

**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 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 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 66 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 Jupsin 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 (20 mètres) 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 (150 mètres) 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 Muguetts 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 (32 mètres) 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 8,8 % 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 2020, 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 65-66 dB 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 8,8 % 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 8,8 % 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 09;

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 100 m, 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 buzzeurs; 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 3,5 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 Warfusée et du site « Campagne de Warfusée » 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 940 a 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 la 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 réclamation 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 réclamation 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 réclamation 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 réclamation craint les nuisances à résulter de la création d'une zone industrielle à proximité de l'avenue du Roi Baudouin;

Qu'un autre réclamation 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 réclamation 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 Warfusée et le terrain dénommé la « Campagne de Warfusée »;

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 10e 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 Warfusée 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 nos 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 Warfusée 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 réclamatant 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 réclamatant 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 réclamatant 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 réclamatant 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 réclamant 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 collège 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 zoning 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 Warfusée 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 imperméabilisation 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 accrues 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 Warfusée 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 oblitérés 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 10;

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 réaménage 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 équivalant sur 24 heures, pondéré d'une pénalité de 10 dB(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 équivalant 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 23L et 05R), 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 à 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 19 h 00 à 23 h 00, puis de 10 dB(A) de 23 h 00 à 7 h 00 tandis que l'indicateur Ldn prévoit une pénalité de 10 dB(A) à partir de 22 h 00 jusqu'à 7 h 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 J.S. 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, J.S. 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 L_{max}) 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 L_{dn}, 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 L_{dn} le permet;

Qu'en revanche, dans les zones ainsi délimitées par le critère L_{dn}, le critère de la crête de bruit ou L_{max} 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 L_{max} 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 45 dB(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 45 dB(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 L_{dn} 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 L_{max} 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 L_{max} de 45 dB(a) à l'intérieur des chambres à coucher et de 55 dB(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 L_{dn} et le L_{max}, 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 L_{dn} (56 dB(a), 66 dB(a) ou même 69,5 dB(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 45 dB(a) L_{max} à l'intérieur des chambres à coucher, 55 dB(a) L_{max} 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 45 dB(A) à l'intérieur des chambres à coucher la nuit et de 55 dB(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 55 dB(a) L_{max} 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 45 dB(a) L_{max} 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 45 dB(a) L_{max} 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 L_{dn} = 66 dB(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 J. Bradley 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^o, 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 exergues 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°, 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°, 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°, 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°, 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 :	26,1 ha
	Soit un total de :	318,4 ha

— dans le plan de secteur révisé :

o	ZAEL*1 Sud :	55,6 ha
o	ZAEL*1 Nord :	53 ha
o	ZAEL*2 Ouest.....	189,3 ha
o	ZAEL*10 :	70 ha
o	ZAEL*11 :	93 ha
o	ZAEM*3 :	37,3 ha
o	ZAEM*4 Sud :	67,9 ha
o	ZAEM*4 Nord :	44,7 ha
o	ZAEM*5 :	23,8 ha
o	ZAEM*6 :	40,4 ha
o	ZAEM Loncin' :	18,3 ha
o	ZAEM N3'.....	2,9 ha
o	ZAEL *2 Nord.....	76,1 ha
o	ZAEL *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°, 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°, 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 caerulea*); 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°, 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° 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 (surcoût 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 pollué 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 Sclaigheux	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-Warneton	Cinéma Brussin	2 123
Comines-Warneton	Rubannerie	1 182
Comines-Warneton	entrepôts Rosemaryn	557
Court-Saint-Etienne	Henricot II	164 749
Engis	Terres rouges	120 000
Fontaine-l'Evêque	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-Wasmes	2 255
Colfontaine	n° 8 du Pachy	90 923
Courcelles	Estacade	155 681
Couvin	Bouhonnerie	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	54 890
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 Jupsin 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 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 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 50 m 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 chancro 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 50 m 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 150 kV, 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 Trixon, 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 réparée *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 Warfusée 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 Warfusée.

§ 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

- A14. Mme Suzanne ELIAS
Clos des Pâquerettes 1 – 4432 Alleur
- A15. M. et Mme KOWTALO H.
Clos des Pâquerettes 10 – 4432 Alleur
- A16. M. et Mme Ezio MANCUSO
Clos des Pâquerettes 4 – 4432 Alleur
- A17. M. et Mme D. RUBES-HONGENS
Clos des Pâquerettes 5 – 4432 Alleur
- A18. M. et Mme Daniel RUBES
Clos des Pâquerettes 5 – 4432 Alleur
- A19. M. ANDRE
Avenue des Pruniers 14 – 4432 Alleur
- A20. M. et Mme Joseph COLLARD-SAMRAY
Rue de la Vallée 71 – 4432 Alleur
- A21. M. Philippe CHARLOTIAUX
Rue de la Vallée 83 – 4432 Alleur
- A22. M et Mme FRENAY-STASSEN
Avenue des Aubépines 3 – 4432 Alleur
- A23. M. et Mme VAN DYCK-LESNIANSKA
Voie des Botresses 22 – 4432 Alleur
- A24. M. et Mme Jacques CONSTANT
Voie des Botresses 41 – 4432 Alleur
- A25. Mme Odile LE TEXHIER
Voie des Botresses 43 – 4432 Alleur
- A26. M. et Mme DELESPINETTE – LEBLANC
Voie des Botresses 47 - 4432 Alleur
- A27. M. et Mme O. BETTIOL-LEGRAND
Voie des Botresses 49 - 4432 Alleur
- A28. M. et Mme W. SZATTELBERGER-GOFFIN
Voie des Botresses 51 – 4432 Alleur
- A29. Monsieur Jean-Marie MONSEUR
Voie des Botresses 24 – 4432 Alleur
- A30. M. G. ROBAUX
Avenue Bovesse 7 – 4432 Alleur
- A31. M. et Mme Théo RIGO-PONCELET
Rue des Messes 40 – 4432 Alleur
- A32. Mme KUEHN Teresa + 22 signataires
Rue du Roua 44 – 4432 Alleur
- A33. M. Serge DUBOIS – Association de fait momentanée « Les voisins du Clos de la Hayette »
Clos de la Hayette 3 – 4432 Alleur
- A34. M. Michel REENAERS
Allée des Alouettes 19 – 4432 Alleur
- A.35. M. Daniel MARQUET
Allée des Chardonnerets 4 – 4432 Alleur
- A36. 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 Waroux, 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 – 4340Awans
- 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

- Aw152. M. Alain HUSSON
Rue P.E. Janson 43 – 4340 Awans
- Aw153. Mme Monique BROCHART
Rue P.E. Janson 43 – 4340 Awans
- Aw154. M. Cédric HUSSON
Rue P.E. Janson 43 – 4340 Awans
- Aw155. M. Raphaël HUSSON
Rue P.E. Jason 43 – 4340 Awans
- Aw156. Mme COLLARD Mariette vve BROCKART
Rue P.E. Janson 96 – 4340 Awans
- Aw157. M. Fabian BOONS
Rue P.E. Janson 20 – 4340 Awans
- Aw158. M. Paul PETRE
Rue P.E. Janson 28 – 4340 Awans
- Aw159. M. Joseph RUSY
Rue P.E. Janson 59 – 4340 Awans
- Aw160. Mme I. JOASSIN Vve HOGE
Rue P.E. Janson 56 – 4340 Awans
- Aw161. Mme Pascale LENOIR
Rue P.E. Janson 54 – 4340 Awans
- Aw162. M. VRANCKEN
Rue P.E. Janson 59 – 4340 Awans
- Aw163. M. Joseph CONINX
Rue P.E. Janson 13 – 4340 Awans
- Aw164. Mme Mathilde GOYENS
Rue P.E. Janson 22 – 4340 Awans
- Aw165. M. et Mme W. BINET-TOMBALLE
Rue P.E. Janson 39 – 4340 Awans
- Aw166. Mme Mireille BAY
Rue P.E. Janson 18 – 4340 Awans
- Aw167. Mme Elisabeth DUPONT
Rue P.E. Janson 44 – 4340 Awans
- Aw168. M. Jean-Michel LAMY
Rue P.E. Janson 24 – 4340 Awans
- Aw169. Mme Marcelle COX
Rue P.E. Janson 45 – 4340 Awans
- Aw170. Mme Pierrette VRANCKEN
Rue P.E. Janson 54 – 4340 Awans
- Aw171. M. M. RAKKERT
Rue P.E. Janson 19 – 4340 Awans
- Aw172. Mme C. TRAVAGLIANTI
Rue P.E. Janson 48 – 4340 Awans
- Aw173. Mme Francine GARY
Rue de la Résistance 6 – 4340 Awans

- Aw174. M. et Mme E. LOWET – BROCHART
Rue de la Résistance 5 – 4340 Awans
- Aw175. M. Pierre LOWET
Rue de la Résistance 15 – 4340 Awans
- Aw176. M. M.C. HOGE
Rue de la Résistance 3 – 4340 Awans
- Aw177. Mme Marie-Claire MERTENS
Rue de la Résistance 15 – 4340 Awans
- Aw178. M. Pierre LOWET
Rue de la Résistance 15 – 4340 Awans
- Aw179. M. et Mme A. GROUSSE-ENNEN
Rue de la Résistance 1 – 4340 Awans
- Aw180. M. Francis DEBRIE
Rue de Stockis 11 – 4340 Awans
- Aw181. M. et Mme J. LEGROS-GROOTEN
Rue de Stockis 15 – 4340 Awans
- Aw182. Mmes P. CARNERO MAYO - PISCINA
Rue de Stockis 27 – 4340 Awans
- Aw183. Mme Nicole MASSET
Rue de Stockis 40 – 4340 Awans
- Aw184. M. René RAZIER
Rue de Stockis 19 – 4340 Awans
- Aw185. Mme Fanny DAMS
Rue de Stockis 32 – 4340 Awans
- Aw186. M. Edouard NICOLIN
Rue de Loncin 39 – 4340 Awans
- Aw187. M. Bernard FEGERS
Rue de Loncin 60 – 4340 Awans
- Aw188. M. et Mme TONDEUR-BECKERS
Rue de Loncin 108 – 4340 Awans
- Aw189. Mme Louise JACQUEMIN
Rue de Loncin 64 – 4340 Awans
- Aw190. M. et Mme C. JACO-BARCHY
Rue de Loncin 136 – 4340 Awans
- Aw191. M. MILEWSKI Roger
Rue de Loncin 23 – 4340 Awans
- Aw192. M. Julien BASTIN
Rue Marcel Gérard 19 – 4340 Awans
- Aw193. M. Daniel DUMONT
Rue Marcel Gérard 34 – 4340 Awans
- Aw194. M. Jean-Christophe COLLIGNON
Rue Marcel Gérard 5 – 4340 Awans
- Aw195. M. J. Jacques LEROY
Rue Marcel Gérard 3 – 4340 Awans

- Aw196. M. et Mme J.M. COLLINGS
Rue Marcel Gérard 20 – 4340 Awans
- Aw197. Mme Patricia MEUNIER
Rue Marcel Gérard 15 – 4340 Awans
- Aw198. Mme Géraldine HARDY
Rue Marcel Gérard 5 – 4340 Awans
- Aw199. M. Laurent SIMONIS
Rue Marcel Gérard 25 – 4340 Awans
- Aw200. M. Marcel HANNENS
Rue de Hollogne 44 – 4340 Awans
- Aw201. M. Alfred-José ROHRICH
Rue de Hollogne 21 – 4340 Awans
- Aw202. M. Jean DEWANDRE
Rue de Hollogne 40 – 4340 Awans
- Aw203. Mme Andrée CAPELLEN
Rue de Hollogne 37 – 4340 Awans
- Aw204. M. Joseph LANDRAIN
Rue de Hollogne 17 – 4340 Awans
- Aw205. M. Pierre RORIFE
Rue de Hollogne 29 – 4340 Awans
- Aw206. M. André MARTIN
Rue de la Station 35 – 4340 Awans
- Aw207. M. J. HARDY
Rue de la Station 62 – 4340 Awans
- Aw208. M. Valentin HARDY
Rue de la Station 62 – 4340 Awans
- Aw209. M. et Mme CARLENS
Rue du Capitaine Gilles 14 – 4340 Awans
- Aw210. M. Salvatore ROTOLO
Rue Capitaine Gilles 2 – 4340 Awans
- Aw211. M. Jacques VAN BRABANT
Rue Jean Jaurès 31 – 4340 Awans
- Aw212. M. Roger STEVART
Rue Jean Jaurès 31B – 4340 Awans
- Aw213. Mme Jacqueline MIROUX
Rue Jean Jaurès 39 – 4340 Awans
- Aw214. M. R. D'ORTONA-DUMOULIN
Rue Jean Jaurès 5 – 4340 Awans
- Aw215. M. Valentin BALLESTEROS
Rue Jean Jaurès 4 – 4340 Awans
- Aw216. M. Raphaël CALIZ
Rue R. Bauvin 17 – 4340 Awans
- Aw217. 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 Waroux 33b – 4340 Awans
- Aw248. M. et Mme L. VANONCKELEN-JAMOUL
Rue de Waroux 15 – 4340 Awans
- Aw249. M. VANSTEFEL
Rue Waroux 41 – 4340 Awans
- Aw250. Mme Geneviève BISSCHOP
Rue de Waroux 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. Wauters 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 Pilori 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 Warfusée 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. J.STES
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 et de 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 70 dB(A) et celui de la zone B 65 dB(A) * $\text{LDN} < 70 \text{ dB(A)}$; or, des études établissent comme zone invivable autour d'un aéroport, toute zone ayant un niveau sonore moyen supérieur à 66 dB(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 Bierset - 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 Warfusée 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.

4.1. 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.

4.2. 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 150 KV 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 70 KV 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 50 m 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 (50 m 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 3.3.1°).

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 640d 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 200 m 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. * 10, 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 sienne 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 * 10.

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.

- A11. 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.
- A12. COLLINS-MALFAIT (2 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A13. M. DETHIER-GOVERS (2 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A14. S. ELIAS
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A15. H. KOWTALO
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A16. E. MANCUZO (2 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A17. D. RUBES-HONGENS (2 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A18. D. RUBES
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A19. 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.
- A20. 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.
- A21. P. CHARLOTIAUX
Il est pris acte de l'opposition au classement de son habitation en zone d'aménagement différé.
- A22. 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.
- A23. VAN DYCK-LESNIANSKA
Il est pris acte de l'opposition à la modification du plan de secteur et des remarques qui la justifient.
- A24. J. CONSTANT
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A25. O. LE TEXIER
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A26. DELESPINETTE-LEBLANC
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A27. O. BETTIOL-LEGRAND
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A28. W. SZATTELBERGER-GOFFIN (2 signataires)
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A29. J.M. MONSEUR
Il est pris acte des remarques formulées auxquelles il est fait référence dans les considérations générales.
- A30. 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 B940 a 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° Aw76 à Aw89 dans la réclamation n° Aw75 :

- Aw76. M. BROEDERS
- Aw77. P. RORIFE
- Aw78. S. BORUS
- Aw79. M.L. DUPAS
- Aw80. J. BROEDERS
- Aw81. C. DERMIEN
- Aw82. J. PARENT
- Aw83. F. VAN GYSEGEM-ANTOINE (2 signataires)
- Aw84. P. SOTTIAU
- Aw85. A. MARTIN-HAPPART (2 signataires)
- Aw86. DESSART-FONZE (2 signataires)
- Aw87. RUELLE-NASSOGNE (2 signataires)
- Aw88. P. HOSAY
- Aw89. I. HOSAY
- Aw90. 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° Aw91 à Aw 99 dans la réclamation n° Aw90 :

- Aw91. M. SMEYSTERS
- Aw92. M. LEJEUNE
- Aw93. H. DEPAS
- Aw94. V. NULENS
- Aw95. L. DANS
- Aw96. M. BRIMIOULLE
- Aw97. E. COHEUR
- Aw98. T. ROLOUX
- Aw99. E. BODSON
- Aw100. 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° Aw101 à Aw131 dans la réclamation n° Aw100 :

- Aw101. deux signatures illisibles
- Aw102. J.L. NESKENS
- Aw103. M. VANKEBERGEM-RAMACKERS (2 signataires)
- Aw104. C. MONCOUSIN
- Aw105. TIBO-LACROIX (2 signataires)
- Aw106. DUGARO-DENIS (2 signataires)
- Aw107. M. POUPART
- Aw108. GROMMESCH
- Aw109. NATALIS-OTTO (2 signataires)
- Aw110. VANDENDAEL (2 signataires)
- Aw111. P. GUSTIN
- Aw112. L. FOURNEAU (2 signataires)
- Aw113. D. GELAESEN (2 signataires)
- Aw114. WERA-JACQUES (2 signataires)
- Aw115. GERARD-RIGO (2 signataires)
- Aw116. J. DEUM
- Aw117. L. NOENS (3 signataires)
- Aw118. J. DINO
- Aw119. B. BRIMIOULLE

- Aw120. D. HERMANS-DEWEZ (2 signataires)
Aw121. H. BODSON
Aw122. A. ROLAUX
Aw123. signature illisible
Aw124. G. BODSON
Aw125. M. LIBERT-HEUSDENS (2 signataires)
Aw126. D. BODSON
Aw127. M. DENOMERENGE
Aw128. RAMACHERS-DORTU
Aw129. C. SCHOUBEN
Aw130. D. POULAIN
Aw131. C. MARECHAL
Aw132. 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° Aw133 à Aw135 dans la réclamation n° Aw132 :

- Aw133. A. MERTENS-HOGE (2 signataires)
Aw134. S. LOXHAY-JEUKENNE (2 signataires)
Aw135. F. LIEGEOIS-LAVAL (2 signataires)
Aw136. 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° Aw137 à Aw254 dans la réclamation n° Aw136 :

- Aw137. S. BALON
Aw138. J.M. LEFEVRE
Aw139. G. BRUNETTO-MOUREAU (3 signataires)
Aw140. F. LEGRAND
Aw141. A. MOHAMED-BEN MOUSSA (2 signataires)
Aw142. M. et J. RAVET
Aw143. F. MOXHET
Aw144. P. THONET
Aw145. R. D'ANGELO
Aw146. J. BOSMANS
Aw147. J. DEPONTHIERE
Aw148. I. LOWET
Aw149. E. KAKKERT
Aw150. D. VRANCKEN
Aw151. I. LAURENT
Aw152. A. HUSSON
Aw153. M. BROCHART
Aw154. C.HUSSON
Aw155. R. HUSSON
Aw156. M. COLLARD
Aw157. F. BOONS
Aw158. P. PETRE
Aw159. J. RUSY
Aw160. F. JOASSIN
Aw161. P. LENOIR
Aw162. M. VRANCKEN
Aw163. J. CONINX
Aw164. M. GOYENS

- Aw165. W. BINET-TOMBALLE
Aw166. M. BAY
Aw167. E. DUPONT
Aw168. J.M. LAMY
Aw169. P. COX
Aw170. P. VRANCKEN
Aw171. M. RAKKERT
Aw172. C. TRAVAGLIANTI
Aw173. F. GARY
Aw174. E. LOWET-BROCHART (2 signataires)
Aw175. P. LOWET
Aw176. M.C. HOGE
Aw177. M.C. MERTENS
Aw178. P. LOWET
Aw179. A. GROUSSE-ENNEN
Aw180. F. DEBRIE
Aw181. J. LEGROS-GROOTEN
Aw182. T. CARNERO MAYO-PISCINA
Aw183. N. MASSET
Aw184. R. RAZIER
Aw185. F.DAMS
Aw186. E. NICOLIN
Aw187. B. FEGERS
Aw188. P. TONDEUR-BECKERS (2 signataires)
Aw189. L. JACQUEMIN
Aw190. C. JACO-BARCHY (2 signataires)
Aw191. R. MILEWSKI
Aw192. J. BASTIN
Aw193. D. DUMONT
Aw194. J.C. COLLIGNON
Aw195. J.J. LEROY
Aw196. J.M. COLLINS
Aw197. P. MEUNIER
Aw198. G. HARDY
Aw199. L. SIMONIS
Aw200. M. HANNENS
Aw201. A.J. RÖHRICH
Aw202. J. DEWANDRE
Aw203. A. CAPELLEN
Aw204. J. LANDRAIN
Aw205. P. RORIFE
Aw206. A. MARTIN
Aw207. J. HARDY
Aw208. V. HARDY
Aw209. M. et D. CARLENS (2 signataires)
Aw210. S. ROTOLO
Aw211. 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. J.P. 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 100 m 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.
- SG10. 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.
- SG11. 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.
- SG12. 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.
- SG13. 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.
- SG14. 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.
- SG15. 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.
- SG16. 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.
- SG17. 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.

ÜBERSETZUNG

MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

D. 2003 — 1090

[C — 2003/27152]

6. FEBRUAR 2003 — Erlass der Wallonischen Regierung zur endgültigen Verabschiedung der Revision des Sektorenplans von Lüttich zur Ermöglichung der weiteren Entwicklung der Flughafentätigkeit von Lüttich-Bierset und der damit verbundenen Aktivität

Die Wallonische Regierung,

In Anbetracht des wallonischen Kodexes für Raumordnung, Urbanismus und Kulturgut, insbesondere der Artikel 42 bis 46;

In Anbetracht des Gesetzes vom 18. Juli 1973 über die Lärmbekämpfung, insbesondere Artikel 1 bis, eingefügt per Dekret vom 1. April 1999 und abgeändert durch die Dekrete vom 8. Juni 2001 und 25. Oktober 2001;

In Anbetracht des Erlasses der wallonischen Regionalexekutive vom 26. November 1987 zur Festlegung des Sektorenplans von Lüttich, abgeändert vor allem durch die Erlasse der wallonischen Regionalexekutive vom 6. September 1991 und 10. Dezember 1992 et durch den Erlass der wallonischen Regierung vom 4. Mai 1995;

In Anbetracht des Entwicklungsschemas für den Regionalen Raum, der am 27. Mai 1999 von der wallonischen Regierung verabschiedet wurde;

In Anbetracht des Erlasses der wallonischen Regierung vom 30. November 2002 über die Entscheidung, den Sektorenplan von Lüttich einer Revision zu unterziehen zur Ermöglichung der weiteren Entwicklung der Flughafentätigkeit von Lüttich – Bierset und der damit verbundenen Aktivität;

In Anbetracht des Erlasses der wallonischen Regierung vom 20. September 2001 zur vorläufigen Verabschiedung der Revision des Sektorenplans von Lüttich zur Ermöglichung der weiteren Entwicklung der Flughafentätigkeit von Lüttich – Bierset und der damit verbundenen Aktivität;

In Anbetracht der Beschwerden und Anmerkungen seitens Privatpersonen, Personenverbänden, öffentlichen und gemeinnützigen Einrichtungen anlässlich der ersten öffentlichen Anhörung, die stattgefunden hat in:

- Ans vom 25. Oktober 2001 bis zum 8. Dezember 2001 einschließlich;
- Awans vom 26. Oktober 2001 bis zum 9. Dezember 2001 einschließlich;
- Fexhe-le-Haut-Clocher vom 27. Oktober 2001 bis zum 10. Dezember 2001 einschließlich;
- Flémalle vom 29. Oktober 2001 bis zum 12. Dezember 2001 einschließlich;
- Grâce-Hollogne vom 30. Oktober 2001 bis zum 13. Dezember 2001 einschließlich;
- Saint-Georges vom 31. Oktober 2001 bis zum 14. Dezember 2001 einschließlich;

In Anbetracht der Stellungnahme des Gemeinderates von Ans vom 18. Dezember 2001;

In Anbetracht der Stellungnahme des Gemeinderates von Awans vom 27. Dezember 2001;

In Anbetracht der Stellungnahme des Gemeinderates von Fexhe-le-Haut-Clocher vom 21. Dezember 2001;

In Anbetracht der Stellungnahme des Gemeinderates von Grâce-Hollogne vom 21. Januar 2002;

In Anbetracht der Stellungnahme des Gemeinderates von Flémalle vom 24. Januar 2002;

In Anbetracht der Stellungnahme des Gemeinderates von Saint-Georges vom 16. Januar 2002;

In Anbetracht des Erlasses der wallonischen Regierung vom 8. Mai 2002 zur Abänderung des Erlasses der wallonischen Regierung vom 20. September 2001 zur vorläufigen Verabschiedung der Revision des Sektorenplanes von Lüttich zur Ermöglichung der weiteren Entwicklung der Flughafentätigkeit von Lüttich-Bierset und der damit verbundenen Aktivität;

In Anbetracht der Beschwerden und Anmerkungen seitens Privatpersonen, Personenverbänden, öffentlichen und gemeinnützigen Einrichtungen anlässlich der öffentlichen Anhörung, die stattgefunden hat in:

- Ans vom 13. Mai 2002 bis zum 26. Juni 2002,
- Awans vom 13. Mai 2002 bis zum 26. Juni 2002,
- Fexhe-le-Haut-Clocher vom 10. Mai 2002 bis zum 23. Juni 2002,
- Flémalle vom 11. Mai 2002 bis zum 24. Juni 2002,
- Grâce-Hollogne vom 11. Mai 2002 bis zum 24. Juni 2002,
- Saint-Georges-sur-Meuse vom 10. Mai 2002 bis zum 23. Juni 2002.

