle se réfère l'étude d'incidences suggère seulement de ne pas développer de zones résidentielles lorsque le Ldn est supérieur à 66 dB(A); Que la présente révision tend à exclure la fonction résidentielle dans les zones du Plan d'exposition au bruit;

Que par ailleurs, en application de la littérature scientifique, en zone B, une isolation acoustique est techniquement possible pour respecter un niveau de bruit de 45dB(A) Lmax;

Que partant, le Plan d'exposition au bruit reste pertinent.

5. Considérations environnementales

5.1. Quant à l'impact paysager et urbanistique

Considérant que l'étude d'incidences fait apparaître deux grandes entités distinctes qui correspondent, d'une part, à la vallée de la Meuse et, d'autre part, à l'ensemble du plateau hesbignon;

Considérant que selon cette étude, le développement économique de l'aéroport de Liège-Bierset va entraîner localement la perte de surfaces agricoles aujourd'hui cultivées et enclaver certaines zones qui seront peut-être soumises à court terme à l'urbanisation en raison d'une plus grande difficulté d'exploitation;

Que par ailleurs, le développement des zones d'activités à vocation économique et industrielle risque d'entraîner autour de l'aéroport une dégradation rapide du paysage en raison de la juxtaposition et de l'imbrication d'éléments bâtis très différenciés;

Considérant qu'en ce qui concerne les conséquences de la perte de surfaces agricoles, les effets à terme mentionnés par l'étude d'incidences restent hypothétiques;

Qu'en effet, outre le fait que l'opération de remembrement rural en cours sera de nature à optimiser la configuration des exploitations agricoles et à éviter leur enclavement, l'urbanisation future de zones agricoles supposerait la révision du plan de secteur préalable;

Que la Région wallonne est donc à même d'empêcher une telle urbanisation;

Considérant que le présent projet tient compte de l'impact urbanistique en imposant des prescriptions spécifiques dans les différentes zones qu'il délimite;

Que c'est ainsi notamment qu'en ce qui concerne les zones industrielles sur le pourtour de l'aéroport, la création d'une zone d'activités économiques et industrielles au nord de la zone de fret et à l'ouest des pistes, est assortie d'une prescription supplémentaire englobant la création d'un périmètre d'isolement d'une largeur minimale de 50 mètres, constitué de merlons verdurés ou d'écrans végétaux denses selon la typographie du site, accompagné d'un dispositif antibruit adéquat lorsque l'activité projetée le requière;

Considérant par ailleurs, et contrairement à ce que certains réclamants estiment, que le présent projet impose aussi des gabarits de construction appropriés afin d'assurer une transition harmonieuse entre les activités industrielles, par exemple, et la zone agricole.

5.2. Quant au remembrement

Considérant que certains réclamants estiment que la présente révision porte atteinte au remembrement en cours;

Considérant que le 14 mars 1979, un arrêté ministériel prescrit une enquête sur l'utilité du remembrement de l'ensemble des biens situés sur le territoire communal de Fexhe-le-Haut-Clocher, Awans, Grâce-Hollogne et Saint-Georges;

Que le 1^{er} juin 1995, un arrêté ministériel décrète l'utilité du remembrement et fixe le plan parcellaire;

Considérant que l'article 46 § 1^{er}, 4^e, du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine énonce que « l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation ne porte pas atteinte aux effets des périmètres de protection visés au présent Code ou d'autres législations »;

Considérant que le périmètre a pour seul effet de permettre l'opération de remembrement;

Que selon l'article 46 précité, il n'y a pas d'incompatibilité de principe entre une nouvelle zone d'urbanisation et un périmètre de protection; qu'en effet, l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation ne peut aboutir à dénaturer les effets d'un périmètre de protection;

Considérant que le remembrement proprement dit consiste quant à lui, à redistribuer les terres afin d'assurer une exploitation plus judicieuse et plus rentable des biens ruraux;

Que le remembrement n'a ainsi pas pour objet de protéger, lorsqu'il est terminé, la fonction agricole par rapport à d'autres affectations du territoire; que les terres remembrées ne font en effet l'objet d'aucune protection particulière si ce n'est un droit de préemption en faveur de la société nationale terrienne;

Considérant que la présente prévision ne peut porter atteinte à l'arrêté du 1^{er} juin 1995 qui n'a fait que décréter l'utilité du remembrement et fixer un parcellaire en application de la loi du 22 juillet 1970 relative au remembrement légal de biens ruraux;

Considérant que la présente révision n'empêche nullement le maintien des chemins et voies d'écoulement des eaux.

5.3. Quant à la pollution atmosphérique induite par la zone aéroportuaire, la création de voirie et les nouvelles implantations commerciales et industrielles

Considérant que la CRAT et le CWEDD relayés par des réclamants recommandent, comme l'étude d'incidences, la réalisation d'un monitoring de la qualité de l'air au voisinage de la zone aéroportuaire, la réduction des émissions de gaz de combustion par les avions via une méthodologie de travail sur site et par des pressions financières et l'introduction d'un système de gestion environnementale;

Considérant que certains réclamants mettent en exergue la pollution atmosphérique due aux avions et qui va augmenter ensuite de l'allongement de la piste prévue et sa répercussion sur la santé ainsi que sur les produits agricoles;

Que d'autres réclamants estiment qu'il y a un risque certain d'augmentation de la pollution atmosphérique suite à la création de nouvelles voiries destinées principalement à des poids lourds et la présence de nouvelles zones industrielles;

Considérant qu'en ce qui concerne la pollution atmosphérique totale pour ce qui concerne l'oxyde d'azote et le monoxyde de carbone, le trafic aérien n'est responsable que de 0,3 % de cette pollution; que pour les hydrocarbures, les avions en produisent 0,3 % et la route 49,5 %;

Considérant qu'en application de l'article 12 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, l'exploitant de l'aéroport devra introduire un permis d'environnement et se mettre en conformité avec les conditions de son permis qui pourront rencontrer ces recommandations; qu'il en va de même pour les entreprises s'implantant dans la zone aéroportuaire;

Considérant que par ailleurs, en prenant l'arrêté du 8 novembre 2000 le Gouvernement a voulu interdire sur les aéroports wallons les avions non seulement les plus bruyants mais aussi relevant d'une conception technique ancienne et donc polluants;

Considérant que la pollution atmosphérique éventuelle induite par la présence de nouvelles entreprises sera rencontrée par le permis d'environnement;

Considérant qu'en ce qui concerne la pollution atmosphérique due à l'augmentation du trafic routier, le plan de secteur révisé permettra l'implantation d'entreprises à proximité immédiate du TGV favorisant la multimodalité et limitant de ce fait les transports routiers;

Qu'en outre, la Région wallonne s'inscrit totalement dans les politiques menées à tous les échelons en vue de lutter contre la pollution atmosphérique comme l'indique notamment le plan wallon sur l'air;

Que la révision du plan de secteur de Liège n'est pas de nature à diminuer d'une quelconque manière les obligations de la Région dans ce domaine.

5.4. Quant aux eaux souterraines et de surface

Considérant que notamment la Compagnie intercommunale liégeoise des eaux (CILE) met en exergue la nécessité d'être attentif à la nappe aquifère des craies dont la majeure partie se trouve dans la zone d'alimentation des captages de la CILE, voire dans le projet de zone de prévention;

Considérant que l'article 46 § 1^{er}, al. 2, 4^e, du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, tel que modifié par le décret du 18 juillet 2002, prescrit que « l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation ne porte pas atteinte aux effets des périmètres de protection visés par le présent Code ou d'autres législations »;

Considérant que les travaux préparatoires au décret du 18 juillet 2002 ont clairement indiqué que, dans les périmètres de protection adoptés dans le cadre du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine ou d'autres législations, il y avait lieu de cumuler les restrictions découlant du plan de secteur et du ou des périmètres en question;

Que s'agissant des périmètres de protection des eaux souterraines, le décret du 7 octobre 1985 sur la protection des eaux de surface contre la pollution, le décret du 30 avril 1990 sur la protection et l'exploitation des eaux souterraines et des eaux potabilisables et ses deux arrêtés d'exécution du 14 novembre 1991, dont la dernière modification date du 21 septembre 2002, et en particulier l'arrêté du 14 novembre 1991 relatif aux prises d'eau souterraine, aux zones de prises d'eau, de prévention et de surveillance, et à la recharge artificielle des nappes d'eau souterraine ainsi que les conditions particulières résultant des arrêtés fixant lesdits périmètres, imposent de multiples mesures de protection qui constituent des restrictions à l'exercice du droit de propriété qui doivent être respectées;

Que la présente révision du plan de secteur n'est donc pas de nature à limiter d'une quelconque manière la protection de la nappe aquifère;

Considérant que des réclamations portent sur la nécessité de prévoir des bassins d'orage ou encore de renforcer les systèmes existants d'égouttage ensuite de la constructions de nouvelles voiries et de nouvelles constructions;

Que cette problématique devra être rencontrée lors de la délivrance des permis d'urbanisme et d'environnement;

Considérant que, en outre, le Gouvernement wallon prend acte des recommandations de la CRAT et du CWEDD à propos de la gestion des eaux de surfaces et des eaux souterraines; que la réalisation de réseaux séparatifs de collecte des eaux usées et pluviales est, dès à présent, d'application dans les aménagements de zonings, réalisés par les intercommunales publiques; que le Gouvernement wallon a approuvé en première lecture le 19 décembre 2002, l'avant-projet d'arrêté relatif au règlement général d'assainissement des eaux urbaines résiduelles;

Considérant que l'étude de la situation de fait ayant participé à l'élaboration de l'avant-projet qui a fait l'objet de l'arrêté du Gouvernement du 30 novembre 2000, cette étude, réalisée par la Faculté Universitaire des Sciences Agronomiques de Gembloux, Unité d'Hydraulique agricole, Mme Dautrebande, mettait en avant les problèmes de la situation existante particulièrement à Awans et à Bierset concernant la problématique d'évacuation des eaux de ruissellement, des risques d'inondation en raison de la faible déclivité du terrain et des mesures à prendre dans l'état actuel, et dans la perspective de l'urbanisation envisagée au projet de plan; que sur base de cette étude, les points sensibles ont été identifiés et feront l'objet de traitements appropriés dans l'élaboration de la mise en œuvre des zones destinées à l'activité économique; de même qu'à l'occasion de la mise en œuvre du projet de voirie reliant la zone d'activité économique à l'E40 en longeant le tracé de la voie du TGV.

5.5. Quant au cadre biologique

Considérant que sur le territoire de Grâce-Hollogne, la sablière « Les Vignes » est comprise dans le projet d'inscription d'une nouvelle zone d'activité économique;

Que le plan affecte cette sablière en fonction de son intérêt biologique en zone d'espaces verts;

Que cette affectation est ainsi conforme à l'étude d'incidences laquelle proposait de conserver la sablière en l'affectant en zone d'espaces verts;

Que par ailleurs, l'étude d'incidence n'a pas repris la sablière « La Fontaine » qui selon le CWEDD présente également une grande valeur biologique; que le plan affecte cette sablière également en zone d'espaces verts et crée un couloir écologique entre les deux sablières et entre les sablières et le parc du Château de Lexhi;

Considérant que, en outre, d'autres mesures sont prises en vue de protéger l'intérêt biologique d'autres espaces comme relevé au point 9 ci-après.

6. Considérations quant à la désertification et la sécurité

Considérant que certains réclamants craignent des accidents d'avions et demandent comme l'étude d'incidences le préconise, de retranscrire les propositions contenues dans une circulaire du 21 août 1998 de la Federal Aviation Administration de l'U.S. Department of Transportation recommandant d'aménager en bout de pistes des zones de dégagement suffisantes pour arrêter les éventuels avions en détresse lors des phases de décollage et d'atterrissage;

Considérant que cette mesure n'est pas à l'échelle du plan de secteur et devra être traitée dans le permis d'environnement pour lequel l'exploitant est tenu d'introduire une demande;

Considérant que du fait de leur désertion, les habitants de certains quartiers situés notamment en zone A craignent du vandalisme et des violences;

Que ce phénomène ne provient pas de la présente révision mais du plan d'exposition au bruit; que néanmoins, des systèmes de surveillances ont été mis en place en zone A;

Considérant par ailleurs que la police de la sécurité publique relève des compétences communales.

7. Considérations quant à la mobilité

Considérant que la Commission régionale de l'Aménagement du Territoire et le Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable constatent l'absence de schéma structurel de mobilité préconisée par l'étude d'incidences, schéma qui devrait porter à la fois sur la gestion du trafic interne à la zone aéroportuaire et aux zones d'activité économique, sur les accès de ces différentes zones au réseau autoroutier et sur le réseau autoroutier lui-même;

Considérant que des réclamants mettent en exergue l'accroissement du trafic autoroutier généré par la présente révision et ses conséquences sur la sécurité routière et les embouteillages;

Que d'autres réclamants mettent en avant le fait que certaines voiries ne sont pas adaptés pour recevoir un tel accroissement;

Qu'enfin, des réclamants critiquent les projets de contournements d'Awans par l'Est ou l'Ouest;

Considérant que le Ministère de l'équipement et des Transports a réalisé des travaux d'aménagement du réseau autoroutier en vue d'accroître sa capacité (mise à trois ou quatre bandes des autoroutes E 40 et E 42) qui permettront d'absorber le trafic généré par les développements aéroportuaires et logistiques ou qui faciliteront ceux-ci;

Considérant que la gestion du trafic interne à la zone aéroportuaire et aux zones d'activité économique se réalisera via des voiries de desserte internes aux dites zones telles que recommandées par le plan Masse de la société aéroport de Paris à laquelle le rapport joint à l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2000 relatif à la décision de soumettre à révision le plan de secteur de Liège faisait déjà référence;

Considérant que, comme le relève l'étude d'incidences, le problème de la congestion des accès à la ville de Liège est indépendant du développement de l'aéroport;

Considérant que la Commission régionale d'Aménagement du Territoire fait siennes les propositions portant sur la reconfiguration des échangeurs autoroutiers d'accès aux zones aéroportuaires et d'activité économique telles qu'avancées par l'étude d'incidences;

Que le rapport joint à l'arrêté du Gouvernement wallon précité faisait déjà référence à divers aménagements en ce sens;

Considérant qu'il ressort tant de l'étude d'incidences que de l'avis de la Commission régionale d'Aménagement du Territoire que des aménagements de nature à résoudre les problèmes d'accessibilité aux zones aéroportuaires et d'activité économique pourront être apportés au réseau routier nonobstant l'absence de schéma structurel de mobilité; que l'ensemble des infrastructures de transport ne doit pas être inscrit au plan de secteur, seule la principale infrastructure doit l'être; qu'ainsi, le Conseil d'Etat dans un arrêt n° 83.531 du 19 novembre a estimé que la route de grande circulation RN 931 assurant le contournement de Maillen dans le cadre de la liaison E411 – clinique de Mont-Godinne, n'était pas une principale voie de communication au sens du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine et ne devait pas être obligatoirement inscrit au plan de secteur; que la réalisation de ces aménagements ne suppose donc pas leur inscription préalable au plan de secteur, soit qu'ils règlent des détails qui ne sont pas à l'échelle du plan, soit qu'ils portent sur des voiries à vocation purement industrielle et interne aux zones d'activité économique;

Considérant enfin que, comme la Commission régionale d'Aménagement du Territoire le relate, les deux projets de contournement d'Awans et leur périmètre de réservation sont supprimés du projet et remplacés par un tracé longeant la ligne de chemin de fer TGV au nord de celle-ci depuis l'échangeur de Crisnée.

8 Considérations quant à l'expropriation

Considérant que le CWEDD estime qu'un plan d'expropriation aurait dû accompagner le projet de révision du plan de secteur;

Considérant que l'article 58, alinéa 1^{er}, du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine prévoit que « toutes les acquisitions d'immeubles nécessaires à la réalisation des prescriptions des plans de secteur ou communaux d'aménagement peuvent être réalisées par la voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique »;

Considérant que le recours à l'expropriation pour cause d'utilité publique en vue de rendre effectives les affectations arrêtées par le plan de secteur est facultatif et suppose implicitement que les acquisitions nécessaires n'ont pu s'opérer à l'amiable;

Considérant que les articles 3 et 8 de la loi du 26 juillet 1962 relative à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique encouragent la négociation amiable entre l'expropriant et le futur exproprié;

Considérant que les articles 59 et 61 du même Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine permettent le recours à la procédure d'adoption du plan d'expropriation aussi bien simultanément à l'adoption du plan que postérieurement à celle-ci, sans privilégier l'une par rapport à l'autre;

Considérant que, si les acquisitions ne pouvaient s'opérer à l'amiable et qu'il s'avère qu'il est indispensable de prendre immédiatement possession d'un immeuble ou d'un groupe d'immeubles, l'article 67, al. 2 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine permet au Gouvernement de le constater et de recourir à la procédure judiciaire d'extrême urgence instaurée par la loi précitée du 26 juillet 1962;

Considérant qu'en outre, les terrains inscrits en zone d'activité économique mixte ou à caractère industriel pourront faire l'objet d'un arrêté d'expropriation pris en exécution de l'article 30 de la loi du 30 décembre 1970 sur l'expansion économique;

Considérant que l'article 30, § 2, c), de la loi du 30 décembre 1970 prévoit qu'en cas d'expropriation, il est procédé conformément aux dispositions de la loi du 26 juillet 1962 relative à la procédure d'extrême urgence en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique;

Considérant que la jurisprudence judiciaire et du Conseil d'Etat relative à la vérification de l'effectivité de l'extrême urgence conduit à n'adopter d'arrêté d'expropriation pour cause d'utilité publique avec procédure d'extrême urgence qu'au moment où l'expropriant est en mesure d'exproprier pour éviter un délai trop long entre l'adoption de l'arrêté d'expropriation et l'expropriation elle-même;

Considérant que le délai de procédure d'obtention d'un arrêté d'expropriation n'est pas incompatible avec l'urgence qu'il y aurait à acquérir tel ou tel immeuble;

Considérant que pour toutes ces raisons, il n'y a pas lieu d'adopter simultanément à l'arrêté de révision du plan de secteur un plan d'expropriation;

9. Considérations quant à l'article 46 § 1^{er}, al. 2, 3^o, du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine.

Considérant que, contrairement à ce que soutient le CWEDD, la disposition d'application à la présente révision du plan de secteur est l'article 46 § 1^{er}, alinéa 2, 3^o, du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine tel que modifié par le décret du 18 juillet 2002;

Considérant que l'article 74 du décret du 18 juillet 2002 modifiant le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine précise que « la révision du plan de secteur arrêtée provisoirement par le Gouvernement sur avis de la commission régionale avant l'entrée en vigueur du présent décret poursuit la procédure en vigueur avant cette date »;

Considérant que, si le décret du 18 juillet 2002 est entré, pour l'essentiel, en vigueur le 1^{er} octobre 2002, en ce qui concerne l'article 46 § 1^{er}, cette entrée en vigueur a été fixée par arrêté du Gouvernement wallon du 3 octobre 2002 publié au *Moniteur belge* du 10 octobre 2002 et entré en vigueur le même jour;

Considérant que l'article 46 § 1^{er}, alinéa 2, 3^o, constitue non pas une disposition de procédure d'élaboration des plans de secteur, mais une disposition de fond d'application immédiate;

Considérant dès lors que la présente révision du plan de secteur doit respecter le prescrit de cette disposition.

Considérant que l'article 46 § 1^{er}, al. 1^{er}, 3^o, du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine prévoit que : « l'inscription de nouvelles zones d'activité économique mixte ou industrielle est accompagnée soit de la réaffectation de sites d'activité économique désaffectés, soit de l'adoption de mesures favorables à l'environnement, soit d'une combinaison de ces deux modes d'accompagnement »;

Considérant, quant à la portée de cette disposition, que le législateur a entendu ne plus imposer une « compensation », mais imposer des mesures d'accompagnement; que l'exposé des motifs du projet de décret ayant abouti au décret du 18 juillet 2002 mentionne clairement qu'« il ne peut plus être question d'imposer un rapport proportionnel lors de la révision des plans »;

Considérant que l'étude commandée par le Gouvernement à la CPDT sur les mesures d'accompagnement liées à l'inscription de nouvelles zones d'activité économique au plan de secteur conclut sur les points suivants :

— dans le choix des mesures d'accompagnement, il y aurait lieu de privilégier celles qui, comme l'assainissement des sites d'activité économique désaffectés, visent à améliorer l'environnement en supprimant les nuisances existantes dans des sites ou des quartiers particulièrement atteints, en accordant le cas échéant une priorité aux communes ou sous-régions plus défavorisées et/ou qui ne sont pas concernées par la création de nouvelles zones d'activité économique. Ces mesures peuvent entrer dans le cadre de procédures existantes (exemple : mesures environnementales prises dans le cadre de la rénovation urbaine);

— si d'autres « mesures favorables à la protection de l'environnement » sont choisies, il faut qu'elles apportent manifestement une amélioration à l'environnement.

Considérant qu'il est évident que la réhabilitation de sites d'activité économique désaffectés reste la partie importante de ces mesures d'accompagnement environnementales; que la proportion entre la part des sites désaffectés et celle des autres mesures environnementales devra être fixée dans chaque cas d'espèce.

Considérant que, en l'occurrence, pour Bierset, l'ensemble des mesures environnementales possibles, relevant davantage de la réglementation et de la mise en œuvre du permis d'environnement pour l'aéroport, il est accordé plus d'importance à l'ensemble formé par des sites réhabilités ou en voie de réhabilitation.