In Anbetracht der Stellungnahme des Gemeinderates von Ans vom 29. Juni 2002;

In Anbetracht der Stellungnahme des Gemeinderates von Awans vom 30. Juli 2002;

In Anbetracht der Stellungnahme des Gemeinderates von Fexhe-le-Haut-Clocher vom 28. Juni 2002;

In Anbetracht der Stellungnahme des Gemeinderates von Flémalle vom 27. Juni 2002;

In Anbetracht der Stellungnahme des Gemeinderates von Grâce-Hollogne vom 1. Juli 2002;

In Anbetracht der Stellungnahme des Gemeinderates von Saint-Georges-sur-Meuse vom 31. Juli 2002;

In Erwägung der grundsätzlichen Stellungnahme seitens der CRAT zur Akte der öffentlichen Anhörung in den Gemeinden Ans, Awans und Fexhe-le-Haut-Clocher vom 29. März 2001;

In Erwägung der Stellungnahme zur Revision des Sektorenplans von Lüttich zur Ermöglichung der weiteren Entwicklung der Flughafentätigkeit von Lüttich-Bierset und der damit verbundenen Aktivität seitens der CRAT vom 24. Mai 2002, Stellungnahme zur ersten öffentlichen Anhörung;

In Erwägung der Stellungnahme zur Revision des Sektorenplans von Lüttich zur Ermöglichung der weiteren Entwicklung der Flughafentätigkeit von Lüttich-Bierset und der damit verbundenen Aktivität seitens der CRAT vom 25. Oktober 2002, Stellungnahme zur zweiten öffentlichen Anhörung;

In Erwägung der Stellungnahme durch den Wallonischen Umweltrat für Nachhaltige Entwicklung vom 22. April 2002;

In Erwägung der zusätzlichen Stellungnahme durch den Wallonischen Umweltrat für Nachhaltige Entwicklung vom 28. Oktober 2002;

in Erwägung, dass die Beschwerden und Anmerkungen sich auf die folgenden Punkte beziehen:

1. Bezüglich der Qualität und Regelmäßigkeit des Verfahrens und der Wirkungsstudie:

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Wirkungsstudie in Frage stellen, die bezüglich der zur Entwicklung von Bierset erforderlichen Anzahl Hektar zu zielgerichtet sei; dass es nach deren Meinung Unterschiede zwischen den von der Regierung angebotenen Zahlen und denen der Studie Unterschiede gebe;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Qualität der Wirkungsstudie anfechten, insbesondere bezüglich der Eintragung des Ostverlaufs der Umgehung des Dorfes Awans, dahingehend, dass sie die – negativen wie positiven – finanziellen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Verwirklichung des Ostverlaufs nicht genau geprüft habe;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Strenge der Wirkungsstudie unterstreicht, die bei der Gesamtheit der Projektaspekte geherrscht hat;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Meinung äußert, dass die Wirkungsstudie nicht den Zielen der europäischen Richtlinie vom 25. Juni 1985 bezüglich der Bewertung der Auswirkungen gerecht wird und dass somit gegen Artikel 24 der Europäischen Konvention für Menschenrechte verstoßen werde ...;

Dass die Wirkungsstudie sich nach Meinung des Beschwerdeführers in der Tat auf den Lärmbelastigungsplan (in der frz. Abk. PEB) stützt, der wichtige Parameter umgeht;

Dass die Wirkungsstudie, immer noch nach Meinung dieses Beschwerdeführers, ihrem Ziel der Unterrichtung der Öffentlichkeit nicht gerecht wird, dahingehend, dass verschiedene Aspekte nicht berücksichtigt werden (die Lärmschilde im Dorf von La Fontaine, die Dränierung der Feuchtwiesen und Gewitterbecken, Entomofauna am Standort Fort Hollogne, Vogelwelt, die empfohlenen Anpflanzungen, usw.), dass die Quellen nicht erwähnt werden und dass die Studie zu theoretisch ist;

Dass ein Beschwerdeführer die Quellen kritisiert, auf denen die Studie beruht;

Dass die Wirkungsstudie sich seiner Meinung nach auf die von Atech zur Definierung der Lärmbelastigungen verwendete mathematische Simulation stützt, während diese Belastigungen vor Ort hätten definiert werden müssen, wie dies der vom Gericht erster Instanz von Lüttich bestimmte Sachverständige getan hat;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer bedauert, dass die Wirkungsstudie – von der soziologischen Warte aus betrachtet – nur einige Worte über die Bewohner der Zonen B, C und D verliert und nicht von den Haushalten spricht, die dasselbe Statut wie A erhalten müssten, zu der Tatsache, dass sie auf eine Isolierung warten, usw.;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Tatsache kritisiert, dass die Wirkungsstudie nicht das Szenario einer unterlassenen Entwicklung des Flughafens ins Auge gefasst habe;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer aufgreift, dass in der Wirkungsstudie die Verlängerung der Piste nicht oder nur wenig in Betracht gezogen worden ist;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer anführt, dass eine Stellungnahme durch ein Unternehmen aus Mons bezüglich der sozialen und wirtschaftlichen Aspekte nicht allzu günstig ausgefallen sei;

In Erwägung, dass diese Beschwerden die Rechtmäßigkeit der berücksichtigten Optionen in Frage stellen, dahingehend, dass die zu schaffenden Wohngebiete von den Zonen der Lärmbelastigung abhängen, die ihrerseits selbst nicht ordnungsgemäß sind (Rechtmäßigkeit des Lärmbelastigungsplans);

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer den verspäteten Charakter der Volksbefragung beklagen, die 1994 hätte stattfinden sollen, oder aber vor Abschluss des Vertrags, der die Wallonische Region gegenüber der SAB und TNT verpflichtet;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer den wissenschaftlichen Aspekte der Wirkungsstudie für die Umwelt kritisieren;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden, die Praxis in Frage stellen, die darin besteht, die Revision des Sektorenplans auf die Zonen des PEB anzugleichen, der vom Staatsrat zweimal als illegal erklärt worden ist;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer den zweideutigen Charakter des Verfahrens (Revision, Abänderung,...) aufgreift;

In Erwägung, dass die Stellungnahme des Konzertierungsausschusses vom 10. Dezember 2001 in Ans und mehrere Beschwerdeführer feststellen, dass die verwendeten Karten unvollständig, veraltet und ungenau seien, insbesondere bezüglich der Avenue Roi Baudouin und der Rue du Fort;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Fundiertheit der Stellungnahmen des Konzertierungsausschusses vom 10. Dezember 2001 und des Gemeinderates von Ans vom 18. Dezember 2001 in Frage gestellt mit der Begründung, dass die Konzertierung mit Ordnungswidrigkeiten belastet sei (ausstehende Personen eingeladen, Protokoll nicht konform mit den Debatten);

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die Nutzwirkung der öffentlichen Anhörung in Frage stellen angesichts des Mangels an optimaler Publizität, an verfügbaren Informationen und Lücken, mit denen der Vorentwurf behaftet ist;

In Erwägung, dass die Stellungnahme des Konzertierungsausschusses vom 10. Dezember 2001 und mehrere Beschwerdeführer den Mangel an Informationen über die Entschädigungsmöglichkeiten anführen;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerdeführer anführen, keinen Zugang zu der Gesamtheit der Verwaltungsakte bezüglich des Projekts und keine individuelle Mitteilung zur Ankündigung der öffentlichen Anhörung erhalten zu haben;

2. Bezüglich der Verödung:

In Erwägung, dass die Beschwerdeführer es ablehnen, ihre in Zone A gelegene Wohnung zu verlassen; dass sie diesbezüglich Gründe sentimentaler Art und des Alters anführen; dass bestimmte Beschwerdeführer wünschen, dass für diese Beschwerdeführer gezielte Maßnahmen ins Auge gefasst werden;

In Erwägung dass Beschwerdeführer wünschen, dass Maßnahmen hinsichtlich einer Neubelegung von Sur-les-Bois ergriffen werden; dass sie diesbezüglich die Vermietung oder den Wiederverkauf von leerstehenden Wohnungen empfehlen; dass andere eine finanzielle Unterstützung der Wallonischen Region anregen, um das Defizit der verödeten Gemeinden auszugleichen; dass andere die Verringerung der Steuerbelastung oder die Beibehaltung der Nutzung als Wohnzone mit ländlichem Charakter empfehlen, um neue Bewohner anzulocken;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich um das Klima der Unsicherheit sorgen, das sich aus der Verödung der Zone von Sur-les-Bois ergibt;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer eine Neubelebung des Dorfes über die Gründung von umweltschonenden KMU, die Wiedervermietung von derzeit unbesetzten Wohnungen und die Schaffung von Grün- oder Agrarzonen wünschen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer es ablehnen, ihre Wohnung zu verlassen, aber wünschen, dass ihr Dorf wiederbelebt werde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer, Allgemeinmediziner von Beruf, sich durch das Verschwinden von Sur-les-Bois im Zuge des Wegziehens seiner Patienten schwer geschädigt sieht und demnach die Schaffung von neuen Wohnzonen fordert;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich über einen Einkommensverlust von 30 bis 40% seines Pommefrites-Standes wegen der Verödung des Dorfes beklagt;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerdeführer Risiken der Unsicherheit in Verbindung mit dem nachts leerstehenden Gewerbegebiet anführen, das aus Parkplätzen und Büros besteht, und dass sie diesbezüglich Garantien einfordern;

3. Allgemeine Bemerkungen über das Projekt zur Revision des Sektorenplans:

In Erwägung, dass die Art der geplanten Bauvorhaben einigen Beschwerdeführern zufolge nicht bekannt ist;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer der Meinung ist, dass eine bestimmte Anzahl von Wahlmöglichkeiten zum Entwurf noch vor der Durchführung der öffentlichen Anhörung vorgenommen wurden;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die geplante Revision des Sektorenplans generell der Umwelt- (Schutz der Luft- und Wasserqualität in Wallonien), Wirtschafts- und Sozialpolitik der Wallonischen Region widerspricht;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass dieses Projekt der nachhaltigen Entwicklung Walloniens widerspricht;

In Erwägung, dass der Entwurf Beschwerdeführern zufolge die Verschlechterung des Lebensumfeldes durch Verschmutzung, Lärmbelästigung und Unfälle bedingt durch Aktivitäten nach sich ziehen wird, die nicht in der Nähe von Wohngebieten angesiedelt werden dürfen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass dieses Projekt kostspielig für die Gesellschaft ist und die Gesundheit der Bürger zu beeinträchtigen droht;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer der Meinung sind, dass der Standort des Projekts zu stark von Wohngebäuden umgeben ist;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass nichts vorgesehen ist, um einen bedeutenden Wertverlust beim Bestand von Awans zu vermeiden;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer um ihre berufliche Zukunft fürchten; dass diese Befürchtung vor allem bei Kaufleuten empfunden wird, die in der Nähe des betroffenen Standortes angesiedelt oder von Enteignung bedroht sind;

In Erwägung, dass das Projekt Beschwerdeführern zufolge die Kumulierung von Lärm-, Geruchs- und atmosphärischer Belästigung herbeiführen wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer, Ärzte, der Meinung gewesen sind, dass die Verschmutzung ein Wiederanstiegen von nervlichen Störungen unter der Bevölkerung hervorzurufen droht (Schlaflosigkeit, nächtliches Aufwachen, Ermüdung tagsüber, Reizbarkeit);

In Erwägung, dass die Bevölkerung nach deren Meinung von Pathologien im Anschluss an diese Verschmutzung betroffen sein wird (Atemluft, Lebensmittelvergiftungen);

In Erwägung, dass von der Gesamtheit der Beschwerdeführer bedauert wird, dass das Vorsorgeprinzip im vorliegenden Falle nicht ins Auge gefasst wird;

4. Bezüglich der politischen Entscheidungen

In Erwägung, dass Beschwerdeführer anführen, dass nur wenige Arbeitsplätze geschaffen werden;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer nicht akzeptieren, dass die Schaffung von Arbeitsplätzen um gleich welchen Preis erfolgt, angesichts des horrenden Preises, der durch die Entwicklung des Flughafens hervorgerufen wird (Entschädigungen für Isolierung, Enteignung...);

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Fexhe-Le-Haut-Clocher, in seiner Stellungnahme vom 21. Dezember 2001, den politischen Willen äußert, die aktuelle Situation beizubehalten;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer die politische Entscheidung kritisieren, einen Flughafen in Bierset beizubehalten und dessen Entwicklung zu fördern, unter Begünstigung des Kapitals zu Lasten der kleinen Leute; dass diese gegen die Politik vorzugehen gedenken, die dazu neigt, systematisch den Stärkeren zu begünstigen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer die Gelegenheit anfechten, den Flugverkehr gegenüber den anderen Frachträgern zu entwickeln, einige Beschwerdeführer regen eine Entwicklung des Transport per Binnenschifffahrt an;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer sich fragen, wie es um die Versprechen einer nachhaltigen Entwicklung und der Arbeit im Sinne der Bürger steht;

In Erwägung, dass Beschwerden vom Bestehen einer Erpressung mit Arbeitsplätzen durch T.N.T. in der Wallonischen Region handeln;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer den Vorrang mißbilligen, der den wirtschaftlichen Interessen gegenüber den sozialen Interessen und der Gesundheitspolitik gewährt wird;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer wünschen, dass inhärente Probleme der Lärmbelästigung in Verbindung mit der Flughafentätigkeit gelöst werden, bevor die wirtschaftliche Entwicklung des betreffenden Sektor ins Auge gefasst werden;

Dass diesbezüglich verschiedene Beschwerdeführer fordern, dass Untersuchungen die Flughafentätigkeit hinsichtlich der Auswirkung auf Wirtschaft, Luftverschmutzung und Wasserqualität erfassen;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die Veränderung des Lebensumfeldes in Verbindung mit den wirtschaftlichen Aktivitäten und der Entwicklung der Flughafentätigkeit hervorheben;

In Erwägung, dass bestimmten Beschwerden zufolge die Änderung dem Zukunftsvertrag für Wallonien widersprechen soll;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer feststellen, dass der Flughafen von Bierset als ein Entlastungsflughafen von Paris zu errichten ist;

In Erwägung, dass Beschwerden sich angesichts eventueller militärischer Vorgaben Fragen über die Dauerhaftigkeit der Flughafentätigkeit stellen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer der Meinung ist, dass der wirtschaftliche Schutz äußere Elemente wie die europäische Gesetzgebung über Lärm, die Besteuerung von Kerosin, die Fluktuation der Kraftstoffpreise unberücksichtigt lässt;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Zahl der zu schaffenden Arbeitsplätze überschätzt wird; dass es sich um prekäre Arbeitsplätze handelt;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass das Projekt des Hochgeschwindigkeitszugs (TGV) konkretisiert werde, um eine Komplementarität Luft/ Bahn zu gewährleisten;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden der Meinung sind, dass die öffentliche Anhörung keinen Sinn mehr macht, da die Entscheidungen politisch schon getroffen sind;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden anführen, dass die Änderung des Sektorenplans es nicht ermöglichen wird, den Bedürfnissen im Wohn- und Umweltbereich der in der Gesamtheit der lärmbelasteten Zonen nicht dauerhaft gerecht zu werden;

In Erwägung, dass diese der Meinung sind, dass das Projekt ein tiefgreifendes Ungleichgewicht zwischen dem Nutzen für die Beschäftigungslage und dem Beitrag der gesamten Wallonischen Region, der Verschlechterung des Lebensumfeldes für viele Personen und die Gesundheit der Anwohnerbevölkerung wiedergibt;

In Erwägung, dass das Projekt bestimmten Beschwerden zufolge das Gleichgewicht zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und Gesundheit der Bevölkerung verkennt;

In Erwägung, dass einige bedauern, dass die Verwaltungsbehörde die besonderen Interessen einer kleinen Anzahl zu Lasten der gesamten Bevölkerung begünstigt;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Umsetzung der durch die Wirkungsstudie angeregte Alternative empfehlen, die darin besteht, das Projekt zur Entwicklung von Bierset zu revidieren, um die Belästigungen an der Quelle durch eine strikte Auswahl der Betreiber zu verringern, die eine harmonische Koexistenz der wirtschaftlichen und menschlichen Aspekte berücksichtigt; dass die Lösungen 2 und 3 sich eher um ein gerechtes Gleichgewicht zu sorgen scheinen;

In Erwägung, dass einige die Hypokrisie kritisieren, welche die öffentliche Anhörung umgibt, dahingehend, dass die Entwicklung des Flughafens nicht in Frage gestellt wird;

In Erwägung, dass einige die Tatsache anfechten, dass bedeutende öffentliche Mittel in den Flughafen gesteckt wurden, wobei nur wenige Arbeitsplätze geschaffen werden;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer fordert, dass die zweite Piste, die nie benutzt wird, zerstört oder als Taxiway umfunktioniert werden möge;

Dass ein anderer Beschwerdeführer fragt, ob die künftige Nutzung dieser zweiten Piste berücksichtigt wird;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer fordern, dass der Flughafen von Bierset wieder zu einem kleinen Flugplatz werden möge;

5. Bezüglich des Lebensumfeldes

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden anführen, dass die Revision des Sektorenplans die qualitative Frage des Lebensumfeldes entwertet, um ausschließlich die Entwicklung von Flughafentätigkeiten in Bierset zu ermöglichen;

In Erwägung, dass andere der Meinung sind, dass diese Revision die in Artikel 1 des CWATUP entwickelten Grundsätze in Frage stellt;

In Erwägung, dass verschiedene Anwohner fordern, dass man die durch die Wirkungsstudie formulierten Empfehlungen berücksichtigen möge;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden vor der Fortsetzung der Entwicklung des Flughafens und der anliegenden Zonen die Verwirklichung eines Moratoriums von 20 Jahren für einige, mindestens 30 Jahren für andere vorschlagen, um die Lösung der sozialen und medizinischen Probleme in Verbindung mit der Entwurzelung von tausenden Familien zu ermöglichen;

In Erwägung, dass einige sich wundern, dass das Projekt zur Änderung des Sektorenplans Parameter wie die Luftverschmutzung, Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner, Beeinträchtigung der Landschaften, Problematik der Sicherheit nicht berücksichtigt;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer anführen, dass die Ansiedlung von Geschäften in den ländlichen Zonen zur Beeinträchtigung der Landschaft beiträgt;

In Erwägung, dass beschwerdeführende Betreiber von Steingruben und Kalköfen sich ratlos zeigen angesichts der Ansiedlung einer Wohnzone im NO ihres Standortes;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich darüber beklagen, dass Wohnzonen rund um ihren Besitz angesiedelt werden und auf diese Weise die aktuelle Situation verderben;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer bezüglich der Wohnzone, die in Stockay-La bourse angesiedelt werden soll, anregt, dass der Betrieb des Terril de la Vérité beendet wird, dass die Belästigung des Steinbruchs Dumont verringert wird, dass die Gesamtheit des Feuchtgebiets bewahrt wird (Wald zwischen den Rues Basse-Marquet und de la Bourse); er regt zudem an, eine « Wohnzone » Rue Champs des Oiseaux oder du Tumulus vorzusehen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Schaffung einer Wohnsiedlung (cité) an der Rückseite ihres Hauses ablehnen, mit der Begründung, dass diese Siedlung dem derzeit bestehenden ländlichen Raum ein Ende bereiten und unbedachte Ausgaben hervorrufen würde, um die erforderlichen Infrastrukturen zu verwirklichen, deren Kostenpunkt durch die Erhöhung der Besteuerung auf den Bürger abgewälzt würde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich über die Geruchsverschmutzung beklagt, die von AGRICOM-POST ausgeht;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich über die wahrscheinlichen Belästigungen beklagen, die sich aus der Ansiedlung eines Containerparks in der Nähe ihrer Wohnung ergeben werden;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die öffentlichen Behörden über das Schicksal befragt, das ihm zuteil werden wird, da sein Haus in Zone B liegt, unmittelbar in der Ab- und Anflugschneise, wo der Dezibelpegel erheblich ist;

6. Bezüglich der wirtschaftlichen und technischen Aspekte

In Erwägung, dass Beschwerdeführer unterstreichen, dass das Projekt es ermöglichen muss, den sozialen, wirtschaftlichen, besitzrechtlichen und umwelttechnischen Bedürfnissen der betroffenen Körperschaften bestmöglich und dauerhaft gerecht zu werden (Artikel 1 des CWATUP);

Dass mehrere Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Entwicklung des Flughafens den von der Wallonischen Region verkündeten Grundsätzen zuwiderhandelt;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Politik der Wallonischen Region die Wirtschaft gegenüber dem menschlichen Aspekt bevorzugt;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer den Grundsatz der Wirtschaftszonen kritisiert, da die verstreuten Unternehmen sich besser in die Umwelt einfügen;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die Abwicklung der Akte kritisieren;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer das Fehlen einer wirtschaftlichen Studie kritisiert;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer der Meinung ist, dass die Entwicklung des Flughafens auf ungeplante Weise erfolgt ist;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer kritisiert, dass Erweiterungen ins Auge gefasst werden, die so bedeutend für ein Unternehmen sind, von dem man nicht weiss, ob es noch verbleiben wird;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer sich fragen, warum die künftigen europäischen Umweltmaßnahmen nicht angewandt werden;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die Umsetzung eines Moratoriums von 20 Jahren für die Aktivität von Bierset beantragen, insbesondere mit Bezug auf die Entwurzelung der Familien;

Dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Wallonische Region unfähig ist, mehr als drei Jahre nach dem Beginn der Flüge wirksame Maßnahmen zum Schutze der Anwohner zu ergreifen;

Dass die Beschwerdeführer demgemäß beantragen, dass die durch die Wirtschaftstätigkeit bedingten Verschmutzungsquellen, welche die Revision des Sektorenplanes begründen, gestoppt werden mögen, solange solche Maßnahmen nicht in Kraft sind (zu Wohnzwecken ungeeignete Wohnungen enteignen und die anderen wirksam abschirmen, ohne dass dies den Anwohnern etwas kostet);

Dass diese Beschwerdeführer auf den Erlass vom 02.10.2001 des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte verweisen (Recht auf Wahrung der Privatsphäre gegenüber dem wirtschaftlichen Aspekt, bevor Nachtflüge in Heathrow gestattet werden);

Zur Verlängerung der Piste

In Erwägung, dass die Verlängerung der Piste mehreren Beschwerden zufolge in technischer Hinsicht nicht erforderlich ist, um Starts und Landungen zu ermöglichen, und in wirtschaftlicher Hinsicht nicht gerechtfertigt ist;

In Erwägung, dass die Akte den Beschwerdeführern zufolge keinerlei wirtschaftliche Rechtfertigung bietet;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer (NET SKY) der Meinung sind.:

— dass die Voraussichten der Anzahl Passagiere und des Frachtaufkommens zu optimistisch sind;

— dass es bezüglich der Pistenlänge Charleroi mit einer Piste von 2.700 Metern gelingt, den Betrieb für 1.000.000 Passagiere zu gewährleisten. Die Piste von Bierset ist 3.200 Meter lang;

— dass es bezüglich der Beschäftigungslage ebenfalls zu hohe Schätzwerte gibt (direkte und indirekte oder induzierte Arbeitsplätze);

— dass nahezu 90% der Unternehmen, die sich in Bierset niederlassen, nichts mit Bierset und der Multimodalität zu tun haben;

— dass die indirekten und induzierten Arbeitsplätze nichtig sein werden;

— dass es eine kostenträchtige Dualität zwischen Charleroi und Lüttich gibt;

— dass die Verlängerung der Piste ins Auge gefasst wird, um Bewegungen von sehr schweren und lauten Transportflugzeugen zu ermöglichen;

— dass zahlreiche Versuche auf der aktuellen Piste belegt haben, dass diese bei weitem ausreichend war (Colonel Legrand, Remacle Joseph);

— dass Beschwerdeführer sich fragen, warum um 422 Meter in Richtung Loncin erweitert wird und nicht anderweitig verteilt wird;

— dass die SAB derzeit die Nr. 9 unter den mittleren Unternehmen ist; ist diese Einstufung nicht gemäß den von der Region bezogenen Zuschüsse erfolgt;

— dass die Schaffung von Arbeitsplätzen bei TNT die Enteignung und das Unwohlsein von 13.500 Haushalten verursacht;

— dass ein Phänomen der Umsiedlung entstehen wird;

— dass Beschwerdeführer an der Anwendung des Interessenausgleichs zweifeln;

— dass die Verlängerung der Piste keine weiteren Arbeitsplätze mit sich bringen wird, wo doch der Beschäftigungsaspekt das Projekt rechtfertigt...;

In Erwägung, dass die Verlängerung der Piste einigen Beschwerdeführern zufolge nicht zulässig ist, da lediglich die Gemeinde Grâce-Hollogne Nutznießerin der Erweiterung des Flughafens ist und die Lärmproblematik für ANS und AWANS abstreitet;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden anführen, dass man sich auf eine Verringerung des Flugverkehrs gefasst machen muss;

In Erwägung, dass Beschwerden anführen,:

— dass die wirtschaftliche Rechtfertigung, um die Notwendigkeit der Erweiterung der Wirtschaftstätigkeiten im Allgemeinen und die Verlängerung der Piste im Besonderen aufzuerlegen, nicht ausreichend belegt ist; dass das Projekt nicht ernsthaft vorgeht bei der Definition der wirtschaftlichen Ziele, die gefördert werden sollen; dass es beim Zugang zu neuen Arbeitsplätzen unverhältnismäßig erscheint;

— dass die geschätzte Steigerung des Flugverkehrs mittelfristig nicht belegt ist; dass der Flugverkehr einem künstlichen wirtschaftlichen Bedarf entspricht;

— dass die Entwicklung der Aktivität der « Großraumflugzeuge » aus wirtschaftlicher Warte nicht unerlässlich ist;

— dass der Mangel an zuverlässigen und vollständigen Informationen zur Rechtfertigung des wirtschaftlichen Aspekts der Erweiterung der Flughafen- und Wirtschaftstätigkeiten im Allgemeinen, zur Art und den Modalitäten der betrieblichen Seite im Besonderen;

— die unzureichende Information bezüglich der Auswirkungen auf die Beschäftigungslage der Einwohner von Awans und Lüttich; dass die Erweiterung der Flughafen- und Wirtschaftstätigkeiten wenig aufwertende Arbeitsplätze mit sich bringen werden;

— dass das Projekt die hohen Risiken einer Auslagerung von Wirtschaftsakteuren nicht berücksichtigt;

— dass die Wirkungsstudie über die Erweiterung der Flughafentätigkeit durchgeführt wurde, die durch die Ansiedlung einer Frachtaktivität bedingt ist, während diese anfängliche Ansiedlung selbst nicht Gegenstand einer solchen Studie gewesen ist; dass die Revision des Sektorenplans demnach illegal ist;

— dass die Erweiterung der Wirtschaftstätigkeit im Widerspruch zur Politik der wallonischen und europäischen Politik zu stehen scheint, die dazu tendiert, den Anteil der Straßentransport und der CO₂-Emissionen zu reduzieren; dass die Zunahme der Luftfrachtaktivität dem Protokoll von Kyoto zuwiderhandelt;

Dass die Wirkungsstudie die künftige Realität nicht berücksichtigt;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Awans die Vergrößerung der Flughafenzone an der Nordseite (Verlängerung der Piste) ablehnt;

Zum neuen Straßennetz

In Erwägung, dass, ein neues Straßennetz bestimmten Beschwerden zufolge das Autobahnkreuz von Loncin nicht entlasten wird; dass das neue Straßennetz anderen Beschwerden zufolge eine begrenzte Auswirkung auf den Verkehr am Kreuz von Loncin, aber eine katastrophale auf das Dorf Loncin haben wird; dass die einzige Lösung für die Probleme der Verstopfung des Autobahnkreuzes über Tage einer anderen Beschwerde zufolge ein Nachtverkehr für Schwerlastwagen ist;

In Erwägung, dass die Zufahrt über Hognoul einer Beschwerde zufolge das Autobahnkreuz von Loncin nicht entlasten wird, da der größte Teil des Verkehrs über das Kreuz Richtung Awans zurückkommen wird;

In Erwägung, dass eine Angemessenheitsstudie einigen zufolge erforderlich wäre, bevor eine Umgehung gewählt wird; dass die multimodale Plattform ein Vorwand wäre, um eine Umgehung einzurichten und eine wirtschaftliche Erweiterung rund um die Strecke zu ermöglichen;

In Erwägung, dass eine Beschwerde eine Durchführbarkeitsstudie für die Strecke entlang der TGV-Verbindung fordert;

In Erwägung, dass eine Beschwerde die Meinung äußert, dass die Zunahme des Flugtransportes mit einer Zunahme des Bahntransportes verknüpft werden muss;

In Erwägung, dass eine andere Beschwerde die Meinung äußert, dass der Gütertransport per TGV derzeit technisch nicht möglich und nicht rentabel ist;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Beeinträchtigung eines Handelsbetriebs in der Rue de Loncin und der Wahrung der durch das Château d'Awans generierten Arbeitsplätze anführen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer (vor allem Landwirte) der Meinung sind, dass die Notwendigkeit der Schaffung eines neuen Straßennetzes nur für Schwerlastwagen nicht gerechtfertigt ist;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Einrichtung dieses Straßennetzes zur Zerstörung oder Umwandlung einer großen Anzahl bestehender Ingenieurbauten führen wird, was einen bedeutenden Kostenpunkt für die Gesellschaft darstellt;

In Erwägung, dass das neue Straßennetz ihrer Meinung nach nicht für langsame Fahrzeuge zugänglich sein wird;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer fragen, ob die Auswirkung von langsamen Straßenverbindungen für Agrarfahrzeuge geprüft worden ist;

In Erwägung, dass man zahlreichen Beschwerdeführern zufolge das Straßennetzprojekt gleichzeitig mit der TGV-Strecke hätte berücksichtigen müssen;

In Erwägung, dass einige Beschwerdeführer der Meinung sind, dass es angebracht ist, eine Alternative auszuwählen, die Gemeinnützigkeit mit privaten Interessen vereint;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer vorschlagen, die bestehenden Infrastrukturen zu berücksichtigen, um jegliche Beeinträchtigung der Umwelt rund um den Standort zu vermeiden;

7. Bezüglich des Lärms und des Lärmbelastigungsplans (PEB)

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden den unerträglichen Charakter der schleichenden Lärmbelastigung anführen, die durch Umsetzung des Sektorenplans gemäß seiner Abänderung noch zunehmen wird;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass die Nachtflüge in Bierset gestrichen werden, wie dies im System für den Flughafen von Charleroi vorgesehen ist;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer sich Sorgen über die Folgen machen, die sich aus der Verlängerung der Piste ergeben werden;

Dass sie in diesem Zusammenhang die unterlassene Einbeziehung eines angepassten PEB in die öffentliche Anhörung beklagen, dahingehend, dass dieser die schleichende Lärmbelastigung nicht berücksichtigt;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die unterlassene Erweiterung der Zonen A und B des PEB in dem geraden Teil der von den in Richtung von Alleur startenden Flugzeugen befolgten Achse beklagen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass die Landebahn durch Ausrichtung auf die Achse der Autobahn und der TGV-Stecke abgeändert werde;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die zusätzliche Lärmbelastigung hervorheben, die sich aus der Erweiterung der Flughafentätigkeit ergeben;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich Sorgen bezüglich der Aufkaufaktionen oder auch der Lärmdämmungsmaßnahmen in Verbindung mit der Bestimmung der Lärmzonen machen;

In Erwägung, dass einige feststellen, dass die unterlassene Einstufung in Verbindung mit der Zone A der Lärmbelastigung logisch ist;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer sich der Steigerung des Flugverkehrs widersetzen;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer anführen, dass die Belästigungen angesichts der Nichteinhaltung der Flugkorridore sowie der Verwendung von Luftklappen oder der zweiten Piste zunehmen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass eine Begleitzelle für die Anwohner eingerichtet werde, um ihnen zusätzliche Informationen zukommen zu lassen;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer wünschen, dass die in den verschiedenen Lärmbelastigungszonen vorgesehenen Begleitmaßnahmen schnell umgesetzt werden;

In Erwägung, dass einige vorgeben, dass die Zone A bestimmt worden ist, ohne die Empfehlung des Autors der Wirkungsstudie berücksichtigt wurde, darin jede Wohnung einzubeziehen, die mehr als 66 dB ausgesetzt ist;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer beantragen, dass die in Zone B des PEB gelegenen Grundstücke eine mit denen der Zone A gleichwertigen Behandlung erfahren;

Dass bestimmte Beschwerdeführer anführen, dass die Nichteinbeziehung ihres Besitzes in die Zone A deren Wert mindert;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer sich fragen, warum bestimmte Baugenehmigungen in Zone B gewährt werden;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden anführen, dass der Ausgleich, der sich aus der Übernahme von für die Wohnzone vorgesehenen Grundstücken in der Zone A nicht befürchtet wird;

Dass einige sich Fragen über die Möglichkeit stellen, 43 Hektar Gelände zu erlangen, die als Ausgleich für den Verlust einer solchen Fläche in Zone A vorgesehen sind;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass die für die Landwirtschaft vorgesehenen Grundstücke von den Zonen verschmutzender Aktivitäten isoliert werden;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerdeführer sich über Lärmbelastigung beklagen, die derzeit vom Flughafen erzeugt wird, und sich jedweder Handlung widersetzen, welche die besagte Belästigung verschlimmern kann, wozu das Projekt beiträgt;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden den unerträglichen Charakter des Lärmaufkommens in der Zone A anführen; dass andere der Meinung sind, dass dies ebenfalls in der Zone B der Fall ist, die von ihren Bewohnern geräumt werden müsste;

Dass einige insbesondere aus diesem Grunde schnellstmöglich verkaufen und wegziehen wollen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden fordern, dass in den vorgeschlagenen neuen Wohnzonen wirksame Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden; dass andere der Meinung sind, dass jedwede Eintragung neuer Wohnzonen in den besagten Zonen zu verbieten ist;

In Erwägung, dass einige die Tatsache hervorheben, dass die Wirkungsstudie den Standpunkt äußere, dass niemand in einer Zone wohnen kann, die einem Lärmaufkommen von mehr als 65 dB ausgesetzt ist, was das Projekt hingegen zulässt;

In Erwägung, dass die Änderungen des Sektorenplans ihrer Meinung nach somit auf einem fehlerhaften bzw. illegalen Dokument beruhen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Aufmerksamkeit auf die Empfehlungen der Wirkungsstudie lenken; dass sie die am 7. Juni 2001 vom Europäischen Rat erlassene gemeinsame Stellungnahme zur Verabschiedung einer Richtlinie über Lärmmanagement in der Umwelt anführen, insbesondere zu den Punkten dieser Richtlinie über die Flughäfen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Installation eines Netzwerks von Lautstärkemessern und Sonden auf dem gesamten Gebiet ihrer Gemeinde;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden den PEB kritisieren, der nicht gemäß den wirklichen Flugschneisen der Flugzeuge festgelegt ist;

In Erwägung ebenfalls, dass Beschwerdeführer dem PEB vorwerfen, nicht den Lamax als Messeinheit zu verwenden, eine zu hohen Grenzwert anzusetzen (70 dB statt 65 dB), der nicht der von Professor Bradley festgelegten Norm entspricht; dass der PEB nicht die (unerträgliche) effektive Belästigung in Zone B berücksichtigt; dass Beschwerdeführer im übrigen beklagen, dass die Wirkungsstudie bei der Luftverschmutzung, der Beeinträchtigung der Landschaft und der Belastung des Grundwassers mehr als diskret ist;

In Erwägung, dass die besagten Beschwerden die Meinung äußern, dass der PEB theoretisch gehalten ist und die Streuung der Belästigung außerhalb des Zeitraums von 06.00 bis 24.00 Uhr übergeht, wo doch in diesen Zeiten die Startschneise von der Zone B abweicht;

Dass der PEB die Starts in umgekehrter Richtung nicht berücksichtigt; dass er die höhere Belästigung unter der Achse der Schneisen nicht beachtet; dass er die Verlängerung der Piste nicht berücksichtigt und er deshalb der Wirkungsstudie widerspricht, deren Empfehlungen er schließlich außer Acht lässt; dass es einigen unter ihnen zufolge angemessen wäre, zumindest die betreffenden Empfehlungen zu beachten;

Dass diese Beschwerden den vom PEB ins Auge gefassten Vorschlägen bezüglich der Einstufung als Wohnzone von Grundstücken (La Bourse, Dommartin) widersprechen, die Bevölkerungen, die sich dort niederlassen werden, werden unerträglichen Lärmbelastigungen ausgesetzt werden, die Einstufung eines großen Teils des Dorfes von Sur-Les-Bois als vertagte Gestaltungszone mit dem Ziele, das kommunale Defizit zu annullieren, und dies zu Lasten der Gesundheit der Verwalteten und dieser Grundstücke in Flughafennähe;

In Erwägung, dass bestimmte Anwohner Diskriminierung innerhalb der Zonen des PEB beklagen;

In Erwägung, dass andere der Meinung sind, dass der Lärmbelastigungsplan die Starts in der Achse Südwest – Nordost nicht berücksichtigt;

In Erwägung, dass bestimmte Anwohner, die in zwei Zonen des PEB gelegen sind, ihre wahre Situation erfahren möchten;

Dass andere, die in Zone C gelegen sind, eine Verschlimmerung ihrer Situation im Rahmen der Entwicklung des Flughafens befürchten; dass sie gleichfalls den 24-Stunden-Betrieb des Flughafens und die Verlängerung der Piste in Frage stellen;

In Erwägung, dass bestimmte Anwohner, die aus persönlichen Gründen (sentimentalen, altersbedingten, finanziellen oder anderen) in ihren Häusern bleiben möchten, vorschlagen, dass es möglich ist, lärmdämmende Maßnahmen in der Zone A in Anspruch zu nehmen;

Dass andere eine Neudefinierung der Zone A gemäß dem Lärmaufkommen am Boden, der Ausrichtung der Piste, der Starts und Landungen in beiden Richtungen sowie eines Lärmpegels vorschlagen, der die Normen des Lärmplans der Region Brüssel-Hauptstadt berücksichtigt;

In Erwägung, dass bestimmte Anwohner anführen, dass Dommartin-Sud im Bereich des PEB liegt und dass es demnach nicht angebracht ist, dort Wohnzonen einzurichten; dass sich mehrere Beschwerden generell der Schaffung von neuen Wohnzonen im Bereich des PEB widersetzen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Aufhebung der Überfluggenehmigung für Flugzeuge über die Hall Omnisport und den Clos del Mé wünscht;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer zahlreiche Lärmbelastigungen in der Rue Pirombolle und des Héros in Verbindung mit der Nichteinhaltung der festgelegten Flugschneisen feststellen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass bestimmte Teile des Geländes in der Nähe der Rue Pirombolle im PEB nicht aufgenommen sind;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Einbeziehung der Rue du Roua in Zone A fordert;

In Erwägung, dass andere Beschwerdeführer wünschen, dass ihr in der Rue du Roua in Alleur gelegene Besitz in Zone A oder B aufgenommen werde, da diese regelmäßig überflogen wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer fordern, dass ihr Besitz in der Rue du Fort in Alleur, aufgenommen in Zone B an der Grenze zum Bereich der Zone A und in der Achse der Landebahn gelegen, enteignet werde;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer wünschen, dass das Quartier des Fleurs et des Oiseaux und die Route Militaire in Alleur in Zone A aufgenommen werden, genau wie das Quartier Terre et Foyer de Juspin und die Cité des Charrons;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass sein Besitz in der Rue des Nations Unies in Alleur in Zone B aufgenommen werde, angesichts der erlittenen Belästigung und des finanziellen Wertverlustes seines Besitzes;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich Fragen über die Aufteilung des Clos des Orchidées in Alleur in zwei Lärmzonen (A und B) stellen, wo doch diese beiden Zonen gleichen Belästigungen ausgesetzt sind;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer wünschen, dass ihr Besitz in der Avenue des Mimosas in Alleur in Zone B aufgenommen werde und nicht mehr in Zone C, angesichts seiner Nähe (20 Meter) zu Zone B und der gleichwertigen erlittenen Belästigungen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer wünschen, dass ihr Besitz in der Voie des Botresses in Alleur in Zone A aufgenommen werde und nicht mehr in Zone B, angesichts seiner Nähe (150 Meter) zu Zone A und der gleichwertigen erlittenen Belästigungen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer anführt, dass die Simulationen des PEB nicht der Realität entsprechen, wo doch dessen im Clos des Pâquerettes in Ans gelegene Besitz in Zone B aufgenommen ist, aber nachts überflogen wird;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass die Bewohner des Clos de la Hayette gleichwertig behandelt werden wie die in Zone A des PEB aufgenommenen Anwohner;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer wünschen, dass ihr Besitz in der Avenue des Muguets in Alleur in Zone B aufgenommen werde und nicht mehr in Zone C, angesichts der Tatsache, dass die angrenzenden Besitze in Zone B aufgenommen sind und sein Besitz gleichwertigen Belästigungen ausgesetzt ist;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer wünschen, dass ihr Besitz in der Rue Defuisseaux in Loncin in Zone A aufgenommen werde und nicht mehr in Zone B, angesichts der seiner Nähe (32 Meter) zu Zone A und der Tatsache, dass sein Besitz gleichwertigen Belästigungen ausgesetzt ist;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer wünschen, dass die in der Rue des Héros in Loncin gelegenen Besitze in Zone aufgenommen werden, da dieses Viertel regelmäßig überflogen wird;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass sein in der Rue E. Colson in Loncin gelegener Besitz in Zone A aufgenommen werde und nicht mehr in Zone B, angesichts seiner Nähe (15 Meter) zu Zone A, gleichwertiger erlittener Belästigungen und schließlich der Anwesenheit zahlreicher Handelsbetriebe in der Nachbarschaft;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer wünschen, dass ihr in der Rue des 14 Bonniers in Loncin gelegener Besitz in Zone A aufgenommen werde und nicht mehr in Zone, angesichts seiner Nähe (in der Tat hinter einem in Zone A aufgenommenen Haus und näher zum Flughafen gelegen) zu Zone A und gleichwertiger erlittener Belästigungen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass sein in der Rue Docteur Fléming in Loncin in Zone D gelegener Besitz in Zone D aufgenommen werde, angesichts der Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zu Zone A;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer der Meinung sind, dass der Lärm-aspekt, der ein entscheidendes Element bei der Prüfung einer Flughafentätigkeit darstellt, nicht in adäquater Form berücksichtigt worden ist, da die folgenden Elemente eine ernsthafte Auswirkung auf die Zonen des PEB haben müssten, die derzeit von der Lärm- und Flächenintensität her unterschätzt werden:

- der offizielle Lärmbelastigungsplan hat lediglich Starts und Landungen berücksichtigt, die in der N-O/S-O-Richtung erfolgen, während sie in 8,8% der Fälle in entgegengesetzter Richtung stattfinden und in diesem Falle ganz beträchtlich die Lärmbelastigung im N-O der Pisten erhöhen;

- der offizielle Lärmbelastigungsplan hat die in Richtung von Loncin geplante Verlängerung der Piste nicht berücksichtigt, während die vom CEDIA erstellten Simulationen anzeigen, dass gemäß den vorgesehenen Szenarien in 2020 die Oberfläche von Zone A somit von 7 auf 16% und die der Zone B von 8 auf 13% zunehmen würde;

- der offizielle Lärmbelastigungsplan berücksichtigt nicht Anforderungen der SAB, die am 12.06. und 04.09.01 bei der Wallonischen Regierung die Ausnahmeregelungen zur Intensivierung der Lärmbelastigung beantragt hat: Akzeptanz von Kapitel II-Flugzeugen, mit Hushkitt oder ohne, Aufhebung der Höchstwerte für Bodenlärm, die von Großraumflugzeugen nicht eingehalten werden, Motorenversuche in Freiluft und Trainingsflüge zu allen Zeiten, wobei die Erfahrung gezeigt hat, dass die Regierung solchen Anträgen praktisch immer zustimmt;

- das Kriterium der Luftverschmutzung hätte ebenfalls zur Abgrenzung der Zone A dienen müssen;

- das Lärmaufkommen an der Oberfläche;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die Tatsache kritisieren, dass das Projekt des Sektorenplans auf dem PEB beruht, während die Zonen A und B vom Staatsrat aufgehoben und die Zonen C und D nie definiert worden sind;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die durchgeführten akustischen Studien anfechten;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer den berücksichtigten Grenzwert von 70 dB kritisieren, während verschiedene wissenschaftliche Studien zeigen, dass ein Lärm von 65-66 dB gesundheitsgefährdend und unerträglich ist (IBGE, vom Gericht von Lüttich eingesetzter Sachverständiger, usw.);

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die Wahl des Ldn-Indexes kritisieren, da er über 24 Stunden berechnet wird, während der Flughafen Bierset hauptsächlich nachts in Betrieb ist und der von der EU empfohlene Index der Leq ist;