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

Considérant qu'en ce qui concerne la valeur environnementale intrinsèque du périmètre affecté aux zones d'activité économique mixte ou à caractère industriel ou aux zones de services publics et d'équipements communautaires l'étude d'incidences contient une analyse des zones d'activités économiques proposées (850 ha) dans l'avant-projet de plan de secteur et fait une analyse détaillée du milieu (juin 2001, rapport final, pp. 165 et s.);

Considérant que, en termes de superficies (en hectares) des affectations, la différence entre la situation du plan de secteur et celle découlant de la présente révision dudit plan est, en ce qui concerne les zones d'activité économique, la suivante :

— dans le plan de secteur existant :

o	ZAEM Zone de fret :	93,7 ha
o	ZAEM Liège Logistics :	193 ha
o	ZAEM « Au Duc » :	2,6 ha
o	ZAEM Cahottes :	261 ha
	Soit un total de :	318,4 ha

— dans le plan de secteur révisé :

o	ZA EI*1 Sud :	55,6 ha
o	ZA EI*1 Nord :	53 ha
o	ZA EI*2 Ouest.....	189,3 ha
o	ZA EI*10 :	70 ha
o	ZA EI*11 :	93 ha
o	ZA EM*3 :	37,3 ha
o	ZA EM*4 Sud :	67,9 ha
o	ZA EM*4 Nord :	44,7 ha
o	ZA EM*5 :	23,8 ha
o	ZA EM*6 :	40,4 ha
o	ZA EM Loncin' :	18,3 ha
o	ZA EM N3	2,9 ha
o	ZA EI *2 Nord	76,1 ha
o	ZA EI *9.....	19,1 ha
	Soit un total de :	788,2 ha

Qu'il s'ensuit que 470,8 ha (4 700 800 m²) de nouvelles zones d'activité économique sont inscrits dans le cadre de la présente révision;

Considérant qu'en ce qui concerne la qualité des superficies dont l'affectation est modifiée, il appert qu'une partie importante de la zone d'activité économique à caractère industriel et de la zone d'activité économique mixte nouvellement inscrite se situe au plan de secteur en zone militaire, en zone d'extraction, en zone d'habitat, en zone d'habitat à caractère rural, le solde étant essentiellement en zone d'agricole dont l'étude a relevé la qualité;

Considérant qu'en ce qui concerne les mesures favorables à la protection de l'environnement, l'article 46 § 1^{er}, alinéa 2, 3^e, ne permet pas d'y inclure les mesures de protection qui s'imposent en application soit du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, soit d'une autre réglementation en vigueur; que, à titre d'exemple, ne peut être pris en compte comme mesure au sens de l'article 46 § 1^{er}, alinéa 2, 3^e, l'aménagement d'un périmètre ou d'un dispositif d'isolement requis en application de l'article 30 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine; qu'en revanche, le renforcement de ce périmètre ou de ce dispositif d'isolement au-delà de ce qu'impose l'article 30 précité peut entrer en ligne de compte;

Considérant que l'étude d'incidences mentionne la présence, dans la sablière des Vignes sise sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne à proximité immédiate de l'aéroport, du Criquet à ailes bleues (*Oedipoda caerulescens*); que cette espèce est reprise à l'annexe IIb listant les espèces menacées en Wallonie qui font l'objet d'une protection stricte; qu'il s'ensuit que l'inscription de la sablière des Vignes en zone d'espaces verts au plan de secteur doit être considérée comme une mesure de protection découlant de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature modifiée notamment par le décret du 6 décembre 2001;

Considérant que, en revanche, l'inscription d'environ 4,75 ha de la sablière de Fontaine en zone d'espaces verts peut être considérée comme une mesure d'accompagnement au sens de l'article 46 § 1^{er}, alinéa 2, 3^e, dès lors qu'elle ne recèle aucune espèce justifiant cette mesure;

Considérant qu'il en va de même de l'inscription en surimpression de la zone d'activité économique à caractère industriel d'un périmètre de liaison écologique au sens de l'article 40, 2^e et de l'article 452/21 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine entre la sablière des Vignes et celle de Fontaine;

Considérant que constitue tout autant une mesure d'accompagnement favorable à la protection de l'environnement au sens de l'article 46 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine l'inscription - en surimpression d'une partie de la zone agricole inscrite entre Ferdoux et Hozémont en lieu et place de la zone d'habitat à caractère rural - d'un périmètre de liaison écologique entre la zone de parc du château de Lexhy sise à Horion-Hozémont et la zone d'activité économique à caractère industriel, périmètre de liaison écologique qui devra être prolongé, lorsque l'implantation précise des entreprises sera connue, vers soit la sablière des Vignes, soit la sablière de Fontaine, soit encore jusqu'au périmètre de liaison écologique reliant les deux sablières;

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

Considérant qu'il y a lieu de tenir compte de l'impact différencié de la réhabilitation des sites d'activité économique désaffectés selon leur localisation et leur contamination;

Considérant qu'en ce qui concerne la localisation des sites, il apparaît qu'incontestablement, comme l'indique notamment le rapport de la Cour des Comptes de septembre 2002 sur la politique des sites d'activité économique désaffectés en Région wallonne, le coût de réhabilitation d'un site urbain est nettement plus élevé (de l'ordre de 2,1 fois plus élevé) que celui d'un site en périphérie (surcôt en raison de difficulté de charroi, des mesures de protection du voisinage durant la réhabilitation, conduite plus compliquée du chantier,...) et le coût de réhabilitation d'un site pollué est forcément sans comparaison avec celui d'un site non pollués comme le montrent les réhabilitations - décontaminations dont le coût moyen est de 9 à 10 fois supérieur à celui d'une réhabilitation d'un site non pollué;

Considérant qu'indépendamment du coût différencié des réhabilitations selon les sites, l'apport de ces réhabilitations sur l'environnement bâti ou non varie également selon les sites;

Considérant, en effet, que la réhabilitation d'un site urbain modifie très positivement son environnement dans la mesure où, en tant que chancres urbains, ces sites constituent souvent des lieux de dépôts clandestins, d'activités diverses susceptibles de provoquer des nuisances exercées sans autorisation, etc., induisant, à leur voisinage, un sentiment d'insécurité; qu'en raison de leur localisation, ils constituent de ce fait des espaces déstructurant de la trame urbaine;

Considérant qu'en outre, la réhabilitation de sites urbains d'activité économique désaffectés prévoit la plupart du temps leur réaffectation en activités résidentielles, d'espaces verts, de services publics ou d'équipements communautaires, voire en activités artisanales, mais très rarement en activités à caractère industriel;

Considérant qu'en ce qui concerne les sites pollués, leur réhabilitation-décontamination est évidemment un apport environnemental fondamental;

Considérant que, dans ces conditions, il n'est pas déraisonnable de considérer que, d'une part, la réhabilitation d'un site urbain est d'un apport moyen au moins double de celui résultant de la réhabilitation d'un site non urbain, et que, d'autre part, la réhabilitation-décontamination d'un site pollué est d'un apport moyen plus que quadruplé par rapport à un site non pollué;

Considérant toutefois que le Gouvernement entend forfaitiser et limiter le taux de pondération à 2 pour la réhabilitation d'un site urbain et à 4 pour un site pollué qu'il soit urbain ou non;

Considérant que, dans le cadre de la présente révision et indépendamment même des taux de pondération, sont pris en compte les sites suivants :

Sites traités en 2000

Commune	Site	Superficie (en m ²)
Andenne	Gauthier Chéricoux	12 234
Andenne	Carrières et Fours de Sclaigheaux	17 369
Antoing	Tannerie Fontaine	1 180
Arlon	Moulin d'Arlon	10 480
Bouillon	Abattoir	3 505
Braine-le-Comte	Manufacture Unifast	807
Charleroi	Bois du Cazier	70 000
Châtelet	usine à gaz	19 468
Chaudfontaine	Paradis subtropical	17 622
Chimay	Brasserie de Chimay	878
Ciney	Forges de Ciney	19 266
Comines-Warнетon	Cinéma Brussin	2 123
Comines-Warнетon	Rubannerie	1 182
Comines-Warнетon	entrepôts Rosemaryn	557
Court-Saint-Etienne	Henricot II	164 749
Engis	Terres rouges	120 000
Fontaine-l'Évêque	magasin Mestdagh	2 890
Gedinne	Moulin de la Galette	4 970
Herstal	Clawenne	17 951
La Louvière	Saint Emmanuel	95 460
La Louvière	Boch-Kéramis centre	20 385
Léglise	Gare de Mellier	1 823
Leuze	Bonnerie Dujardin	410
Liège	Boulangerie Derkenne	576
Liège	Swennen	7 494
Malmedy	Tannerie Utammo	36 790
Manage	Brugeoise et Nivelles	24 080
Manage	Verreries de Scailmont	29 071
Mons	Laminoirs de Jemappes	169 348
Mouscron	Etablissements Ferret	12 037
Mouscron	Brasserie Moderne	1 385
Mouscron	Manufacture de bérets Cofabeba	1 459
Mouscron	Textile Motte	3 024
Mouscron	Magasin Unic	4 101
Pepinster	Numéric	1 806
Saint-Ghislain	Verrerie de Saint Ghislain	2 952
Saint-Nicolas	Gosson Kessales	4 614
Seraing	Place de l'Avenir	17 424
Soignies	Héris	10 000
Theux	Filaville	33 512
Theux	Salle communale	995
Verviers	Martin Frères	2 000
Visé	La Darse	81 082
Sous-total sites traités en 2000		1 049 059

Sites traités en 2001

Commune	Site	Superficie (en m ²)
Aiseau-Presles	Fonderie Lizin	27 100
Amay	Mazy	2 998
Andenne	Ets Paul	2 148
Andenne	Belref	12 582
Anderlues	Malterie de l'Etoile	507
Arlon	Abattoir d'Arlon	11 983
Bertrix	Château d'eau	468
Binche	Stone	420
Chapelle-lez-Herlaimont	Gare de Godarville	5 071
Charleroi	Lumat	230 680
Charleroi	Mambourg siège 2	13 150
Charleroi	CKS trains 300-500-600	160 000
Charleroi	CEC	10 700
Charleroi	Boma	84 200
Charleroi	ISP-Decock	284 200
Charleroi	Bois du Cazier	2 000
Charleroi	Stokis	6 722
Châtelet	Poterie Guérin	31 533
Châtelet	Poteries Guyaux et voisines	4 560
Colfontaine	Hornu-Wâsmes	2 255
Colfontaine	n° 8 du Pachy	90 923
Courcelles	Estacade	155 681
Couvin	Bouchonnerie	2 350
Couvin	Fonderie Saint Joseph (rive gauche)	10 809
Couvin	Fonderie Saint Joseph (rive droite)	23 745
Couvin	Poèlerie Somy	3 028
Dison	EIB	126 167
Enghien	Brosses Samson et Glaces Desmet	3 371
Estaimpuis	Polycarpets	6 052
Estinnes	Levant de Mons	48 136
Flémalle	NTM	164 140
Flobecq	Brasserie Loix	1 000
Floreffe	Boulonnerie et Forges de Franière	12 821
Fontaine-l'Evêque	Pétria - Magi Meubles	5 584
Fontaine-l'Evêque	Bureau Pétria	1 000
Frameries	Sainte Caroline est (bât)	2 500
Frameries	Crachet (propr Carette)	277 340
Frameries	Crachet - Trémies	2 000
Frameries	Crachet - Mur de soutènement	0
Grez-Doiceau	Tudor	31 000
Herstal	Petite Bacnure	34 647
Herstal	Fonderie de fer	978
Herve	La gare	787
Juprelle	Briqueterie	17 562
La Louvière	At d'Haine-Saint-Pierre et Lesquin	11 360

Commune	Site	Superficie (en m ²)
La Louvière	Cabay Jouret	56 758
La Louvière	Terril Albert Ier	180 000
La Louvière	n° 6 des Houssus	80 000
La Louvière	Blanche Cavée	73 000
Leuze	Usine Ernaelsteen et garage Peugeot	80 335
Leuze	SPRL Inch	900
Limbourg	Hoeck	3 642
Malmedy	Stockage de la tannerie Utammo	4 329
Manage	Longtain (partie)	98 791
Marche-en-Famenne	gare de Marche-en-Famenne	401
Martelange	Tannerie de Martelange	306
Martelange	Moulin Kuborn	2 000
Momignies	Château-ferme de Macon	3 166
Mons	26 des Produits	54 880
Mons	25 des Produits	48 529
Mons	Ancien Arsenal et hall attenant	2 000
Morlanwelz	Boulonnerie et Forges Cambier	18 710
Morlanwelz	Cronfestu	6 405
Namur	Menuiserie de Jambes	876
Pepinster	Tissage Gardier	6 496
Péruwelz	Filatures Gosse	13 874
Philippeville	Magasins généraux	5 325
Pont-à-Celles	Etablissement Potty	4 397
Quaregnon	Rieu du Cœur	29 798
Quaregnon	Rieu du Cœur n ^{os} 1 et 2	33 900
Quaregnon	Rieu du Cœur n° 2	168 500
Quaregnon	Saint Félix	57 000
Quaregnon	Nouvelle Cossette	11 200
Rochefort	Magasin Nopri	1 049
Sambreville	Carrières et four à chaux du Falji	43 949
Sambreville	Acieries Belgo-luxembourgeoises	17 702
Sambreville	Sainte Eugénie	266 143
Thuin	Sucrierie de Donstiennes	11 200
Trooz	Fabrique de blocs de béton	20 366
Tubize	Centrale électrique de Oisquercq	160 000
Tubize	Clabecq (partie nord)	197 879
Tubize	Atelier Brenta	24 120
Tubize	Tubize Plastics	90 000
Verviers	Hodimont	2 765
Verviers	Ateliers communaux et sites contigus	11 886
Verviers	Etablissements Ortmans	14 560
Verviers	Snoeck	9 000
Viroinval	Tannerie Houben	6 191
Walcourt	Ateliers SNCB	15 705
Yvoir	Ferme Kinif	1 529
Sous-total sites traités en 2001		3 865 830
TOTAL		4 914 889

Considérant que, comme l'atteste l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 novembre 1999 approuvant la révision partielle du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez en vue d'inscrire de nouvelles zones d'activité économique en extension du zoning « Wavre-Nord », aucun de ces sites n'a été pris en compte dans le cadre de l'application de l'ancien article 46 al. 2, 3, pour de précédentes révisions de plan de secteur; qu'en effet, pour la révision concernant le territoire de la ville de Wavre, la compensation requise en application de l'ancien article 46 alinéa 2, 3, du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine se fait par la réhabilitation des sites suivants :

- Charbonnage du Quesnoy (La Louvière) : 498.256 m²;
- Cimenteries et Crayères de Cronfestu (Morlanwez) : 590.563 m²;
- Craibel (Mons) : 98.200 m²;
- Carrière de la Malogne (Mons) : 177.600 m²;
- Anton-Vilette (Andenne) : 104.504 m².

Considérant que la réhabilitation des sites précités combinée aux mesures précitées favorables à la protection de l'environnement assure, dans le cas d'espèce, le respect de l'obligation visée à l'article 46 § 1^{er}, alinéa 2, 3

10. Considérations quant au caractère prématuré de la présente révision

Considérant que l'étude d'incidences, relayée par le CWEDD et la CRAT, considère que la révision du plan de secteur est prématurée dans la mesure où la délimitation des quatre zones du plan d'exposition au bruit autour de l'aéroport n'a pas encore été opérée et que, dès lors, il n'est pas possible de localiser de nouvelles zones d'habitat;

Considérant que le Gouvernement a pris l'option de situer les nouvelles zones d'habitat en dehors du plan d'exposition au bruit;

Considérant qu'en ce qui concerne la zone d'habitat à caractère rural inscrite en extension du village d'Horion à l'Est du château de Grady, la zone d'habitat au lieu-dit « Paire du Bonnier » sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne ainsi que celle inscrite, sur le territoire de la commune de Flémalle, au site du « Saûle Bomel », il apparaît qu'aucune de ces zones ne sera dans le périmètre du plan d'exposition au bruit et qu'elles peuvent donc être confirmées par la présente révision sans être en contradiction avec le principe retenu par le Gouvernement;

Considérant qu'effectivement, le Gouvernement entend en outre inscrire au plan de secteur, dans le cadre de sa révision, une superficie supplémentaire maximale en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural de 43 ha sur le territoire de la commune d'Ans et de 45 ha sur le territoire de la commune de Saint-Georges-sur-Meuse; qu'en effet, compte tenu de la suppression de certaines zones d'habitat ou d'habitat à caractère rural, il existe un déficit d'offre foncière à destination résidentielle;

Considérant toutefois que le Gouvernement n'entend pas inscrire de nouvelles zones d'habitat dans ce qui pourrait constituer les zones C et D du plan de secteur;

Considérant, comme relevé précédemment, que les besoins économiques ne peuvent être rencontrés que par le biais notamment d'une révision immédiate du plan de secteur; qu'en outre, le développement économique et les aménagements prônés par la présente révision du plan de secteur sont de nature à régler une série de problèmes par le biais notamment d'aménagement en rapport avec la mobilité;

Considérant que retarder l'adoption définitive du plan de secteur dans l'attente de la fixation définitive du plan d'exposition au bruit entraînerait en fait un retard considérable dans la mesure où l'inscription des nouvelles zones d'habitat postérieurement à l'adoption définitive du PEB implique en toute hypothèse l'adoption d'un nouvel avant-projet, d'une étude d'incidences sur l'environnement pour ces nouvelles zones et le déroulement d'une procédure complète de révision du plan de secteur;

Considérant que l'adoption des zones C et D du PEB et la localisation subséquente des nouvelles zones d'habitat ne sont pas de nature à remettre en cause les options et les affectations arrêtées par la présente révision du plan de secteur;

Considérant qu'en conséquence, rien ne s'oppose à ce que, après l'adoption du plan de secteur révisé et la fixation ultérieure des zones C et D du PEB, le Gouvernement décide de procéder à une révision du plan de secteur pour y inscrire de l'ordre de 87 ha de nouvelles zones d'habitat; que la mention de cette volonté d'inscrire ultérieurement 87 ha en zone d'habitat ne peut actuellement s'assimiler à une révision proprement dite; que cette révision impliquera, en application du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, une étude d'incidences suivie d'un processus de consultation (enquête publique, avis divers), au terme desquels une décision interviendra dont la teneur ne peut évidemment être actuellement connue;

Considérant que, en conséquence, l'adoption immédiate du plan de secteur permet de rencontrer rapidement les besoins économiques en ce compris en terme d'emploi sans retarder l'inscription de nouvelles zones d'habitat qui, dans les deux scénarios (celui où l'on retarde l'adoption de la révision du plan de secteur ou celui où l'on opère en deux révisions successives), requiert une nouvelle procédure complète de révision du plan de secteur qui ne peut dans les deux cas démarrer qu'après l'adoption des quatre zones du PEB;

Considérant que l'adoption immédiate de l'arrêté de révision n'a aucun impact sur la cohérence de l'aménagement envisagé.

11. Considérations particulières

Considérant que, dans ses avis des 24 mai et 25 octobre 2002, la CRAT propose d'apporter de nombreuses modifications d'ordre planologique au projet de plan de secteur adopté par l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 septembre 2001 et modifié par l'arrêté du 8 mai 2002;

Considérant que, sauf motivation contraire, le Gouvernement wallon entend se rallier à l'avis de la CRAT faisant siennes les considérations de la Commission;

Considérant que, pour ce qui concerne le territoire de la commune d'Ans, la CRAT :

— propose que la zone d'activité économique mixte inscrite au projet de plan de secteur au nord de l'échangeur de Loncin en conversion d'une petite partie de la zone d'habitat située de part et d'autre de la route N3 à intégrer à la zone d'activité économique mixte existante, soit prolongée au nord de la route N3 jusqu'à la rue des Héros et au sud de la même N3 jusqu'à la rue Dr. Fleming; les activités commerciales et d'artisanat y sont en effet plus nombreuses que l'habitat, qui semble par ailleurs voué à disparaître le long de cet axe;

— suggère que l'affectation en zone d'aménagement différé retenue pour les quartiers de la cité des Charrons et de Jipsin s'accompagne d'une prescription supplémentaire *12 y excluant à terme la fonction résidentielle;

— estime que la zone d'habitat constituée par les rues Pirombolle, des Quatorze Bonniers, du Stockis, A. Defuisseaux et A. Charlet doit être déclarée inapte à la fonction résidentielle dans la mesure où elle se situe en zone A et B et vraisemblablement en zone C du Plan d'exposition au bruit; qu'elle est cernée à l'ouest, au nord et à l'est par les autoroutes E42 et A602 et au sud par la ligne de chemin de fer 36 Bruxelles-Liège, la ligne à grande vitesse et une zone d'activité économique industrielle et qu'elle subit donc toutes les nuisances (bruit et pollution) de ces infrastructures en plus de celles liées au trafic aérien; qu'elle suggère dès lors d'affecter à la zone d'activité économique mixte cette zone d'habitat ainsi que la zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite à l'ouest de la rue A. Charlet qui est actuellement occupée par des prairies contrairement à ce que le fond de carte renseigne;

Considérant qu'il y a lieu de s'écarter de l'avis de la CRAT sur ce dernier point et de suivre la proposition de l'étude d'incidence : l'inscription de la zone d'espaces verts prévue au projet de plan de secteur, rue Pirombolle et sise en zone A du Plan d'exposition au bruit vise précisément à constituer un écran par rapport à l'échangeur autoroutier proche et à garantir ainsi les conditions de viabilité du quartier formé par les rues Pirombolle, des Quatorze Bonniers, du Stockis, A. Defuisseaux et A. Charlet;

Que pour le surplus, il importe de maintenir une fonction d'habitat de manière à assurer la viabilité du tissu urbain et la dynamique sociale du quartier;

Considérant que la CRAT n'a pu localiser en l'absence de plan annexé à la délibération du Conseil communal d'Ans, la demande formulée de prévoir une zone de services publics et d'équipements communautaires rue A. Deponthière à l'intérieur de la ZAEM en vue de créer un parking d'échange directement relié à un axe de transport en commun; Que cette demande pourra le cas échéant être rencontrée par le biais de l'octroi de permis d'urbanisme dérogatoires en application de l'article 110 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine;

Considérant que, pour ce qui concerne le territoire de la commune d'Awans, la CRAT :

— souhaite une extension du périmètre de la zone d'activité économique industrielle repérée *10 au projet de plan vers le nord-est au lieu-dit « la campagne de Stockis », de manière à y inclure le triangle formé par la rue de Loncin et la voirie qui longe l'E42 pour rejoindre la rue A. Defuisseaux en passant sous l'autoroute et moyennant l'intégration de la rue de Hologne de manière à ce que l'actuelle zone d'activité économique industrielle située à l'ouest de la rue de Hologne et la zone d'activité industrielle repérée *10 ne forme plus qu'une seule zone : ces deux modifications ont pour effet de donner plus de cohérence au périmètre de la zone d'activité économique mais surtout de permettre son accessibilité sans passer par le village d'Awans;

— se prononce pour l'inscription en zone d'habitat sur une profondeur de 50m du côté est de la rue de la Station, actuellement intégrée à la zone d'activité économique industrielle existante située à l'est et au sud-est de cette rue : il s'agit d'une rue qui compte encore beaucoup de commerces et qui mérite d'être requalifiée afin qu'elle ne se transforme pas en chancre industriel, problème qui risque de s'accroître suite à la mise en liquidation d'une entreprise située dans cette zone;

— est d'avis de convertir en zone agricole la bande de zone d'habitat à caractère rural, située au nord de la rue de Loncin, en zone B et plus que vraisemblablement en zone C du Plan d'exposition au bruit, aucune habitation n'y étant construite;

— se prononce en faveur du choix de la zone d'aménagement différé à caractère industriel (zone *9) prévue au projet de plan de secteur comme site d'implantation de la plate-forme bimodale air-TGV fret, la ligne de chemin de fer à grande vitesse étant construite au nord de la ligne de chemin de fer 36 et longeant dès lors le côté sud de cette zone; qu'elle opte en outre pour l'inscription de ces terrains en zone de services publics et d'équipements communautaires à l'instar de la zone *7 affectée à la plate-forme bimodale rail-route;

Considérant qu'il y a lieu de s'écarter de l'avis de la CRAT en ce qui concerne la création d'une zone d'habitat sur 50 mètres du côté est de la rue de la Station, cette zone étant située dans le plan d'exposition au bruit au sein duquel le Gouvernement veut exclure la fonction résidentielle;

Considérant que le conseil communal d'Awans conteste l'agrandissement de la zone de services publics et d'équipements communautaires qui doit permettre l'allongement de la piste;

Considérant que l'agrandissement précité n'est qu'une condition nécessaire et non suffisante à l'allongement de la piste; que cet allongement de piste ne pourra être autorisé qu'au terme d'une procédure spécifique sur laquelle la présente révision du plan de secteur ne préjuge pas;

Que par ailleurs, si le développement de l'activité aéroportuaire est un des objectifs de la présente révision, la délimitation de la zone contestée a été réalisée en fonction de critères de bon aménagement des lieux;

Considérant que, pour ce qui concerne le territoire de la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher, la CRAT se prononce pour le maintien en zone agricole des terrains dont l'inscription en zone d'aménagement différé était proposée au projet de plan de secteur et ce, par anticipation des besoins liés au redéploiement des Forces Armées qui n'ont pas fait connaître leur point de vue dans le cadre de l'enquête publique;

Considérant que, pour ce qui concerne le territoire de la commune de Flémalle, la CRAT :

— recommande d'apporter les modifications suivantes aux limites de la zone d'activité économique mixte dite « des Cahottes » repérée *4 au projet de plan :

* à l'ouest de la route N677, inclure l'entièreté de la rue des Moissons et de la rue du Culot dans la zone d'activité économique mixte, de manière à lui conférer des limites physiques plus cohérentes;

* afin de tenir compte de l'élargissement de la zone A à cet endroit et de donner une limite physique tangible à la zone d'activité économique mixte, maintenir une zone d'habitat à caractère rural que sur 50 m à front de la rue des Cahottes du côté est de la rue E. Malherbe; le côté ouest et la partie nord de la rue des Cahottes depuis le carrefour entre cette rue et la rue E. Malherbe seront intégrés à la zone d'activité économique mixte;

* reprendre la rive sud du tronçon ouest de la rue des Cahottes en zone agricole et affecter également à la zone agricole le triangle de zone d'habitat à caractère rural compris, au sud de la rue des Cahottes, dans la zone A du Plan d'exposition au bruit : ces terrains présentent une déclivité importante qui risque d'occasionner des difficultés d'aménagement notamment au niveau de l'égouttage s'ils étaient repris en zone d'activité économique mixte;

*- au lieu-dit « Rossart », soit au sud de l'autoroute E42 et à l'est de la route N677, intégrer à la zone d'activité économique mixte l'extrémité de la rue de l'Alouette et la rue J.L. Adam depuis le carrefour qu'elle forme avec la rue de l'Alouette : le projet de plan donne en effet à la rue J.L. Adam trois statuts différents : zone d'activité économique mixte, zone d'extraction et zone d'habitat à caractère rural. La modification proposée présente l'avantage de mettre tous les habitants de la rue J.L. Adam sur pied d'égalité et de donner plus de cohérence au périmètre de la zone d'activité formée par la nouvelle zone d'activité économique mixte de Rossart et le centre d'enfouissement technique;

— suggère de ramener la zone d'habitat à caractère rural située côté ouest de la rue des Bouleaux à une profondeur de 50m et ce jusqu'à la zone d'espaces verts ceinturant le centre d'enfouissement technique : il s'agit en effet d'insérer dans la zone d'habitat à caractère rural des habitations situées en zone agricole;

— suggère également de convertir en zone agricole l'espace intérieur inoccupé de cette zone d'habitat à caractère rural, de manière à créer un espace tampon entre la zone d'activité économique mixte des Cahottes et la zone d'habitat à caractère rural;

— émet un avis défavorable à la conversion en zone d'habitat de la ZAD actuellement inscrite au plan de secteur sur le site du « Saùle Bomel ». Ce choix ne paraît pas judicieux pour les raisons suivantes :

* les terrains présentent une forte déclivité, ce qui grèvera assurément le coût des équipements notamment en matière d'égouttage;

* une ligne électrique à haute tension 150kV, traversant le site et la présence de relais d'antennes GSM constituent des éléments contraignants pour son urbanisation si l'on veut éviter le surplomb d'habitations et respecter le principe de précaution;

* une partie du site a servi de décharge publique à l'ancienne commune de Flémalle-Grande, activité qui s'y est poursuivie après la fusion des communes, ce qui rend impératives les analyses de sol;

* la capacité des voiries du quartier d'absorber la charge supplémentaire du trafic générée par l'urbanisation de cette zone;

Considérant qu'il y a lieu de s'écarter de l'avis de la CRAT sur ce dernier point : le choix de la zone dite « Saule Bômel » concourra à une densification de la zone urbanisable du plan de secteur; Que par ailleurs, ces terrains étant la propriété de la commune, celle-ci pourra les mettre en œuvre via sa régie foncière et lutter ainsi contre la rareté des terrains disponibles à prix raisonnable;

Que le site de l'ancienne décharge publique que ne couvre d'ailleurs pas le projet communal de lotissement sera cependant exclu du périmètre de la zone d'habitat et converti en zone d'espaces verts;

Que la présence de la ligne à haute tension sera prise en compte lors de la délivrance de permis d'urbanisme; qu'en effet, conformément au P.E.D.D., aucune habitation ne devrait se trouver dans un couloir de 30 mètres de part et d'autre de l'axe de la ligne; que par ailleurs, les champs d'induction magnétique sont fonction à la fois de la densité du courant et de la disposition des câbles; que le permis d'urbanisme peut imposer diverses mesures quant au gainage notamment;

Qu'en ce qui concerne les antennes GSM, elles sont rangées en classe 3 que selon le décret du 11 mars 1999 relatif aux permis d'environnement et à l'arrêté du 4 juillet 2002, arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et les installations classées, ces antennes seront soumises à la procédure de déclaration et devront respecter les conditions intégrales d'exploitation édictées pour elles; que ces conditions n'ayant pas encore été arrêtées, le permis d'urbanisme devra faire application du principe de précaution;

Qu'en ce qui concerne le charroi supplémentaire, il n'est pas établi que celui-ci ne pourra être absorbé; que cette problématique sera rencontrée par la commune saisie de demande de permis d'urbanisme ou de lotir qui pourront contenir des charges d'urbanisme quant à la voirie et à l'époutage notamment;

Que le fait que les terrains soient en déclivité ne porte pas atteinte à la constructibilité; que cette particularité peut être résolue techniquement et est présente dans le voisinage bâti;

Considérant qu'il y a lieu de s'écarter de l'avis de la CRAT en ce qui concerne le fait de ramener la zone d'habitat à caractère rural située côté ouest de la rue des Bouleaux à une profondeur de 50 m et ce jusqu'à la zone d'espaces verts ceinturant le centre d'enfouissement technique : il s'agirait en effet d'insérer dans la zone d'habitat à caractère rural des habitations situées en zone agricole; étant donné que cette zone est située dans le plan d'exposition au bruit au sein duquel le Gouvernement veut exclure la fonction résidentielle;

Considérant que, pour ce qui concerne le territoire de la commune de Grâce-Hollogne, la CRAT :

— propose que la zone d'activité économique repérée *4 inscrite à Velroux au projet de plan soit étendue à la zone d'habitat à caractère rural constituée par les rues du Village, de Velroux et des Blancs Bastons, répondant ainsi à la demande formulée lors de la première enquête publique par quelque 70 % des propriétaires y habitant;

— demande d'intégrer l'enclave de zone d'habitat à caractère rural située au sud de la rue des Blancs Bastons à la zone d'activité économique industrielle repérée *2 au projet de plan de secteur. En effet, les terres de l'exploitant agricole dont les bâtiments d'exploitation se situent dans cette enclave d'habitat à caractère rural sont situées dans la zone d'activité économique industrielle. De plus, il ne convient pas de maintenir une enclave de six habitations entre la zone d'activité économique industrielle et la zone d'activité économique mixte telle que proposée ci-dessus;

— demande d'intégrer à la zone d'activité économique mixte repérée *6 au projet de plan de secteur, inscrite au sud de l'autoroute E42 face aux infrastructures de l'aéroport, la zone agricole et la zone d'habitat enclavées entre la zone d'activité économique mixte, la rue de Fexhe, le chemin de Crotteux et la rue Trixhon, assurant ainsi une limite sud cohérente à la zone d'activité économique mixte;

— recommande, contrairement au Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable, la conversion en zone agricole de la zone d'habitat à caractère rural maintenue au projet de plan de secteur, située au nord de la rue de Fontaine et de part et d'autre de l'avenue des Acacias et de la rue de la Forge et ce jusqu'à leur croisement : bien que située hors de la zone A du plan d'exposition au bruit actualisé, cette affectation s'indique au vu du nombre de maisons déjà désertées;

— émet un avis défavorable à l'inscription d'une zone d'aménagement différé au nord-ouest de la zone d'activité économique mixte repérée *4 au projet de plan et se prononce pour son maintien en zone agricole pour les raisons invoquées lors de l'examen des problèmes portant sur le territoire de Fexhe-le-Haut-Clocher, également concerné par cette zone;

— suggère que la mise en œuvre de la zone d'habitat à caractère rural prévue en extension est du village d'Horion soit précédée de l'établissement d'un plan communal d'aménagement; qu'une telle initiative relève cependant des autorités communales;

— souhaite, en conséquence de son choix de la zone d'aménagement différé à caractère industriel (zone *9) prévue au projet de plan de secteur comme site d'implantation de la plate-forme bimodale air-TGV fret, destiner la zone d'aménagement différé à caractère industriel repérée *8 à l'implantation d'entreprises relevant de la logistique, tout en la réduisant dans sa partie nord au profit de l'extension de la zone de services publics et d'équipements communautaires repérée *7 au plan, affectée à la plate-forme bimodale rail-route;

Considérant qu'il y a lieu de s'écarter de l'avis de la CRAT en ce qui concerne la réduction de la zone d'activité économique à caractère industriel repérée *8 dans sa partie Nord au profit de l'extension de la zone de services publics et d'équipements communautaires repérée *7 affectée à la plate-forme bimodale rail-route; la dimension de la plate-forme bimodale rail-route étant suffisante telle que présentée au projet de plan;

Considérant que la CRAT prend acte du fait que le dossier d'allongement de la piste établi par la société régionale wallonne des transports propose un projet de tracé différent de celui inscrit au projet de plan de secteur pour l'aménagement de la N637; Que le choix du tracé inscrit au projet de plan de secteur était dicté par la prise en compte des servitudes aéronautiques;

Qu'il apparaît que le tracé établi par la société régionale wallonne des transports respecte également lesdites servitudes et est plus cohérent que le tracé retenu au projet de plan de secteur dans la mesure où il emprunterait une voirie existante formant par ailleurs limite entre la zone de services publics et d'équipements communautaires des installations aéroportuaires et la zone d'aménagement différé à caractère industriel repérée *2 au plan; Qu'il s'indique dès lors d'inscrire au plan le projet de tracé proposé par la société régionale wallonne des transports sans que ce choix préjuge de la décision relative à la demande de permis d'urbanisme portant sur l'allongement de la piste;

Considérant que, pour ce qui concerne le territoire de la commune de Saint-Georges-sur-Meuse, la CRAT suggère que l'affectation du village de Sur-les-Bois en zone d'aménagement différé soit assortie d'une prescription supplémentaire excluant la fonction résidentielle;

sidérant que le Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable, dans ses avis des 22 avril 2002 et 28 octobre 2002, se réfère aux conclusions de l'étude d'incidences et de son complément, sans systématiquement prendre position sur la pertinence de ces recommandations;

sidérant que, si des recommandations – pour autant que celles-ci puissent être prises en considération dans le cadre de l'exécution de l'article 46 du CWATUP – de l'étude d'incidences et son complément n'ont pas été suivies, le Gouvernement a arrêté les 20 septembre 2001 et 8 mai 2002 les motivations pour lesquelles il estime devoir s'écarter de ces recommandations et en quoi il s'en écarte; il se réfère à ces deux rapports qui doivent être considérés comme repris ici intégralement;

Après délibération,

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

Arrête :

Article 1^{er}. § 1^{er}. Le Gouvernement adopte définitivement la révision du plan de secteur de Liège, sur le territoire des communes de Ans, Awans, Fexhe-le-Haut-Clocher, Flémalle, Grâce-Hollogne et Saint-Georges-sur-Meuse, en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire et de l'activité qui lui est liée.

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

- une zone d'espaces verts en remplacement de l'extrémité ouest de la zone d'habitat située rue Pirombolle;
- une zone d'activité économique mixte dans la boucle de l'échangeur de Loncin, rue Deponthier;
- une zone d'activité économique mixte le long de la N3 au nord de l'échangeur de Loncin, intégrant des terrains couverts par la zone A du plan d'exposition au bruit et les terrains voisins à la zone d'activité économique mixte de Loncin;
- une zone d'aménagement différé en remplacement de la zone d'habitat située au lieu-dit Jupsin principalement localisée en zone A du plan d'exposition au bruit, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *12 excluant, à terme, la fonction résidentielle.

Le Gouvernement réserve une superficie maximale de 43 hectares, à affecter en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural.

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

— une zone de services publics et d'équipements communautaires au nord de la ligne ferroviaire 36 et de la ligne TGV, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *9 au plan. Cette zone sera réservée à l'implantation d'une plate-forme air-TGV;

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

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

* cette zone comportera en bordure de la zone d'habitat à caractère rural d'Awans un périmètre d'isolement d'une largeur minimum de 50m, constitué de merlons verdurés ou d'écrans végétaux denses selon la topographie du site, accompagné d'un dispositif antibruit adéquat lorsque l'activité projetée le requiert;

— une zone agricole en remplacement de la bande de zone d'habitat à caractère rural située au nord de la rue de Loncin.

Le tracé d'une nouvelle route régionale et son périmètre de réservation sont inscrits au plan le long et au nord de la ligne TGV, de l'échangeur de Crisnée à la zone logistique de Bierset.

§ 4 Sur le territoire de la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher, le tracé d'une nouvelle route régionale et son périmètre de réservation sont inscrits au plan le long et au nord de la ligne TGV, de l'échangeur de Crisnée à la zone logistique de Bierset.

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

— une zone d'activité économique mixte, en extension de la zone d'activité économique mixte existante des "Cahottes", assortie d'une prescription supplémentaire repérée *4 au plan :

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

* cette zone comportera en bordure de la zone d'habitat à caractère rural des Cahottes un périmètre d'isolement d'une largeur minimum de 50m, constitué de merlons verdurés ou d'écrans végétaux denses selon la topographie du site, accompagné d'un dispositif antibruit adéquat lorsque l'activité projetée le requiert;

— une zone agricole au sud de la rue des Cahottes;

— une zone agricole au nord de la ZAEM des Cahottes : l'espace intérieur inoccupé de la zone d'habitat à caractère rural situé rue des Bouleaux est converti en zone agricole;

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

— une zone d'aménagement différé sur la partie de la zone d'habitat à caractère rural de Wârfusée située en zone A du plan d'exposition au bruit, étendue aux terrains voisins, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *12 excluant, à terme, la fonction résidentielle;

— une zone agricole sur les terrains localisés en zone A du plan d'exposition au bruit, étendue aux terrains voisins, situés à l'extrême nord de la zone d'habitat à caractère rural des Awirs, entre le village des Cahottes et le hameau de Wârfusée.

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

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

— une zone d'espaces verts sur le glacis du fort de Hollogne;

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

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

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

* cette zone comportera en bordure des zones d'habitat à caractère rural de Ferdoux et Bierset un périmètre d'isolement d'une largeur minimum de 50 m, constitué de merlons verdurés ou d'écrans végétaux denses selon la topographie du site, accompagné d'un dispositif antibruit adéquat lorsque l'activité projetée le requiert;

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

— une zone d'espaces verts sur l'ancienne sablière "Les Vignes" en fonction de son intérêt biologique;

— une zone d'espaces verts sur la sablière de Fontaine et un couloir de liaison entre les deux sablières et entre la sablière de Fontaine et la Parc du Château de Lexhy;

— une zone agricole en remplacement de la zone d'habitat à caractère rural linéaire située entre Ferdoux et Hozémont;

— une zone d'activité économique mixte à Rouvroy, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *3 au plan. Cette zone sera réservée à des entreprises dont la localisation requiert la proximité de l'aéroport ou des activités qu'il génère;

— une zone d'activité économique mixte, incluant partiellement le village de Velroux entre la zone d'activité économique industrielle repérée *2, la zone d'habitat à caractère rural de Velroux telle que maintenue et la zone de services publics et d'équipements communautaires occupée par la Défense nationale, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *4 au plan :

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

* cette zone comportera en bordure de la zone d'habitat à caractère rural de Velroux un périmètre d'isolement d'une largeur minimum de 50 m, constitué de merlons verdurés ou d'écrans végétaux denses selon la topographie du site, accompagné d'un dispositif antibruit adéquat lorsque l'activité projetée le requiert;

— une zone agricole en remplacement de la zone d'habitat à caractère rural située au nord de la rue de Fontaine et de part et d'autre de l'avenue des Acacias et de la rue de la Forge, jusqu'à leur croisement;

— une zone d'activité économique mixte entre la zone d'activité économique industrielle repérée *2 et le village de Bierset, intégrant le sud de la zone d'habitat à caractère rural de Bierset localisée en zone A du plan d'exposition au bruit et les terrains voisins assortie d'une prescription supplémentaire repérée *5 au plan. Cette zone sera réservée aux activités ne générant qu'un charroi léger; les entreprises relevant du secteur du commerce de détail seront exclues; les constructions s'intégreront au bâti existant;

— une zone d'activité économique mixte au sud de l'autoroute E40, en face des infrastructures de l'aéroport, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *6 au plan. Cette zone sera réservée aux activités de bureau et aux infrastructures de soutien à l'aéroport passager. Une attention particulière sera réservée au parti architectural des constructions;

— une zone de services publics et d'équipements communautaires entre la ligne ferroviaire 36 et le site de Liège Logistics, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *7 au plan. Cette zone sera réservée à l'implantation d'une plate-forme rail-route;

— une zone d'activité économique industrielle sur la partie ouest de Liège Logistics, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *8 au plan. Cette zone sera réservée à des entreprises relevant de la logistique;

* cette zone comportera en bordure de la zone d'habitat à caractère rural de Bierset un périmètre d'isolement d'une largeur minimum de 50 m, constitué de merlons verdurés ou d'écrans végétaux denses selon la topographie du site, accompagné d'un dispositif antibruit adéquat lorsque l'activité projetée le requiert;

— une zone d'activité économique industrielle sur la partie est de Liège logistics, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *11 au plan. Cette zone sera réservée aux entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route existants en vue d'accueillir les infrastructures de groupage-dégroupage et des prestataires de services logistiques rail-route;

— une zone d'aménagement différé sur la partie sud du « terroir du corbeau » (lieu-dit « En Boutte ») actuellement inscrite en zone d'équipements communautaires au plan de secteur;

— une zone d'habitat au lieu-dit « Paire du Bonnier » actuellement inscrite en zone d'aménagement différé;

— une zone d'habitat à caractère rural en extension est du village d'Horion;

— le tracé d'une nouvelle section de la route de Hannut (N637) et de son périmètre de réservation.

§ 7. Sur le territoire de la commune de Saint-Georges-sur-Meuse, le plan a pour objet l'inscription d'une zone d'aménagement différé sur les parties de la zone d'habitat à caractère rural de Sur-les-Bois située en zone A du plan d'exposition au bruit, étendue aux terrains voisins, assortie d'une prescription supplémentaire repérée *12 excluant à terme la fonction résidentielle.

Le Gouvernement réserve une superficie maximale de 45 hectares à affecter en zone d'habitat ou d'habitat à caractère rural.

Art. 2 La révision est adoptée conformément au plan annexé.

Art. 3 Le Ministre de l'Aménagement du Territoire est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 6 février 2003

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

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

DEUXIEME AVIS RELATIF A LA REVISION DU PLAN DE SECTEUR DE LIEGE EN VUE DE PERMETTRE LE DEVELOPPEMENT DE L'ACTIVITE AEROPORTUAIRE DE LIEGE-BIERSET ET DE L'ACTIVITE QUI LUI EST LIEE

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, notamment les articles 42 à 46;

Vu la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, notamment l'article 1^{er} bis, inséré par le décret du 1^{er} avril 1999 et modifié par les décrets des 8 juin 2001 et 25 octobre 2001;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 26 novembre 1987 établissant le plan de secteur de Liège modifié notamment par les arrêtés de l'Exécutif régional wallon des 6 septembre 1991 et 10 décembre 1992 et par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 mai 1995;

Vu le Schéma de Développement de l'Espace régional adopté par le Gouvernement wallon du 27 mai 1999;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 novembre 2000 relatif à la décision de soumettre à révision le plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 septembre 2001 adoptant provisoirement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 mai 2002 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 20 septembre 2001 adoptant provisoirement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée;

Vu les réclamations et observations émises par les particuliers, les associations de personnes, les organismes publics et d'intérêt public lors de l'enquête publique qui s'est déroulée à :

- Ans du 13 mai 2002 au 26 juin 2002,
- Awans du 13 mai 2002 au 26 juin 2002,
- Fexhe-le-Haut-Clocher du 10 mai 2002 au 23 juin 2002,
- Flémalle du 11 mai 2002 au 24 juin 2002,
- Grâce-Hollogne du 11 mai 2002 au 24 juin 2002,
- Saint-Georges-sur-Meuse du 10 mai 2002 au 24 juin 2002.

Ans

- A1. M. et Mme Didier et Maryse LEROY
Rue Jules Destrée 11 – 4431 Loncin
- A2. M. Claude PETERS
Rue des Héros 43 – 4431 Loncin
- A3. M. Michel IEZZI
Rue des Héros 45 – 4431 Loncin
- A4. M. Henri DYKEIK
Rue des Héros 37 – 4431 Loncin
- A5. Famille DONNAY
Rue du Cheval d'Or 4 – 4431 Loncin
- A6. M. et Mme A. BOSCHINI-WEGNEZ
Rue Edouard Colson 280 – 4431 Loncin
- A7. Mme Martine DELTOUR
Rue Edouard Colson 293 – 4431 Loncin
- A8. M. Florent FRANCIS
Rue Edouard Colson 295 – 4431 Loncin
- A9. M. et Mme A. MALCORPS-WELTERS + 2 signataires
Rue des XIV Bonniers 12 – 4431 Loncin
- A10. M. Richard VIGNETTE
Rue Docteur Fleming 9 - 4431 Loncin
- A11. M. et Mme BALFROID-DUPONT
Avenue J. Leclercq 18 – 4432 Alleur
- A12. M. et Mme COLLINS-MALFAIT
Clos des Pâquerettes 6 – 4432 Alleur
- A13. Famille DETHIER-GOVERS
Clos des Pâquerettes 2 – 4432 Alleur

- A 14. Mme Suzanne ELIAS
Clos des Pâquerettes 1 - 4432 Alleur
- A 15. M. et Mme KOWTALO H.
Clos des Pâquerettes 10 - 4432 Alleur
- A 16. M. et Mme Ezio MANCUSO
Clos des Pâquerettes 4 - 4432 Alleur
- A 17. M. et Mme D. RUBES-HONGENS
Clos des Pâquerettes 5 - 4432 Alleur
- A 18. M. et Mme Daniel RUBES
Clos des Pâquerettes 5 - 4432 Alleur
- A 19. M. ANDRE
Avenue des Pruniers 14 - 4432 Alleur
- A 20. M. et Mme Joseph COLLARD-SAMRAY
Rue de la Vallée 71 - 4432 Alleur
- A 21. M. Philippe CHARLOTIAUX
Rue de la Vallée 83 - 4432 Alleur
- A 22. M et Mme FRENAY-STASSEN
Avenue des Aubépines 3 - 4432 Alleur
- A 23. M. et Mme VAN DYCK-LESNIANSKA
Voie des Botresses 22 - 4432 Alleur
- A 24. M. et Mme Jacques CONSTANT
Voie des Botresses 41 - 4432 Alleur
- A 25. Mme Odile LE TEXHIER
Voie des Botresses 43 - 4432 Alleur
- A 26. M. et Mme DELESPINETTE - LEBLANC
Voie des Botresses 47 - 4432 Alleur
- A 27. M. et Mme O. BETTIOL-LEGRAND
Voie des Botresses 49 - 4432 Alleur
- A 28. M. et Mme W. SZATTELBERGER-GOFFIN
Voie des Botresses 51 - 4432 Alleur
- A 29. Monsieur Jean-Marie MONSEUR
Voie des Botresses 24 - 4432 Alleur
- A 30. M. G. ROBAUX
Avenue Bovesse 7 - 4432 Alleur
- A 31. M. et Mme Théo RIGO-PONCELET
Rue des Messes 40 - 4432 Alleur
- A 32. Mme KUEHN Teresa + 22 signataires
Rue du Roua 44 - 4432 Alleur
- A 33. M. Serge DUBOIS - Association de fait momentanée « Les voisins du Clos de la Hayette »
Clos de la Hayette 3 - 4432 Alleur
- A 34. M. Michel REENAERS
Allée des Alouettes 19 - 4432 Alleur
- A.35. M. Daniel MARQUET
Allée des Chardonnerets 4 - 4432 Alleur
- A 36. M. et Mme DEVRECKER-PELLERIN
Allée des Verdiers 1 - 4432 Alleur

- A37. M. et Mme DOUTRELEPONT - allée des Fauvettes 32 - 4432 Alleur
M. et Mme VANRYCKEL - allée des Fauvettes 36 - 4432 Alleur
M. et Mme TUZZOLINO - allée des Fauvettes 38 - 4432 Alleur
M. et Mme LEGRAND - allée des Fauvettes 42 - 4432 Alleur
- A38. M. Henri DERU
Route Militaire 220 - 4432 Alleur
- A39. M. et Mme MOFFARTS-DHOUST
Route Militaire 70 - 4432 Alleur
- A40. M. SOFI Mohamed
Route Militaire 68 - 4432 Alleur
- A41. M. Franco ROSMARINO
Rue des Nations Unies 72 - 4432 Alleur
- A42. M. et Mme GRANDJEAN-VANDENKIEBOOM
Clos Fastré 15 - 4432 Alleur
- A43. M. et Mme BACUS-KEPPENNE
Clos Fastré 16 - 4432 Alleur

Awans

- Aw.1 M. A. JANSEN
Rue du village, 5 - 4347 Fexhe-le-Haut-Clocher
- Aw.2 M. G. LUCAS
Rue Pascal et Raphaël Sacré, 11 - 4367 Crisnée
- Aw.3 M. MEDART
Sans adresse - Fooz
- Aw.4 Delphine ainsi que 8 autres enfants
Sans adresse - Fooz
- Aw.5 Justine ainsi que 24 autres enfants
Sans adresse - Fooz
- Aw.6 C.I.L.E. - M. J. STES
Rue du Canal de l'Ourthe, 8 - 4031 Angleur
- Aw.7 ASBL Net Sky - P. LEONARD
Rue du Domaine de Wâroux, 27 - 4340 Awans
- Aw.8 SPI + - M. A. LACROIX et Mme N. TASSIAUX
Rue du Vertbois, 11 - 4000 Liège
- Aw.9 Les médecins de l'entité d'Awans (10 signataires)
4340 Awans
- Aw.10 Groupe Entente Communale (2 signataires)
Rue R. Lejeune, 10 - 4342 Awans
- Aw.11 M. et Mme J.-M. RASSIN
Rue Paul-Emile Janson, 98 - 4340 Awans
- Aw.12 M. A. ROBERTI
Rue P.-E. Janson, 100 - 4340 Awans
- Aw.13 M. et Mme BOVY-LOWET
Rue P.-E. Janson, 102 - 4340 Awans
- Aw.14 M. et Mme R. PAESCHEN-FRERARD
Rue P.-E. Janson, 71 - 4340 Awans
- Aw.15 M. et Mme HERENS-NELISEN - M. G. DOCQUIER
Rue de Stockis, 70 - 4340 Awans

- Aw.16 M. et Mme SCHOENAERTS-MAKART
Rue de Loncin, 21 – 4340 Awans
- Aw.17 Famille FLABA-GORDENNE (4 signataires)
Rue de Grâce, 2 – 4340 Awans
- Aw.18 Famille FLABA-STEVENSON (4 signataires)
Rue Marcel Gérard, 32 – 4340 Awans
- Aw.19 M.M. JONLET et Mme B. FAMEREE (3 signataires)
Rue Marcel Gérard, 30 – 4340 Awans
- Aw.20 M. et Mme TROQUET-CHRISTOPHE
Rue Marcel Gérard, 26 – 4340 Awans
- Aw.21 M. et Mme VANDEVENNE-MARECHAL
Rue du Pont, 30 – 4340 Awans
- Aw.22 Mme LAWARREE
Rue du Pont, 26 – 4340 Awans
- Aw.23 M. J. PARENT
Rue de la Station, 93 – 4340 Awans
- Aw.24 M. et Mme VAN CAEKENBERGHE-WILKIN
Rue de la Station, 61 – 4340 Awans
- Aw.25 M. J.-C. RENARD
Rue de la Station, 56 – 4340 Awans
- Aw.26 M. et Mme VIERSET-KAKKERT
Rue A. Defuisseaux, 37 – 4340 Awans
- Aw.27 M. et Mme BURTIN-TIQUET (3 signataires)
Place communale, 12 – 4340 Awans
- Aw.28 M. F. CORNET
Avenue C. Majean, 34 – 4340 Awans
- Aw.29 M. P. LEONARD
Rue du Domaine de Waroux, 27 – 4340 Awans
- Aw.30 M. L. DEHALU
Rue J. Schonaerts, 22 – 4340 Awans
- Aw.31 M. F. HEREMANS
Rue J. Schonaerts, 11 – 4340 Awans
- Aw.32 Famille HERBECQ-CIMINO (5 signataires)
Rue de Voroux, 6 – 4340 Awans
- Aw.33 M. MARECHAL
Rue de Voroux, 10 – 4340 Awans (Fooz)
- Aw.34 M. et Mme DANS-MARECHAL
Rue de Voroux, 15 – 4340 Awans (Fooz)
- Aw.35 M. et Mme J. PÂQUE-THIBO
Rue de Voroux, 14 – 4340 Awans (Fooz)
- Aw.36 M. et Mme PAQUE-SIBILLE
Rue de Voroux, 12 – 4340 Awans (Fooz)
- Aw.37 M. PH. GUILLAUME
Rue François Hanon, 15 – 4340 Fooz
- Aw.38 Les agriculteurs de Fooz – M. E. BODSON (7 signataires)
Rue J. Delmotte, 69 – 4340 Fooz

Aw.39 Les habitants de la Rue des Combattants - 19 signataires.