In Erwägung, dass mehrere in der Ex-Zone A wohnhafte Beschwerdeführer beantragen, dass ihr Haus - wie in Zone B - auf Kosten der Wallonischen Region lärmgedämmt werde, gemäß dem Grundsatz der gleichwertigen Behandlung;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass die Erben von Personen, die in ihrem Haus in Zone A geblieben sind, das Haus der Wallonischen Region verkaufen können, wenn sie es erben;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die Tatsache kritisieren, dass die Schaffung von Unsicherheitsherden in Zone A sich auf die Umgebung auswirken wird (Vandalismus, Einbrüche, usw.);

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer eine lärm-dämmenden Belag für die Erweiterung der Autobahn empfiehlt;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich über die verlorene Nutznießung seines Gartens wegen der Lärmbelastigung beklagt;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer, deren Gebäude in Zone B gelegen ist, die gleichen Vorteile wie in Zone A fordern (Abkauf);

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Tatsache hervorhebt, dass sein Gebäude nach seinem Willen in Zone A bleibt und er es schnellstmöglich an die Wallonische Region verkaufen kann;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Lage seines Gebäudes in Zone B kritisiert angesichts der erlittenen und per Gutachten, Gericht erster Instanz von Lüttich und Wirkungsstudie festgestellten Belästigungen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer gegen die Tatsache protestiert, dass seine Wohnung trotz unveränderten Pistenverlaufs in Zone C liege, wo sie doch zuvor in Zone B gelegen war;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer seinen Willen zum Ausdruck bringt, dass das gesamte Dorf Verlaine in Zone B aufgenommen wird (statt B und C) und dass die angekündigte Politik der Isolierungsmaßnahmen umgesetzt wird, da die Nächte verkürzt werden, wo man schon früh aufsteht (6.30 Uhr);

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer fordert, dass seine Wohnung in Zone A übergeht, weil er dieselben Belästigungen erleidet und diese von der Wallonischen Region gekauft werden soll;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich darüber empört, dass seine Wohnung in Zone A übergegangen ist und er einen Anspruch auf Isolierung einfordert;

Dass mehrere Beschwerdeführer anführen, dass in Ermangelung einer ernsthaften Verringerung der Lärmbelastigung POLY'ART und die CRAT empfehlen, Zone B durch Enteignung zu räumen, weil der Lärmpegel bei strikter und medizinischer Betrachtung unerträglich ist (die Messungen zur Lärmdämmung der Wallonischen Regierung erweisen sich als unzureichend oder unwirksam);

Dass bestimmte Beschwerdeführer der Meinung sind, dass diese Lösung die einzig akzeptable ist; dass ein Beschwerdeführer sich darüber beklagt, dass die Lärmdämmung der Häuser den Bewohnern auferlegt, dort zu bleiben;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer entweder die Erweiterung von Zone B oder die Normenanpassung an Zone B für die Häuser fordert, die höher als die anderen sind;

Dass mehrere Beschwerdeführer ebenfalls unterstreichen, dass die Wohnungen der Zonen C und D POLY'ART zufolge Gegenstand von lärm-dämmenden Maßnahmen zu Lasten der Region sein müssen und dass es zu vermeiden gilt, neue Bautvorhaben in oder in der Nähe diese Zonen einzutragen (selbst wenn dies nicht notwendigerweise bei den neuerlich vorgesehenen Baustandorten der Fall ist, wie etwa in Horion, Velroux, Stockay, Dommartin,...);

Zur Verlängerung der Piste

In Erwägung, dass die Verlängerung der Piste den Beschwerden zufolge den Lärm dergestalt verschlimmern würde, dass viele Wohnungen in anderen Zonen des Lärmbelastigungsplan (PEB) integriert werden müssten;

In Erwägung, dass man einigen zufolge die noch nicht in den aktuellen PEB integrierten Belästigungen berücksichtigen muss;

In Erwägung bezüglich der Lärmbelastigungen, dass ein Beschwerdeführer sich fragt, warum Zone D, welche die Gemeinde Awans umfasst, die Hälfte der Ortseinheit Awans übergeht, was passiert, wenn die Flugzeuge ihre vorgegebenen Flugschneisen nicht einhalten, feststellt, dass der PEB (die nachts absolvierten und tagsüber wegen des militärischen Überflugverbots für die zivile Luftfahrt nicht anwendbaren Schneisen berücksichtigt, dass der PEB die 8,8% der Starts in Richtung Nordost nicht berücksichtigt, dass der PEB das sogenannte «schleichende» Lärmaufkommen am Boden nicht berücksichtigt, dass der PEB den LDN (Lärm nachts) berücksichtigt, aber nicht den europäischen Lden von zusätzlichen 5 dB (Lärm abends und nachts), dass man POLY'ART zufolge den PEB überarbeiten muss einschließlich der Konsequenzen für die in Zone B gelegenen Wohnungen und dass die Studien die für die Anwohner gebotenen Risiken erhöhten Blutdrucks belegen;

In Erwägung, dass eine Beschwerde anregt, eine Studie zur Auswirkung der Flughafentätigkeit auf die Gesundheit und die Schaffung einer ständigen Umweltberatungsstelle vorzunehmen, die über die Einhaltung der Bedingungen für die Entwicklung des Flughafens von Bierset und der Kontrolle der Lebensqualität für die Anwohner wachen würde;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer anführen, dass 8% der Flugzeuge in umgekehrter Richtung starten, warum also in Richtung Awans verlängern ?;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer (viele Bewohner am Ende der Piste) der Meinung sind, dass diese Verlängerung für Loncin und Awans eine Katastrophe wäre, da sie eine Zunahme der Lärmbelastigungen (über 65 dB) in allen Zonen (a, b, c und d) nach sich ziehen würde;

In Erwägung, dass Net Sky der Meinung ist, dass seit 1998 nie etwas zum Schutze der Anwohner vorgesehen worden ist;

In Erwägung, dass enorm viele Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Definition der Zonen nicht zuverlässig ist;

In Erwägung, dass der Verlauf der Zonen A, B, C und D ihren zufolge anfechtbar ist, weil er den Ldn und nicht den Lden oder den Lmax verwendet;

In Erwägung, dass Net Sky anführt, dass wenige Anwohner die berichtigten Maßnahmen nutzen, um ihnen eine lärmbelastete Umgebung zu ersparen (60% der Wohnungen in Zone A haben verkaufen können, und 0,2% in Zone B haben eine «testweise» Lärmdämmung ihrer Wohnung gewährt bekommen);

In Erwägung, dass bestimmte Anwohner anführen, dass das Projekt weder die Lärmschutznormen noch die Umweltcharta einhält;

In Erwägung, dass bestimmte Anwohner darlegen, dass weder die B747 noch die Großraumflugzeuge diese Normen einhalten können;

In Erwägung, dass Net Sky anführt, dass die nächtliche Belästigung für den Fall, dass die Wallonische Regierung nach wie vor den Anträgen der SAB stattgeben sollte, zunehmen wird (Flugzeuge Kap II, nicht restriktive Stundenslots für Triebwerktests, Trainingsflüge ohne Einschränkung tagsüber und nachts);

In Erwägung, dass bestimmte Anwohner (Bewohner der Wohnzonen in Pisten-nähe) feststellen, dass die schweren Transportflugzeuge Vibrationen erzeugen;

In Erwägung, dass die Verlängerung bestimmten Anwohnern zufolge, gemäß dem Erlass vom 18. April 2002, Awans in eine Zone höherer und noch nicht korrekt definierter Belästigung übertragen würde;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden den Stopp der Nachtflüge auf Grund der Vorschriften von Artikel 35 der Europäischen Charta der Grundrechte fordern;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerden die Notwendigkeit anführen, alle Probleme in Verbindung mit den bestehenden Belästigungen zu lösen, bevor es zu einer weiteren Entwicklung des Standortes kommt;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Notwendigkeit anführen, den Lärmbelastigungsplan gemäß der Entwicklung des Flugverkehrs, der Definition der Flugschneisen, der erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung und der Betriebsbedingungen des Flughafens zu überarbeiten;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die unzureichende Berücksichtigung der Windverhältnisse und deren Auswirkung auf die Verbreitung der Lärmbelastigung anführen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Notwendigkeit anführen, bedeutendere Pufferzonen zu organisieren, die eventuell als Zierbereich zu gestalten wären; auf diese Weise würden die Straßennetze und der Flughafen isoliert;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Möglichkeit anführen, dass der Flughafen von Bierset ursprünglich nach Paris ausgerichtete Flugverkehrsverbindungen abwickeln könnte, dass ein solcher Verkehrszuwachs zusätzliche, insbesondere lärmbedingte Belästigungen mit sich bringen würde;

In Erwägung, dass Beschwerden die Meinung zum Ausdruck bringen, dass der PEB zunächst überarbeitet werden muss, um zur Abgrenzung der Zonen die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

— nicht das 1998 beobachtete Verkehrsaufkommen, sondern auch die wirtschaftliche Entwicklung, die durch die neuen Pläne sowohl bei den Bewegungen als auch bei der wirtschaftlichen Entwicklung hervorgerufen würde;

— die Flugschneisen tagsüber und zwischen 6.00 Uhr und Mitternacht;

— die Problematik des Starts in umgekehrter Richtung, der durchschnittliche 8% der Zeit entspricht;

— die Ergebnisse der Wirkungsstudie und der CEDIA-Simulationen zur Verlängerung der Piste, die wegen der Starts von vollbeladenen Großraumflugzeugen erforderlich wird;

— der Vorschlag der Richtlinie des Europäischen Parlaments zur Bewertung und Handhabung von Umgebungslärm (und die erhöhte Wahrscheinlichkeit eines Verweises auf ein Lden-Indikator statt des Ldn, der alle Lärmpegel abends um 5 dB erhöht) sowie die Folgen für die Eingrenzungen der PEB-Zonen;

— das kumulierte Lärmaufkommen (in der Luft und an der Oberfläche generiert durch die Bodenaktivität);

— die Empfehlungen der Wirkungsstudie bezüglich der obengenannten Probleme und insbesondere die Festlegung der zulässigen Lärmgrenzwerte, wie jene, die unter dem Titel «Betriebsbedingungen bezüglich des Lärmaufkommens» definiert sind und für die klassifizierten Einrichtungen gelten;

Dass Beschwerden die Meinung äußern, dass das Projekt entsprechend überarbeitet werden muss;

In Erwägung, dass Beschwerden die Meinung äußern, dass die Gesamtheit dieser Anmerkungen insbesondere für die Anwohner gelten, die mit den Grenzen der Wirtschaftszonen in Kontakt kommen, wie die Nordgrenze der logistischen und intermodalen ZI, die in der Verlängerung der Piste gelegen ist;

In Erwägung desweiteren, dass die Beschwerden die Meinung äußern, dass der aktuelle PEB die Anträge auf Ausnahmeregelung der SAB bezüglich der Flugzeuge Kapitel II, der Flugzeuge mit Hushkitt, der Aufhebung der Grenzwerte für Lärmaufkommen am Boden, die von den Großraumflugzeugen nicht eingehalten werden, der Triebwerktests unter freiem Himmel und der Trainingsflüge zu jeder Zeit nicht berücksichtigt;

In Erwägung, dass Beschwerden die Meinung äußern, dass die aktuellen Flugkorridore nicht immer eingehalten werden;

In Erwägung, dass Beschwerden die Meinung äußern, dass die Zonen A, B, C und D revidiert werden müssen, insofern dass die Flugzeuge in Richtung Saint-Georges starten werden und dass die sich aus dem Triebwerkschub entstehenden Belästigungen in Richtung von Awans entstehen werden;

In Erwägung, dass Beschwerden die Meinung äußern, dass heute keinerlei Schutzplan für die in den Zonen B, C und D angesiedelten Anwohner gilt;

In Erwägung, dass Beschwerden die Meinung äußern, dass es angebracht ist, die Maßnahmen zur Lärmdämmung für jede Zone neuzudefinieren;

Zum Straßennetz

In Erwägung, dass ein solches Projekt bestimmten Anwohnern zufolge das Verkehrsaufkommen erhöhen wird, vor allem in den Rues de la Station, de Hollogne und Maurice Gérard, und im Bahnhofsviertel;

In Erwägung außerdem, dass bestimmte Anwohner der Meinung sind, dass die Schaffung einer Straßenverbindung entlang der TGV-Verbindung zu einer Kumulierung von Lärm- und Geruchsbelästigungen führen wird, und dies um so mehr als dieses neue Straßennetz hauptsächlich im Dienste der Schwerlastwagen stehen wird;

In Erwägung, dass die Mehrheit der Beschwerdeführer empfehlen, dass im Falle des Baus der Straße entlang der TGV-Verbindung eine gewisse Reihe angemessener Schutzvorrichtungen gegen den Lärm vorgesehen werden: Dämmung der Häuser, Anbringung von Lärmschutzabschirmungen, die entlang der Strecke in der Gemeinde Awans mit beständiger Vegetation bedeckt werden, Verwendung von lärmabsorbierenden Belägen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer anführt, dass die Gleisanlagen erhöht sind und demnach eine Lärmschutzwand nördlich von Zone 09 vorzusehen wäre;

In Erwägung, dass Beschwerden die Empfehlung äußern bezüglich der Problematik der rund um Awans vorgesehenen Umgehungen, die Installation von Lärmschutzwänden;

In Erwägung, dass bestimmte Anwohner, die am Ende der Rue des Combattants wohnen, sich dem Projekt widersetzen wegen der Kumulierung der erlittenen Belästigungen, die nur noch zunehmen können;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Rues de Voroux, de Fooz, des Combattants besonders betroffen sein werden;

In Erwägung, dass die Schaffung eines neuen Straßennetzes mit Maßnahmen einhergehen muss, die darauf abzielen, die Verkehrszunahme im Dorfzentrum von Awans zu vermeiden, insbesondere in der Rue du Pont, in der Rue Gérard;

In Erwägung, dass einige eine Garantie dafür wünschen, dass die Straße vor der Ausweitung der Industriezone gebaut wird, um Verkehrsprobleme im Dorf Awans zu vermeiden;

In Erwägung, dass die durch die Fahrzeuge hervorgerufene Verschmutzung (Lärm und Luft) ebenfalls eine Besorgnis der Beschwerdeführer ist;

In Erwägung, dass die angekündigte Schaffung von 12.500 Arbeitsplätzen und die Art der Aktivitäten einigen zufolge einen Fahrzeugverkehr rund um die Uhr hervorrufen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer sich der Verwirklichung einer Lärmschutzwand einige Meter vor ihren Fenstern in der Rue du Pont widersetzen und sich fragen, welche Maßnahmen gegen Lärm, Verschmutzung durch Fahrzeuge und Straßenverkehrssicherheit ergriffen werden;

In Erwägung, dass einige ältere Personen sich ganz besonders den gesundheitlichen Schwierigkeiten in Verbindung mit Verkehr und Lärm ausgesetzt sehen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer, der in der Rue de Waroux wohnhaft ist (Sackgasse), die Belästigungen in Verbindung mit dem Bau des neuen Straßennetzes in seiner Nähe befürchtet; dass die Beschwerdeführer zudem das Ende der Ruhe in der Rue de Stockis befürchten; dass ein Beschwerdeführer die Unangemessenheit einer Umwandlung der Rue de Hollogne anführt, die derzeit eine Sackgasse ist, als Zufahrt zur Flughafenzone, die von Lastwagen benutzt wird;

Bezüglich der Industriezone

In Erwägung, dass diese industrielle Wirtschaftszone bestimmten Beschwerdeführern zufolge außerhalb einer Wohnumgebung verlagert werden müsste, und dies unter Einhaltung der Artikel 1 und 30 des CWATUP sowie der Vorschriften der zuvor ausgegebenen städtebaulichen Genehmigungen;

In Erwägung, dass einige Beschwerdeführer vorschlagen, diese neue Zone am Rangierbahnhof von Voroux einzurichten;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer anführen, dass ihre Gärten an die künftige Industriezone anliegen (insbesondere in der Rue de la Station);

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerdeführer feststellen, dass die Auswirkung dieser neuen Zone auf die benachbarten Wohnviertel negativ bzw. nicht definiert ist;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer anführen, dass die Einrichtung der Industriezone zu einer Kumulierung von Belästigungen jeder Art führen wird;

In Erwägung, dass von der Mehrheit der Beschwerdeführer vorgeschlagen wird, diese Wirtschaftsszone zumindest um 200 Meter zu verlagern, um die Belästigungen zu verringern;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Notwendigkeit anführen, einen Abstand von 200 Metern einzurichten zwischen dem Nordrand des wirtschaftlichen Gewerbegebiets und der Rue de la Résistance, an deren Gesamtheit entlang;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer die Tatsache hervorheben, dass die Gestaltung von ästhetischen und wirksamen Infrastrukturen zur Bekämpfung von Lärm, Verschmutzung und visuelle Störungen in jedem Falle erforderlich ist; dass sie zu diesem Zwecke die Einrichtung von baumbepflanzten Pufferzonen ausreichender Breite und die Gestaltung von Erdwällen und Lärmschutzwänden vorschlagen, die mit einer Vegetation mit beständigem Blattbewuchs versehen sind);

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer Belästigungen durch nächtliche Beleuchtung befürchten (von der Industriezone, den Flugzeugen, der Piste);

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Awans ebenfalls die Einrichtung von wirksamen Pufferzonen fordert, sowohl in visueller als auch in akustischer Hinsicht; dass er diesbezüglich vorschlägt:

- eine Verlegung der Zone um mindestens 200 Meter;
- die Gestaltung von Erdwällen;
- die Bepflanzung mit Vegetation;
- die Anbringung von Lärmschutzwänden;
- den Schutz des Standortes vor direkter Beleuchtung;

In Erwägung, dass einige Anwohner die Aufmerksamkeit auf die Tatsache lenken, dass die Grundstücke dieser Wirtschaftsszone auf die gleiche Höhe eingeebnet werden müssen wie die Wohnstätten, um zu verhindern, dass die Wohnungen unterhalb der Unternehmen liegen;

In Erwägung, dass einige Beschwerdeführer beantragen, dass finanzielle Mittel vorgesehen werden, um die Instandhaltung dieser Gestaltungen vorzusehen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer außerdem insistiert, dass die angemessenen Maßnahmen zur Begrenzung von Verschmutzung, Unsicherheit und Beeinträchtigung der Straßennetze evolutiv je nach Flugverkehr sowie wirtschaftlichen und industriellen Aktivitäten sein sollen;

In Erwägung, dass bestimmte Anwohner der Meinung sind, dass die Industrieanlagen die Gleisanlagen nicht überschreiten dürfen, die eine Schutzgrenze darstellen;

In Erwägung, dass sie eine partnerschaftliche Verwaltung mit den Bewohnern bei der Verteilung der Unternehmen innerhalb der Industriezonen vorschlagen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer vorschlagen, die Nordseite der Zone 9 mit einer Lärmschutzwand zu begrenzen, weil die Gleisanlagen gegenüber den Wohnungen erhöht sind, die Zone 10 auf eine identische Höhe mit derjenigen der anliegenden Wohnungen einzuebnen, eine Pufferzone von mindestens 100 m einzurichten, Erdwälle einer angemessenen Höhe gegenüber derjenigen der Industriebauten und mit einer beständigen Vegetation bepflanzen vorzusehen;

In Erwägung, dass einige hingegen sich der Bepflanzung mit Blattsorten widersetzen, sofern diese zu viel Zeit zum Wachsen benötigen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer die Erweiterung der Industriezone bis zum Zaun ihrer Gärten anführen, dass diese Beschwerdeführer die Einrichtung einer Pufferzone und die möglichst weit entfernte Ansiedlung der größten lärm erzeugenden Elemente verlangen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Einrichtung einer lärm dämmenden Anlage entlang der Gleisanlage zwischen der Brücke der Rue de Hollogne und der Brücke von Bierset empfehlen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer der Meinung ist, dass die Natur und die Dimension der Isolier Vorrichtungen (Pufferzone) Gegenstand einer Wirkungsstudie sein müssen und dass die Wirksamkeit der Bepflanzung mit Baumreihen und Erdwällen noch zu belegen bleibt;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer anführen, dass die Frachtzone 700 Meter von den Wohnungen entfernt ist, die derzeit dem Lärm der Lastwagenbewegungen und Gabelstapler ausgesetzt sind;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer, insbesondere ein Beschwerdeführer, der 60 Meter von der Zone entfernt ist, Maßnahmen zur Lärmdämmung fordern, aber auch gegen den Blick auf die Industriezone;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer vorschlägt, das Piepen der Gabelstapler durch Rundumkennleuchten oder andere visuelle statt klangliche Systeme zu ersetzen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer anführen, dass die Wahl der Gemeinde Awans für die Ansiedlung neuer wirtschaftlicher Gewerbebezonen kritisierbar ist angesichts der zahlreichen Belästigungen, die dadurch für deren Bewohner entstehen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer unterstreichen, dass es an Informationen bezüglich der Schutzmaßnahmen mangelt, die den künftigen Unternehmen auferlegt werden müssten; dass dies auch für die Art, Größe und Wirksamkeit der Pufferzonen gilt;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer anmerken, dass keine wirksamen Kontrollmittel vorgesehen sind, noch die Möglichkeit einer Anpassung geeigneter Mittel, um die Belästigungen zu reduzieren;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer finden, dass die Wahl der Ansiedlung der neuen Zonen nicht die Vorschriften der Artikel 30 und 46 des CWATUP einhält, in denen die Isolierung gegenüber den Wohngebieten auferlegt wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer anmerken, dass die in der Nähe der neuen wirtschaftlichen Gewerbegebiete angesiedelten Wohnviertel und Häuser, insbesondere im Umland von Stockis, bedeutenden Belästigungen bedingt durch den Verkehr von Lastwagen und anderen Verkehrsmitteln, den Handlingbewegungen durch die Verwendung von Buzzern ausgesetzt sein werden; dass Letztere verboten oder zumindest in der Lautstärke reduziert werden müssten;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer hinzufügen, dass die Gesamtheit der Handlungstätigkeiten für einige von den Wohnaktivitäten entfernt werden müssen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer anführen, dass es angebracht ist, wirksame Pufferzonen von ungefähr 200 Metern zwischen Zone 10 und den Wohnungen einzurichten, insbesondere durch die Schaffung von Hängen oder Wällen ausreichender Höhe, um die Belästigungen zu verringern; dass die Verwendung von Gebäuden, die zum Schutze errichten wären, diesbezüglich nicht ausreicht; dass einige zudem anregen, dass diese Erdwälle eine Breite von 50 Metern aufweisen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer fordern, dass diese Maßnahmen vor jedweder konkreter Gestaltung (Straßen und Gebäude) der wirtschaftlichen Gewerbegebiete vorgenommen werden;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer einwenden, dass das Projekt die verschiedenen Elemente wie Plattformen und Verbindungen unter den Zollgebäuden aufzeigen muss;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer unterstreichen, dass es jedwede Phaseneinteilung bei der Gestaltung der wirtschaftlichen Gewerbegebiete zu vermeiden gilt, um endlose Baustellen zu vermeiden;

In Erwägung zumindest, dass einige die mangelnde Zeitplanung bei den verschiedenen erforderlichen Gestaltungen und dem Beginn der betrieblichen Nutzung, insbesondere in Zone 10, bedauern;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer anführen, dass die Zeitpläne für die Aktivität die Ruhezeiten der Anwohner und insbesondere der Kinder beachten müssen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer unterstreichen, dass es angebracht ist, die zwischen den Rues de Hollogne und de la Station gelegenen industriellen Brachflächen zu sanieren;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer anführen, dass es angebracht ist, die neuen Wohngebiete in Awans zu definieren, insbesondere zwischen den Rues Heine und Defrene;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer empfehlen, dass das wirtschaftliche Gewerbegebiet, von dem die multimodale Plattform abhängt, von den Wohnungen ferngehalten wird;