4340 Fooz

Aw.40 M. et Mme VAES-DENOMERENGE

Rue des Combattants, 21 - 4340 Fooz

Aw.41 M. N. DANS (2 signataires)

Rue des Combattants, 43 - 4340 Fooz

Aw.42 M. SCHOONBROODT

Rue J.L. Defrêne, 25 - 4340 Awans

Aw.43 Mme E. WERGIFOSSE

Rue J.L. Defrêne, 25 - 4340 Awans

Aw.44 M. P. SOTTIAU

Rue de la Station, 8 - 4340 Awans

Aw.45 Mme M. TOMBEUR

Rue J. Jaurès, 13 - 4340 Awans

Aw.46 M. T. VANDERBYSE

Rue J. Jaurès, 13 - 4340 Awans

Aw.47 M. DEMORTIER

Rue J. Jaurès, 39 - 4340 Awans

Aw.48 Mme SCHOONBROODT

Rue J. Jaurès, 15 - 4340 Awans

Aw.49 M. J. MARTIN

Rue J. Jaurès, 15 - 4340 Awans

Aw.50 Mme F. MOREAU

Rue de l'Eglise, 40 - 4340 Awans

Aw.51 M. L. BUSTIN

Rue de l'Eglise, 40 - 4340 Awans

Aw.52 M. TISON F.

Rue J. Volders, 26 - 4340 Awans

Aw.53 Mme C. MATAGNE

Rue J. Volder, 26 - 4340 Awans

Aw.54 Mme C. MARTIN

Rue J. Volders, 29 - 4340 Awans

Aw.55 M. A. DOSSIN

Rue J. Volders, 29 - 4340 Awans

Aw.56 Mme J. MAIVE

Rue J. Volders, 55 - 4340 Awans

Aw.57 Mme G. VIGORI

Rue J. Volders, 61 - 4340 Awans

Aw.58 M. N. GURNY

Rue J. Volders, 61 - 4340 Awans

Aw.59 M. O. GURNY

Rue J. Volders, 61 - 4340 Awans

Aw.60 M. A. MARTIN

Rue des Saules, 27 - 4340 Awans

Aw.61 Mme M. LEDOUBLE

Rue des Saules, 27 - 4340 Awans

- Aw.62 M. AIT ABBOU
Rue des Saules, 26 – 4340 Awans
- Aw.63 Mme A. CLOSSET
Rue des Saules, 26 – 4340 Awans
- Aw.64 M. LEPAGE
Rue des Saules, 29 – 4340 Awans
- Aw.65 M. A. ZAROS
Rue M. Gérard, 4 – 4340 Awans
- Aw.66 Mme C. ZAROS-HUMBLET
Rue M. Gérard, 4 – 4340 Awans
- Aw.67 Mme LEDOUBLE
Rue E. Bovroux, 17 a – 4340 Awans
- Aw.68 Mme LEDOUBLE Eliane
Rue E. Bovroux, 17 – 4340 Awans
- Aw.69 M. J.C. LEDOUBLE
Rue E. Bovroux, 17 – 4340 Awans
- Aw.70 M. V. MATHEI
Rue Kimpinaire, 8 – 4340 Awans
- Aw.71 Mme C. MATHEI
Rue Kimpinaire, 8 – 4340 Awans
- Aw.72 Mme M.L. THORON
Rue Kimpinaire, 8 – 4340 Awans
- Aw.73 M. MATHEI Jacques
Rue Kimpinaire, 8 – 4340 Awans
- Aw.74 Mme H. HODEIGE
Rue Vanstapel, 20 – 4340 Awans
- Aw.75 M. J.M. DERUYTERE
Rue de Hollogne, 29 – 4340 Awans
- Aw.76 Mme M. BROEDERS
Rue de Hollogne, 9b – 4340 Awans
- Aw.77 M. P. RORIFE
Rue de Hollogne, 24 – 4340 Awans
- Aw.78 Mme S. BORUS
Rue de la Station, 83 – 4340 Awans
- Aw.79 Mme M.L. DUPAS
Rue de la Station, 56 – 4340 Awans
- Aw.80 Mme BROEDERS
Rue de la Station, 56b – 4340 Awans
- Aw.81 Mme C.DERMIEN
Rue de la Station, 53 – 4340 Awans
- Aw.82 M. J. PARENT
Rue de la Station, 93 – 4340 Awans
- Aw.83 M. et Mme VAN GYSEGHEM-ANTOINE
Rue de la Station, 64 – 4340 Awans
- Aw.84 M. SOTTIAU Paul
Rue de la Station, 8 – 4340 Awans

- Aw.85 M. et Mme MARTIN-HAPPART
Rue de la Station, 35 - 4340 Awans
- Aw.86 M. et Mme DESSART-FONZE
Rue de la Station, 71-75 - 4340 Awans
- Aw.87 M. et Mme RUELLE-NASSOGNE
Rue du Pont, 25 - 4340 Awans
- Aw.88 M. HOSAY
Rue F. Hanon, 54 - 4340 Awans
- Aw.89 Mme I. HOSAY
Rue F. Hanon, 54 - 4340 Awans
- Aw.90 M. J. ROBEYNS -HENROTTE
Rue du Village, 17 - 4340 Awans
- Aw.91 M. M. SMEYSTERS
Rues des Meuniers, 17 - 4470 Dommartin
- Aw.92 M. M. LEJEUNE
Rue R. Lejeune, 10 - 4342 Hognoul
- Aw.93 M. DEPAS
Rue du Moulin à Vent, 99 - 4340 Awans
- Aw.94 M. V. NULENS
Rue de Huy, 2 - 4340 Fooz
- Aw.95 M. DANS
Rue Achille Masset, 53 - 4340 Fooz
- Aw.96 M. M. BRIMIOULLE
Rue J. Delmotte, 57 - 4340 Fooz
- Aw.97 M. E. COHEUR
Rue J. Delmotte, 42 - 4340 Fooz
- Aw.98 M. ROLOUX
Rue J. Delmotte, 59 - 4340 Fooz
- Aw.99 M. E. BODSON
Rue J. Delmotte, 69 - 4340 Fooz
- Aw.100 M. VAN DE WEERT et 3 autres signataires
Sans adresse - 4340 Fooz
- Aw.101 Noms illisibles (2 signataires)
Sans adresse - 4340 Fooz
- Aw.102 M. J.L. NESKENS
Rue de Voroux, 7 - 4340 Awans
- Aw.103 M. et Mme VANKEBERGEN-RAMACKERS
Rue Achille Mosset - 4340 Fooz
- Aw.104 M. MONCOUSIN
Rue Acheille Mosset - 4340 Fooz
- Aw.105 M. et Mme TIBO-LACROIX
Rue A. Mosset, 61a - 4340 Fooz
- Aw.106 M. et Mme DUGARO-DENIS
Rue François Hanon, 56 - 4340 Awans
- Aw.107 M. POUPART
Rue F. Hanon, 55 - 4340 Fooz

- Aw.108 Mme GROMMESCH-CHRISTENS
Rue F. Hanon, 62 – 4340 Fooz
- Aw.109 M. et Mme NATALIS-OTTO
Rue F. Hanon, 57 – 4340 Fooz
- Aw.110 M. et Mme VANDENDAEL
Rue des Combattants – 4340 Fooz
- Aw.111 M. P. GUSTIN
Rue Delmotte, 54 – 4340 Fooz
- Aw.112 M. L. FOURNEAU
Rue J. Delmotte, 25 – 4340 Fooz
- Aw.113 M. et Mme GELAESEN
Rue J. Delmotte, 54 – 4340 Fooz
- Aw.114 M. F. WERA et O. JACQUES
Rue J. Delmotte, 56 – 4340 Fooz
- Aw.115 M. et Mme GERARD-RIGO
Rue J. Delmotte, 75 – 4340 Fooz
- Aw.116 M. J. DEUM
Rue J. Delmotte, 87 – 4340 Fooz
- Aw.117 M. et Mme NOENS-DEUM
Rue J. Delmotte, 87 – 4340 Fooz
- Aw.118 M. J. DINO
Rue J. Delmotte, 93 – 4340 Fooz
- Aw.119 Mme B. BRIMIOULLE
Rue J. Delmotte, 52 – 4340 Fooz
- Aw.120 M. et Mme HERMANS-DEWEZ
Rue J. Delmotte, 61 – 4340 Fooz
- Aw.121 M. H. BODSON
Rue J. Delmotte, 75 – 4340 Fooz
- Aw.122 M. A. ROLAUX
Rue J. Delmotte, 52 – 4340 Fooz
- Aw.123 nom illisible
Rue J. Delmotte, 87 – 4340 Fooz
- Aw.124 M. G. BODSON
Rue J. Delmotte, 69 – 4340 Fooz
- Aw.125 M. et Mme LIBERT-HEUSDENS
Rue J. Delmotte, 99 – 4340 Fooz
- Aw.126 M. D. BODSON
Rue J. Delmotte, 69 – 4340 Fooz
- Aw.127 Mme M. DENOMERENGE
Rue J. Delmotte, 42 – 4340 Fooz
- Aw.128 M. RAMACKERS-DORTU
Rue J. Delmotte, 62 – 4340 Fooz
- Aw.129 Mme SCHOUBEN
Rue J. Delmotte, 16 – 4340 Fooz

- Aw.130 M. POULAIN
Rue J. Delmotte, 69a - 4340 Fooz
- Aw.131 M. C. MARECHAL
Rue J. Delmotte, 81 - 4340 Fooz
- Aw.132 Comité Stokis - M. S. LOXHAY
Rue P.E. Janson, 26 - 4340 Awans
- Aw.133 M. et Mme MERTENS-HOGE
Rue P.E. Janson, 21 - 4340 Awans
- Aw.134 M. et Mme LOXHAY-JEUKENNE
Rue P.E. Janson, 26 - 4340 Awans
- Aw.135 M. et Mme LIEGEOIS-LAVAL
Rue Kimpinaire, 2 - 4340 Awans
- Aw.136 M. Lucas PIERRE
Rue Schounaerts - 4340 Awans
- Aw 137. Mme Sandrine BALON
Domaine de Waroux 107 - 4340 Awans
- Aw 138. M. Jean-Marie LEFEVRE
Chaussée Noël Ledouble 89 - 4340 Awans
- Aw 139. M. et Mme BRUNETTO - MOUREAU et 1 signataire
Domaine de Waroux 17 - 4340 Waroux
- Aw 140. Mme Françoise LEGRAND Vve LOHEST
Domaine de Waroux 64 - 4340 Awans
- Aw 141. M. et Mme A. MOHAMED-J. BEN MOUSSA
Domaine de Waroux 30 - 4340 Awans
- Aw 142. M. et Mme M. et J. RAVET
Domaine de Waroux 44 - 4340 Awans
- Aw 143. M. Fernand MOXHET
Domaine de Waroux 5 - 4340 Awans
- Aw 144. M. Philippe THONET
Domaine de Waroux 107 - 4340 Awans
- Aw 145. M. Remo D'ANGELO
Rue J.L. Defrêne 49 - 4340 Awans
- Aw 146. Mme Jeanine BOSMANS
Rue Defrêne 51 - 4340 Awans
- Aw 147. Mme Joséphine DEPONTHIERE
Rue Defrêne 14 - 4340 Awans
- Aw 148. Mme Irène LOWET
Rue P.E. Janson 47 - 4340 Awans
- Aw 149. Mme Elisabeth-Françoise KAKKERT
Rue P.E. Janson 29 - 4340 Awans
- Aw 150. M. Daniel VRANCKEN
Rue P.E. Janson 8 - 4340 Awans
- Aw 151. Mme Irène LAURENT
Rue P.E. Janson 15 - 4340 Awans

- Aw 152. M. Alain HUSSON
Rue P.E. Janson 43 – 4340 Awans
- Aw 153. Mme Monique BROCHART
Rue P.E. Janson 43 – 4340 Awans
- Aw 154. M. Cédric HUSSON
Rue P.E. Janson 43 – 4340 Awans
- Aw 155. M. Raphaël HUSSON
Rue P.E. Janson 43 – 4340 Awans
- Aw 156. Mme COLLARD Mariette vve BROCKART
Rue P.E. Janson 96 – 4340 Awans
- Aw 157. M. Fabian BOONS
Rue P.E. Janson 20 – 4340 Awans
- Aw 158. M. Paul PETRE
Rue P.E. Janson 28 – 4340 Awans
- Aw 159. M. Joseph RUSY
Rue P.E. Janson 59 – 4340 Awans
- Aw 160. Mme I. JOASSIN Vve HOGE
Rue P.E. Janson 56 – 4340 Awans
- Aw 161. Mme Pascale LENOIR
Rue P.E. Janson 54 – 4340 Awans
- Aw 162. M. VRANCKEN
Rue P.E. Janson 59 – 4340 Awans
- Aw 163. M. Joseph CONINX
Rue P.E. Janson 13 – 4340 Awans
- Aw 164. Mme Mathilde GOYENS
Rue P.E. Janson 22 – 4340 Awans
- Aw 165. M. et Mme W. BINET-TOMBALLE
Rue P.E. Janson 39 – 4340 Awans
- Aw 166. Mme Mireille BAY
Rue P.E. Janson 18 – 4340 Awans
- Aw 167. Mme Elisabeth DUPONT
Rue P.E. Janson 44 – 4340 Awans
- Aw 168. M. Jean-Michel LAMY
Rue P.E. Janson 24 – 4340 Awans
- Aw 169. Mme Marcelle COX
Rue P.E. Janson 45 – 4340 Awans
- Aw 170. Mme Pierrette VRANCKEN
Rue P.E. Janson 54 – 4340 Awans
- Aw 171. M. M. RAKKERT
Rue P.E. Janson 19 – 4340 Awans
- Aw 172. Mme C. TRAVAGLIANTI
Rue P.E. Janson 48 – 4340 Awans
- Aw 173. Mme Francine GARY
Rue de la Résistance 6 – 4340 Awans

- Aw 174. M. et Mme E. LOWET - BROCHART
Rue de la Résistance 5 - 4340 Awans
- Aw 175. M. Pierre LOWET
Rue de la Résistance 15 - 4340 Awans
- Aw 176. M. M.C. HOGE
Rue de la Résistance 3 - 4340 Awans
- Aw 177. Mme Marie-Claire MERTENS
Rue de la Résistance 15 - 4340 Awans
- Aw 178. M. Pierre LOWET
Rue de la Résistance 15 - 4340 Awans
- Aw 179. M. et Mme A. GROUSSE-ENNEN
Rue de la Résistance 1 - 4340 Awans
- Aw 180. M. Francis DEBRIE
Rue de Stockis 11 - 4340 Awans
- Aw 181. M. et Mme J. LEGROS-GROOTEN
Rue de Stockis 15 - 4340 Awans
- Aw 182. Mmes P. CARNERO MAYO - PISCINA
Rue de Stockis 27 - 4340 Awans
- Aw 183. Mme Nicole MASSET
Rue de Stockis 40 - 4340 Awans
- Aw 184. M. René RAZIER
Rue de Stockis 19 - 4340 Awans
- Aw 185. Mme Fanny DAMS
Rue de Stockis 32 - 4340 Awans
- Aw 186. M. Edouard NICOLIN
Rue de Loncin 39 - 4340 Awans
- Aw 187. M. Bernard FEGERS
Rue de Loncin 60 - 4340 Awans
- Aw 188. M. et Mme TONDEUR-BECKERS
Rue de Loncin 108 - 4340 Awans
- Aw 189. Mme Louise JACQUEMIN
Rue de Loncin 64 - 4340 Awans
- Aw 190. M. et Mme C. JACO-BARCHY
Rue de Loncin 136 - 4340 Awans
- Aw 191. M. MILEWSKI Roger
Rue de Loncin 23 - 4340 Awans
- Aw 192. M. Julien BASTIN
Rue Marcel Gérard 19 - 4340 Awans
- Aw 193. M. Daniel DUMONT
Rue Marcel Gérard 34 - 4340 Awans
- Aw 194. M. Jean-Christophe COLLIGNON
Rue Marcel Gérard 5 - 4340 Awans
- Aw 195. M. J. Jacques LEROY
Rue Marcel Gérard 3 - 4340 Awans

- Aw 196. M. et Mme J.M. COLLINGS
Rue Marcel Gérard 20 – 4340 Awans
- Aw 197. Mme Patricia MEUNIER
Rue Marcel Gérard 15 – 4340 Awans
- Aw 198. Mme Géraldine HARDY
Rue Marcel Gérard 5 – 4340 Awans
- Aw 199. M. Laurent SIMONIS
Rue Marcel Gérard 25 – 4340 Awans
- Aw 200. M. Marcel HANNENS
Rue de Hollogne 44 – 4340 Awans
- Aw 201. M. Alfred-José ROHRICH
Rue de Hollogne 21 – 4340 Awans
- Aw 202. M. Jean DEWANDRE
Rue de Hollogne 40 – 4340 Awans
- Aw 203. Mme Andrée CAPELLEN
Rue de Hollogne 37 – 4340 Awans
- Aw 204. M. Joseph LANDRAIN
Rue de Hollogne 17 – 4340 Awans
- Aw 205. M. Pierre RORIFE
Rue de Hollogne 29 – 4340 Awans
- Aw 206. M. André MARTIN
Rue de la Station 35 – 4340 Awans
- Aw 207. M. J. HARDY
Rue de la Station 62 – 4340 Awans
- Aw 208. M. Valentin HARDY
Rue de la Station 62 – 4340 Awans
- Aw 209. M. et Mme CARLENS
Rue du Capitaine Gilles 14 – 4340 Awans
- Aw 210. M. Salvatore ROTOLO
Rue Capitaine Gilles 2 – 4340 Awans
- Aw 211. M. Jacques VAN BRABANT
Rue Jean Jaurès 31 – 4340 Awans
- Aw 212. M. Roger STEVART
Rue Jean Jaurès 31B – 4340 Awans
- Aw 213. Mme Jacqueline MIROUX
Rue Jean Jaurès 39 – 4340 Awans
- Aw 214. M. R. D'ORTONA-DUMOULIN
Rue Jean Jaurès 5 – 4340 Awans
- Aw 215. M. Valentin BALLESTEROS
Rue Jean Jaurès 4 – 4340 Awans
- Aw 216. M. Raphaël CALIZ
Rue R. Bauvin 17 – 4340 Awans
- Aw 217. M. et Mme PETRAUSE-CHARLIER
Rue A. Defuisseaux 23 – 4340 Awans

- Aw218 M. et Mme D. BENEDETTO-LO BUE
Rue A. Defuisseaux 45 – 4340 Awans
- Aw219 M. VRANCKEN Nicolas
Rue A. Defuisseaux 44 – 4340 Awans
- Aw220 M. et Mme PELETEIROYCAMPOS-WANUSZKA
Rue F. Musin 32 – 4340 Awans
- Aw221. Mme Anne THONE
Rue F. Musin 41 – 4340 Awans
- Aw222 Mme Laurence DEVAL
Rue F. Musin 41 – 4340 Awans
- Aw223 M. Alain DEVAL
Rue F. Musin 41 – 4340 Awans
- Aw224 Mme Anne WILLOT
Rue des Ecoles 25 – 4340 Awans
- Aw225 M. Jean TOPPET
Rue de l'Eglise 6 – 4340 Awans
- Aw226 M. et Mme GOLINVAL-NEUTELEERS
Rue F. Ferrer 28 – 4340 Awans
- Aw227. M. Léo MONTULET
Rue Ferrer 15 – 4340 Awans
- Aw228 M. Thierry LEDUC
Rue F. Ferrer 30 – 4340 Awans
- Aw229 M. et Mme D. VANHILLE – POLARD
Rue Ferrer 59 – 4343 Awans
- Aw230 M. Jacques POULAIN
Clos des Roses 20 – 4340 Awans
- Aw231. M. et Mme J.P. JEURISSEN-DION
Rue Auguste Deltour 43 – 4340 Awans
- Aw232 M. H. VERDEUR
Rue J. Volders 10 – 4340 Awans
- Aw233 M. et Mme DE ZUTTER-SALL
Rue Jean Volders 47 – 4340 Awans
- Aw234 M. Robert GILOT
Rue J. Volders 21 – 4340 Awans
- Aw235 Mme Sylvie REDING
Rue J. Volders 17 – 4340 Awans
- Aw236 M. Guillaume REWEGHS
Rue Moulin à Vent 44 – 4340 Awans
- Aw237. M. Marc SHOLDERS
Rue F. Cornet 33 – 4340 Awans
- Aw238 Mme Annick DEMONY
Rue F. Cornet 73 – 4340 Awans
- Aw239 M. et Mme PIRO-BILLEN et 1 signataire
Rue F. Cornet 105 – 4340 Awans

- Aw240. M. et Mme P. MEYS-PIERRE
Rue F. Cornet 101 – 4340 Awans
- Aw241. M. Philippe LAURENT
Rue F. Cornet 30 – 4340 Awans
- Aw242. Mme Odette ROLAND
Rue F. Cornet 30 – 4340 Awans
- Aw243. M. André THONET
Rue F. Cornet 30 – 4340 Awans
- Aw244. M. Jean-Albert GUIOT
Rue F. Cornet 67 – 4340 Awans
- Aw245. M. et Mme Ch. LECHANTEUR
Rue Noël Heine 35 – 4340 Awans
- Aw246. M. Philippe PIRE
Rue de Fooz 6 – 4340 Awans
- Aw247. M. et Mme J.M. DEGUEL – MALLAUY
Rue du Domaine de Wàroux 33b – 4340 Awans
- Aw248. M. et Mme L. VANONCKELEN-JAMOUL
Rue de Wàroux 15 – 4340 Awans
- Aw249. M. VANSTEFEL
Rue Wàroux 41 – 4340 Awans
- Aw250. Mme Geneviève BISSCHOP
Rue de Wàroux 41 – 4340 Awans
- Aw251. M. et Mme LARCINESE-LEENAERTS
Rue de Xhendremael 32 – 4340 Awans
- Aw252. M. et Mme BALDEWYNS-LEJOLY
Rue de Xhendremael 2 – 4340 Awans
- Aw253. Mme Fina SERVAIS
Rue J. Wàuters 5 – 4340 Awans
- Aw254. M. Henri MAIVE
Rue Vanstapel 20 – 4340 Awans