In Erwägung, dass von einigen empfohlen wird, die multimodale Plattform in Zone 8 zu verlegen, da Zone 10 mit weniger verschmutzenden Aktivitäten zu belegen ist;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer beantragen, dass im Umland von Stockis eine Zone mit Grünflächen eingetragen wird, und dies parallel zur Nordgrenze des wirtschaftlichen Gewerbegebiets;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass es angebracht ist, einen akustischen Schutz durch eine Lärmschutzabschirmung oder Erdwälle am Rande der Zone und insbesondere an der Nordgrenze des wirtschaftlichen Gewerbegebiets einzurichten;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer unterstreichen, dass es angebracht ist, die lärmintensivsten Unternehmen am weitesten entfernt von den bewohnten Zonen zu bündeln;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer beantragen, dass die Bedingungen der Lärmdämmung für die in der Nähe der bewohnten Zonen gelegenen Unternehmen festgelegt werden;

In Erwägung, dass die Verabschiedung einer Umweltcharta und die Durchführung eines Fortschrittsverfahrens empfohlen wird;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Errichtung von Lärmschutzmauern entlang der Pisten des Flughafens und der Autobahnen beantragt;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer unterstreicht, dass der Lärm seit der Ankunft von Boeing 747 zugenommen hat;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer anführt, dass die CAL den größten Lärm verursacht;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer das Problem der Flugzeuge mit Hushkitt anführt;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die Tatsache kritisieren, dass konkret vor Ort keinerlei Lärmmaßnahme vorgenommen worden ist;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle in seiner ersten Stellungnahme die folgende Anmerkung formuliert hatte: am Rande zum Projekt zur Revision des Sektorenplans bedauert der Gemeinderat von Flémalle, dass eine Initiative zur Festlegung der neuen Abgrenzung von Zone A des Lärmbelastigungsplans des Flughafens nach der Ausarbeitung des betreffenden Projekts auf der Grundlage einer zuvor festgelegten Abgrenzung ergriffen worden ist;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle seine Beunruhigung bezüglich des Verlaufs der Zonen A und B zum Ausdruck bringt, wie er von der Wallonischen Regierung am 18. April 2002 verabschiedet worden ist;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle klarstellt, dass der Verlauf von Zone B zwar die Abgrenzung der Zonen im Sektorenplan nicht betrifft, an einigen Stellen dennoch schwer erklärbar erscheint angesichts der realen Situation vor Ort. Es ergeben sich demnach zwei Situationen in der Gemeinde (Rue des Cahottes und Rue Jean-Louis Adam), bei denen der besagte Verlauf eine Gruppe von Wohnungen von Zone B ausschließt, da er abrupte Richtungsänderungen vollzieht, während das Geländere Relief und die bestehende Bebauung weitgehend identisch sind;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer den Grundsatz der Gerechtigkeit geltendmachen, demzufolge jeder Bürger beantragen kann, in eine Lärmzone eingeordnet zu werden, wenn er nachweist, dass seine Belästigungen denen in den besagten Zonen entsprechen;

8. Bezüglich der Flugschneisen der Flugzeuge

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer feststellen, dass die Flugzeuge ihre Flugschneise nicht einhalten, wodurch die Lärmzone erheblich ausgeweitet wird;

Dass ein Beschwerdeführer diesbezüglich anführt, dass eine von DIAPASON (SERINFO) durchgeführte Analyse zeigt, dass der Flugkorridor («rail») 1.200 Meter breit sein kann;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Einsetzung einer unabhängigen Einrichtung zur Prüfung der Flugschneise der Flugzeuge beantragt;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer anführt, dass ein Flugzeug der CAL die Flugkorridore nicht einhält;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich fragt, warum beim Start kein Rechtsschwenk vollzogen wird;

9. Bezüglich der Sicherheit

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Umsetzung der einzutragenden vertagten Gestaltungszone die Unsicherheit zu erhöhen droht durch die Ankunft von Personen, deren Anwesenheit vor Ort wenig ratsam erscheint (im Falle einer Einstufung zu Wohnzwecken);

In Erwägung, dass die Stellungnahme des Konzertierungsausschusses vom 27. Juni 2002 Beunruhigungen bezüglich der Sicherheit in den Vierteln aufzeigt, die im Zuge der Lärmbelästigungen und der Abkaufmaßnahmen verlassen werden;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer sich Sorgen über die Sicherheitsprobleme wegen der Verödung bestimmter Viertel machen;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer mit Bezug auf Absturzgefahr die Prüfung der Risiken beantragen;

Dass mehrere Beschwerdeführer die Abgrenzung der Risikozonen beantragen, insbesondere unter Berücksichtigung der Absturzgefahren beim Start;

Dass andere Beschwerdeführer die Aufmerksamkeit auf die Existenz von sensiblen Anlagen in einem Umkreis von 30 Kilometern lenken;

Dass andere Beschwerdeführer die Aufmerksamkeit auf die Probleme im Falle des Absturzes einer Boeing 747 lenken, da diese jeweils 450 kg abgereicherten Urans in ihrer Struktur enthalten;

Dass diese Beschwerdeführer anführen, dass die Bauernhöfe der Zonen A und B unbewohnbar sind, ihr Betrieb aus der Distanz Probleme aufwirft, insbesondere das der Sicherheit des nachts nicht bewohnten Betriebs;

Zur Verlängerung der Piste

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer anführen, dass es ein zunehmendes Risiko des Überziehens beim Start gibt wegen des nicht geradlinigen Verlaufs der Flüge zum Schutze der Gemeinde Amay (Vereinbarung mit TNT);

In Erwägung, dass eine B747 ihnen zufolge mit abgereichertem Uran als Ballast beschwert ist;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer das Risiko von gesundheitlichen Problemen der Bürger befürchten;

In Erwägung, dass von den in der Nähe der Pisten wohnenden Beschwerdeführer häufig angeführt wird, dass keinerlei « Katastrophenplan » für den Fall eines Flugzeugunglücks vorgesehen ist, wo doch Wohnungen am Ende der Piste angesiedelt sind;

In Erwägung, dass die Anwohner sich Sorgen über die Ausbildung des Personals im Unglücksfalle machen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer bezüglich der Unfallrisiken in Erinnerung ruft, dass das Rundschreiben der Federal Aviation Administration des US Department of Transportation ausreichende Frei- und Sicherheitsräume jenseits des Pistenendes von ungefähr 300 Metern empfiehlt;

In Erwägung, dass einer Beschwerde zufolge keinerlei Katastrophenplan vorgesehen ist;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer Sicherheitsprobleme in Verbindung mit dem Betrieb und der Erweiterung des Flughafens anführen, sowohl bezüglich der Risiken von Unfällen, die bei Start- und Landemanövern eintreten können, als auch bezüglich der Zufahrt von Privatfahrzeugen auf das Flughafengelände und die wirtschaftlichen Gewerbegebiete und des beträchtlichen Verkehrsaufkommens auf dem Gelände und der Vorraussichten auf Grund der geplanten Entwicklung der Zone;

In Erwägung der Befürchtungen bezüglich des Überflugs durch Flugzeuge in niedriger bzw. sehr niedriger Flughöhe;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer anführen, dass die Verlängerung der Piste dazu führt, dass diese erheblich näher an diese Wohnungen rückt;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer eine Zunahme der Flüge befürchten, was die Anbringung von hohen Zäunen zwischen den bewohnten Zonen und den wirtschaftlichen Gewerbegebieten erfordert; dass diese Situation gleichfalls zu einer Steigerung ihrer Diebstahlversicherungsprämie führt;

In Erwägung, dass einige die Risiken chemischer Verschmutzung bedingt durch den zunehmenden Flugverkehr befürchten;

Zum Straßennetz

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Notwendigkeit anführt, die Straße Boulevard des Combattants und Avenue Reine Astrid zu reparieren, mit der Begründung, dass die schlechte Verbindung der Straßenplatten und das Verkehrsaufkommen (Busse, Traktoren, Lastwagen,...) das Haus zum Einstürzen zu bringen droht;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich Fragen über die Kapazität der bestehenden Straßen- und Abflussinfrastrukturen stellt, um die Ansiedlung neuer Unternehmen mitzutragen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich der Installation einer neuen Gasleitung auf der rechten Seite seines Hauses aus Gründen der Unsicherheit widersetzt;

In Erwägung, dass zahlreiche Anwohner sich Sorgen über die Straßenverkehrssicherheit auf dem einzurichtenden Straßennetz machen;

In Erwägung, dass Anwohner vorschlagen, den Durchgangsverkehr für Schwerlastwagen im Stadtzentrum mit Hilfe von Schikanen oder Portalrahmen mit begrenzter Durchfahrhöhe zu unterbinden, und dies ab der Autobahn, ab dem wirtschaftlichen Gewerbegebiet und ab der Verbindungsstraße entlang der TGV-Verbindung;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Awans zudem eine Umgestaltung der Straßennetze fordert, um die Durchfahrt von Lastwagen innerhalb der Dörfer zu unterbinden, und insbesondere die Rues de Hollogne, Stockis und Paul Emile Janson, bei gleichzeitig ermöglichter Zufahrt für Fahrzeuge der Sicherheitsdienste;

In Erwägung, dass bestimmte Anwohner anführen, dass keinerlei Schutzmaßnahme bezüglich der Sicherheit der Kinder in der St.Josef-Schule in Awans oder auch für die zahlreichen Studenten vorgesehen ist, die den Zug Lüttich – Bierset nehmen;

In Erwägung, dass bestimmten Anwohnern zufolge nicht auf die Studien von TUC-RAIL und MET bezüglich der Sicherheit innerhalb des Dorfes verwiesen wird;

In Erwägung, dass die Beschwerdeführer sich um ihre Sicherheit sorgen, und insbesondere um die ihrer Kinder, bedingt durch das beträchtliche Verkehrsaufkommen von Schwerlastwagen im Dorf Awans und in der Umgebung, u.a. in der Nähe bestimmter Schulen;

In Erwägung, dass ein Vorschlag anregt, die Rue des Saules in eine Einbahn- oder Anliegerstraße umzuwandeln;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden bezüglich der Sicherheitsprobleme, die sich aus der Schaffung und Nutzung neuer Straßennetze ergeben, die Einrichtung einer Oststrecke anregen, während andere Beschwerden die Einrichtung einer Weststrecke oder auch die Schaffung eines Zubringers vom Standortgelände über die Einrichtung eines Straßennetzes entlang der TGV-Verbindung anregen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden Probleme in Verbindung mit der Nutzung der Straßennetze durch langsame Fahrzeuge anführen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Einrichtung des Zubringers vom Standort empfehlen, um die Durchfahrt durch das Zentrum von Awans vom Schwerverkehr zu vermeiden, und die Gestaltung eines Straßensicherheits-systems und eines Verkehrsplans empfehlen, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten;

In Erwägung, dass einige die Risiken chemischer Verschmutzungen bedingt durch den zunehmenden Straßenverkehr befürchten;

In Erwägung, dass verschiedene Beschwerdeführer den Durchgangsverkehr im Dorfczentrum von Awans befürchten; dass dies insbesondere der Fall wäre in der Rue de Hollogne, die derzeit friedlich ist;

In Erwägung, dass einige befürchten, dass Straßenschilder keine wirksame Antwort auf diese Gefahr darstellen; dass einzig hohe Bordschwellen oder Schikanen die Sicherheit der Bewohner gewährleisten können; dass zumindest ein Verbot für Lastwagen von mehr als 3,5 Tonnen auferlegt werden muss;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Höhe der Böschung an der Place communale in Awans verringert sehen möchte angesichts der ungünstigen Sichtverhältnisse von der Rue J. Jaurès aus;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer die Aufmerksamkeit auf die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern lenken und dabei insbesondere die Anbringung einer ihnen vorbehaltenen Umgehung empfehlen;

In Erwägung, dass Beschwerden das gestiegene Unfallrisiko in Verbindung mit Schwerlastwagen anführen;

In Erwägung, dass Beschwerden sich einer Straßenverbindung zwischen der künftigen Zone und den Rues de Stockis, de la Résistance, P.E. Janson und M. Gérard widersetzen;

Zur Industriezone

In Erwägung, dass die Anwohner die Industriezonen abgesichert sehen wollen;

In Erwägung der Sorge einiger, eine Garantie dafür zu bekommen, dass es derzeit oder künftig keine Unternehmen geben wird, die gefährliche Substanzen in der Zone lagern;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich Sorgen über die « Sicherheitsproblematik » in Verbindung mit den Flughafentätigkeiten machen; dass einige die Einrichtung von Sicherheitszonen rund um den Flughafen empfehlen; dass andere die Einstufung von Sur-les-Bois als Grünzone anregen, um eine Pufferzone einzurichten;

In Erwägung, dass die Beschwerdeführer das Unfallrisiko anführen, das jedesmal gegeben ist, wenn ein Flugzeug im Tiefflug über das Atomkraftwerk von Tihange oder Unternehmen der Seveso-Klasse (SA Prayon und die Poudreries de Clermont) zieht;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich Sorgen über das Klima der Unsicherheit als Folge der Verödung der Zone von Sur-les-Bois machen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer fragen, was wohl im Falle eines Flugzeugabsturzes passiert;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerdeführer die Risiken der Unsicherheit in Verbindung mit dem nachts nicht besetzten wirtschaftlichen Gewerbegebiet anführen, das aus Parkplätzen und Büros besteht, und dass sie diesbezüglich Garantien fordern;

10. Bezüglich der Gesundheit

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer sich über gesundheitliche Probleme wegen der vom Flughafen hervorgerufenen Belästigung und der damit verbundenen Kosten für Arzneimittel beklagen;

11. Bezüglich der landschaftlichen und urbanistischen Auswirkung

In Erwägung, dass das Projekt die Schaffung einer neuen Industriezone vorsieht, die bimodale Bahn-Straßen-Ausrüstung verwendenden Unternehmen vorbehalten und nördlich der Eisenbahnverbindung 36 gelegen ist, anstelle einer Agrarzone im Umland von Stockis und einer Wohnzone mit ländlichem Charakter in den Rues de Stockis und Paul Emile Janson, Rue de Grâce, Rue de la Résistance;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer das wirtschaftliche Interesse der Revision des Sektorenplans anfechten und dabei die vorgesehene wirtschaftliche Entwicklung im Sinne von Arbeitsplätzen und der Ansiedlung oder dem Ausbau von Unternehmen in Frage stellen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden anregen, die verfügbaren Flächen in den bestehenden Gewerbegebieten zu nutzen, einschließlich der gesamten Region, oder in einem mehr oder weniger weit vom Standort entfernten Umkreis;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden den gewählten Standort für die Einrichtung eines wirtschaftlichen Gewerbegebiets in Frage stellen und die Berücksichtigung der sozialen, baubestandsbezogenen und umwelttechnischen Bedürfnisse fordern;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Meinung äußern, dass die multimodale Plattform ein Vorwand sei, um eine Umgehung einzurichten und einen wirtschaftlichen Ausbau rund um diese Strecke zu ermöglichen;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer unterstreichen, dass eine Enklavenbildung der Industrie an der Westspitze von Zone 10 (Rues Gérard und de Hollogne) vermieden werden muss; dass diese Enklave einem Beschwerdeführer zufolge keinerlei wirtschaftlichen Sinn macht, vorbehaltlich der Vermeidung von Enteignungen; dass es einem Beschwerdeführer zufolge ein Risiko der Enklavenbildung für eine Parzelle geben könnte, wenn die Rue de la Résistance auf Höhe seines Grundstück s aufgehoben werden sollte;

In Erwägung, dass die Beschwerdeführer sich fragen, warum bestimmte Wohnungen in die Industriezone übernommen werden und andere nicht (zwischen der Rue de la Station und der Rue du Pont);

In Erwägung, dass vorgeschlagen wird, die Wohnungen der Industriezone 10 auszuschließen und die Industriezone ab der Rückseite der Gärten anfangen zu lassen;

In Erwägung, dass einige der Meinung sind, dass dem Viertel der Rue de la Station erneut ein Wohncharakter zu verleihen ist;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Meinung äußern, dass ihre Wohnung in die Wirtschaftszone einzubeziehen ist;

In Erwägung, dass eine Beschwerde vorschlägt, die Grenze der Industriezone am Rand zur Rue de Loncin auf die restliche Zone zu verlagern;

In Erwägung, dass eine Beschwerde vorschlägt, Zone 8 als Industriezone zu registrieren, um beiderseits der Strecke entlang der TGV-Verbindung zu arbeiten, um die Zonen 9 und 10 zu bedienen und den Verkehr auf dem Kreuz zu entlasten;

In Erwägung, dass keinerlei Beschreibung der Industriezone erfolgt ist, weder zur Art der dort angesiedelten Unternehmen noch zu den gelagerten Produkten; dass einige eine Garantie dafür wollen, dass kein Unternehmen gefährliche Produkte lagern wird;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer sich Sorgen darüber machen, den Inhalt gewisser Zusatzvorschriften im urbanistischen Bereich nicht zu kennen, die im Rahmen des Projekts vorgesehen sind;

in Erwägung, dass einige Alternativen vorgeschlagen werden, insbesondere die Verlagerung der bimodalen Plattform Luft-TGV von Zone 9 nach Zone 8 oder zum Bahnhof von Bierset, die bimodale Plattform Luft-Straße als Agrarzone zu belassen und die Wirtschaftstätigkeit zum Standort Bierset – Velroux zu verlagern;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Ausarbeitung einer Ausnahmelösung bei der raumordnerischen Planung fordern, damit die umgehende Umstellung von Sur-les-Bois gemäß den Ausrichtungen von Tourismus, Kultur, Handwerk, Wirtschaft, Soziales, Sport und Freizeitgestaltung möglich werde; dass sie die Erweiterung dieser Zone für das Umstellungsvorhaben empfehlen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer beantragen, dass das Defizit der Bauzone von Sur-les-Bois ausgeglichen und gleichzeitig der zuvor bestehende typisch ländliche Rahmen gewahrt wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer eine Begründung aus Artikel 1 des CWATUP und dem Grundsatz der Vorsorge entnehmen, um sich der Einrichtung von neuen Zonen zu Wohnzwecken innerhalb von Zone B des PEB und generell in den der Lärmbelastigung durch den Flughafen ausgesetzten Zonen zu widersetzen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Revision des Sektorenplans kritisieren, da dieser auf dem PEB beruht, dass sie diesen als fehlerhaft und unvollständig erachten;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Einstufung von Sur-les-Bois als ZAD billigen; dass einige der Meinung sind, dass diese Lösung sich als diejenige erweist, die am flexibelsten ist und am wenigsten Schaden hervorruft; dass andere Beschwerdeführer diese Einstufung verwerfen wegen der Ungewissheiten, die darin enthalten sind; dass bestimmte Beschwerdeführer diese Einstufung lediglich für den Umkreis des in Zone B gelegenen Gebiets ablehnen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass die Grundstücke an den Orten mit den Flurnamen « La Sarte », « Le Parc » und « Dessous le Château » ebenfalls als ZAD eingestuft werden;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer vorschlägt, die Grundstücke nördlich von Dommartin zwischen der Chaussée Verte und der Grenze zum Gemeindegelände als ZAD einzustufen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer wünschen, dass die Umsetzung der ZAD der kommunalen Autonomie in Absprache mit der Bevölkerung unterliege und unter Berücksichtigung des Umweltschutzes und der Sicherheit der Bevölkerung umgesetzt werde;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer dagegen sind, dass die Umsetzung der ZAD die Ansiedlung von neuen schädlichen Aktivitäten erlaubt; dass andere Beschwerdeführer wünschen, dass die Gestaltung der Zone Aktivitäten der Bereiche Handwerk, Freizeitgestaltung und Landwirtschaft vorsehen möge;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer gegen die Einrichtung neuer Wohngebiete sind, mit der Begründung, dass der Kostenpunkt für deren Umsetzung auf die Verwalteten abgewälzt wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Einstufung von Dommartin als Wohngebiet ablehnen; dass andere der Meinung sind, dass eine solche Einstufung ins Auge gefasst werden kann, sofern die Hochspannungsleitung unterirdisch verlegt wird; dass bestimmte Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Nähe der Autobahn ein Hindernis für die Durchführbarkeit dieses Wohngebiets darstellt; dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass diese neue Einstufung die Existenz von landwirtschaftlichen Betrieben gefährden wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich Fragen über die Angemessenheit der Einrichtung eines Wohngebiets in Stockay stellen, mit der Begründung, dass einerseits die Entwicklung der Flughafenaktivitäten die Belästigungen zunehmen lassen wird und dass andererseits der Standort bereits genügend Belästigungen durch die Anwesenheit eines Steinbruchs ausgesetzt ist;

In Erwägung, dass andere Beschwerden den Ausbau des Kernbereichs von Stockay dem unverhältnismäßigen Ausbau von Dommartin vorziehen, dessen ländlicher Charakter zu bewahren ist;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Einstufung eines Teils des Parc du Château de Warfussé und des Standorts « Campagne de Warfussée » als Wohnzone anregen; dass andere die Einrichtung eines Wohngebiets beiderseits der Rue Basse-Marquet anregen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer vorschlagen, die Grundstücke zwischen den nicht im PEB eingefassten Rues de la Bourse und Basse-Marquet als Wohnzone mit ländlichem Charakter einzustufen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Einstufung der Grundstücke entlang der bestehenden Straßennetze im Zentrum von Dommartin, aber außerhalb des PEB gelegen, als Wohnzone mit ländlichem Charakter einzustufen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer eine Einstufung fordern, die Aktivitäten kommerzieller oder handwerklicher Art für die Parzellen entlang der Chaussée Verte zuzulassen, um die Gemeinde erneut aufleben zu lassen; dass Beschwerdeführer diese Zone auf den Abschnitt der Chaussée Verte zwischen den Dörfern Yernawe und Dommarting begrenzen wollen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich für eine alternative Ansiedlung zu dieser Wirtschaftszone aussprechen, die darin besteht, entlang der Autobahn E42, zwischen der Chaussée Verte und dem Kreuz « Rogde Male » eine ZAEM einzurichten;

In Erwägung, dass andere Beschwerdeführer sich der Entwicklung von kommerziellen Aktivitäten an der Chaussée Verte widersetzen, mit der Begründung, dass sich daraus eine Zunahme der Belästigungen für die Nachbarschaft im Mobilitätsplan ergeben wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass Sur-les-Bois als ZAEM umgestuft werden muss;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Einrichtung neuer Wohnzonen in Frage stellen, die dem Lärm ausgesetzt sind, weil sie in den Lärmbelastigungs-zonen des PEB angesiedelt sind;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden fordern, dass die Umsetzung der Wohnzonen der Ausarbeitung eines kommunalen Raumordnungsplans unterworfen wird, um deren harmonische Definition zu ermöglichen oder es zumindest den Anwohnern zu ermöglichen, die vorgesehenen Einstufungen zu erfahren und zu vermeiden, dass diese sich in der Zukunft erneut ändern;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer unterstreichen, dass es noch genügend Baugrundstücke gibt, die besser in die Region integriert sind, und zu renovierende Wohnungen in den Städten und dass es nicht erforderlich ist, neue Zonen zum Zwecke der Urbanisierung einzustufen;