Fexhe-le-Haut-Clocher

- Fe.1. M. Benoît DIEUDONNE
Rue de la Chapelle 7 – 4347 Fexhe-le-Haut-Clocher
- Fe.2. M. André GASPARD
Rue Derpey – 4347 Fexhe-le-Haut-Clocher
- Fe.3. L'HOEST
Rue du Péry 10 – 4347 Fexhe-le-Haut-Clocher
- Fe.4. M. Georges LUCAS
Rue Sacré 11 – 4367 Crisnée
- Fe.5. M. Lucien MOIES
Grand Route 15 – 4347 Fexhe-le-Haut-Clocher
- Fe.6. M. J.M. PETITJEAN
Rue Haute Voie 22 – 4537 Verlaine
- Fe.7. M. Dominique PREUDHOMME
Rue de Liège 53 – 4347 Fexhe-le-Haut-Clocher

- Fe.8 M. Céleste PREUD'HOMME
Rue de l'Arbre à la Croix 476 - 4460 Grâce-Hollogne
- Fe.9 M. Pierre ROBERTI
Rue de Goreux 1 - 4347 Fexhe-le-Haut-Clocher
- Fe.10 M. Jean-Pol ORBAN et 8 signataires
Rue de la Cornette 12 - 4347 Fexhe-le-Haut-Clocher
- Fe.11. CILE - M. J. STES
Rue du Canal de l'Ourthe 8 - 4031 Angleur

Flémalle

- F1. SPI+
Rue du Vertbois 11 - 4000 Liège
- F2 M. et Mme LEBLANC-HUSKIN
Rue des Béguines 3 - 4400 Flémalle
- F3 M. J. PIRARD
Rue de Warfusée 66 - 4400 Flémalle
- F4 M. et Mme WINKLER-PALANTE
Waraxhe 151 - 4400 Ivoz-Ramet
- F5 M. Paul ETIENNE
25 rue du Pays Minier - 4400 Flémalle
- F6 M. Stéphane FAUVILLE
Rue des Cahottes 54 - 4400 Flémalle
- F7. M. et Mme P. ROYEN-COHEUR
Rue des Cahottes 66 - 4400 Flémalle
- F8 Mme Jeannine DELLASSE
Rue des Cahottes 68 - 4400 Flémalle
- F9 Mme Andrée MOES
Rue des Cahottes 71 - 4400 Flémalle
- F10 M. et Mme Ph. LEMOINE-BACQ
Rue des Cahottes 151 - 4400 Flémalle

Grâce-Hollogne

- GH1. Me DEMBOUR conseil de M. D. VANDERMESSEN
Avenue de la Gare 27 - 4460 Grâce-Hollogne
- GH2 M. François DAEMS
Avenue de la Gare 20 - 4460 Grâce-Hollogne
- GH3 M. Jean-Pierre MEYS
Rue En Bois 43 - 4460 Bierset
- GH4 M. et Mme PEREE
Rue des Blancs Bastons 187 - 4460 Horion-Hozémont
- GH5 M. Michel KELLENS
Rue des Blancs Bastons 189 - 4460 Horion-Hozémont
- GH6 M. et Mme PUTZEYS
Rue des Blancs Bastons 191 - 4460 Horion-Hozémont
- GH7. NV BREMHOVE - M. Joris IDE (administrateur délégué)
Ricksteenweg 38 - 8750 Zwevezele

- GH8 MAFER – M. Ch. VAN DEN BOSSCHE (gérant)
Chaussée de Liège 157 – 4460 Grâce-Hollogne
- GH9 M. J. APPELTANTS-DEMOL
Avenue des Acacias 61– 4460 Grâce-Hollogne
- GH10 SA HAIR – EC DEKETELAERE
Château de Horion – 4460 Horion-Hozémont
- GH11. M. et Mme LEBLANC-HUSKIN
Rue des Béguines 3– 4400 Flémalle
- GH12 M. Jacques DE THEUX représenté par Me P. HENRY
Rue du Pilon 54 – 5353 GOESNES (Ohey)
- GH13 M. et Mme DEGIVES représentés par Me P. HENRY
Rue de la Barrière 30 – 4460 Grâce-Hollogne
- GH14 SPI + - M. A.LACROIX
Rue du Vertbois 11 – 4000 Liège

Saint-Georges-sur-Meuse

- SG1. M. et Mme J. CROMMEN-LEMLIN
Rue Bida 5 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG2 Mme Maria Rosa CRESPO MENCINAS
Chaussée Verte 78 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG3 M. et Mme Ch. DARIMONT – L. TRINE
Rue Wärfusée 76 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG4 M. Lionel MARGOZZINI
Rue Caquette 9 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG5 M. et Mme HAESEVOETS – GOSSIAUX
Rue Caquette 27 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG6 M. et Mme HAESEVOETS-GOSSIAUX
Rue Caquette 27 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG7. M. et Mme HAESEVOETS-GOSSIAUX
Rue Caquette 27 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG8 M. et Mme Joseph GATEZ-MEYSEN + 2 signataires
Rue Fond Bougerie 23 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG9. M. Georges MULLER
Rue Colombière 17 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG10 Mme Germaine HOUBRECKX
Rue du Château d'eau 5 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG11. Mme Denise GOBERT
Rue du Château d'Eau 14 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG12 M. Jean-Pierre OLIVIER
Rue du Château d'Eau 22 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG13 M. et Mme H. CORBISIER-JUDONG
Rue du Château d'Eau 28 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG14 M. et Mme Ph. GILBERT de CAUWER-GODFROID
Rue du Château d'Eau 54 – 4470 Saint-Georges-sur-Meuse
- SG15 M. Albert HUMBLET
Rue J. Wauters 28 – 4480 Engis
- SG16 CILE SCRL - M. JSTES
Rue du Canal de l'Ourthe 8 – 4031 Angleur
- SG17. SPI + - M. A.LACROIX
Rue du Vertbois 11 – 4000 Liège

- Vu l'avis du Conseil communal d'Ans du 29 juin 2002
- Vu l'avis du Conseil communal d'Awans du 30 juillet 2002
- Vu l'avis du Conseil communal de Fexhe-le-Haut-Clocher du 28 juin 2002
- Vu l'avis du Conseil communal de Flémalle du 27 juin 2002
- Vu l'avis du Conseil communal de Grâce-Hollogne du 1^{er} juillet 2002
- Vu l'avis du Conseil communal de Saint-Georges-sur-Meuse du 31 juillet 2002

Vu le dossier d'enquête publique transmis le 3 septembre 2002 par Mme D. SARLET, Directrice générale de la Direction générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine à la Commission régionale d'Aménagement du Territoire et mis à la disposition des membres de sa section Aménagement normatif;

Vu les situations juridiques et existantes du secteur;

Considérant l'avis de principe qu'elle a émis sur le dossier d'enquête publique des communes d'Ans, d'Awans et de Fexhe-le-Haut-Clocher le 29 mars 2001;

Considérant l'avis relatif à la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée émis le 24 mai 2002, avis portant sur la première enquête publique;

La Commission régionale d'Aménagement du Territoire émet en date du 25 octobre 2002, l'avis suivant :

I. Considérations générales

Préliminaire

Depuis la première enquête publique qui s'est déroulée d'octobre à décembre 2001, des éléments nouveaux sont intervenus. En effet, le Conseil d'Etat a suspendu certaines des décisions relatives au Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.), ce qui a obligé le Gouvernement wallon à revoir ce PEB notamment dans la délimitation des zones d'exposition au bruit. Une nouvelle délimitation des zones A et B du PEB a été arrêtée par le Gouvernement wallon le 18 avril 2002.

Bien que le PEB ne puisse être considéré comme un outil d'aménagement du territoire, il n'en demeure pas moins un des éléments fondamentaux de la justification de la modification du plan de secteur. La situation de fait et de droit étant modifiée, le Gouvernement wallon a décidé de revoir certaines des options retenues dans le projet initialement mis à l'enquête publique et de relancer une nouvelle enquête publique.

Constatant que des propositions, des objections, des remarques formulées au cours de la première enquête publique et dont elle a fait état dans son avis A.378-AN du 24 mai 2002 restent d'actualité, la CRAT estime que l'ensemble des dossiers constitués par les deux enquêtes publiques devra être pris en considération par le Gouvernement wallon.

Certaines des considérations générales de cet avis feront double emploi avec celles de l'avis A.378-AN mais elles doivent être exprimées dans la mesure où elles font l'objet de réclamations et d'observations de la seconde enquête publique.

1. La procédure

1.1. La relocalisation de zones d'habitat

Le PEB actualisé a déterminé les courbes de bruit pour les zones A et B. Celles-ci ont fait l'objet d'un arrêté du Gouvernement wallon le 18 avril dernier. Par contre, aucune courbe de bruit n'est disponible pour les zones C et D.

En effet, selon le complément d'étude d'incidences réalisé par le bureau Poly'Art, ce sont des raisons techniques qui empêchent leur fixation.

En leur absence, le bureau d'études se déclare dans l'impossibilité de relocaliser de nouvelles zones d'habitat qui doivent nécessairement être situées en dehors des nuisances sonores et ce, dans le respect du principe de précaution.

Or, le maintien du « potentiel foncier » des communes touchées et donc l'inscription de nouvelles zones d'habitat constitue, pour le bureau d'études, « une condition nécessaire au respect de l'économie générale du plan de secteur ».

Selon lui, la modification du plan de secteur ne peut être justifiée au regard de l'article 1^{er}, § 1^{er}, du CWATUP, à savoir :

« Article 1^{er}. § 1^{er}. Le territoire de la Région wallonne est un patrimoine commun de ses habitants.

La Région et les autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont gestionnaires et garants de l'aménagement du territoire. Elles rencontrent de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager... ».

L'arrêté du Gouvernement wallon du 8 mai 2002 modifiant celui du 20 septembre 2001 adoptant provisoirement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée prévoit de réserver :

— Pour la commune d'Ans, une superficie maximale de 43 ha à affecter en zone d'habitat ou en zone d'habitat à caractère rural,

— Pour la commune de Saint-Georges-sur-Meuse, une superficie maximale de 45 ha à affecter en zone d'habitat ou en zone d'habitat à caractère rural.

Il ne prévoit aucune réserve pour la commune de Grâce-Hollogne où le déficit en zone d'habitat est estimé à quelque 71 ha alors que l'inscription d'une zone d'habitat à caractère rural retenue à Horion-Hozémont ne peut le compenser totalement puisqu'elle ne compte que quelque 26 ha.

La CRAT considère que la réservation d'un certain nombre d'ha de zone d'habitat n'est pas une condition suffisante pour rencontrer le prescrit de l'article 1^{er} § 1^{er} du CWATUP. En effet, si la présente modification devait être menée à son terme, c'est-à-dire à l'adoption d'un arrêté approuvant définitivement les modifications envisagées sur les six communes concernées, les besoins en nouvelles zones d'habitat permettant aux habitants de la zone A de se reloger dans leur commune dans des conditions au moins identiques à celles qu'ils connaissaient avant le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset ne seraient pas rencontrés.

La réservation d'un certain nombre d'ha signifie donc qu'il faudra, dès que les zones C et D seront connues, procéder à une nouvelle modification du plan de secteur pour inscrire de nouvelles zones d'habitat. La justification au regard du développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset semble aléatoire.

La CRAT constate par ailleurs que l'article 46, 3^e, du Code (décret du 27 novembre 1997) est d'application et n'est pas rencontré.

Cet article stipule :

« Article 46 Les dispositions réglant l'établissement du plan de secteur sont applicables à sa révision.

En outre, sont applicables les prescriptions suivantes :

...

3 l'inscription de nouvelles zones d'activité économique mixte ou industrielle est globalement compensée par la réaffectation de sites d'activité économique désaffectés dans les cinq ans de l'adoption définitive du plan de secteur... ».

La réaffectation d'aucun site d'activité économique désaffecté n'est proposée pour compenser les zones d'activités nouvelles prévues dans la modification du plan de secteur.

1.2 Autre inconnue

Le Ministre de la Défense Nationale n'a pas fait connaître ses remarques lors de l'enquête publique. Qu'en est-il :

— des zones qu'il souhaiterait obtenir en compensation de l'affectation en zone d'activité économique de la zone militaire située au nord des pistes ?

— de l'espace nécessaire pour un éventuel accès aux pistes ?

1.3 En conclusion, la CRAT rend un avis défavorable sur la procédure en cours.

2 Le complément d'étude d'incidences

Tout comme l'étude d'incidences relative à la modification du plan de secteur, le complément d'étude a été réalisé par le bureau Poly'Art dûment agréé.

La CRAT apprécie la qualité du complément et fait siennes une grande majorité des recommandations qu'il formule.

Elle précisera dans chacun des chapitres les points sur lesquels elle s'en écarte.

3 Le Plan d'Exposition au Bruit

3.1. Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et plus précisément la définition des périmètres des zones les plus exposées au bruit des décollages/atterrissages des avions, bien qu'il ne soit pas inscrit au plan de secteur, est un fondement de la révision de celui-ci.

Il conditionne l'inscription des zones d'activité économique situées en zone A du PEB et la désaffectation des zones d'habitat de cette même zone A du PEB.

3.2 La décision du Conseil d'Etat de suspendre certaines décisions relatives au PEB, les critiques formulées à l'égard de celui-ci dans l'étude d'incidences du projet de plan de secteur et qui avaient fait l'objet de remarques de la part de la CRAT dans son avis A.361-AN du 11 septembre 2001 ont incité le Gouvernement wallon à revoir le PEB.

C'est ainsi que le PEB actualisé prend en considération :

— L'allongement de la piste principale de 400 m vers le nord-est;

— Les trajectoires inversées pour 8 % des vols annuels;

— Le relief.

Par contre, les facteurs correctifs qui avaient été appliqués pour prendre en compte des unités urbanistiques cohérentes au sein de la zone A ont dû être abandonnés suite aux critiques formulées par le Conseil d'Etat avec pour conséquence que des zones intégrées à la zone A dans le premier projet de modification du plan de secteur se retrouvent en zone B dans la nouvelle mouture du projet de plan. Le cas le plus criant est le quartier de Boubou du hameau de Sur-les-Bois à Saint-Georges-sur-Meuse. 3.3 Les critiques formulées à l'égard du PEB dans la première enquête publique se retrouvent dans la seconde; la majorité émane de la population d'Ans, qui de la commune la moins touchée devient, de par la prise en compte des nouveaux paramètres du PEB, la commune la plus affectée en termes de population touchée.

La pertinence du PEB est mise en cause sur les aspects suivants :

1° L'indice LDN apparaît inapproprié dans la mesure où le projet de directive européenne d'octobre 2001 retient l'indice LDEN qui pénalise les vols en soirée.

2° L'indice LDN fixé pour la zone A est *70dB(A) et celui de la zone B 65dB(A) * LDN < 70dB(A); or, des études établissent comme zone invivable autour d'un aéroport, toute zone ayant un niveau sonore moyen supérieur à 66dB(A) (LDN). La prise en compte de cette donnée impliquerait de désaffecter également les zones d'habitat de la zone B du PEB.

La CRAT a prôné cette mesure dans ses avis A.361-AN et A.378-AN et a demandé qu'aucun permis d'urbanisme ne soit plus délivré dans les zones d'habitat de la zone B du PEB.

3° Il n'est pas tenu compte de l'utilisation régulière de la seconde piste, ce qui a pour effet de déplacer les trajectoires de quelques dizaines de mètres vers le nord et le survol de quartiers non repris en zone A du PEB.

Les trajectoires de jour et de soirée ne sont également pas prises en compte. Or, elles diffèrent obligatoirement des trajectoires de nuit, seules retenues dans le PEB, dans la mesure où il existe à l'ouest de l'aéroport une zone d'interdiction de survol pour l'aviation civile. Pour que les trajectoires de jour et de soirée soient identiques à celles de nuit, il manque toujours un accord entre le Ministre de la Défense Nationale et le Gouvernement wallon.

Il est encore expliqué dans l'enquête publique que le contrôle du respect du plan de vol de la zone d'approche de l'aéroport de Bierset s'effectue au moyen de radars de l'aéroport de Zaventem en attendant la construction de radars à proximité de l'aéroport de Bierset, ce qui ne permet pas un contrôle précis des trajectoires de vol.

Le contrôle des trajectoires présente donc un caractère aléatoire et explique que les trajectoires s'écartent de plusieurs dizaines voire centaines de mètres (500 m est cité) de la trajectoire idéale avec comme conséquence le survol d'habitations situées en dehors des zones A et B du PEB.

C'est ainsi que les habitants du quartier des Oiseaux et des Fleurs à Alleur se plaignent d'être régulièrement survolés, les avions ayant une trajectoire plus ou moins parallèles à la Route Militaire. Ils s'interrogent dès lors sur le pourquoi de leur non classement en zone A à l'instar des zones des Charrons et du Jupsin.

La CRAT rappelle à ce propos la proposition faite dans la première enquête, de créer un organisme indépendant de contrôle qui aurait l'autorité pour pénaliser le non respect des routes à suivre.

4° Les bruits « rampants » tels les essais de moteur, les signaux de recul, les clacks, les parcours sur les pistes taxi... ainsi que les bruits occasionnés par les entreprises implantées ou qui s'implanteront dans les zones d'activité aéroportuaire de même que les vols d'essais ne sont pas retenus parmi les paramètres utilisés pour fixer le PEB.

5° Le décollage des gros porteurs à pleine charge, grâce à l'allongement de la piste de 400 m, aura pour effet d'augmenter la durée du vol à basse altitude, rendant beaucoup plus audible la poussée des réacteurs. Cet allongement est largement rejeté par les habitants d'Awans directement touchés par cette décision.

6° La non prise en compte de critères urbanistiques dans la détermination des zones A et B est également contestée. Des propositions de modifications retenues par la CRAT ont notamment pour objet de pallier cette carence.

7° Nombreux sont les habitants de la zone B qui réclament la pose de sonomètres considérant que les nuisances qu'ils subissent depuis bientôt 4 ans sont similaires à celles de la zone A.

Des réclamants font part de leur étonnement face à la modification asymétrique de la zone A pour Alleur et Loncin. Ils estiment que la limite de la zone A devraient être modifiée pour inclure la rue des XIV Bonniers à Loncin.

Il en est de même des habitants de la rue des Cahottes à Flémalle qui se disent interpellés par le fait que la rue des Cahottes se situe à la fois en zone A, en zone B et en zone C du PEB.

Les habitants de la zone C réclament un traitement similaire à ceux des zones A et B estimant subir les mêmes nuisances dans la mesure où au décollage, les avions appuient sur gauche au niveau du zoning des Cahottes et passent ainsi à plus ou moins 150 m de leurs habitations.

8° L'absence de mesures d'accompagnement pour les zones A et B est également dénoncée de même qu'est réclamée une définition rapide des zones C et D.

D'aucuns considèrent que « la Région wallonne en négligeant de prendre à temps les mesures adéquates, commet un délit de « non assistance à personnes en danger ». Elle devrait permettre aux riverains concernés d'aller vivre de la même façon ailleurs et ce, dans un délai raisonnable. Les riverains devraient bénéficier d'une indemnisation décente. »

Quant aux habitations qui ont bénéficié d'une isolation, les habitants voient s'y développer des micro-organismes, moisissures et petits insectes avec pour résultante des allergies voire de l'asthme.

De plus, ils estiment leur qualité de vie relative puisque le domaine privé extérieur ne peut être amélioré.

9° D'une manière générale, le PEB actualisé n'a pas convaincu la population consultée.

Son réexamen est demandé en prenant en compte tous les éléments qui l'influencent (indice LDEN – flotte actuelle et non celle de 2020 - trajectoires mesurées à Bierstet - vols d'entraînement - bruits rampants et industriels).

3.4 L'avenir des zones d'habitat en zone A

L'objectif poursuivi par la modification du plan de secteur est de désaffecter l'ensemble de la zone A du PEB, de la fonction résidentielle.

Toutes les zones d'habitat proches de la zone aéroportuaire sont affectées en zone d'activité économique industrielle ou mixte.

Deux vastes zones d'habitat trop éloignées de la zone aéroportuaire sont quant à elles affectées en zone d'aménagement différé. Il s'agit de la zone constituée par les quartiers des Charrons et de Jupsin à Ans et de celle des hameaux de Sur-les-Bois à Saint-Georges-sur-Meuse et de Wärfusée à Flémalle.

Les zones d'activité économique feront l'objet d'une reconnaissance selon la procédure prévue par la législation d'expansion économique et pourront dès lors être sujettes à expropriation.

Il n'en va pas de même des zones d'aménagement différé pour lesquelles une procédure de rachat volontaire par la Région wallonne avait été mise au point par le Gouvernement.

La première enquête publique a fait apparaître qu'un bon nombre d'habitants avaient fait le choix de rester dans leurs habitations et donc de continuer à vivre dans une zone qualifiée d'invivable et d'inhabitable.

La CRAT appuie l'analyse faite par l'auteur du complément d'étude d'incidences qu'une telle option « conduira à des situations inextricables et urbanistiquement incohérentes... Les anciens quartiers d'habitat risquent de prendre l'aspect de chancres urbains qui seront encore habités.

Le maintien d'une partie de la population en zone A aura également pour conséquence de rendre difficile la reconversion des zones d'habitat vers d'autres fonctions que la fonction résidentielle... ».

La CRAT se rallie donc à la proposition formulée dans l'étude de dresser un plan d'expropriation garantissant la désaffectation réelle et complète de la zone A.

Cette mesure lui paraît être une condition nécessaire pour réaliser un réaménagement cohérent de l'ensemble des zones d'habitat de la zone A qu'elles soient réaffectées en zone d'activité économique ou en zone d'aménagement différé.

Au terme de la mise en œuvre du plan d'expropriation dont la durée devrait être fixée par une prescription du plan, il ne devrait plus subsister aucune habitation dans la zone A du PEB.

Outre les problèmes d'aménagement du territoire de maintenir des habitants dans une zone déclarée impropre à la fonction résidentielle, il s'agit également d'un problème de santé publique. Il est de la responsabilité de l'autorité régionale de veiller à ce que des habitants ne soient pas soumis à des nuisances insupportables.

Par ailleurs, rien ne dit que des personnes qui supportent aujourd'hui les nuisances de bruit de l'aéroport les supporteront encore lorsque celui-ci aura atteint sa vitesse de croisière.

4 La planification

Par souci de clarté et d'efficacité, l'ensemble des propositions de modifications qui ont fait l'objet de la première et de la seconde enquête seront reprises au sein de ce chapitre.

41. Sur le territoire de la commune d'Ans

1° Les zones d'activité économique mixte (ZAEM)

La CRAT rend un avis favorable à l'inscription des zones suivantes :

— une zone d'activité économique mixte au nord de l'échangeur de Loncin en conversion d'une petite partie de la zone d'habitat située de part et d'autre de la route N3 qu'il convient d'intégrer à la ZAEM existante; la CRAT propose néanmoins cette ZAEM au nord de la route N3 jusqu'à la rue des Héros et au sud de la même N3 jusqu'à la rue Dr. Fleming.

En effet, les activités commerciales et d'artisanat y sont plus nombreuses que l'habitat qui semble par ailleurs voué à disparaître le long de cet axe.

— une zone d'activité économique mixte en conversion d'une zone d'habitat dans la boucle de l'échangeur de Loncin, limitée au sud-ouest par la rue A. Deponthière.

2° La zone d'espaces verts rue Pirombolle

La CRAT rend un avis défavorable à l'inscription d'une zone d'espaces verts en conversion d'une zone d'habitat rue Pirombolle.

En effet, si cette zone d'habitat se trouve en zone A et B et vraisemblablement en zone C du PEB, elle est cernée à l'ouest, au nord et à l'est par les autoroutes E42 et A602 et au sud par la ligne de chemin de fer 36 Bruxelles-Liège, la LGV et une zone d'activité économique industrielle et subit donc toutes les nuisances (bruit – pollution) de ces infrastructures en plus de celles liées au trafic aérien.

La CRAT considère qu'elle doit être déclarée inapte à la fonction résidentielle et se prononce pour affecter à la ZAEM, la zone d'habitat constituée par les rues Pirombolle, des Quatorze Bonniers, du Stockis, A. Defuisseaux et A. Charlet ainsi que la zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite à l'ouest de la rue A. Charlet qui est actuellement occupée par des prairies contrairement à ce que le fond de carte renseigne.

Elle propose par contre de laisser en l'état la zone agricole et la zone de services publics et d'équipements communautaires occupée par le cimetière.

3° Demande formulée par le Conseil communal d'Ans

La CRAT prend acte que le Conseil communal demande de prévoir une zone de services publics et d'équipements communautaires rue A. Deponthière à l'intérieur de la ZAEM en vue de créer un parking d'échange favorisant l'intermodalité (directement reliée à un axe de transport en commun).

En l'absence de plan annexé à la délibération du Conseil communal, la CRAT n'a pu localiser cette zone.