In Erwägung, dass es einigen unter ihnen zufolge vor der Einstufung neuer Zonen zu Wohnzwecken angebracht ist, den Standort der Zuckerfabrik zu sanieren, der eine gute Lage aufweist, wodurch das Bild der Kommune aufgewertet wird;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden noch vom Verlust des ländlichen Charakters der Region durch die künftige Verwirklichung des geplanten Sektorenplans handeln;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer wünschen, dass das in Sektion 940 a 4 katastermäßig erfasste und im Viertel der Rues du Roua und du Fort angesiedelte Gelände als Grünzone und nicht als bebaubare Zone eingestuft wird;

In Erwägung, dass zumindest eine Beschwerde vorschlägt, den Ansiedlungsort der Industriezone abzuändern und entlang der Autobahn E 40 Brüssel – Lüttich vorzusehen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer die entlang der Autobahn gelegene vertagte Gestaltungszone in eine Freizeit- und Wohnzone umzuwandeln, was der Gemeinderat von Awans ebenfalls wünscht;

In Erwägung, dass die Verwirklichung des Kreuzes von Crisnée, die Verlängerung der Brücken und die Einrichtung eines Straßennetzes zur Anbindung des Kreuzes an die Frachtzone nach Meinung vieler Anwohner zahlreiche negative Auswirkungen haben würde:

— Verlust an Agrarfläche;

— « bail pass » Verkehr durch das Dorf;

— bedeutende Investitionen (Enteignung/Bauvorhaben) für eine begrenzte Nutzung, während es doch direkte Zugangswege zur Zone gibt, die entsprechend angepasst werden könnten;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer eine Alternative vorbringen, die sich in Form eines neuen Verlaufs der Wirtschaftszone auf dem Gebiet des Ortsviertels Velroux-Süd darstellt, mit der Schaffung einer Pufferzone, die eine Zone mit dichtem Bewuchs « als visuelles Hindernis zum Norden des Dorfes, einige Meter weiter unten gelegen » und Erdwällen entlang der Rue de Velroux. Dies ginge mit einer Enteignung von in der Pufferzone gelegenen Wohnungen einher;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer die Schaffung einer Pufferzone zusätzlich zur Zone mit dichtem Bewuchs fordern; dass einige beantragen, dass der Teil mit Waldbewuchs in Form eines Hügels angelegt werde, dass sie fordern, dass die in dieser Pufferzone gelegenen Wohnungen aufgekauft oder enteignet werden;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer sich der Durchführung der ZAD in Velroux widersetzen, wodurch das Dorf in zwei Teile getrennt würde;

In Erwägung, dass Bewohner des Ortsviertels Velroux die Ausweitung der vorgesehenen Pufferzone in Richtung des bewaldeten Hügels bis an die Grenze zu der bestehenden Militärzone beantragen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Breite der vorgesehenen Pufferzone (150m) unzureichend ist, um die schleichende Lärmbelastigung zu verringern, und die Ausweitung der Pufferzone auf 300m/400m fordern;

In Erwägung, dass andere Beschwerdeführer hingegen anführen, dass es bereits Lärmschutzwände an der Stelle der Pufferzone gibt, und der Meinung sind, dass eine flächenmäßige Erweiterung der Pufferzone nicht gerechtfertigt ist, dass sie fragen, ob diese Ausweitung die Enteignung von Parzellen beinhaltet oder nicht;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer von Velroux die Beibehaltung der Rue de Bierset oder der Rue de Velroux beantragen, um die Durchfahrt des Verkehrs durch die Dorfstraßen zu vermeiden;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer die Gefahr einer Enklavenbildung und Einschnitte in die Verbindungswege des Dorfes Velroux befürchten, das zum « Überbleibsel eines ländlichen Dorfes als Enklave in einer Industriezone mit einer Lärmschutvorrichtung » verkommen würde;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Aufteilung der Zonen 2, 4 und 5 den ländlichen und friedlichen Charakter der Wohnungen zerstört;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Industriezonen an die Wohnkerne in Velroux angrenzen, « dass das Dorf, eines Teils seines bebauten Gewebes entledigt, von Strukturverlust bedroht ist, wenn keine Verbindung zwischen den Gewerbe- und den Wohnzonen geschaffen wird »;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass der bauliche und archäologische Charakter des Dorfes berücksichtigt werden muss, « denn Velroux ist ein sehr altes Dorf », dass diese Beschwerdeführer die Wahrung des harmonischen Aspekts bestimmter Monumente, Gebäude und archäologischen Stätten beantragen, die in die derzeitige Landschaft integriert sind;

Dass diese Beschwerdeführer es als unangemessen erachten, es mit wirtschaftlichen Gewerbebezonen industrieller Ausrichtung der Kategorie Zone 2 und Zone 4 zu umgeben, die Unternehmen vorbehalten ist, deren Ansiedlung die Nähe des Flughafens oder von diesem generierter Aktivitäten erfordert;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer beantragen, dass die Zufahrt zur Autobahn über die neue Gestaltung des Anstiegs in Verlängerung der Rue Diérain Patar bewahrt bleibe;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer eine Aufteilung der Zone 6 in zwei Teile vorschlagen, um auf diese Weise die Seite « Ferme Dumont » als « visuelle und auditive » Pufferzone zu bewahren und den Wirtschaftspark auf der Seite « Ferme Lucas » zu vergrößern, bedingt durch die Agrarflächen und die schwache Bevölkerungsdichte an dieser Stelle; dass diese Lösung es ihrer Meinung nach ermöglichen wird, vier Bauernhöfe zu bewahren, die zum bemerkenswerten architektonischen Kulturerbe gehören;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerdeführer die Einrichtung von Pufferzonen durch die Nutzung von bewaldeten Streifen und Erdwällen wünschen, die ab den Wohnungen mindestens in einer Breite von 100 Metern verlaufen,

Dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass diese Pufferzonen im Sektorenplan verzeichnet werden;

Dass mehrere Beschwerdeführer eine genauere Definition der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen befürworten;

12. Bezüglich der im Sektorenplan angegebenen Einstufungen

In Erwägung, dass die Schaffung eines neuen Ortsviertels hinter den alten Häusern dem architektonischen Zusammenhang von Fexhe-Le-Haut-Clocher zuwiderhandelt;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer die durch die Einrichtung der Zone hervorgerufenen Belästigungen befürchten, falls diese zu Zwecken der nationalen Verteidigung eingestuft werden sollte (Einrichtung einer zusätzlichen Piste in der Achsrichtung von Velroux, keine Verhandlungsmöglichkeit mit der Militärvertretern ...);

In Erwägung, dass diese bei gleichzeitigem Widerstand gegen das Projekt im Falle der Beibehaltung des Projekts bevorzugt würden, dass die vertagte Gestaltungszone in ein Wohngebiet mit ländlichem Charakter umgestuft werden möge;

In Erwägung, dass andere Gegner, ohne Anführung von Gründen, wünschen, dass im Falle einer Verabschiedung des Sektorenplans bei der Umsetzung der vertagten Gestaltungszone der Armee Vorrang eingeräumt werden möge;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Ans anregt, dass die Einstufung verschiedener Grundstücke durch einen kommunalen Gestaltungsplan bestimmt und diese angesichts der künftigen Entwicklung des PEB somit zu einer vertagten Gestaltungszone eingestuft werden;

Dass er in diesem Sinne wünscht, dass einerseits die derzeit als Grünzone registrierten Grundstücke der Rue Pirombolle und andererseits die die als gemischte Wirtschaftszone registrierten, « Terre & Foyer » genannten Grundstücke als vertagte Gestaltungszone eingestuft werden;

In Erwägung, dass ein anderer Beschwerdeführer vorschlägt, den Standort « Terre & Foyer » zu sportlichen Zwecken vorzusehen (Projekt Standard) und die für die Umsetzung von sportlichen Projekten vorgesehene Zone zu Wohnzwecken zu verwenden;

Dass diese Änderung die Ansiedlung des Sportprojekts im Umkreis des PEB ermöglichen würde, wobei gleichzeitig zu Wohnzwecken vorgesehene Grundstücke aus dem besagten PEB ausgeschlossen würden;

Dass derselbe Beschwerdeführer anregt, im Falle der Nicht-Berücksichtigung des formulierten Vorschlags neue Wohnzonen ausgehend vom Wohnkern von Xhendremael und nicht ausgehend vom Standort Arbre Courte joie einzustufen, um die besagten Wohngebiete nicht den mit der Sportanlage einhergehenden Belästigungen auszusetzen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die differenzierte Behandlung (Grünflächen und gemischte Wirtschaftszonen) der in Loncin gelegenen und in Zone A geführten Wohnzone feststellen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass die in der Rue de l'Etang und der Rue de Fêchereux gelegenen Grundstücke als Baugrundstücke eingestuft werden;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer befürwortet, dass der in der Rue de Hognoul gelegene Ort mit der Flurbezeichnung « Corbeaufond » als Baugrundstück eingestuft werde;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer sich der Eintragung einer Zone von kleinen und mittleren Unternehmen im begrünten Wohnviertel der Route militaire widersetzen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass im Falle des Ortsviertels Loncin einerseits die für die Rues Pirombolle und Defuisseaux vorgesehene Grünzone angesichts der tatsächlichen Belästigungen umgestuft und andererseits ein Platz im Zentrum des Viertels eingerichtet werde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer im Falle der ehemaligen Gemeinde Alleur – Ortsviertel Baudouin – Botresses – Vallée wünscht, dass diese Zone angesichts der tatsächlichen Belästigungen umgestuft werde;

Dass er der Meinung ist, dass dort keine industrielle Wirtschaftszone angesiedelt werden kann, aber sehr wohl intellektuelle Dienstleistungen;

Dass er in diesem Zusammenhang der Meinung ist, dass die geplante Erneuerung der Rue des Héros angepasst werden soll, um « Pufferzonen » sowie Spazierwege vorzusehen;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer wünschen, dass das Fort de Loncin, das bereits zahlreichen Belästigungen ausgesetzt ist, aufgewertet werde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass eine Grünzone im Zentrum von Alleur vorgesehen werde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich der Einstufung des Grundstücks in der Rue du Fort als Industriezone widersetzt;

Dass ein anderer Beschwerdeführer sich der Einstufung des früher als Wohnzone registrierten Grundstücks in der Rue du Fort als Industriezone widersetzt;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich der Umstufung des Geländes in der Rue des Héros widersetzt;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass die ehemalige Eisenbahnverbindung von Ans nach Liers zu einem Wanderweg umgestaltet werde;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die im Gegensatz zu den Ankündigungen bei den letzten Informationssitzungen vorgesehene Ausweitung der Wirtschaftszone kritisieren, die das Gelände in der Voie des Botresses in Alleur umfasst;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer den Bau von Lagerhallen vor dem Grundstück in der Voie des Botresses in Alleur befürchtet;

In Erwägung, dass ein anderer Beschwerdeführer wünscht, dass das Gelände in der Voie des Botresses in Alleur in die Wirtschaftszone eingefasst oder der Bereich der besagten Zone vom betrachteten Gelände entfernt wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer im Anschluss an die Schaffung einer benachbarten Wirtschaftszone wünschen, das das Gelände in der Rue de l'Allée Verte in Loncin enteignet oder die besagte Wirtschaftszone neudefiniert werde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich der Einstufung des Geländes in der Rue de la Vallée in Alleur als vertagte Gestaltungszone widersetzt, das ursprünglich als Wohngebiet vorgesehen war;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass das in der Rue Colson in Loncin gelegene Gelände als Wirtschaftszone eingestuft werde, angesichts der Anwesenheit zahlreicher Handelsunternehmen in unmittelbarer Nähe;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich im Zuge der Revision des Sektorplans Sorgen über den Werdegang des Kulturguts macht, insbesondere beim Château d'Awans;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer wünschen, dass das Gelände im Clos Wathy de Hombroux in Alleur in die Wirtschaftszone aufgenommen oder der Bereich der besagten Zone weiter vom betreffenden Gelände abgerückt werde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Belästigungen befürchtet, die sich aus der Einrichtung einer Industriezone in der Nähe der Avenue du Roi Baudouin ergeben;

Dass ein anderer Beschwerdeführer anführt, dass der Wohncharakter der Avenue Roi Baudouin in Frage gestellt wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer eine Verschlimmerung der Belästigungen in der Rue du Plope befürchten, angesichts der Nähe der Wirtschaftszone in der Rue Deponthière;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Ans die Möglichkeit einfordert, eine Zone für öffentliche Dienste und gemeinschaftliche Ausrüstung innerhalb der Wirtschaftszone der Avenue Deponthière einzurichten, um dort einen Parkplatz zur Begünstigung der Intermodalität anzulegen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich Sorgen über die Belästigungen macht, die sich aus der Schaffung einer Wirtschaftszone gegenüber von dem Gelände in der Rue de l'Industrie ergeben;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer wünschen, dass das Gelände in der Rue Colson in Loncin als Wirtschaftszone eingestuft werden, um die Entwicklung des Flughafens zu begünstigen;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer sich Sorgen über die Zukunft der Handelsaktivitäten, des finanziellen Wertverlustes der Güter und das Verschwinden der grünen Umgebung an der Rue du Fort und der Avenue Roi Baudouin machen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer feststellen, dass die Ausweitung der vertagten Gestaltungszone bis zum Ortsviertel Jupsin die Belästigungen steigern wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich der Einstufung ihres Besitzes in der Avenue des Aubépines in Alleur in der nicht spezifisch Wohnzwecken gewidmeten Zone widersetzen;

In Erwägung, dass bestimmte Gegner sich der Neudefiniierung der Agrarzone widersetzen, deren Ziel darin besteht, die nutzbaren Agrarflächen zu verringern;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Beibehaltung der Agrarzonen an sich eine angemessene Pufferzone darstellen kann, um die Belästigungen der Flughafen- oder Industrietätigkeit zu mindern;

In Erwägung, dass eine Reihe von Beschwerdeführern Eigentümer von teilweise als Wirtschaftszone eingestuften Grundstücken sind, dass sie fordern, dass die Gesamtheit ihres Besitzes entweder in dieser Zone übernommen oder aber aus der Zone herausgenommen werde;

Dass sich dabei bestimmte Beschwerdeführer, Landwirte, der Einstufung der Betriebsflächen als Wirtschaftszone widersetzen, wo doch Wohnanbau vorhanden ist, da dies die Fortführung ihres Betriebs unmöglich macht; dass sie demnach ein einheitliches System für ihren ganzen Besitz fordern;

In Erwägung, dass eine Reihe von Beschwerdeführern Besitzer von Grundstücken sind, die an die künftige Wirtschaftszone grenzen oder weniger als 200 Meter davon entfernt sind und ihren Besitz in diese Zone eingefasst sehen möchten, mit der Begründung, dass die Unannehmlichkeiten, die durch die betriebliche Nutzung der Zone auf sie zukämen (mehr Lärm, mehr Verkehr), rechtfertigen würden, dass ihre Besitztümer nicht mehr bewohnbar wären;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer beantragen, dass die künftigen Bauvorhaben und Gestaltungen in der gemischten Wirtschaftszone unter strengen Umweltschutzvorgaben und im Stile des örtlichen Urbanismus zu erfolgen haben, dahingehend, dass Hochbauten untersagt werden müssen;

Dass sie die Anlegung eines Waldgürtels um die Zone beantragen;

Dass Beschwerdeführer ebenfalls für die Anbringung von Schutzwänden gegen schleichendes Lärmaufkommen am Rande der gemischten Wirtschaftszone eintreten;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Grâce-Hollogne wünscht, dass außerhalb des Flughafensektors die folgenden Maßnahmen in der Zone vorgenommen werden:

- a) Einstufung der Paire du charbonnage du Bonnier zwischen den Rues H. Denis und M. de Lexhy als Wohnzone;
- b) « site en Boutte », genannt Terril du Corbeau, Rue P. Janson: Einstufung direkt als Wohnzone;
- c) Wahrung der Wohnzone mit ländlichem Charakter im Dorf Horion;

d) Einrichtung einer neuen ländlichen Wohnzone in der Rue de l'Arbre à la Croix, zwischen dem Fußballplatz und dem Rond-point du Château de Lexhy, die sich über eine Länge von 300 Metern in einer Tiefe von 200 Metern erstreckt, prioritär gedacht für den Bau von Sozialwohnungen und vorgesehen als Ausgleich für die Anzahl Hektar der Wohnzone, die der der Gemeinde im Rahmen des Lärmbelastigungsplans verloren gingen; Einrichtung einer Zone für gemeinschaftliche Ausrüstungen an dieser Stelle;

e) Wahrung der Wohnzone mit ländlichem Charakter in der Rue du Ferdou und Vergütung der verschiedenen Besitzer der Güter, die von der Wohnzone mit ländlichem Charakter zur Agrarzone übergehen;

in Erwägung, dass der Gemeinderat von Grâce-Hollogne in den Randgebieten des Flughafens die Aufhebung der Genehmigung dieses Teils der Änderung am Sektorenplan wünscht, in der Erwartung, dass:

— der Lärmbelastigungsplan endgültig festgelegt wird, Festlegung der Zonen A, B, C und D, wodurch dann eine eingehendere Überlegung über die Schaffung neuer Wohnzonen ermöglicht wird;

— die Ansiedlung der Militärs auf dem Standort endgültig bestimmt wird, wo-durch mit der beabsichtigten Präzision alle für die wirtschaftliche Entwicklung gedachten Zonen bestimmt werden können;

in Erwägung, dass der Gemeinderat von Grâce-Hollogne bezüglich der Zonen des Dorfes Velroux möchte:

- a) dass die in der Rue du Village gelegenen Güter in die industrielle Wirtschaftszone eingegliedert werden;
- b) dass das von den Rues du Village, de Velroux und des Blancs Bastons gebildete Dreieck ebenfalls in die Wirtschaftszone eingegliedert werde, es muss jedoch eine Pufferzone von 100 m geschaffen werden, um das Wohngebiet des Dorfes zu bewahren;
- c) dass der Gebäudeblock in der Rue des Blancs Bastons in die industrielle Wirtschaftszone integriert werde;
- d) die Erweiterung der Zone für gemeinschaftliche Ausrüstungen an der Ecke der Rues de Velroux und des Blancs Bastons;

e) eine neue Wohnzone mit ländlichem Charakter einrichten, welche die Rue du Village und die Rue de la Pochette am Ende des Clos J. Nélis verbindet, um die bedeutende Wohnzone auszugleichen, die im Dorf Velroux gestrichen wurde;

f) die Wahrung der Agrarzone über 150 Meter Tiefe, hinter den verbleibenden Wohnungen in der Rue du Village, gleichfalls hinter der Rue du Presbytère;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Grâce-Hollogne bezüglich der Zonen des Dorfes Bierset wünscht, dass:

a) entlang der Rue en Bois et hinter der Rue Sergent Aviateur Bailly un der Avenue de la Gare eine Pufferzone einer Tiefe von 100 Metern innerhalb der Wirtschaftszone geschaffen werde;

b) eine Pufferzone gleicher Tiefe ebenfalls hinter den Besitztümern der Rue de Velroux vorgesehen werde, bei gleichzeitiger Begrenzung auf die Güter des nationalen Verteidigungsministeriums für die Einrichtung der Zone;

c) die von der S.R.W.T. vorgeschlagene Akte zur Verlängerung der Piste des Flughafens die Gestaltung des Straßennetzes der Chaussées de Liège und de Hannut übernehme, mit einem anderen Verlauf als demjenigen, der im Änderungsentwurf des Sektorenplans gehandhabt wurde; dieser Vorschlag lässt den vorgeschlagenen Verlauf und die beiderseitig davon reservierte Zone hinfällig werden;

d) ein Straßennetz parallel zur Autobahn in der Zone 11, und dies je nach den in der besagten Zone angesiedelten Unternehmen und der Präsenz eines kommunalen Sturmbeckens, nicht realisiert werde;

Bezüglich der Zone von Crotteux möchte der Gemeinderat von Grâce-Hollogne:

a) die gemischte Wirtschaftszone ausweiten, welche die Güter des Bauernhofs DUMONT sowie die Gebäude auf der linken Seite der Rue Diérain Patar umfassen wird;

b) die Güter an der Rückseite der gemischten Wirtschaftszone (Westseite) bis zum Sturmbecken in der Grünzone einstufen;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer wünschen, dass die neuen Wirtschaftszonen auf ehemaligen Industriegeländen, in nicht gesättigten Zonen oder auf Geländen in der Nähe der wichtigen Verkehrsachsen angesiedelt werden;

In Erwägung, dass die Stellungnahme des Gemeinderates von Ans vom 18. Dezember 2001 feststellt, dass es gewagt wäre, die Wohnungen in der gemischten Wirtschaftszone einzustufen, ohne deren Enteignung vorzunehmen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer für seine Parzelle eine Einstufung als Baugrundstück fordert, mit der Begründung, dass seine Wohnung in Grâce-Hollogne (Zone A) Gegenstand des Verfahrens zum freiwilligen Kauf durch die Wallonische Region ist und er deshalb nach Saint-Georges umziehen möchte;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer eine Einstufung als Bauzone für seine Parzelle fordert, mit der Begründung, dass diese an der Straße eine Breite von etwa 50 m ausmacht und sie somit in verschiedene Lose eingeteilt werden könnte;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer eine Einstufung ihrer Parzelle in der Rue Impasse des Chiens am Ort mit der Flurbezeichnung als Bauzone « Le Parc » als Bauzone beantragen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die vom Projet des Sektorenplans für seine Parzellen vorgesehene Umstufung bedauert, die nicht mit der in der bebaubaren Zone liegen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer eine Einstufung als Handwerkszone oder für Handelstätigkeiten anregen, in Ermangelung einer Einstufung als Wohnzone, für ihre entlang der Chaussée Verte gelegenen Grundstücke sowie einen direkten Zugang zur Autobahn, mit der Begründung, dass einerseits schon kaufmännische Niederlassungen auf dem Gelände befindlich sind und dass andererseits die Schaffung einer Handwerks- und Handelszone einen Ausgleich des wirtschaftlichen Defizits der Gemeinde ermöglichen würde;