4° La zone d'aménagement différé aux lieux-dits « Cité des Charrons » et « Jupsin »

La CRAT se rallie à l'affectation retenue pour les quartiers de la cité des Charrons et de Jupsin - La Vallée en zone d'aménagement différé. Elle demande que ce zonage s'accompagne d'une prescription supplémentaire excluant à terme la fonction résidentielle dans cette zone.

La CRAT partage le point de vue de l'auteur du complément d'étude d'incidences qui écrit « L'ampleur du problème aura pour conséquence de déstructurer une partie importante du tissu bâti de Alleur et nécessite une solution globale » (page 43).

En effet, c'est plusieurs centaines de maisons qui sont appelées à disparaître à terme.

L'étude d'aménagement devra déborder largement du périmètre de la ZAD de manière à redéfinir un aménagement cohérent, cette zone étant inscrite au cœur d'un tissu bâti à vocation résidentielle.

Il importe donc que les nouvelles affectations soient compatibles avec la fonction résidentielle environnante. La CRAT retient les pistes avancées dans le complément d'étude d'incidences à savoir : une extension ponctuelle de la zone d'activité économique mixte existante en bordure de la route N3, la création d'un espace vert dans le prolongement du parc existant, l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires à destination d'infrastructures sportives ou culturelles.

42. Sur le territoire de la commune d'Awans

1° Le projet de route reliant la zone logistique à l'échangeur de Crisnée

Dans son avis A.378-AN, la CRAT avait rejeté les deux projets de contournement routier d'Awans et se prononçait en faveur de l'inscription d'un tracé de route longeant la ligne de chemin de fer LGV depuis l'échangeur de Crisnée.

Elle confirme son avis et reviendra sur la justification de ce tracé et les critiques formulées au cours de la seconde enquête publique dans le chapitre 5 « Mobilité ».

2° Les zones d'activité économique

a) la zone d'aménagement différé à caractère industriel (zone * 9).

Cette zone est une des alternatives retenues pour la localisation de la plate-forme bimodale air-TGV fret.

La ligne de chemin de fer LGV étant construite au nord de la ligne de chemin de fer 36 et longeant dès lors le côté sud de la zone repérée * 9, la CRAT se prononce pour l'inscription de cette zone en zone de services publics et d'équipements communautaires à l'instar de la zone * 7 affectée à la plate-forme bimodale.

Elle se démarque ici de son avis A.378-AN.

b) La zone d'activité économique industrielle (zone * 10).

La CRAT rend un avis favorable à l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle repérée * 10 au projet de plan moyennant une extension du périmètre de celle-ci au nord-est à la campagne de Stockis de manière à y inclure le triangle formé par la rue de Loncin et la voirie qui longe l'E42 pour rejoindre la rue A. Defuisseaux en passant sous l'autoroute et moyennant l'intégration de la rue de Hollogne de manière à ce que l'actuelle zone d'activité économique industrielle située à l'ouest de la rue de Hollogne et la zone d'activité industrielle repérée * 10 ne forme plus qu'une seule zone.

Ces deux modifications ont pour effet de donner plus de cohérence au périmètre de la ZAE mais surtout de permettre son accessibilité sans passer par le village d'Awans.

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

La CRAT ne retient pas la proposition du complément d'étude d'incidences de ceinturer l'ouest et le nord-ouest de la zone par une zone d'espaces verts tampon. Celle-ci devra être prévue à l'intérieur du périmètre de la ZAEI.

3° Autres modifications de zonage proposées par la CRAT

— La rue de la Station

Le côté est de cette rue (numéros impairs) se trouve intégré à la zone d'activité économique industrielle existante située à l'ouest et au sud-ouest de cette rue.

La CRAT se prononce pour l'inscription de ce côté de la rue en zone d'habitat sur une profondeur de 50 m et ce, jusqu'à la zone d'habitat à caractère rural existante. Il s'agit d'une rue qui compte encore beaucoup de commerces et qui mérite d'être requalifiée afin qu'elle ne se transforme en chancre industriel, paysage anarchique que donne la zone d'activité économique industrielle lorsqu'on longe la voie ferrée située au sud, problème qui risque de s'accroître suite à la mise en liquidation d'une entreprise située dans cette zone.

— La rue de Loncin

Aucune habitation n'étant construite dans la zone d'habitat à caractère rural située au nord de la rue de Loncin, la CRAT est d'avis de remettre en zone agricole cette bande d'habitat à caractère rural située en zone B et plus que vraisemblablement en zone C du PEB.

4° Demandes formulées par le Conseil communal d'Awans

a) La zone d'aménagement différé le long de l'autoroute E40

Il est demandé que cette zone d'aménagement différé soit convertie en zone de loisirs et en zone d'habitat.

La CRAT ne retient pas cette proposition qui n'est pas en liaison avec l'objet de la présente enquête publique.

b) Les zones d'activité économique.

La CRAT prend acte que des zones tampons efficaces tant du point de vue visuel qu'acoustique devront être édifiées.

Ces zones tampons comporteront un recul minimum de 200 m, l'érection des merlons, la plantation de végétations, le placement de murs anti-bruit et la protection du site de l'éclairage direct.

c) la zone aéroportuaire.

La CRAT prend acte que l'agrandissement de la zone de services publics et d'équipements communautaires qui doit permettre l'allongement de la piste est refusé.

4.3 Sur le territoire de la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher

1° La zone d'aménagement différé

Une partie de zone d'aménagement différé – l'autre partie se situe sur Grâce-Hollogne – est inscrite en conversion d'une zone agricole.

Cette inscription est justifiée par une anticipation des besoins liés au redéploiement des Forces Armées. Celles-ci n'ont pas fait connaître leur point de vue ni leurs besoins dans le cadre de l'enquête publique. C'est pourquoi, la CRAT se prononce pour le maintien de la zone en zone agricole.

2° Le projet de route reliant l'échangeur de Crisnée à la zone logistique.

Une partie du tracé du projet de route longeant la ligne de chemin de fer LGV se trouve sur le territoire de la commune de Fexhe-le-Haut-Clocher.

La CRAT est favorable à ce tracé.

3° Avis du Conseil communal de Fexhe-le-Haut-Clocher

La CRAT prend acte que les autorités communales de Fexhe-le-Haut-Clocher rendent un avis défavorable à l'inscription d'une zone d'aménagement différé et du projet de tracé d'une nouvelle voirie le long de la ligne LGV.

4.4 Sur le territoire de la commune de Flémalle

1° La zone d'activité économique mixte des Cahottes

La CRAT confirme son avis favorable à l'extension de la zone d'activité économique mixte des Cahottes repérée 4 au projet de plan. Elle fait sienne la prescription supplémentaire suivante :

« Cette zone sera réservée à des entreprises dont la localisation requiert la proximité de l'aéroport ou des activités générées par celui-ci; des zones tampons et des dispositifs d'isolement seront imposés en bordure de la zone afin d'assurer la compatibilité avec le voisinage résidentiel à proximité de la zone d'habitat à caractère rural au lieu-dit « Les Cahottes ».

Elle recommande cependant d'apporter à ses limites les modifications suivantes :

a) A l'ouest de la route N677, la CRAT propose d'inclure l'entièreté de la rue des Moissons et de la rue du Culot dans la zone d'activité économique mixte, ce qui permet de lui conférer des limites physiques plus cohérentes. La limite sud de la zone est donc constituée par la rue des Cahottes, se poursuit par un chemin vicinal pour reprendre ensuite la limite actuelle du projet de plan.

b) Au niveau de la rue E. Malherbe, le tracé de la limite de la zone A est légèrement élargi.

Dans son avis A. 378-AN, la CRAT proposait d'inclure l'essentiel de la zone d'habitat à caractère rural de la rue E. Malherbe dans la ZAEM, en ne gardant qu'une zone d'habitat à caractère rural de 50 m à son carrefour avec la rue des Cahottes répondant ainsi aux demandes des habitants.

Afin de prendre en compte l'élargissement de la zone A à cet endroit et de donner une limite physique tangible à la ZAEM, la CRAT se prononce pour le maintien d'une zone d'habitat à caractère rural sur 50 m côté est de la limite sud de la rue E. Malherbe. Le côté ouest et la partie nord de la rue des Cahottes depuis le carrefour entre la rue E. Malherbe et la rue des Cahottes seront intégrés dans la ZAEM.

c) La CRAT propose comme l'auteur du complément d'étude d'incidences de reprendre la frange sud de l'extrémité de la rue des Cahottes en zone agricole et d'affecter également à la zone agricole le triangle de zone d'habitat à caractère rural compris au sud de la rue des Cahottes et dans la zone A du PEB.

En effet, les terrains situés au sud de la rue des Cahottes et repris en zone A du PEB présentent une déclivité importante qui risque d'occasionner des difficultés d'aménagement notamment au niveau de l'égouttage s'ils étaient repris en zone d'activité économique mixte.

d) Au lieu-dit « Rossart », soit au sud de l'autoroute E42 et à l'est de la route N677, la zone d'activité économique mixte englobera l'extrémité de la rue de l'Alouette et la rue J.L. Adam depuis le carrefour de cette dernière avec la rue de l'Alouette.

En effet, le projet de plan donne à la rue J.L. Adam trois statuts différents : zone d'activité économique mixte, zone d'extraction et zone d'habitat à caractère rural.

La proposition de la CRAT reprend la demande formulée par les habitants lors de la première enquête publique.

Elle a l'avantage de mettre tous les habitants de la rue J.L. Adam sur pied d'égalité et de donner plus de cohérence au périmètre de la zone d'activité formée par la nouvelle ZAEM de Rossart et le centre d'enfouissement technique.

2° La zone d'habitat

a) Le projet de plan retient l'inscription d'une zone d'habitat sur le site du Saûle Bomel.

La CRAT confirme l'avis défavorable, émis dans son avis A.378-AN, à la conversion de la ZAD en zone d'habitat. Ce choix ne lui paraît pas judicieux dans la mesure où les terrains présentent une forte déclivité, ce qui grèvera assurément le coût des équipements notamment en matière d'égouttage.

Une ligne électrique à haute tension 150KV traverse le site.

Elle constitue un élément contraignant pour son urbanisation si l'on veut éviter le surplomb d'habitations.

Des relais d'antennes GSM y sont également implantés, le principe de précaution reste de mise en la matière.

Une partie du site a servi de décharge publique à l'ancienne commune de Flémalle-Grande, activité qui s'y est poursuivie après la fusion des communes. Des analyses de sol sont donc impératives.

Enfin, on peut s'interroger sur la capacité des voiries du quartier d'absorber la charge supplémentaire du trafic généré par l'urbanisation de cette zone.

La CRAT est donc d'avis de laisser au site sa vocation d'espaces verts même si l'affectation en zone d'aménagement différé qui lui est conférée au plan de secteur, autorise sa mise en œuvre au travers d'un plan communal d'aménagement qui devra nécessairement faire l'objet d'une étude d'incidences au vu du passé du site.

b) Les zones d'habitat proposées par le Conseil communal de Flémalle

Le Conseil communal de Flémalle réitère sa demande d'affecter en zone d'habitat, différents sites inscrits en zone d'aménagement différé au plan de secteur. Il s'agit :

— d'une zone d'aménagement différé située à l'ouest du terroir du Bois des Moines.

La CRAT réaffirme son avis A.378-AN et se prononce pour le maintien de la zone d'aménagement différé considérant que la mise en œuvre de la zone est rendue possible par la réalisation d'un plan communal d'aménagement.

Le voisinage du terroir ne plaide cependant pas en faveur d'une telle réalisation. Cette zone se situe également dans l'axe des vents dominants du site d'Aigremont inscrit en zone d'extraction au plan de secteur et qui fait l'objet d'une demande de permis d'extraction.

— de quatre zones d'aménagement différé situées en rive droite de la Meuse.

Les trois premières se situent à l'intérieur d'îlots au lieu-dit « Sur-les-Thiers ». Une ligne électrique à haute tension 70KV traversera deux d'entre-elles. La déclivité y est également importante et seule, la zone intermédiaire présente une accessibilité aisée car sa limite ouest est longée par une voirie.

La quatrième se situe sur le plateau au lieu-dit « Gros-Chêne » et est constituée de prairies et de champs entourant un bâtiment d'exploitation à l'abandon. Elle jouxte un vaste lotissement.

La CRAT estime qu'il convient que ces quatre ZAD fassent l'objet d'un plan communal d'aménagement avant toute mise en œuvre et se prononce donc pour leur maintien en zones d'aménagement différé.

4° La zone agricole

L'extrémité d'une zone d'habitat à caractère rural (la rue du Cowa) située au nord du village des Awirs est incluse dans la zone A du PEB.

La CRAT rend un avis favorable à sa conversion en zone agricole.

5° Autres modifications de zonage

La CRAT confirme les modifications proposées dans son avis A.378-AN qui s'inscrivent dans la suite des propositions relatives à la zone d'activité économique mixte de Rossart-Est :

— la zone d'habitat à caractère rural située côté ouest de la rue des Bouleaux sera ramenée à une profondeur de 50m et ce jusqu'à la zone d'espaces verts ceinturant le centre d'enfouissement technique. Il s'agit en effet d'insérer à la zone d'habitat à caractère rural des habitations situées en zone agricole;

— l'espace intérieur de cette zone d'habitat à caractère rural, qui est inoccupé, sera converti en zone agricole de manière à créer un espace tampon entre la zone d'activité économique mixte et la zone d'habitat à caractère rural.

4.5 Sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne

1° Les zones de services publics et d'équipements communautaires

— La CRAT confirme son avis favorable à la délimitation retenue dans le projet de plan de secteur pour la zone de services publics et d'équipements communautaires qui comprend les pistes, les infrastructures aéroportuaires et les infrastructures complémentaires à l'aéroport.

— Son avis est également favorable à l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires repérée * 7 au projet de plan et située au sud de la ligne de chemin de fer 36

« Cette zone est destinée à l'accueil de la plate-forme bimodale rail-route ».

La CRAT propose de l'étendre vers l'ouest dans la zone d'aménagement différé à caractère industriel repérée * 8 au plan au cas où la plate-forme bimodale Air-TGV-Fret devrait s'implanter au sud des lignes de chemin de fer 36 et LGV.

2° Les zones d'activité économique

a) les zones d'activité économique industrielle

La CRAT confirme son avis favorable à l'inscription de zones d'activité économique industrielles tout autour de la zone aéroportuaire proprement dite, à savoir :

* une zone d'activité économique industrielle repérée * 11 au projet de plan.

« Cette zone est destinée aux entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route existants en vue d'accueillir les infrastructures de groupage-dégroupage et des prestataires de services logistiques rail-route ».

* une zone d'aménagement différé à caractère industriel repérée * 8 au projet de plan et située à l'ouest de la zone d'activité économique industrielle repérée * 11. Cette zone sera réduite dans sa partie nord en bordure de la ligne de chemin de fer comme proposé par la CRAT au 4.5. 1°. La prescription supplémentaire qui l'accompagne est limitée à ce qui suit :

« Cette zone est destinée à l'implantation d'entreprises relevant de la logistique ».

* deux zones d'activité économique industrielle repérées * 1 situées de part et d'autre de la zone aéroportuaire seront « réservées à l'exploitation de l'aéroport et aux activités des opérateurs ».

* une zone d'activité économique industrielle repérée * 2 au projet de plan qui « sera réservée à des entreprises utilisant les infrastructures de l'aéroport dont l'activité nécessite une localisation à proximité immédiate et reliées à l'aéroport, telles que des entreprises de production ou de distribution de produits notamment à haute valeur ajoutée ».

Toutefois, la CRAT demande de revoir la limite nord-ouest de la zone de manière à englober dans celle-ci l'enclave de zone d'habitat à caractère rural située au sud de la rue des Blancs Bastons.

En effet, les terres de l'exploitant agricole dont les bâtiments d'exploitation se situent dans cette enclave d'habitat à caractère rural sont situées dans la zone d'activité économique industrielle.

De plus, il ne convient pas de maintenir une enclave de six habitations entre une ZAEI et une ZAEM (point b, 2° tiret).

b) Les zones d'activité économique mixte

La CRAT confirme l'avis favorable émis dans le document A.378-AN concernant l'inscription de zones d'activité économique mixtes à savoir l'inscription de :

— une zone d'activité économique mixte à Rouvroy repérée * 3 au projet de plan. Elle partage le point de vue de l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 mai 2002 de ne pas adapter ses limites en fonction de la zone A du PEB de manière à garder une superficie suffisante pour la zone et garantir ainsi la cohérence de son aménagement. Cette solution a également l'avantage de ne pas laisser subsister une partie du village isolé à l'extrémité de la zone d'activité économique mixte.

« Cette zone sera réservée à des entreprises dont la localisation requiert la proximité de l'aéroport ou des activités générées par celui-ci ».

— Une zone d'activité économique mixte à Velroux, repérée * 4 au projet de plan.

La CRAT propose que celle-ci soit étendue au triangle de zone d'habitat à caractère rural constituée par les rues du Village, de Velroux et des Blancs Bastons répondant ainsi à la demande formulée par quelque 70% des propriétaires y habitant, lors de la première enquête publique.

« Cette zone sera réservée à des entreprises dont la localisation requiert la proximité de l'aéroport ou des activités générées par celui-ci ».

— Une zone d'activité économique mixte à Bierset, repérée * 5 au projet de plan. Cette zone d'activité économique mixte se voit élargie au nord-est d'un triangle de zone d'habitat à caractère rural située en zone A du PEB et limité au sud par le projet de tracé de la chaussée de Hannut, au nord-ouest par la rue des Aubépines et l'arrière de la rue L. Tombeau (50m de profondeur) et à l'ouest par la limite de la zone d'aménagement différé à caractère industriel repérée * 8 au projet de plan.

La prescription supplémentaire prévue pour la zone * 5 initiale sera d'application pour son extension.

« Cette zone sera réservée aux activités ne générant qu'un charroi léger. Les entreprises relevant du commerce de détail seront exclues. Les constructions s'intégrant au bâti existant ».

— Une zone d'activité économique mixte au sud de l'autoroute E42, face aux infrastructures de l'aéroport et repérée * 6 au projet de plan.

« Cette zone sera réservée aux activités de bureaux et aux infrastructures de soutien à l'aéroport « passagers ». Le parti architectural des constructions sera particulièrement soigné ».

La CRAT demande d'intégrer à la zone d'activité économique mixte la zone agricole et la zone d'habitat enclavées entre la zone d'activité économique mixte, la rue de Fexhe, le chemin de Crotteux et la rue Trixhon, assurant ainsi une limite sud cohérente à la zone d'activité économique mixte.

La CRAT attire l'attention sur les aspects paysagers et urbanistiques de la mise en œuvre de cette zone qui ont conduit l'auteur de l'étude d'incidences à recommander le maintien de la situation actuelle.

Il est dit dans l'étude : « ...la mise en œuvre de cette zone aura des impacts paysagers très lourds. Les massifs végétaux actuels constituent en effet, la ligne de crête de la vallée derrière laquelle se dissimulent l'autoroute et les installations aéroportuaires. Leur disparition déstructurera une limite importante du paysage qui est perçue depuis toute la vallée... ».

Un respect strict des prescriptions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 30 septembre 2001 s'impose donc et il conviendra de veiller à ce que les immeubles de bureaux et d'infrastructures de soutien à l'aéroport « passagers » fassent l'objet d'une architecture de caractère et à ce qu'une intégration dans le paysage respecte au maximum les massifs végétaux existants.

3° Les zones agricoles

La CRAT confirme l'avis favorable émis dans le document A.378-AN concernant la conversion en zone agricole de :

a) la zone d'habitat à caractère rural linéaire située rue du Ferdou reliant le village d'Hozémont à celui de Ferdoux; cette option se justifie par le nombre très réduit de constructions le long de cette voirie, la nécessité de protéger une vaste plage agricole située au sud et au nord de cette voirie et répond au principe du SDER d'éviter l'habitat linéaire le long des voiries au profit d'un recentrage à proximité immédiate des noyaux bâtis.

b) la zone d'habitat à caractère rural située au nord de la rue de Fontaine et de part et d'autre de l'avenue des Acacias et de la rue de la Forge et ce, jusqu'à leur croisement. Bien que située hors de la zone A du PEB actualisé, la CRAT considère qu'il convient de maintenir cette affectation au vu du nombre de maisons déjà désertées. Cette zone fait en effet partie intégrante du quartier « La Cité ».

4° Les zones d'habitat

La CRAT confirme l'avis favorable émis dans le document A.378-AN concernant l'inscription des zones d'habitat compensatoires suivantes :

a) une zone d'habitat en conversion d'une zone d'aménagement différé au lieu-dit « Paire du Bonnier » située dans le village de Grâce-Berleur.

b) une zone d'habitat à caractère rural en conversion d'une zone agricole en extension du village d'Horion-Hozémont.

5° Les zones d'aménagement différé

a) La CRAT confirme son avis favorable à l'inscription d'une zone d'aménagement différé en conversion d'une zone de services publics et d'équipements communautaires au lieu-dit « En Boutte » dans le village de Berleur et qui constitue la partie sud du Terril du Corbeau.

Lors de l'élaboration du PCA, il conviendra de s'assurer qu'aucune zone ne doit être exclue de l'urbanisation en raison de risques d'instabilité du terrain lié à l'existence éventuelle de puits de mine.

b) La CRAT confirme l'avis défavorable de son avis A.378-AN à l'inscription d'une zone d'aménagement différé située au nord-ouest de la zone d'activité économique mixte repérée * 4 au projet de plan. L'autre partie de cette ZAD se situe sur le territoire de Fexhe-le-Haut-Clocher (voir point 3.31).

La CRAT se prononce pour son maintien en zone agricole.

6° Les zones d'espaces verts

La CRAT confirme l'avis favorable de son avis A.378-AN concernant l'inscription en zone d'espaces verts :

a) du glacis du fort de Hollogne.

b) du site de l'ancienne sablière « Les Vignes » étant donné son intérêt biologique.

7° Les tracés routiers

a) La CRAT confirme l'avis favorable de son avis A.378-AN concernant le tracé de la nouvelle section de la route N637 (chaussée de Hannut et chaussée de Liège) et son périmètre de réservation. Cette modification de tracé est rendue nécessaire pour la réalisation de l'allongement de la piste principale de 400 m en direction d'Awans.

b) La CRAT demande également d'inscrire une bretelle d'accès (by-pass) entre ce nouveau tronçon de la route N637 et la sortie de l'E42 de l'échangeur de Grâce-Hollogne débouchant au rond-point de jonction entre l'autoroute A604 et la route N637 de manière à assurer au trafic en provenance de l'échangeur de Loncin un accès direct à la zone d'activité économique industrielle, repérée * 11 « Liège Logistics ».

8° Autres modifications sollicitées par le Conseil communal de Grâce-Hollogne

a) Les zones d'habitat

* L'inscription d'une zone d'habitat à caractère rural rue de l'Arbre à la Croix entre les terrains de football et le rond-point du Château de Lexhy est rejetée par la CRAT. Elle aurait pour effet d'entamer une vaste zone agricole et cette localisation ne répond pas au principe de centralité recommandé par le SDER puisqu'elle créerait une zone d'habitat linéaire.

* Le maintien de la parcelle 6401 en zone d'habitat à caractère rural rue du Ferdou est rejeté par la CRAT. Le projet de plan corrige à cet endroit une affectation inadéquate du plan de secteur qui y avait créé une zone d'habitat linéaire.

* L'agrandissement de la zone d'habitat à caractère rural à l'arrière de la rue du Village le long de la rue de la Pochette est rejeté par la CRAT dans l'attente de la définition des zones C et D du PEB qui concernent particulièrement ce site.

b) Les zones limitrophes de l'aéroport

La CRAT prend acte de ce que le Conseil communal propose de suspendre l'approbation de cette partie de plan de secteur en attendant :

— la fixation définitive de l'ensemble des zones de bruit du PEB de manière à pouvoir relocaliser des zones d'habitat;

— la localisation précise des militaires sur le site.

c) les zones d'activité économique

* La CRAT prend acte de la demande d'inscrire des zones tampons de 100 m à l'arrière de la rue de Velroux, à l'arrière de la rue En Bois et de la rue Sergent Aviateur Bailly à Bierset.

La CRAT reviendra sur la problématique des zones tampons dans le point 4.7 relatif à la mise en œuvre des zones mais fait néanmoins remarquer que l'arrière de la rue En Bois dont question ci-dessus demeure en zone d'habitat à caractère rural.

* A Crotteux, il est demandé d'inclure les bâtiments de la ferme Dumont et tout le côté nord de la rue Diérain-Patar dans la zone d'activité économique mixte. La CRAT s'est ralliée à la première demande mais ne peut accepter la seconde. Cette rue n'est pas directement concernée du fait de la topographie des lieux.

d) La CRAT prend acte de la demande d'inscrire des équipements existants en zone de services publics et d'équipements communautaires et d'étendre cette zone en bordure nord de la rue des Blancs Bastons à Velroux. Une telle demande est étrangère à la modification présente.

e) Une zone d'espaces verts est proposée à Crotteux en bordure de l'autoroute E42 entre l'extrémité sud-ouest de la zone d'activité économique mixte et le bassin d'orage. La CRAT rejette la proposition dont elle ne perçoit pas le bien fondé ni la liaison avec les objectifs de la révision.

f) La CRAT prend acte que le dossier d'allongement de la piste établi par la SRWT propose un projet de tracé différent de celui inscrit au projet de plan de secteur pour l'aménagement de la route N637.

g) La suppression d'une zone d'espaces verts située le long de l'autoroute E42 et en bordure de la chaussée de Liège (côté sud) est demandée pour faciliter l'implantation d'un ensemble de bureaux dont le permis d'urbanisme est accordé.

La CRAT considère que cette demande est étrangère aux objectifs de la modification du plan de secteur.

4.6 Sur le territoire de la commune de Saint-Georges-sur-Meuse

1° Les zones d'habitat

a) La CRAT apprécie la décision du Gouvernement wallon énoncée par l'arrêté du 8 mai 2002 de renoncer à l'inscription des zones d'habitat à caractère rural de Stockay, au lieu-dit « En Bourse » et de « Dommartin ».

Dans son avis A.378-AN, elle rendait un avis défavorable à l'inscription de ces deux zones.

b) Alternatives

La CRAT rappelle son avis A.378-AN :

« Consciente de la situation particulièrement cruciale de la commune de Saint-Georges-sur-Meuse et de l'attitude très positive de sa population qui souhaite que la commune puisse continuer à exister et à vivre et qui a présenté différentes propositions alternatives de zones d'habitat (La Sarte, le Champs d'Oiseaux, Yernawe, le Parc Dessous-le-Château), la CRAT a sillonné tout le territoire communal.

Elle ne peut malheureusement proposer aucune solution alternative dans la mesure où l'exiguïté du territoire de la commune a pour effet qu'il se retrouve quasi entièrement repris dans les zones du plan d'exposition au bruit à l'exception de la portion du territoire de la vallée de la Meuse qui est occupée par les carrières.

La CRAT considère qu'il n'existe pas pour Saint-Georges-sur-Meuse de solution en aménagement du territoire et qu'il revient au Gouvernement d'aider la commune au travers d'autres mécanismes tel le Fonds des Communes ».

L'absence de définition des zones C et D du PEB ne lui permet pas de revoir sa position initiale.

2° La zone d'aménagement différé de Sur-les-Bois

Compte tenu des résultats de la première enquête publique, la CRAT s'était prononcée favorablement à l'inscription en zone d'aménagement différé du village de « Sur-les-Bois », elle écrivait dans son avis A.378-AN :

« ... En effet, on dénombre quelque 109 lettres individuelles à Sur-les-Bois et une majorité (± 67) souhaite « pouvoir continuer à y vivre, à pouvoir bénéficier des mêmes mesures d'accompagnement que la zone B et demande que la date limite de rachat par la Région wallonne ne soit pas fixée à 5 ans mais postposée jusqu'à leur placement dans une institution pour personnes âgées ou jusqu'à la fin de leur vie.

Cela permettrait à leurs héritiers de vendre à ce moment-là leur bien à la Région wallonne ».

La CRAT estime ces souhaits légitimes et préconise qu'une formule juridique soit mise au point pour les rencontrer dans la mesure du possible.

La CRAT se rallie donc aux souhaits de la population et se prononce dès lors, en faveur de l'inscription du village de Sur-les-Bois en zone d'aménagement différé, affectation partagée par de nombreux réclamants qui excluent toutefois l'implantation future d'activités polluantes et bruyantes telles les porcheries et poulaillers industriels, les kartings... ».

La CRAT confirme donc son avis précédent en faveur de l'inscription d'une ZAD mais demande qu'elle soit assortie d'une prescription supplémentaire y excluant la fonction résidentielle.

Le PEB actualisé a eu pour effet, de réduire le périmètre de la zone A à Sur-les-Bois. C'est ainsi que le hameau de Boubou passe en zone B de ce PEB et reprend son affectation initiale de zone d'habitat à caractère rural.

La CRAT rend un avis favorable à la délimitation de la zone d'aménagement différé de Sur-les-Bois.

3° Autres modifications demandées par le Conseil communal de Saint-Georges-sur-Meuse

a) La zone d'aménagement différé de Sur-les-Bois

La CRAT prend acte du refus de l'affectation de Sur-les-Bois en ZAD.

Les autorités communales sollicitent du Gouvernement wallon « l'élaboration d'une solution exceptionnelle à un problème tout aussi exceptionnel en termes d'aménagement du territoire » et demande la reconversion immédiate du hameau de Sur-les-Bois selon les axes touristiques, culturels, artisanaux, économiques, sociaux, sportifs et de loisirs, parallèlement à l'adoption définitive du projet de plan.

La CRAT, tout en reconnaissant le bien fondé des axes de développement proposés, ne peut admettre le maintien de l'affectation zone d'habitat à caractère rural qui aurait pour effet de conserver une fonction résidentielle à Sur-les-Bois.

b) La zone d'activité économique mixte

La CRAT prend acte de la demande d'inscrire une zone d'activité économique mixte de part et d'autre de la Chaussée Verte dans son tronçon compris entre les villages de Yernawe et de Dommartin ou d'inscrire les terrains situés en bordure sud de l'autoroute E42 entre la chaussée Verte et la Croix de « Rodge Male ».

Elle ne peut se rallier à ces propositions qui n'entrent pas dans les objectifs de la modification du projet de plan.

4.7. La mise en œuvre des nouvelles zones urbanisables inscrites au plan de secteur

Son avis A.378-AN restant d'actualité est reproduit ci-après. Il est néanmoins complété.

4.7.1. Les zones d'activité économique

1° Bon nombre d'habitations ou d'exploitations agricoles se trouvent en zone d'activité économique.

La CRAT demande avec insistance qu'elles fassent effectivement l'objet d'une expropriation dès que sera achevée la procédure de reconnaissance de ces zones d'activité par la législation en matière d'expansion économique. En effet, il existe sur le territoire wallon de nombreux exemples d'habitations incluses en zone d'activité économique que les opérateurs n'ont pas exproprié, le cas de la rue de la Station à Awans n'est qu'un exemple parmi des dizaines d'autres. Un tel comportement des opérateurs économiques cesse d'être acceptable pour les immeubles d'habitations et d'exploitations agricoles situées en zone A.

De plus, il conviendra également d'informer régulièrement les habitants concernés afin de leur laisser le temps de se reloger dans des conditions similaires.

2° Dès l'adoption définitive du plan et de la reconnaissance des zones d'activité par les lois d'expansion économique, il est impératif que le ou les opérateurs économiques soient tenus de réaliser les zones tampons ou les dispositifs d'isolement en bordure des zones proches des quartiers résidentiels –la Z.A.E.I. repérée * 2, les Z.A.E.M. repérées * 4 (Velroux et les Cahottes), la Z.A.E.M. repérée * 5, la Z.A.E.M. repérée * 6, la Z.A.E.I. repérée * 10 ainsi que la Z.A.D.I. repérée * 8

En ce qui concerne plus précisément les zones tampons, celles-ci seront le plus rapidement plantées de manière à ce que la végétation ait atteint une certaine densité et une certaine hauteur lorsque s'implanteront les premières entreprises.

De plus, la CRAT demande que dans les zones où des fonds de parcelles et donc des jardins sont intégrés à la zone d'activité économique, il ne puisse être considéré comme zone tampon, la zone tampon devant être créée à la limite de ces fonds de parcelle.

3° Des demandes précises sont formulées dans l'enquête quant à la réalisation des zones tampon ou des dispositifs d'isolement.

Les zones tampon devront être constituées de zones de recul suffisantes –la profondeur de 100 à 200m est évoquée selon les cas. Elles feront l'objet d'un aménagement efficace tant contre les nuisances sonores que contre les différentes pollutions. Selon la topographie du site, il est proposé de recourir à la pose de murs anti-bruit, à l'édification de merlons ou à la construction d'écrans végétaux denses. Dans ce dernier cas, les espèces végétales utilisées iront croissantes vers les habitations. Les industries les plus bruyantes seront implantées le plus loin possible des zones d'habitat.

4° La CRAT ne retient pas la proposition du complément d'études d'incidences d'inscrire une zone d'espaces verts entre les zones d'habitat à caractère rural et les zones d'activité économique à savoir en bordure ouest et nord de la Z.A.E.I. * 1Q de la Z.A.E. * 2 à Bierset et à Velroux et Ferdoux.

Si une telle inscription peut apparaître sécurisante pour la population, elle ne constitue en rien une obligation d'acquiescer ces terrains pour les opérateurs économiques. La CRAT est donc d'avis qu'il faut faire appliquer stricto sensu l'article 30 du CWATUP qui prescrit que les zones d'activité économique comportent un périmètre ou un dispositif d'isolement. Dès lors, la CRAT demande que la prescription supplémentaire de chaque zone d'activité économique inscrite au plan soit complétée par une disposition décrivant le type de périmètre ou de dispositif d'isolement à mettre en œuvre.

À défaut de la prévoir dans l'arrêté d'approbation définitive du plan, la CRAT est d'avis que chaque zone devra faire l'objet d'un P.C.A., ce qui permettra à la population de juger du périmètre ou du dispositif d'isolement proposés.

4.7.2 Les zones d'habitat

La seconde enquête publique ne propose l'inscription que de deux nouvelles zones d'habitat au projet de plan. Celles-ci faisaient déjà l'objet d'un avis favorable de la CRAT dans son avis A.378-AN qui s'accompagnait du commentaire suivant :

— « la zone d'habitat au lieu dit « Paire du Bonnier » située dans une zone d'habitat dense, le noyau urbain de Grâce.

— la zone d'habitat rural situé en extension est du village d'Horion. La CRAT suggère que celle-ci fasse l'objet d'un plan communal d'aménagement car il ne s'agit pas ici de venir implanter un lotissement de type péri-urbain dans un site au caractère rural affirmé et de type ouvert.

En effet, selon l'étude d'incidences (page 203), le village d'Horion « présente l'aspect d'un hameau rural organisé autour du château de Grady et de quelques fermes qui ponctuent le tissu bâti » même si on y rencontre un phénomène de péri-urbanisation par la construction récente de villas le long des voiries.

Cette analyse s'est par ailleurs vue confirmer lors d'une visite sur le site ».

4.7.3 La récupération des plus-values foncières et la création d'un fonds de rénovation

La CRAT réaffirme son soutien à la mise en œuvre d'un mécanisme de récupération des plus-values foncières; en effet, rien ne justifie que les plus-values d'urbanisme reviennent aux propriétaires privés concernés par les modifications d'affectation.

La CRAT propose, par ailleurs, la création d'un fonds inspiré du fonds T.G.V. pour les communes. Ce fonds permettra la requalification des quartiers durement touchés par le projet.

5 La mobilité

L'étude d'incidences du projet de plan préconisait la réalisation d'un schéma structurel de mobilité pour accompagner la modification du plan de secteur. On peut lire page 126 de l'étude : « Un schéma structurel de mobilité s'impose au regard de la structuration spatiale, de l'identité régionale et commerciale et des avantages en termes de fluidité et de sécurité ».

Ce schéma aurait étudié les modalités d'accessibilité à la zone aéroportuaire, en direction de celle-ci et vers toutes les destinations.

Ce schéma n'a pas été réalisé mais le MET a décidé et entrepris des travaux d'aménagement du réseau autoroutier en vue d'accroître sa capacité. En résumé, il s'agit de la mise à trois et à quatre bandes des autoroutes E 40 et E 42.

Ces travaux permettront d'absorber le trafic généré par le développement aéroportuaire et logistique.

Dans son avis A.378-AN, la CRAT avait appuyé la réalisation d'un tel schéma qui devait à la fois régler la gestion du trafic intérieur de la zone aéroportuaire et des zones d'activité, les accès de ces différentes zones vers le réseau autoroutier et le réseau autoroutier lui-même.

La question des capacités du réseau autoroutier étant réglée, la CRAT insiste pour qu'il soit tenu compte de la recommandation du complément d'étude d'incidences de réaliser ce schéma de mobilité en le concentrant sur la gestion du trafic à l'intérieur des zones d'activité et sur les accès vers le réseau autoroutier.

La CRAT fait donc siennes les considérations et propositions contenues dans l'étude concernant :

1° l'accès à la zone aéroportuaire.

— L'échangeur de Flémalle

Cet échangeur situé en bout des pistes d'aviation sera déplacé pour s'en éloigner et permettre la création d'une route en direction de la zone de fret Nord. Il devient un des accès principaux à l'aéroport.

— L'échangeur de Bierset

Cet échangeur vient d'être réaménagé mais demeure un demi-échangeur n'autorisant l'accès à l'E 42 que dans le sens Namur-Loncin.

Il est en outre mal situé par rapport aux nouvelles zones d'activité.

— L'échangeur de Grâce-Hollogne

La CRAT fait sienna la proposition de création d'un rond-point au sud de l'échangeur sur l'A 604 pour obtenir un échangeur complet et ainsi l'accès vers Loncin au départ des zones d'activité économique, vers lequel 75 % du trafic s'oriente.

— L'échangeur de Loncin

L'augmentation de la capacité du réseau ne nécessite plus la réalisation de bretelles d'accès à l'intérieur de l'échangeur.

2° Le contournement d'Awans

Bien que fortement contesté dans l'enquête publique, la CRAT réaffirme la position défendue dans l'avis A.378-AN de réaliser le contournement d'Awans à partir de la construction d'une nouvelle route à deux bandes longeant le tracé de la ligne L.G.V. depuis l'échangeur de Crisnée où la réalisation de ronds-points (au Nord et au Sud de l'échangeur) décidée par le MET, assurera un raccordement aisé entre l'autoroute E 40 et la nouvelle voirie.

Ce tracé qui permettra essentiellement l'accès vers et de Bruxelles ne se justifiera que lorsque l'échangeur de Loncin sera proche de la saturation. Il traverse des zones agricoles de qualité mais son impact sera plus faible que le contournement ouest initialement envisagé dans la mesure où il longera la ligne L.G.V. existante et pourra en épouser le tracé. Il répond dès lors à un souci de gestion parcimonieuse du sol.

La CRAT se prononce cependant pour une réalisation rapide de cette nouvelle route de manière à lever très vite les zones de réservation qui lui sont liées et à permettre une rénovation du quartier de la rue de la Station à Awans.

Cette demande se justifie également sur le plan économique par le fait que le remembrement des terres agricoles lié à la construction de la ligne L.G.V. n'est pas encore achevé et qu'il serait logique de grouper les deux opérations.

3° Les dessertes internes

La CRAT attire l'attention sur la nécessité de réaliser une voie sous douane entre l'aéroport et la plate-forme Air-T.G.V. fret ainsi que sur la nécessité de créer une voirie interne aux zones d'activité permettant un bouclage autour de l'aéroport. Une telle voirie apparaît indispensable pour assurer une bonne répartition du trafic entre les entreprises et les différents accès au réseau autoroutier. Le bouclage devrait être inscrit au plan de secteur.

6 Les aspects environnementaux

Ces aspects qui ressortissent à la fois au fonctionnement de l'aéroport et à la mise en œuvre des zones d'activité économique ont largement été décrits dans l'avis A.378-AN relatif à la première enquête publique.

Il convient dès lors de s'y référer (A.378-AN page 116 et suivantes). Seuls les éléments nouveaux sont repris ci-après.

6.1. La pollution atmosphérique et les risques pour la santé

La CRAT prend acte que :

Des médecins d'Awans et environs font état d'une recrudescence des troubles nerveux depuis l'apparition des vols de nuits (insomnies, réveils nocturnes, fatigue diurne et instabilité). Ils font part de leur inquiétude quant aux pathologies futures liées aux retombées du kérosène et aux gaz d'échappement des avions et du trafic routier qui augmentera significativement avec la mise en œuvre des zones d'activité économique.

Ils craignent les pathologies de la sphère respiratoire et les intoxications alimentaires suite à l'absorption des polluants par certains végétaux.

6.2 Les eaux de surface et les eaux souterraines

La problématique de la gestion des eaux interpelle à nouveau bon nombre de réclamants d'Awans.

Certains quartiers connaissent régulièrement des problèmes d'inondations. Leur préoccupations sont d'ailleurs relayées par les autorités communales qui « exigent :

— Une étude complète sur l'écoulement des eaux de surface afin d'installer les équipements de retenue d'eau avant le développement des zones d'activité économique;

— L'installation de stations d'épuration les plus respectueuses de l'environnement et de systèmes de récupération des produits toxiques (in situ sur le tarmac) ».

Des réclamants demandent que l'étude globale de l'évacuation des eaux de ruissellement dont les résultats devront être publiés s'étende à toutes les communes voisines de l'aéroport et que le réseau d'égouttage soit adapté avant la mise en place des nouvelles infrastructures.

La C.I.L.E. considère le nouveau projet de contournement préférable aux deux autres projets dans la mesure où son tracé est perpendiculaire aux galeries drainantes qu'il coupe plutôt que de les longer. Elle ne formule donc aucune objection à ce projet mais demande à rester propriétaire des parcelles situées au-dessus des galeries ou à tout le moins du sous-sol au-delà de 20 m de profondeur dans les emprises à réaliser.

La CILE informe qu'elle étudiera l'incidence sur la nappe phréatique, des nouvelles zones d'habitat dès que leur localisation sera connue.

La CRAT rappelle qu'elle faisait siennes les propositions contenues dans l'étude d'incidences, le complément d'étude y renvoie également.

7. Les autres remarques dont la CRAT prend acte

7.1. La CRAT avait insisté dans l'avis A.378-AN sur la première enquête publique, sur l'attention particulière à accorder à la situation des agriculteurs. Elle faisait le constat suivant :

« Bon nombre d'entre eux seront expropriés, leurs terres se retrouvant en zone d'activité ou dans une des nouvelles zones d'habitat.

Il se trouveront dans l'impossibilité de retrouver des terres dans les environs immédiats. La CRAT estime justifiée leur réclamation à une indemnité qui tienne compte de la réalité du marché et de l'incidence des expropriations sur la viabilité des exploitations. Il en est de même en ce qui concerne ceux qui demandent de faire l'objet d'une expropriation globale qui inclurait également les bâtiments d'exploitation et d'être informés précisément du délai dans lequel les opérations seront réalisées ».

Aux réclamations de la première enquête publique s'ajoutent celles qui émanent des agriculteurs concernés par le nouveau tracé de route le long de la ligne L.G.V. qui attirent l'attention sur les difficultés supplémentaires d'une expropriation nouvelle dans une zone en cours de remembrement.

7.2 La CRAT prend acte que la plupart des réclamants d'Awans demandent que des mesures soient prises pour que le trafic des poids lourds ne puisse traverser les villages.

Ils craignent que le futur contournement ne soit considéré comme trop long par les chauffeurs de poids lourds et que ceux-ci lui préfèrent la traversée des villages.

Ils recommandent dès lors l'installation de chicanes, de portiques à l'entrée des villages ainsi qu'une signalisation adéquate.

7.3 Le projet de révision dans la globalité continue à être critiqué et contesté dans la mesure où il est considéré comme saccageant le cadre de vie de nombreux habitants et ce, au péril de leur santé.

7.4 La dépréciation de la valeur immobilière des immeubles est à nouveau dénoncée.

Les bâtiments situés en zone B sont considérés comme invendables et à faible valeur locative.

7.5 Il est également proposé que les habitants puissent gérer avec les autorités communales la répartition des entreprises qui s'implanteront dans la zone d'activité économique industrielle repérée * IQ.

7.6 La politique de la Région wallonne en matière de transport des marchandises est à nouveau mise en cause. Celle-ci est axée en priorité sur la logistique et la distribution pour les années à venir et donc sur le développement des trafics aérien et routier considérés comme les plus polluants.

Une étude sérieuse sur l'impact économique de l'extension de l'aéroport et sur le nombre d'emplois générés suite à l'allongement de la piste est donc réclamée de même qu'une étude sur la pollution atmosphérique et les retombées nocives « puisque la Région wallonne a délibérément décidé d'arroser sur une trajectoire unique une série de maisons. »

II. Considérations particulières.

1. Commune d'Ans

A1. D. et M. LEROY (2 signataires)

Il est pris acte des remarques formulées. Il est fait état de celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.

A2. C. PETERS

Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.

A3. M. IEZZI

Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.

A4. H. DYKEIK

Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales. Il est également pris acte de la demande de voir passer la rue des Héros en zone A.

A5. F. DONNAY-GLIBERT (4 signataires)

Il est pris acte du mécontentement sur le projet et des remarques qui l'accompagnent. Il y est fait référence dans les considérations générales.

A6. A. BOSCHINI-WEGNEZ (2 signataires)

Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.

A7. M. DELTOUR

Il est pris acte de la demande d'être intégré à la zone d'activité économique mixte et de la demande de placement d'un sonomètre afin de comparer les niveaux sonores de la dernière maison de la zone A à ceux de celle du réclamant.

Il y est fait référence dans les considérations générales.

A8. F. FRANCIS

Il est pris acte de la demande d'inscrire le commerce Animal Confort en ZAEM ainsi que les autres services situés en bordure de la route N3

Il y est fait référence dans les considérations générales.

A9. A. MALCORPS-WELTERS (4 signataires)

Il est pris acte de l'ensemble des observations et critiques. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente étude dans les considérations générales.

A10. R. VIGNETTE

Il est pris acte de l'opposition à l'allongement de la piste et de la demande d'information relative à la zone du PEB qui concerne son habitation.

- A 11. BALFROID-DUPONT (2 signataires)
Il est pris acte de la demande de quitter la zone A et des questions relatives aux intentions des autorités communales pour reloger les habitants concernés au sein de la commune.
- A 12. COLLINS-MALFAIT (2 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 13. M. DETHIER-GOVERS (2 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 14. S. ELIAS
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 15. H. KOWTALO
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 16. E. MANCUZO (2 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 17. D. RUBES-HONGENS (2 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 18. D. RUBES
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 19. M. ANDRE
Il est pris acte des considérations relatives au départ des habitants de la zone A et des problèmes que cela occasionne pour les personnes âgées.
- A 20. J. COLLARD-SAMRAY (2 signataires)
Il est pris acte de l'opposition à la nouvelle délimitation des zones A et B du PEB et des autres considérations formulées.
- A 21. P. CHARLOTIAUX
Il est pris acte de l'opposition au classement de son habitation en zone d'aménagement différé.
- A 22. C. FRENAY-STASSEN
Il est pris acte de l'opposition à la modification du plan de secteur affectant leur habitation en zone d'aménagement différé.
- A 23. VAN DYCK-LESNIANSKA
Il est pris acte de l'opposition à la modification du plan de secteur et des remarques qui la justifient.
- A 24. J. CONSTANT
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 25. O. LE TEXIER
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 26. DELESPINETTE-LEBLANC
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 27. O. BETTIOL-LEGRAND
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 28. W. SZATTELBERGER-GOFFIN (2 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 29. J.M. MONSEUR
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A 30. G. ROBAUX
Il est pris acte des considérations relatives à l'état de santé du réclamant et à un déracinement à envisager.

- A31. T. RIGO-PONCELET
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A32. T. KUEHN (23 signataires)
Il est pris acte de la demande de maintenir la parcelle section B940a 4 en zone verte. Il y a lieu de noter que cette parcelle se situe en zone d'habitat au plan de secteur actuel et y demeure au projet de plan.
- A33. Les Voisins du Clos de la Hayette – S. DUBOIS
Il est pris acte des remarques ainsi que des propositions formulées.
Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.
- A34. M. REENAERS (3 signataires)
Il est pris acte de l'opposition à la modification du plan de secteur et de la justification qui l'accompagne. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- A35. D. MARQUET
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A36. DEVRECKER-PELLARIN
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A37. Familles DOUTRELEPONT-VANRYCKEL-TUZZOLINO et LEGRAND (4 signataires)
Il est pris acte de l'opposition à la modification du plan de secteur et des arguments qui la motivent.
- A38. H. DERU
Il est pris acte de la volonté du réclamant de ne pas quitter son habitation et de la motivation qui l'accompagne.
- A39. MOFFARTS-DHOUST (2 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A40. M. SOFI
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A41. F. ROSMARINO
Il est pris acte de l'opposition à la modification du plan de secteur et des arguments qui la motivent.
- A42. GRANDJEAN-VANDENKIEBOOM (3 signataires)
Il est pris acte de l'opposition à l'extension de la piste de l'aéroport et de la justification qui l'accompagne.
- A43. BACUS-KEPPENNE (2 signataires)
Il est pris acte de l'opposition à l'allongement de la piste de l'aéroport et de sa motivation.