In Erwägung, dass der Beschwerdeführer fordert, dass seine in der Grünzone gelegene Zone als bebaubare Zone eingestuft werde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass seine Parzelle Agrarland als bebaubare Zone eingestuft werde, da sie außerhalb des Lärmbelastigungsplans gelegen ist;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer es ablehnt, dass sein Grundstück, das gänzlich zu einem landwirtschaftlichen Betrieb gehört, als Wohnzone eingestuft wird, mit der Begründung, dass der Betrieb dadurch dezimiert würde und nicht mehr überlebensfähig wäre;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich einer Einstufung seines Weidelandes als Bauzone widersetzt, da sein Betrieb dadurch gefährdet und dies den ländlichen Aspekt des Dorfes zunichtemachen würde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass seine in der Grünzone gelegene Parzelle als Bauzone eingestuft werde, mit der Begründung, dass diese Parzelle gänzlich als Enklave in einer Bauzone eingeschlossen ist und dass sie im Zentrum des Dorfes liegt und diese Umstufung es ermöglichen würde, teilweise den problematischen Verlust an Grund und Boden in St. Georges wettzumachen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich darüber beklagen, dass ihre hochwertigen Agrarflächen als Bauzone eingestuft werden;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer es ablehnt, dass seine hochwertigen Agrarflächen in der Rue Croix Hencotte in Dommartin als Bau- und Industriezone eingestuft werden;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer nicht mit den vorgeschlagenen neuen Bauzonen einverstanden sind, mit der Begründung, dass die Belästigungen der Autobahn und des Steinbruchs dort gegeben sind und dass eine zweite Piste gebaut werden wird, die in Stockay dieselben Lärmbelästigungen hervorrufen wird wie in Zone A;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Schaffung einer Wohnzone entlang der Rue Basse Marquet, der Rue de la Bourse und der Chaussée Verte vorschlagen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich der Entwicklung der Handelstätigkeit entlang der Chaussée Verte widersetzen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Möglichkeiten zur Schaffung von Wohnzonen zwischen der Rue de la Bourse und der Rue Basse Marquet nicht berücksichtigt worden sind;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer wünschen, dass die Grundstücke zwischen dem Carrefour « Lavigne » und dem « Tumulus » in den Genuss einer Einstufung für Handelstätigkeit kommen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Beibehaltung und Ausweitung der bebaubaren Zonen an der Chaussée Verte wünscht;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer anregt, dass Dommartin als Wohnzone mit ländlichem Charakter eingestuft werde, sofern die Hochspannungsleitung unterirdisch verlegt wird;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer wünscht, dass seine Parzelle als Grünzone beibehalten werde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer vorschlägt, schöne Baustellen zu Wohnzwecken einzustufen, wie etwa einen Teil des Parc du Château de Warfusée und das Gelände namens « Campagne de Warfusée »;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Aktualisierung des Sektorenplans in bezüglich Zone B beantragt, da er dabei bleibt, dass sein Gebäude nicht mehr in einer Wohnzone mit ländlichem Charakter gelegen ist;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer für die Schaffung einer Wohnzone im Ort mit der Flurbezeichnung "Viveroux" plädiert;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer fordert, dass sein Grundstück (als Enklave in einer Wohnzone mit ländlichem Charakter eingeschlossen) als Wohnzone mit ländlichem Charakter eingestuft werde, während es derzeit als Grünzone eingestuft ist, um auf die Suche nach Baugrundstücken zu reagieren;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer anführt, dass die Änderung des Sektorenplans den Verlust von 13 Hektar seiner Kulturen von 65 mit sich bringen würde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer anführt, dass die hinsichtlich der Einstufung vorgenommene Aufteilung daran hindert, sich generell auf die Auswirkungen des neuen Plans einzustellen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer anführt, dass die Revision Artikel 166 des CWATUP bezüglich der Promiskuität der verschiedenen vorgesehenen Einstufungen zuwiderhandelt;

In Erwägung, dass die Stellungnahme des Konzertierungsausschusses vom 10. Dezember 2001 die Einstufung der Cité des Charrons als gemischte Wirtschaftszone kritisiert, mit der Begründung, dass einerseits die Straßeninfrastrukturen nicht für den Verkehr von Schwerlastwagen geeignet sind und dass diese Einstufung andererseits eine Zunahme des Verkehrs, Lärmbelästigungen, eine Zunahme der Unsicherheit auf den Straßen und eine Verringerung der Grünflächen hervorrufen würde;

Dass der Konzertierungsausschuss und der Gemeinderat von Ans demnach vorschlagen, die besagte Cité als vertagte Gestaltungszone einschließlich einer gemeinnützigen Zone einzustufen;

In Erwägung, dass sich aus der Stellungnahme des Konzertierungsausschusses vom 27. Juni 2002 ergibt, dass Beschwerdeführer sich Fragen über die Art und Weise stellen, wie die vertagte Gestaltungszone, welche die Cité des Charrons umfasst, umgesetzt werden wird;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Einstufung der Cité des Charrons als gemischte Wirtschaftszone beantragt, mit der Begründung, dass der Verfasser der Wirkungsstudie eine solche Einstufung und nicht die einer vertagten Gestaltungszone empfohlen hat, dass die besagte Cité an die verschiedenen gemischten Wirtschaftszonen angrenzt und dass eine solche Einstufung es ermöglichen würde, die Enteignung der in dieser Zone eingestuft und in Zone B an der Grenze zu Zone A vorzunehmen;

In Erwägung, dass die Beschwerden im Allgemeinen die Meinung zum Ausdruck bringen, dass das Projekt Landschaft und Relief des Gebiets beeinträchtigt;

In Erwägung, dass eine Beschwerde anführt, dass das Büro POLY'ART für die Wohnzonen die Einhaltung der Struktur und Form der traditionellen Dörfer, für die Industriezonen, die Wahrung des offenen ländlichen Charakters und die vegetativen Elemente (Bewaltung,...) für die in der Nähe des Wohnbereichs gelegenen Zonen und die Agrarzonen, den Respekt vor der ländlichen Raum und die Begrenzung des Verbrauchs an Agrarflächen empfiehlt;

In Erwägung, dass die öffentliche Anhörung ergibt, dass die Agrarflächen von hervorragender Qualität seien und bewahrt werden müssten;

In Erwägung, dass diese gleiche Beschwerde klarstellt, dass das Projekt den PRD (ländlichen Entwicklungsplan der Wallonischen Region) ignoriert, insbesondere die 10. Maßnahme « Erneuerung und Entwicklung der Dörfer », und dass der PRD eine Gelegenheit für die Gemeinde böte, die wirtschaftlichen Anliegen im Zusammenhang eines ländlichen Rahmens zu integrieren;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerden von der Änderung des Lebensrahmens auf dem Gebiet der Gemeinde Awans, der Verwandlung einer Agrarlandschaft in eine berzeichnende Landschaft für die zur wirtschaftlichen Entwicklung eingestuften Zonen;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerden seitens der Einwohner, deren Enteignung des Gutes nicht geplant ist, die Notwendigkeit weiterer Enteignungen und konsequenter Entschädigungen anführen, bedingt durch die angezeigte Unmöglichkeit, weiterhin in den Gütern in der Umgebung des Flughafens zu bleiben wegen der Veränderung des Lebensumfeldes; dass diese Beschwerden insbesondere die Rue en Bois, das Viertel in der Nähe der Post oder die Rue Janson und das Viertel de Stockis betreffen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Unmöglichkeit anführen, eine Genehmigung für den Umbau von Gebäuden zu erlangen, insbesondere für die Einrichtung von Dachgeschossen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden Sorgen über die mögliche Zerstörung des Parc du Château d'Awans, Gebäuden der Gendarmerie, der Hunderennbahn und der Ausflugsorte äußern;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerden die Beunruhigung mit Bezug auf die Art von Gebäuden anführen, die in den Wirtschaftszonen gebaut werden könnten, deren Größe, Volumen und Höhe;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerden von den bedeutenden Belästigungen in Verbindung mit der Präsenz der Straßen- und Autobahnverbindungen und dem aktuellen Betrieb des Flughafens handeln;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Notwendigkeit anführen, die von der bimodalen Plattform abhängige Zone weg von jedweder Wohnstätte zu halten;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich der Einstufung als Grünzone von Grundstücken in Velroux widersetzt, die derzeit in der Zone für Sandgewinnung geführt wird, mit der Begründung, dass die anderen Sandgruben der Umgebung nicht zur Grünzone umgestuft werden und dass keinerlei objektiver Grund diese unterschiedliche Behandlung rechtfertigt;

In Erwägung, dass dieser Beschwerdeführer der Meinung ist, dass es keine objektiven Gründe gibt, diese Grundstücke als Grünzone einzustufen, außer zum Schutz der Vogelwelt, der durch diese Maßnahme auch nicht stärker gewährleistet wäre, da die Vögel doch schon dort angesiedelt sind, und dies trotz des Gewinnungsbetriebs, die im übrigen sowieso nicht intensiv betrieben wird, dass dieser Beschwerdeführer demnach beantragt, dass der Standort erst nach Ende der Gewinnungstätigkeit als Grünzone eingestuft wird und nicht vorher;

In Erwägung, dass andere Privatleute die Änderung der für das Projekt des Sektorenplans vorgesehene Grünzone beantragen, das ihre Grundstücke ganz oder teilweise betrifft, um ihre Baugenehmigung durchführen oder ihr Grundstück aufwerten zu können;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich der Einstufung ihres derzeit in einer Wohnzone befindlichen Besitzes als Agrarzone im Projekt des Sektorenplanes widersetzen, mit der Begründung, dass ihre Parzellen an Wert einbüßen werden;

Dass bestimmte Beschwerdeführer der Rue de Crotteux beantragen, dass alle Wohnungen an der Oberseite der Rue de Crotteux in die Wirtschaftszone integriert werden;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle anmerkt, dass die Ausweitung der Wirtschaftszone in der vorgesehenen Form die Möglichkeiten der künftigen Entwicklung in der Nähe des Flughafens beschränkt, wenn der Ort mit der Flurbezeichnung « A la longue Haie » in der direkten Verlängerung der Z.A.E.M. nicht einbezogen wird, die im Projekt vorgesehen ist und ein angemessenes Relief für diese Art der Tätigkeit aufweist;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle anmerkt, dass Artikel 1, 5°, §2 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 20. September 2001 Grundstücke zum Zwecke der Wirtschaftstätigkeit als Erweiterung der im Sektorenplan vom 26. November 1987 bestimmten KMU-Zonen vorbehält, wohingegen die grafischen Dokumente auf eine Überlagerung oder eine Eingliederung der anfänglichen Zonen und derjenigen anzeigen, die im Projekt zur Revision vorgesehen sind, diese Zonen zu wirtschaftlichen Zwecken in Verbindung mit der Flughafentätigkeit einstuft. Diese Eingliederung der Zone namens « Zone Nr. 1 des Cahottes », die seit etwa fünfzehn Jahren von der SPI+ umgesetzt wird, droht nämlich zahlreiche Konfliktsituationen bei der Abwicklung der bestehenden Aktivitäten hervorzurufen (Änderung der Tätigkeit, Wiederverkauf, Vergrößerung,...). Die Folge davon würde darin bestehen, dass vorangehende Vorschriften durch neue, restriktivere ersetzt werden, die der bestehenden faktischen Situation nicht Rechnung tragen;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle anmerkt, dass das Projekt die vom Schöffenkollegium eingebrachten Vorschläge nur teilweise berücksichtigt, die darauf abzielen, die Qualität der Wohnzone für bestimmte Z.A.D. geltend zu machen, um den Verlust von möglichen Wohngebieten in Verbindung mit der Entwicklung des Flughafens auszugleichen;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle anmerkt, dass das Projekt eine bedauerliche Diskordanz zwischen den Text- und Grafikdokumenten aufweist bezüglich der Abgrenzung der Z.A.D., die im Ortsviertel Warfusée vorgesehen ist und die zur Auflösung der Logik des Revisionsprojekts an diesem Ort führt;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle anregt, zur Vermeidung jedweden nachfolgenden Problems bei der Auslegung zu bestimmen, dass die Z.A.E.M. Unternehmen aufnehmen kann, deren Ansiedlung die Nähe des Flughafens oder nicht oder der von ihm erzeugten Aktivitäten oder nicht benötigt;

In Erwägung, dass der Gemeinderat anregt, dass es angebracht wäre, die Definition der Zonen namens « Zonen Nr. 1 und 2 des Cahottes » beizubehalten, wie sie im Sektorenplan vom 26. November 1987 zu finden sind, und auf die Gesamtheit der neuen Z.A.E.M. anzuwenden, die auf dem Gebiet der Gemeinde Flémalle vorgesehen ist, ohne besondere Einschränkung bezüglich der zulässigen Wirtschaftstätigkeit, jedoch mit einer eventuellen Priorität für die Wirtschaftstätigkeiten in Verbindung mit der Flughafentwicklung;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle anregt, die Z.A.E.M. in Richtung der Rue de Noirfontaine auszuweiten und dort zwei Wohnungen zu integrieren, die ansonsten am Rande der Zone isoliert wären; den Ort mit der Flurbezeichnung « A la longue Haie » zur Z.A.E.M. oder ansonsten zur Z.A.D. einzuordnen, um seine spätere Einstufung je nach Bedarf zu ermöglichen, der sich bis dahin auf tun könnte;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle anregt, die parallel zur Rue J.-L. Adam verlaufende Z.A.E.M. zu reduzieren, um den Anwohnern einen größeren Aufenthaltsraum hinter ihren Wohnstätten zu bieten;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle anregt, aus urbanistischen Gründen die Z.A.E.M. in Höhe der Rue du Culot zu reduzieren, um daraus zwei Wohnungen herauszunehmen und deren Besitzern ggf. die Möglichkeit zu bieten, daran eventuelle Veränderungen ohne vorangehende Ausnahmeregelung vorzunehmen;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle anregt, die Integration in die Wohnzone von folgenden Grundstücken ins Auge zu fassen, die derzeit in der Z.A.D. enthalten sind:

- a) am Ort mit der Flurbezeichnung « Gros Chêne »;
- b) drei kleine Grundstücke am Ort mit der Flurbezeichnung « Sur les Thiers »;
- c) am Ort mit der Flurbezeichnung « Bois des Moines »;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle anregt, die Z.A.D. im Ortsviertel Warfusée so beizubehalten, wie sie auf dem bei der Anhörung eingebrachten grafischen Dokument erscheint und die entsprechende Korrektur in dem darauf bezogenen Textdokument vorzunehmen;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle im Anschluss an die vorgenommenen Änderungen an den anfänglichen grafischen Dokumenten angeregt hat, den Verlauf der gemischten Wirtschaftszone entlang der neuen Zone A zwischen der Rue Malherbe und der Rue de la Résistance dahingehend zu ändern, dass die beiden Penetrationen in spitzen Winkeln aufgehoben werden. Dies würde ggf. die Durchführung dieser Zone erleichtern;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Flémalle sich im Anschluss an die Änderungen an den anfänglichen grafischen Dokumenten Fragen über den Nutzen gestellt hat, die Gebäude nördlich von der Rue du Cowa als Agrarzone einzustufen. Den Boden auf diese Weise einzustufen würde die eventuell nicht verkaufswilligen Besitzer in beträchtlichem Maße benachteiligen. Jedwede Person nämlich, die eine Umwandlung oder Erweiterung ins Auge fassen sollte, für die eine städtebauliche Genehmigung erforderlich ist, müsste vorab eine Ausnahmeregelung vom Sektorenplan beantragen, die vom zuständigen Beamten gewährt oder verwehrt wird;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Wahl der zu berücksichtigenden Änderungsorientierungen zur Einstufung der Zonen mit Baustellen auf dem Gebiet der Gemeinde Flémalle überstürzt sind;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer der Meinung ist, dass die Regierung die von der Gemeinde Flémalle für die Prüfung der Änderungen am kommunalen Leitplan beantragten Beihilfen hätte gewähren sollen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass jedwede Einstufung der Gemeinde Flémalle unter Berücksichtigung der Entwicklungsparameter für die Steinbrüche und den Flughafen erneut geprüft werden;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer bestreitet, dass auf dem Gebiet der Gemeinde Flémalle im Wesentlichen eine Zone zur Entwicklung von Wohnstätten vorgesehen worden ist;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer anführen, dass die Deponie eben-falls ein Problem darstellt;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer anführen, dass der Steinbruch von Basse Awirs ein Problem darstellt;

Dass andere Beschwerdeführer zudem beantragen, dass ihr Haus demnach von der Wallonischen Region unter den gleichen Bedingungen des freiwilligen Verkaufs aufgekauft werden wie diejenigen bei Zone A;

Dass andere Beschwerdeführer unterstreichen, dass es vorzuziehen wäre, diese gesamte ZAD zur unbewohnbaren Zone zu erklären;

In Erwägung, dass mehrere in Zone A wohnhafte Beschwerdeführer nicht umziehen wollen;

Dass diese der Meinung sind, dass die Einrichtung von Büros in den leerstehenden Häusern, einer eigenen Agrarzone und eventueller Grünflächen nicht allzu viele Belästigungen generieren würde, und die Einwohner, die bleiben wollen, könnten bleiben;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer beantragen, dass die sich in der ZAD von Sur-les-Bois entwickelnden Aktivitäten nicht verschmutzend sein sollen und Grünflächen eingerichtet werden;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer beantragen, dass die leerstehenden Häuser verkauft oder vermietet werden können;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die Ungewissheiten einer Einstufung als ZAD anführen;

Dass ein Beschwerdeführer zudem anführt, dass die Wirkungsstudie und die CRAT sich gegen die Einrichtung solcher Zonen in ehemaligen Wohnzonen ausgesprochen haben;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer beantragen, dass eine bewaldete Abtrennung zwischen der Industriezone des Cahottes und ihrem Besitz eingerichtet werden, damit die Industriegebäude nicht zu nahe angesiedelt werden können;

Dass diese Beschwerdeführer zudem wünschen, dass diese Industriegebäude in neutraler Farbe gehalten sein mögen und dass die neuen Industrien nicht zu viel Lärm, Geruch oder Verschmutzung mit sich bringen;

Dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass einzig noch Büros in dieser Zone installiert werden dürfen;

Dass mehrere Beschwerdeführer beantragen, dass die Rue des Cahottes als Zone B eingestuft werde, damit ihre Gebäude noch schallgedämmt werden können;

Dass mehrere Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Bewohner der Rue des Cahottes Gegenstand einer Diskriminierung sind, dahingehend dass einige in Zone A, andere in Zone B und andere wiederum in Zone C sind;

Dass mehrere Beschwerdeführer die Einrichtung eines Abflusssystems in den Cahottes kritisieren, wo doch dieser Standort als Industriestätte vorgesehen ist;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer der Meinung ist, dass die Verwandlung der Wohnzone zur Wohnzone, um die Anlegung der Siedlung « Pinsonchamps » zu ermöglichen, angesichts der realen Lage der Grundstücke nicht ratsam ist:

- starkes Gefälle, wodurch die Ausrüstung mit Abflüssen und Straßennetz kostspielig wird;
- die Grundstücke haben als öffentliche Deponie gedient, ohne dass eine Studie über die Bodenverschmutzung vorgenommen worden wäre;

- über zahlreichen Parzellen ragt eine Hochspannungsleitung; das Vorsor-geprinzip erfordert, dort ein Bauvorhaben zu unterlassen;
- die Parzellen, über denen die Hochspannungsleitungen ragen, sind schwer verhandelbar weil wertgemindert;
- die in der Nähe errichteten GSM-Antennen;
- die Grundstücke sind teilweise bewaldet;
- das Projekt berücksichtigt nicht die Auswirkungen des benachbarten Siedlungsprojekts, das derzeit bei den kollektiven Diensten verwirklicht wird;
- das derzeit unzureichende Abflusssystem, um das Wasser aus den beiden benachbarten Parzellierungen stammende Wasser aufzunehmen;
- der Automobilverkehr droht, die Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes zu überlasten;
- das Kollegium berücksichtigt nicht die kollektiven Kosten zur Ausübung eines regelnden Drucks auf die Grundstückspreise;
- es gibt weitere erschließbare Grundstücke auf dem Gebiet der Gemeinde.

Mehrere Beschwerdeführer fragen, warum die Rue J.-L. Adam als Wohnzone belassen wird, wo sie doch zwischen einer Wirtschaftszone und einer Zone CET und einer Zone B im PEB gelegen ist;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass sein in der Rue Jean-Louis Adam gelegenes Gut als Industriezone eingestuft werde;

Dass der Beschwerdeführer sich Fragen bezüglich der Frist zur Umsetzung der Zonen in der Nähe zum Gebäude in der Rue J.-L. Adam in 4400 Flémalle stellt;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer nicht versteht, was die Rue Warhaxe in einer Zone A, B, C oder D zu suchen hat, wo sie doch nichts mit dem Flughafen zu tun hat;

In Erwägung, dass der Beschwerdeführer zur Untermauerung seines Antrags angeführt hat, dass sein Grundstück eingeklemmt ist zwischen einer Industriezone und der Deponie der « Sablières de Rossart » und dass bezüglich der Lage seines Besitzes in Zone B im PEB eine am 2. September 1999 vorgenommene Messung zeigt, dass der Lärmpegel dort mehr als 70 dB erreicht;

In Erwägung, dass dieser Beschwerdeführer zudem beantragt, gänzlich enteignet oder aber der Zone A gleichgestellt zu werden, gemäß dem Grundsatz der Gerechtigkeit, der von Minister Kubla garantiert wird;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass das Gebäude in der Rue des Cahottes als Erweiterungszone zum Industriepark des Cahottes eingestuft werde; dass der Beschwerdeführer zur Unterstützung seines Antrags anführt, dass die Wirtschaftszone zu Nahe an seinem Gut ist und dieses dadurch unverkäuflich und unvermietbar wird bedingt durch die Belästigungen durch Nachtflüge, aber auch andere Belästigungen, wie Unsicherheit, Verkehrsaufkommen, usw.;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass das Gebäude in der Rue Malherbe als Wirtschaftszone eingestuft werde wegen der Belästigungen durch die Flugzeuge und die Industriezonen der Umgebung;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich darüber beklagt, dass die Rue Malherbe von einem Gewerbegebiet umgeben ist;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass das Gebäude in der Rue du Culot als Wirtschaftszone eingestuft werde, damit er umziehen kann, da man diese Zone angesichts der vom Flughafen hervorgerufenen Belästigungen nicht mehr als Wohngebiet erachten kann;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass das Gebäude in der Rue de Warfusée aufgekauft werde, denn er kann dort nicht mehr normal leben noch das Haus schalldämmen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass die seinen Betrieb besonders betreffende Wirtschaftszone verlagert werden möge, damit er eine gewisse Rentabilität bewahren kann;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer der Meinung ist, dass sein Haus nicht in Zone D aufgeführt wird, aber von Flugzeugen überflogen wird und dass er somit möchte, dass sein Haus in die Zone D eingestuft werde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass die Wallonische Region sein Haus in Sart d'Avette in 4400 Les Awirs aufkauft, da er gesundheitliche Probleme hat;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer eine Entschädigung für die Wertminderung seines Gebäudes in der Rue de la Reine in 4400 Flémalle und eine Revision seiner Zone beantragt;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass das Gebäude in der Rue Héna in 4400 Awirs als Wirtschaftszone eingestuft werden wegen der Belästigungen durch die Flugzeuge und die es umgebenden Industriezonen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass das Gebäude in der Rue du Pays Minier in 4400 Flémalle enteignet werde wegen der Belästigungen durch die Entwicklung des Flughafens;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer der Meinung ist, dass es nicht der Logik entspricht, dass das Gebäude in der Rue de l'Arbre Saint-Michel in 4400 Flémalle 500 Meter vom Pistenende entfernt in Zone C eingestuft ist, während eine Wohnung in der Dorfmitte in Zone B umgestuft wurde;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass das Gebäude in der Rue du Culot in 4400 Flémalle als Wohnzone eingestuft werde, und dies umso mehr als das benachbarte Gebäude, das in gleicher Situation befindlich ist, im letzten Jahr eine Baugenehmigung erhalten hat;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer einen Kundenverlust an seinem Pommes frites-Stand in der Rue des Cahottes seit der Abgrenzung der Zonen und den Enteignungen verzeichnet hat, und dies umso mehr als die Arbeiten an der Kanalisation den Zugang erschweren;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer beantragt, dass das Gebäude in der Rue du Culot in 4400 Flémalle als Wirtschaftszone eingestuft werde, denn das Ortsviertel kann nicht mehr als Wohngebiet erachtet werden;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer beantragen, dass ihr Gebäude in der Rue de Warfusée als Wohngebiet mit ländlichem Charakter übernommen werde angesichts der durch die ZAD hervorgerufenen Unsicherheiten;

Dass mehrere Beschwerdeführer die Installation eines Lautstärkemessers in der Nähe ihres Gebäudes in der Rue des Cahottes beantragen;