2. Commune d'Awans

- Aw1. A. JANSEN
Il est pris acte de l'opposition au projet de tracé de la nouvelle route le long de la ligne LGV, de sa justification et de la préférence marquée pour une solution alternative non retenue.
- Aw2. G. LUCAS
Il est pris acte de l'opposition au projet de tracé de la nouvelle route le long de la ligne LGV, de sa justification et de la préférence marquée pour une solution alternative non retenue.
- Aw3. L. MEDART
Il est pris acte de l'opposition à la construction d'une route le long de la ligne TGV et des arguments qui la motivent.
- Aw4. Neuf Enfants et Adolescents
Il est pris acte de leurs remarques et de leurs aspirations.
- Aw5. Vingt-cinq Enfants et Adolescents
Il est pris acte de leurs remarques et de leurs aspirations.

- Aw6 Compagnie Intercommunale Liégeoise des Eaux
Il est pris acte de la préférence marquée pour le projet de tracé le long du TGV et des précisions relatives aux travaux.
- Aw7 ASBL NET SKY – P. LEONARD
Il est pris acte de l'ensemble des observations formulées. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.
- Aw8 SPI+ - A. LACROIX (2 signataires)
Il est pris acte des remarques auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- Aw9 A. HUSSON (10 signataires)
Il est pris acte des remarques auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- Aw10 Groupe Entente Communale (2 signataires)
Il est pris acte de l'accord sur le projet de tracé de la route le long de la ligne LGV et des remarques qui l'accompagnent. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- Aw11 J.M. RASSIN (2 signataires)
Il est pris acte de la demande d'expropriation d'urgence sollicitée et de la motivation qui la justifie. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- Aw12 A. ROBERTI
Il est pris acte de la demande d'expropriation d'urgence sollicitée et de la motivation qui la justifie. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- Aw13 BOUY-LOWET (2 signataires)
Il est pris acte de la demande d'expropriation d'urgence sollicitée et de la motivation qui la justifie. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- Aw14 R. PAESCHEN-FRERARD (2 signataires)
Il est pris acte de la demande d'expropriation d'urgence sollicitée et de la motivation qui la justifie. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- Aw15 G.HERNES-NELISSEN (2 signataires)
Il est pris acte de la demande d'expropriation d'urgence sollicitée et de la motivation qui la justifie. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- Aw16 J. SCHOENAERTS-MAKART
Il est pris acte de l'ensemble des observations formulées. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.
- Aw17 J. FLABA-GORDENNE (4 signataires)
Il est pris acte de l'opposition au projet de révision du plan de secteur ainsi que de la demande d'expropriation et des motifs qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- Aw18 P. FLABA-STEVENSON (4 signataires)
Il est pris acte de la demande d'expropriation portant sur la totalité des biens et des raisons qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- Aw19 M. JONLET-FAMEREE (3 signataires)
Il est pris acte des objections et des propositions formulées par les réclamants. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- Aw20 N. TROQUET – CHRISTOPHE (2 signataires)
Il est pris acte des remarques auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- Aw21 A. VANDEVENNE-MARECHAL (2 signataires)
Il est pris acte de l'opposition au projet de tracé de route le long de la ligne LGV et des suggestions qui l'accompagnent auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- Aw22 P. LAWARREE
Il est pris acte de l'opposition au projet de tracé de route le long de la ligne LGV et des raisons qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.

- Aw23 J. PARENT
Il est pris acte de l'opposition à la modification du plan de secteur relatif au projet de tracé de route le long de la LGV et des raisons qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- Aw24 Y. VAN CAEKENBERGHE-WILKIN (2 signataires)
Il est pris acte de l'opposition au projet d'allongement de la piste et des justifications qui l'accompagnent. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- Aw25 J.C. RENARD
Il est pris acte des objections et des propositions auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- Aw26 VIERSET-KAKKERT
Il est pris acte de l'opposition au projet de plan de secteur et des justifications qui l'accompagnent. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.
- Aw27 J.M. BURTIN-TIQUET (3 signataires)
Il est pris acte de l'opposition à l'allongement de la piste et des autres remarques qui l'accompagnent. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- Aw28 F. CORNET
Il est pris acte des remarques auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- Aw29 P. LEONARD
Il est pris acte de l'ensemble des observations formulées. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.
- Aw30 L. DEHALU
Il est pris acte de l'opposition au projet de plan de secteur et des raisons qui la justifient.
- Aw31 F. HEREMANS
Il est pris acte de l'accord sur le projet de tracé de route le long de la ligne LGV et des autres remarques auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- Aw32 C. HERBECQ-CIMINO (5 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales;
- Aw33 P.MARECHAL
Il est pris acte des remarques formulées. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales;
- Aw34 M. DANS - MARECHAL (2 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales;
- Aw35 J. PAQUE-THIBO
Il est pris acte de l'opposition au projet de tracé de route le long de la ligne LGV et des motifs qui la justifient.
Il est fait référence à ceux qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.
- Aw36 M.SIBILLE- PAQUE (2 signataires)
Il est pris acte de l'opposition au projet de tracé de route le long de la ligne LGV et des raisons qui la justifient.
- Aw37 Ph. GUILLAUME
Il est pris acte des objections au projet de tracé de route le long de la ligne LGV, du choix en faveur de l'aménagement de l'échangeur de Loncin et des autres remarques. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.
- Aw38 E. BODSON (7 signataires)
Il est pris acte de l'opposition au projet de tracé de route le long de la ligne LGV et des motifs qui l'accompagnent. Il y est fait référence dans les considérations générales. Il est également pris acte du choix en faveur de l'aménagement de l'échangeur de Loncin.
- Aw39 A. SPEXSTAERTS (19 signataires)
Il est pris acte des considérations formulées.

Aw40 P. VAES-DENOMERENGE (2 signataires)

Il est pris acte de l'opposition au projet de tracé de route le long de la ligne LGV et des justifications qui l'accompagnent.

Aw41. N. DANS (2 signataires)

Il est pris acte de l'opposition au projet de tracé de route le long de la ligne LGV et des motifs qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.

Aw42 P.SCHOONBRODT

Il est pris acte de l'opposition au projet de modification du plan de secteur et des raisons qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.

Il est répondu aux réclamations n° Aw43 à Aw74 dans la réclamation n° Aw42 :

Aw43 E. WERGIFOSSE
Aw44 P. SOTTIAU
Aw45 M. TOMBEUR
Aw46 T. VANDERBYSE
Aw47. A. DEMORTIER
Aw48 M.A. SCHOONBROODT
Aw49 J. MARTIN
Aw50 F. MOREAU
Aw51. L. BUSTIN
Aw52 F. TISON
Aw53 C. MATAGNE
Aw54 C. MARTIN
Aw55 A. DOSSIN
Aw56 J. MAIVE
Aw57. G. VIGORI
Aw58 N. GURNY
Aw59. O. GURNY
Aw60 A. MARTIN
Aw61. M. LEDOUBLE
Aw62 H. AIT ABBBOU
Aw63 A. CLOSSET
Aw64 C. LEPAGE
Aw65 A. ZAROS
Aw66 M.C. ZAROS-HUMBLET
Aw67. C.LEDOUBLE
Aw68 E. LEDOUBLE
Aw69 J.C. LEDOUBLE
Aw70 V. MATHEI
Aw71. C. MATHEI
Aw72 M.L. THORON
Aw73 J. MATHEI
Aw74 H. HODEIGE
Aw75 J.M. DERUYTERE

Il est pris acte des différentes remarques auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.

Il est répondu aux réclamations n° Aw 76 à Aw 89 dans la réclamation n° Aw 75 :

- Aw 76 M. BROEDERS
- Aw 77. P. RORIFE
- Aw 78 S. BORUS
- Aw 79 M.L. DUPAS
- Aw 80 J. BROEDERS
- Aw 81. C. DERMIEN
- Aw 82 J. PARENT
- Aw 83 F. VAN GYSEGEM-ANTOINE (2 signataires)
- Aw 84 P. SOTTIAU
- Aw 85. A. MARTIN-HAPPART (2 signataires)
- Aw 86 DESSART-FONZE (2 signataires)
- Aw 87. RUELLE-NASSOGNE (2 signataires)
- Aw 88 P. HOSAY
- Aw 89 I. HOSAY
- Aw 90 J. ROBEYNS-HENROTTE

Il est pris acte de l'opposition au projet de tracé de route le long de la ligne LGV et des raisons qui la justifient notamment la perte de terres de culture.

Il y est fait référence dans les considérations générales.

Il est répondu aux réclamations n° Aw 91 à Aw 99 dans la réclamation n° Aw 90 :

- Aw 91. M. SMEYSTERS
- Aw 92 M. LEJEUNE
- Aw 93 H. DEPAS
- Aw 94 V. NULENS
- Aw 95 L. DANS
- Aw 96 M. BRIMIOULLE
- Aw 97. E. COHEUR
- Aw 98 T. ROLOUX
- Aw 99 E. BODSON
- Aw 100 VANDEWEERT (4 signataires)

Il est pris acte des considérations formulées à l'égard du projet de tracé de route le long de la ligne LGV.

Il est répondu aux réclamations n° Aw 101 à Aw 131 dans la réclamation n° Aw 100 :

- Aw 101. deux signatures illisibles
- Aw 102 J.L. NESKENS
- Aw 103 M. VANKEBERGEM-RAMACKERS (2 signataires)
- Aw 104 C. MONCOUSIN
- Aw 105 TIBO-LACROIX (2 signataires)
- Aw 106 DUGARO-DENIS (2 signataires)
- Aw 107. M. POUPART
- Aw 108 GROMMESCH
- Aw 109 NATALIS-OTTO (2 signataires)
- Aw 110 VANDENDAEL (2 signataires)
- Aw 111. P. GUSTIN
- Aw 112 L. FOURNEAU (2 signataires)
- Aw 113 D. GELAESEN (2 signataires)
- Aw 114 WERA-JACQUES (2 signataires)
- Aw 115 GERARD-RIGO (2 signataires)
- Aw 116 J. DEUM
- Aw 117. L. NOENS (3 signataires)
- Aw 118 J. DINO
- Aw 119 B. BRIMIOULLE

- Aw 120 D. HERMANS-DEWEZ (2 signataires)
Aw 121. H. BODSON
Aw 122 A. ROLAUX
Aw 123 signature illisible
Aw 124 G. BODSON
Aw 125 M. LIBERT-HEUSDENS (2 signataires)
Aw 126 D. BODSON
Aw 127. M. DENOMERENGE
Aw 128 RAMACHERS-DORTU
Aw 129 C. SCHOUBEN
Aw 130 D. POULAIN
Aw 131. C. MARECHAL
Aw 132 Comité de quartier « Stockis » - S. LOXHAY

Il est pris acte de l'opposition au projet d'allongement de la piste en direction d'Awans et des autres propos. Il y est fait référence dans les considérations générales.

Il est répondu aux réclamations n° Aw 133 à Aw 135 dans la réclamation n° Aw 132 :

- Aw 133 A. MERTENS-HOGE (2 signataires)
Aw 134 S. LOXHAY-JEUKENNE (2 signataires)
Aw 135 F. LIEGEOIS-LAVAL (2 signataires)
Aw 136 P. LUCAS

Il est pris acte du rejet ferme de l'allongement de la piste vers Awans et des propositions formulées. Il y est fait référence dans les considération générales.

Il est répondu aux réclamations n° Aw 137 à Aw 254 dans la réclamation n° Aw 136 :

- Aw 137. S. BALON
Aw 138 JM. LEFEVRE
Aw 139 G. BRUNETTO-MOUREAU (3 signataires)
Aw 140 F. LEGRAND
Aw 141. A. MOHAMED-BEN MOUSSA (2 signataires)
Aw 142 M. et J. RAVET
Aw 143 F. MOXHET
Aw 144 P. THONET
Aw 145 R. D'ANGELO
Aw 146 J. BOSMANS
Aw 147. J. DEPONTHIERE
Aw 148 I. LOWET
Aw 149 E. KAKKERT
Aw 150 D. VRANCKEN
Aw 151. I. LAURENT
Aw 152 A. HUSSON
Aw 153 M. BROCHART
Aw 154 C.HUSSON
Aw 155 R. HUSSON
Aw 156 M. COLLARD
Aw 157. F. BOONS
Aw 158 P. PETRE
Aw 159 J. RUSY
Aw 160 F. JOASSIN
Aw 161. P. LENOIR
Aw 162 M. VRANCKEN
Aw 163 J. CONINX
Aw 164 M. GOYENS

- Aw 165. W. BINET-TOMBALLE
Aw 166. M. BAY
Aw 167. E. DUPONT
Aw 168. J.M. LAMY
Aw 169. P. COX
Aw 170. P. VRANCKEN
Aw 171. M. RAKKERT
Aw 172. C. TRAVAGLIANTI
Aw 173. F. GARY
Aw 174. E. LOWET-BROCHART (2 signataires)
Aw 175. P. LOWET
Aw 176. M.C. HOGE
Aw 177. M.C. MERTENS
Aw 178. P. LOWET
Aw 179. A. GROUSSE-ENNEN
Aw 180. F. DEBRIE
Aw 181. J. LEGROS-GROOTEN
Aw 182. T. CARNERO MAYO-PISCINA
Aw 183. N. MASSET
Aw 184. R. RAZIER
Aw 185. F.DAMS
Aw 186. E. NICOLIN
Aw 187. B. FEGERS
Aw 188. P. TONDEUR-BECKERS (2 signataires)
Aw 189. L. JACQUEMIN
Aw 190. C. JACO-BARCHY (2 signataires)
Aw 191. R. MILEWSKI
Aw 192. J. BASTIN
Aw 193. D. DUMONT
Aw 194. J.C. COLLIGNON
Aw 195. J.J. LEROY
Aw 196. J.M. COLLINS
Aw 197. P. MEUNIER
Aw 198. G. HARDY
Aw 199. L. SIMONIS
Aw 200. M. HANNENS
Aw 201. A.J. RÖHRICH
Aw 202. J. DEWANDRE
Aw 203. A. CAPELLEN
Aw 204. J. LANDRAIN
Aw 205. P. RORIFE
Aw 206. A. MARTIN
Aw 207. J. HARDY
Aw 208. V. HARDY
Aw 209. M. et D. CARLENS (2 signataires)
Aw 210. S. ROTOLO
Aw 211. J. VAN BRABANT

- Aw212 S. STEVART
Aw213 J. MIROUX
Aw214 R. D'ORTONA-DUMOULIN
Aw215 V. BALLESTEROS
Aw216 R. CALIZ
Aw217. P. CHARLIER (2 signataires)
Aw218 B. BENEDETTO – LO BUE
Aw219 N. VRANCKEN
Aw220 PELETEIROYCAMPOS-WANUSZUKA (2 signataires)
Aw221. A. THONE
Aw222 L. DEVAL
Aw223 A. DEVAL
Aw224 A. WILLOT
Aw225 J. TOPPET
Aw226 J.C. GOLINVAL-NEUTELEERS (2 signataires)
Aw227. L. MONTULET
Aw228 T.LEDUC
Aw229 D. VANHILLE-POLARD (2 signataires)
Aw230 J. POULAIN
Aw231. JP. JEURISSEN (2 signataires)
Aw232 H. VERDEUR
Aw233 J.M. DE ZUTTER-SALL (2 signataires)
Aw234 R. GILOT
Aw235 S. REDING
Aw236 G. REWEGHS
Aw237. M. SHOLDERS
Aw238 A. DEMONY
Aw239 C. PIRO-BILLEN (3 signataires)
Aw240 P. MEYS-PIERRE (2 signataires)
Aw241. P. LAURENT
Aw242 O. ROLAND
Aw243 A.THONET
Aw244 J.A. GUIOT
Aw245 C. LECHANTEUR
Aw246 P. PIRE
Aw247. J.M. DEGUEL-MALLAUY (2 signataires)
Aw248 L. VANONCKELEN-JAMOUL (2 signataires)
Aw249 L. VANSTEFEL
Aw250 G. BISSCHOP
Aw251. LARCINESE-LEENAERTS (2 signataires)
Aw252 BALDEWYNS-LEJOLY (2 signataires)
Aw253 F. SERVAIS
Aw254 H. MAIVE

3 Commune de Fexhe-le-Haut-Clocher

Fe1. B. DIEUDONNE

Il est pris acte de l'opposition au projet de tracé de route le long de la ligne LGV et des arguments qui la justifient. Il y est fait référence dans les considérations générales.

Il est également pris acte que le réclamant cultive des terres dans ou à proximité de la zone de réservation.

Il est répondu aux réclamations n° Fe2 à Fe9 dans la réclamation n°Fe1 :

Fe2 A. GASPARD

Fe3 L'HOEST

Fe4 G. LUCAS

Fe5 L. MOIES

Fe6 J.M. PETITJEAN

Fe7 D. PREUDHOMME

Fe8 C. PREUDHOMME

Fe9 P. ROBERTI

Fe10 J.P. ORBAN et 8 signataires

Il est pris acte de la remarque relative à la limite de la ZAD. Il y est fait référence dans les considérations générales.

Fe11. Compagnie Intercommunale Liégeoise des Eaux

Il est pris acte de la préférence pour le projet de tracé de route le long de ligne LGV, des remarques relatives à l'exécution des travaux ainsi que des plans et photos relatives aux tourelles d'accès situées le long de la ligne LGV

4 Commune de Flémalle

F1. SPI + - A. LACROIX (2 signataires)

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

F2 LEBLANC-HUSKIN

Il s'agit d'un courrier transmettant une demande d'aide à l'insonorisation de l'immeuble.

F3 J. PIRARD

Il est pris acte du souhait de la réclamante de pouvoir demeurer dans son habitation et des autres remarques qui l'accompagnent.

F4 WINKLER-PALANTE

Il est pris acte des différentes remarques auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.

F5 P. ETIENNE

Il est pris acte des différentes remarques relatives à la situation de la zone C et de la demande de mesure du bruit.

Il y est fait référence dans les considérations générales.

F6 S. FAUVILLE

Il est pris acte de la demande de placement d'un sonomètre et des autres remarques auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.

F7. P. ROYEN-COHEUR

Il est pris acte de la demande de placement d'un sonomètre et des autres remarques. Il y est fait référence dans les considérations générales.

F8 J. DELLASSE

Il est pris acte de la demande de placement d'un sonomètre et des autres remarques.

Il y est fait référence dans les considérations générales.

F9 A. MOES

Il est pris acte de la demande de placement d'un sonomètre et des autres remarques.

Il y est fait référence dans les considérations générales.

F10 P. LEMOINE-BACQ

Il est pris acte des considérations relatives au dépérissement du commerce des réclamants qui est situé en zone B et du souhait de pouvoir vendre l'immeuble à la Région wallonne

5 Commune de Grâce-Hollogne

- GH1. Me DAMBOUR
Il s'agit d'une demande de renseignements relative à la situation de l'immeuble de son client.
- GH2. F. DAEMS
Il s'agit d'une demande relative à la situation ou non du bien dans la zone de réservation liée au projet de tracé de route le long de la ligne LGV.
- GH3. J.P. MEYS
Il est pris acte des différentes remarques.
Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.
- GH4. PEREE-JEUNETTE (2 signataires)
Il est pris acte de la désapprobation quant à la proposition du conseil communal d'inscrire l'enclave des six habitations en zone d'activité économique et des autres remarques. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- GH5. M. KELLENS
Il est pris acte de la désapprobation quant à la proposition du conseil communal d'inscrire l'enclave des six habitations en zone d'activité économique et des autres remarques. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- GH6. PUTZEYS
Il est pris acte de la désapprobation quant à la proposition du conseil communal d'inscrire l'enclave des six habitations en zone d'activité économique et des autres remarques. Il y est fait référence dans les considérations générales.
- GH7. N.V. BREMHOVE – J. IDE
Il est pris acte de la demande de modification de zonage. Cette demande n'est pas du ressort de la présente enquête.
- GH8. S.P.R.L. MAFER
Il est pris acte de la demande de conversion d'une portion de zone verte en zone d'habitat. Cette demande n'est pas du ressort de la présente enquête.
- GH9. J. APPELTANTS
Il est pris acte des observations formulées par le réclamant. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.
- GH10. SA HAIR – E.C. DEKETELAERE
Il est pris acte de la demande d'inscription de deux parcelles sises à proximité du Château de Horion en zone d'habitat à caractère rural. Cette demande n'est pas du ressort de la présente enquête.
- GH11. LEBLANC-HUSKIN
Il y est répondu dans la réclamation n° F2 de Flémalle.
- GH12. Me P. HENRY Pour M. DE THEUX
Il est pris acte du refus de M. DE THEUX de voir ses terrains sis en zone d'habitat à caractère rural convertis en zone agricole et des arguments qui le motivent.
Il y est fait référence dans les considérations générales.
- GH13. Me P. HENRY pour M. et Mme DEGIVES
Il est pris acte du refus de M. et Mme DEGIVES de voir leurs terrains sis en zone d'habitat à caractère rural convertis en zone agricole et des arguments qui les motivent.
Il y est fait référence dans les considérations générales.
- GH14. SPI + - A. LACROIX (2 signataires)
Il est pris acte des observations formulées. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.

6 Commune de Saint-Georges

- SG1. J. CROMMEN-LEMLIN
Il est pris acte de la déclaration du réclamant qui considère que son habitation située en zone B du PEB n'est plus située « en zone résidentielle d'habitat rural » et des arguments qui la motivent.
Il y est fait référence dans les considérations générales.
- SG2. M.R. CRESPO MENCINAS
Il est pris acte que la réclamante s'est vue confirmée par les autorités communales qu'il n'y avait pas de modification de zonage pour le bien qui la concerne.

- SG3 C. DARIMONT-TRINE
Il est pris acte de la demande des réclamants de voir passer leur habitation de zone C en zone B de manière à bénéficier des mêmes mesures d'isolation que leur voisin situé en zone B (+/- 15 m de distance).
- SG4 L. MARGOZZINI
Il est pris acte de la protestation du réclamant qui, situé en zone B à 100m de la zone A, considère subir les mêmes nuisances.
- SG5 HAESEVOETS-GOSSIAUX (2 signataires)
Il est pris acte des différentes observations auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
Il est également pris acte que le bien situé en zone B se trouve face à un immeuble situé en zone A dont il est séparé par un ruisseau.
- SG6 HAESEVOETS-GOSSIAUX
Il est pris acte de la demande d'intégration de leur immeuble en zone A et des autres remarques relatives à des problèmes relevant de la gestion communale.
- SG7 HAESEVOETS-GOSSIAUX
Il est pris acte que les réclamants contestent le classement de leur bien en zone B et revendique son classement en zone A.
Il est également pris acte des arguments qui motivent cette demande.
- SG8 J. GATEZ-MEYSSSEN (4 signataires)
Il est pris acte de l'indignation des réclamants ainsi que de leurs voisins, M. et Mme F. THIBAUT-HOFMAN qui, situés en zone B lors de la première enquête publique, avaient fait part de leur volonté de demeurer à Saint-Georges, se retrouvent aujourd'hui en zone A du PEB.
Il est également pris acte des autres observations.
- SG9 G. MULLER
Il est pris acte des remarques formulées. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.
- SG 10 G. HOUBRECKX
Il est pris acte de l'opposition à la poursuite de la procédure de révision du plan de secteur et des arguments qui la justifient auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- SG 11 D. GOBERT
Il est pris acte de l'opposition à la poursuite de la procédure de révision du plan de secteur et des arguments qui la justifient auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- SG 12 J.P. OLIVIER
Il est pris acte de l'opposition à la poursuite de la procédure de révision du plan de secteur et des arguments qui la justifient auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- SG 13 H. CORBISIER-JUDONG
Il est pris acte de la revendication des réclamants situés en zone B du PEB d'être traité de la même manière que les riverains de la zone A et des arguments qui la justifient.
- SG 14 P. GILBERT de CAUWER-GODFROID
Il est pris acte des remarques relatives au mitage de la « zone rurale » et du refus de l'inscription d'une zone commerciale à la chaussée Verte.
- SG 15 A. HUMBLET
Il est pris acte des remarques formulées quant aux nuisances sonores mais également de celle relative au survol d'installations industrielles classées SEVESO.
- SG 16 Compagnie Intercommunale Liégeoise des Eaux
Il est pris acte que la CILE étudiera l'incidence sur la nappe phréatique des nouvelles zones d'habitat dès que leur localisation sera connue.
- SG 17 SPI + - A. LACROIX (2 signataires)
Il est pris acte des observations formulées. Il est fait référence à celles qui sont du ressort de la présente enquête dans les considérations générales.

Pierre GOT,

Président.