13. Bezüglicher der Wasserproblematik:

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Fexhe-le-Haut-Clocher beschlossen hat, keine günstige Stellungnahme abzugeben, solange eine Studie über die Folgen der Abdichtung bedeutender Flächen, wie vom Autor der Wirkungsstudie empfohlen, und eine Studie über die Folgen für die Mobilität und die Straßenverkehrssicherheit auf die von der Umsetzung der vorzusehenden vertragten Gestaltungszone nicht verwirklicht sein werden und die Garantien bezüglich nicht gegebener Störnisse durch die Militärzone bezüglich der Einrichtung der vertragten Gestaltungszone nicht gegeben sind;

In Erwägung, dass je nach Anzahl Beschwerden das als vertragte Gestaltungszone einzustufende Gebiet sich oberhalb der verschiedenen Ortsviertel befindet, deren Abwassersystem (Sturmbecken und Kanalisation) sich der Sättigung nähert und es angebracht ist, das Abwassersystem zu überdenken;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Problematik des Grund- und Rieselwassers hervorheben;

In Erwägung, dass einige sich Fragen über die Kapazität der bestehenden Straßeninfrastrukturen und Kanalisationssysteme stellen, um die Ansiedlung neuer Unternehmen zu unterstützen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer bezüglich des Rieselwassers bedingt durch die Ansiedlung neuer Unternehmen in der Wirtschaftszone und der Einrichtung neuer Straßennetze, die Anbringung von Sammlern und deren Verbindung mit den Wasseraufbereitungsanlagen beantragen, um die Verschmutzung des Grundwassers zu vermeiden;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer beantragen, dass in diesem Sinne eine ausreichende Anzahl Sturmbecken gebaut werden, die regelmäßig zu reinigen sind;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer inständig um die Bewahrung der Quellen von Crotteux ersuchen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer behauptet, dass sein Besitz mit einer Dienstbarkeit des Ablaufs von Rieselwasser belastet ist, wobei ihm die Instandhaltung des Drains obliegt, die nicht von der Gemeinde übernommen wurde, mit Ausnahme von einem Male in zehn Jahren, was bei starkem Regen zu unangenehmer Geruchsentwicklung führt;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer unterstreichen, dass die betreffende Zone eine Präventions- und Überwachungszone der Sickerstellen der CILE ist (Wasservorkommen zur Versorgung der Lütticher Region) und dass es angebracht ist, Maßnahmen zum Schutze der Trinkwasserqualität zu ergreifen, insbesondere ein Verbot, Produkte zur Enteisung der Pisten ins Grundwasser versickern zu lassen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer angesichts der Abdichtung großer Flächen die Notwendigkeit anführen, Sturmbecken einzurichten, um Überschwemmungen in den benachbarten Orten zu vermeiden;

Dass diese Beschwerdeführer zudem anführen, dass die Wasserableitungen selektiv sein müssen und dass die Enteisungsprodukte der Flugzeuge (biologisch schwer abbaubares Gift) rückgewonnen werden müssen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden anführen, dass die Wirkungsstudie die Probleme in Verbindung mit der Zunahme der Rieselwasservolumen durch die Verlängerung der Piste und die Vergrößerung der Industriezone nicht verhindert hätte;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerden feststellen, dass die Probleme mit Überschwemmungen bereits gegeben sind, insbesondere bedingt durch die Verwirklichung der TGV-Gleisanlagen, und zusätzliche Überschwemmungsrisiken anführen, die durch das reichliche Rieselwasser hervorgerufen werden, das durch die Abdichtung von Bodenparzellen entsteht;

In Erwägung, dass die Verwirklichung von Sturmbecken gefordert wird, um die festgestellten oder vorzusehenden Überschwemmungen zu lösen;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerden die Probleme in Verbindung mit der Entwässerung der Zone und der Wasseraufbereitung anführen und die Untersuchung und Anlegung eines Systems angemessenen selektiven Entwässerung sowie die Installation eines Wasseraufbereitungssystems fordern;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer sich Sorgen über mögliche Wasserverschmutzungen machen, einschließlich des Grundwassers, insbesondere in Verbindung mit der Verwendung von Enteisungsprodukten der Pisten;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerden die Präsenz des Grundwassers der Hespengauer Kreidezeit erwähnen und anführen, dass dieses Grundwasser den bedeutendsten Bestand der Region darstellt und eine wichtige Trinkwasserreserve darstellt;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer anführen, dass eine Teil des Standortes und des geplanten Straßennetzes sich in den Präventions- und Überwachungszone befinden, rund um die Sammelstellen oder in Zonen befinden, die für eine Präventionszone vorgesehen waren; dass die Abdichtung einer bedeutenden Anzahl Hektare Folgen für die Bespeisungszone der Sammlung haben und die Bespeisung des Grundwassers mit einem ausreichenden Wasservolumen behindern wird; dass diese Beschwerden entsprechende Vorkehrungen anregen, um die Risiken einer Verschmutzung des Grundwassers zu vermeiden;

In Erwägung, dass die CILE spezifische Studien empfiehlt, insbesondere bezüglich der Folgen einer erweiterten Abdichtung der Böden; dass sie zudem in die Umsetzung der Zonen sowie die Schaffung der Straßennetze involviert werden möchte;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Schwierigkeiten bei der Abführung des Rieselwassers in Erinnerung rufen, wie sie in der Region geboten sind (insbesondere in den Rues de Hollogne und de la Station) und sich Sorgen über die durch das Projekt bedingten gesteigerten Überschwemmungsrisiken machen;

In Erwägung, dass das Grundwasser der Hespengauer Kreidezeit einer Beschwerde zufolge das bedeutendste Grundwasserreservoir der Region ist und eine wichtige Trinkwasserreserve darstellt; dass ein großer Teil des Standortes sich in den Präventions- und Überwachungszone rund um die Stellen der CILE befindet; dass die Abdichtung von ungefähr 570 ha eine große Menge an Rieselwasser schaffen wird; dass ungefähr 4 Millionen Kubikmeter Regenwasser das Grundwasser nicht mehr bespeisen werden, d.h. 15% der durchschnittlich pro Jahr für die Versorgung gesammelten Mengen;

In Erwägung, dass einer Beschwerde zufolge beim ursprünglichen West-Umgehungsprojekt drei neue Straßennetze und ein Sturmbecken zum Schutze von Fooz vor Überschwemmungen nicht berücksichtigt worden sind; dass die Schaffung eines Straßennetzes mit großen Volumen die Überschwemmungsprobleme noch steigern könnte, da das Sturmbecken nicht unter Berücksichtigung dieser Straße dimensioniert worden ist;

In Erwägung, dass eine Beschwerde anführt, dass es eine Wirkungsstudie über die Zunahme des Rieselwassers in Verbindung mit der Verlängerung der Piste und der Vergrößerung der Industriezone hätte geben sollen;

In Erwägung, dass die CILE Besitzerin der Parzellen oberhalb der Sammelstollen bleiben will; dass die CILE im Falle von Enteignungen der Meinung ist, dass sie den Besitz des Unterbodens in mehr als 20 Metern Tiefe bei den vorgesehenen Vorgängen behalten muss; dass der Verlauf der künftigen Verbindung und ihres reservierten Umfeldes der CILE zufolge die drei Zugangstürme zu den Sammelstollen in der Nähe der TGV-Verbindung vermeiden und diese jederzeit zugänglich lassen sollte;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Awans fordert, dass eine vollständige Studie über die Abführung der Oberflächengewässer vorgenommen werde, um die Ausrüstungen zur Sammlung von Wasser vor Beginn der Entwicklung der industriellen Wirtschaftszone zu installieren, und fordert zur Gewährleistung des Schutzes des Grundwassers Aufbereitungsanlagen, die den bestmöglichen Umweltschutz und eine Sammlung von toxischen Produkten vor Ort, auf dem Bitumen ermöglichen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer die Auswirkung des Projekts auf die langsamen Straßennetze für den Agrarverkehr anführen;

14. Bezüglich der Mobilität

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer feststellt, dass die Zunahme des Autobahnverkehrs im Anschluss an die Revision des Sektorenplans zu einer Überfüllung der Aveneu du Progrès führen wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer der Meinung sind, dass die Projekte zur Schaffung eines Kreuzes auf der Höhe des Brücken der Rue Charlet oder der Ost- oder West-Umgehungen eine negative Auswirkung auf die Anwohner das von den Rues Charlet und Dufuisseaux gebildete Dreieck haben werden;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich der Zunahme des Verkehrsaufkommens von Schwerlastwagen über die Rue Reine Astrid in Ans widersetzen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer feststellen, dass die Rue des Héros, die Rue Joseph Servais und die Rue de Lonci nicht in der Lage sind, den Verkehr in Verbindung mit Schwerverkehr aufzunehmen und bereits genügend Belästigungen erfahren;

Dass ein Beschwerdeführer der Meinung ist, dass die Zunahme des Verkehrs in der Rue de Loncin so geartet ist, dass die Unfallrisiken an der Kreuzung der Rues de Jemeppe, de Loncin, Colson und der Chaussée Roi Albert gesteigert werden;

Dass ein anderer Beschwerdeführer feststellt, dass die Rue Ennot nicht in der Lage ist, den Schwerverkehr aufzunehmen, und die offenkundigen Sicherheitsprobleme, die sich wohl im Anschluss an eine Zunahme des Verkehrs ergeben werden, aufzeigt;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer eine Zunahme des Verkehrs in der Rue de l'Yser, Rue Petite Va und Rue Doumier befürchten;

Dass ein weiterer Beschwerdeführer bezüglich der Rue Doumier die Verabschiedung verschiedener Maßnahmen anregt (Lärmschutzwände, Neuaufforstung der Böschung, Anbringung von Schwellen, Einbahnstraßenregelung in der Rue Doumier);

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Sicherheits- und Lärmprobleme in Verbindung mit dem Verkehr in den Rues des Français und Gilles Magnée aufzeigen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Sicherheits- und Verschmutzungsprobleme in Verbindung mit dem Verkehr in der Rue du Plope aufzeigen;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer Verstopfung und verschlechterten Zustand der Rue de Jemeppe anführen, die in der Folge mit der Zunahme des Straßenverkehrs durch die Ansiedlung verschiedener neuer Wirtschaftstätigkeiten und die Nähe der Gewerbezone von Grâce-Hollogne noch zunehmen werden;

Dass sie in diesem Zusammenhang entweder eine Umgehung von Loncin durch die Schaffung einer Verbindung entlang der Autobahn zwischen den Rues de Jemeppe und Deponthière oder eine Verdoppelung des besagten Straßennetzes vorschlagen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer eine Zunahme des Straßenverkehrs in Alleur befürchten und die Anbringung von Lärmschutzwänden fordern;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer bezüglich der Straßen- und Autobahninfrastrukturen anführen, dass die bereits bestehenden bald verstopft sein werden und dass neue weitere Belästigungen mit sich bringen werden, dass die Umgehungsstraßen « Ost und West » von Awans durch eine Straße entlang der TGV-Verbindung ersetzt werden müssten und dass die Anwohner durch Lärmschutzwände geschützt werden müssen;

In Erwägung, dass sich mehrere Beschwerden dem Grundsatz der Schaffung von Umgehungsstraßen jedweder Art widersetzen;

In Erwägung, dass sich bei der ersten öffentlichen Anhörung ein Teil der Beschwerden der Ost-Umgehung widersetze, vor allem wegen der Trennung des Gebiets und der negativen Auswirkung auf die Agrarflächen, die Landschaft, die Harmonie zwischen den benachbarten Dörfern; dass die Gegen der Ost-Verbindung sich ihrerseits Sorgen über die Auswirkung des Projekts vor allem auf die gestreiften oder durchquerten Wohngebiete, den denkmalgeschützten Standort des Château d'Awans (Altersheim), die Hunderennbahn, eine Krippe (Kinderbetreuung), einen Fußballplatz, die Cité des Saules (Sozialwohnungen), den MET, die Autobahnpolizei, die Firma TTS, die Firma Verviers Pneus und die Firma ECLA machen und die Kumulierung der Belästigungen mit jenen der Autobahn befürchten;

In Erwägung außerdem, dass die Beschwerdeführer bedeutende Schwierigkeiten der Satuierung an der Ausfahrt Hognoul anführen, wo die anfänglichen Ost- und Westumgehungen ankommen;

In Erwägung, dass die beiden anfänglichen Ost- und Westumgehungen einer Beschwerde zufolge die Schwerlastwagen zwingen werden, 4 Fahrspuren zu überqueren, um Richtung Vottem zu fahren, dann 4 Fahrspuren, um dann zur rechten Seite auf Höhe von Alleur überzugehen;

In Erwägung, dass andere Alternativen vorgeschlagen wurden, um die neue Industriezone zu bedienen;

In Erwägung, dass eine Beschwerde anführt, dass die Alternativstrecke entlang der TGV-Verbindung keiner Wirkungsstudie unterzogen wurde;

In Erwägung, dass die am häufigsten angeführte Lösung darin bestand, eine Umgehung von Awans über eine Straße entlang der TGV-Verbindung zu schaffen; dass diese Lösung einer neuen öffentlichen Anhörung unterzogen wurde und Gegenstand zahlreicher Beschwerden gewesen ist;

In Erwägung, dass die PRL-Gruppe von Awans ihrerseits vorgeschlagen hat, Zufahrten von und zu den neuen Zonen (9 und 10) unmittelbar ab dem Autobahnkreuz in Loncin am Ende der Rues de Loncin in Awans und Charlet in Loncin (große trapezförmiger Kreisverkehr) vorzusehen; dass dieser Vorschlag der PRL-Gruppe zufolge mehrere Vorteile bietet: eine bessere Verteilung des Verkehrs am Kreuz Loncin; die einzigen in der Nähe des großen Trapezes gelegenen Wohnungen sind in Zone A angesiedelt und dürften von der Region aufgekauft werden; die Bewohner von Awans und Loncin haben direkte Zufahrt zur Autobahn, ohne Ans durchqueren oder den Umweg über Hognoul fahren zu müssen; die Lösung ist nicht teurer als die beiden Ost- und Westumgehungen; das Zentrum des Kreuzes ist Eigentum des MET, wodurch eine Einsparung bei den Enteignungen von mindestens 5 ha entsteht; diese Lösung ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit nicht gefährlicher als die beiden Ost- und Westumgehungen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer der Meinung ist, dass der Vorschlag der PRL-Gruppe interessant, aber unvollständig ist und konkrete Gestaltungen vorschlägt, insbesondere durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrspuren und die Verlängerung der Ausfahrten;

In Erwägung, dass eine vorgeschlagene Alternative darin besteht, die Ausfahrten ab dem Kreuz Loncin im Rahmen des Projekts zur Verbreiterung der Autobahn (2 auf 3 Fahrbahnen) zu vervielfältigen;

In Erwägung, dass ebenfalls vorgeschlagen worden ist, eine Verbindung ab dem Kreisverkehr von Grâce-Hollogne zu den Zonen 9 und 10 im Norden zu schaffen;

In Erwägung, dass mindestens eine Beschwerde vorgesehen hat, Awans weiter westlich zu umgehen unter Einbeziehung des Dorfes Fooz in Richtung einer einzurichtenden Ausfahrt 30b, d.h. weder zur Ausfahrt Crisnée noch zur Ausfahrt Hognoul;

In Erwägung, dass mindestens eine Beschwerde vorgeschlagen hat, eine Verbindung zwischen der Autobahn E40 und der A3 ab Hognoul vorzusehen, indem ein Gewerbegebiet durchquert wird;

In Erwägung, dass ebenfalls angeregt worden ist, über etwa 400 Meter der TGV-Verbindung zu folgen und dann parallel zu Weg Nr.9 über 350 bis 400 Meter zu verlaufen, um dann zur ursprünglichen Weststrecke des Projekts zu gelangen;

In Erwägung, dass vorgeschlagen worden ist, die Ostumgehung beizubehalten, einschließlich der Schaffung einer neuen direkten Autobahnausfahrt statt einer Anbindung an die saturierte Ausfahrt Hognoul;

In Erwägung, dass in der Hypothese einer Beibehaltung der ursprünglichen Westumgehung eine Verringerung des Straßennetzes auf zwei Spuren ab der Pont de Bierset ins Auge gefasst wurde;

In Erwägung, dass andere Vorschläge zur Anpassung der Strecke formuliert worden sind;

In Erwägung, dass mindestens eine Beschwerde die Meinung äußerte, dass die öffentliche Wiederholung wiederholt werden muss;

In Erwägung, dass man bestimmten Beschwerdeführern zufolge vermeiden muss, dass Lastwagen eine Abkürzung über das Dorf Awans nehmen;

In Erwägung, dass die Beschwerdeführer sich Fragen über die Breite und Zusammensetzung des künftig zu schaffenden Straßennetzes machen; dass mehrere Beschwerdeführer sich fragen, warum das zu schaffende Straßennetz und die reservierte Zone eine Breite von 150 Metern aufweisen müssen; dass eine Beschwerde sich fragt, warum die Ost- und Westumgehungen notwendigerweise 2 x 2 Fahrspuren und 2 entgegengesetzte Fahrtrichtungen aufweisen;

In Erwägung, dass sich aus mehreren Beschwerden ergibt, dass die lokalen Verbindungen zwischen Awans und den Nachbargemeinden beizubehalten sind;

In Erwägung, dass ebenfalls verschiedene Lösungen vorgeschlagen worden sind, wie etwa die Überarbeitung der Gestaltung des Kreuzes von Grâce-Hollogne, die Erweiterung der bestehenden Autobahnen, das Privilegieren der bestehenden Zufahrt zu Flughafen und Cargo-Dorf;

In Erwägung, dass der Verlauf entlang der TGV-Verbindung, um auf Höhe des Kreuzes von Crisnée zur Autobahn zu stoßen von der Mehrheit der Beschwerdeführer als Alternative vorgeschlagen worden ist (74%, cf. Anhang zur Beratung des Gemeinderates vom 10. Dezember 2001);

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Awans mit Zufriedenheit zur Kenntnis nimmt, dass das neue Projekt, die Gestaltung der beiden Umgehungsstraßen nicht aufgenommen sind, und schlägt vor, dass:

— die erste Priorität beim Zugang zum Autobahnnetz die Gestaltung der Zubringer ist, die eine direkte Anbindung an das Kreuz in Loncin ermöglichen;

— die Strecke entlang der TGV-Verbindung, um auf Höhe des Kreuzes in Crisnée zur Autobahn zu stoßen, lediglich bei saturiertem Verkehr berücksichtigt wird und dass sie dann, falls die Verwirklichung dieser Straße eintreten sollte, so nahe wie möglich an der TGV-Verbindung mit höchstens zwei Fahrspuren verläuft; der Bau eines Teils des Straßennetzes entlang der TGV-Verbindung müsste ab der Rue de Hollogne erfolgen, um die bestehende Industriezone von der Rückseite her zu bedienen und somit den Schwerlastverkehr vom Dorfzentrum abzuwenden;

In Erwägung, dass diese Alternative zwar von den Behörden berücksichtigt wurde, die Beschwerdeführer aber der Meinung sind, dass ein Risiko verbleibt, dass die Transporteure dennoch ins Zentrum von Awans fahren, um sich einen Umweg von mehr als 10 km zu ersparen;

In Erwägung, dass neben dem Sicherheitsaspekt in Verbindung mit diesem Durchfahrverkehr der Lärm im Stadtzentrum den Beschwerdeführern zufolge beträchtlich zunehmen würde;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerdeführer statt der Schaffung eines neuen Straßennetzes vorschlagen, sich direkt an das Kreuz Loncin anzubinden, indem neue Autobahnzubringer geschaffen werden;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer anführen, dass der MET-Bericht vom 27. März 2002 auf einem willkürlichen Postulat beruht, das die gesamte Bewertung von POLY'ART verändert. Von ihrer Warte aus wären im Falle von neuen Ausfahrten am Kreuz von Loncin die Umgehungen zur Frachtzone, die Straße zwischen diesem Kreuzel und dem Kreuzel zur N 637 und dem neuen Straßennetz entlang der TGV-Verbindung nicht mehr erforderlich;

In Erwägung, dass die Schaffung von Zubringern in Loncin Beschwerdeführern (vor allem Landwirte) zufolge den Vorteil hätte, den entsprechenden Schwerverkehr in einer bereits durch den Kraftverkehr dominierten Zone auf bereits bestehende Infrastrukturen zu konzentrieren;

In Erwägung, dass einige Anwohner eine andere Alternative vorschlagen: die bestehende Straße ab der Eisenbahnbrücke bis zur Rue de la Station beibehalten, keine reservierte Spur an dieser Stelle vorsehen, diese bestehende Straße als Zugang zum Stadtgebiet mit Geschwindigkeitsbegrenzung zu betrachten;

In Erwägung, dass es Beschwerdeführern zufolge eine Gefahr der Denaturierung der örtlichen Landschaft gibt;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer sich fragen, ob die Rue de la Station einen direkten Zugang zum neuen Straßennetz entlang der TGV-Verbindung haben wird oder nicht;

In Erwägung, dass bestimmte Anwohner der Meinung sind, dass eine Verbindung zwischen dem Ortsviertel der Rue de la Station und Bierset zu bewahren ist (Fußgängerzugang, Straßenverkehr), um auf diese Weise den Zugang zur Post auf der anderen Seite der Gleisanlage und das Überlegen der Händler in der Rue de la Station zu sichern;

In Erwägung, dass zahlreiche Anwohner beantragen, Maßnahmen zu fördern, die darauf abzielen, eine Zunahme des Verkehrs an der Autobahnausfahrt von Hognoul im Falle einer Verstopfung des Verkehrs von und zur Autobahn auf Höhe von Crisnée zu vermeiden;

In Erwägung, dass einige bedauern, wie wenig Platz dem Bahntransport gegenüber dem Straßentransport eingeräumt wurde;

In Erwägung, dass einige sich Fragen über die Maßnahmen stellen, die zur Förderung der Benutzung des öffentlichen Verkehrs ergriffen werden;

In Erwägung, dass einige die Ungenauigkeit beim Projekt der gewählten Strecken bedauern; dass gleichfalls einige sich Fragen stellen über die Gründe, welche die Behörden dazu bewegen haben, zwei Umgehungsstrecken beizubehalten, über den Umfang der berücksichtigten Reservierungszonen und über die Zukunft der Reservierungszone des letztlich nicht berücksichtigten Streckenprojekts;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer, Eigentümer der Parzellen Rue A. Deltour, sich jedem Bau von Straßen widersetzt;

In Erwägung, dass, wie oben vorgesehen, in der betreffenden Zone wohnhafte Beschwerdeführer befürchten, dass die Schaffung der Wirtschaftszone eine Enklave für die Wohnviertel bidlet (Fozz, Awans, ...);

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführern zufolge die Chaussée de Hannut im Projekt für die Sektornpläne in Zone Nr. 5 angesiedelt ist, d.h. Leichtverkehr akzeptiert; dass Beschwerdeführer, die in der Chaussée de Hannut wohnhaft sind, den leichten Charakter des Verkehrs anfechten, der derzeit die Chaussée benutzt, da letztere regelmäßig von Schwerlastern benutzt werden, obwohl diese ihrer Meinung nach dafür eindeutig zu eng ist;

Dass diese Beschwerdeführer demgemäß beantragen, dass die Bedingungen für Leichttransport definiert werden, damit ein Projekt zur Erweiterung der Chaussée vorgesehen werden kann, oder statt dessen Enteignungen zu beantragen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer der Meinung sind, dass der Kreisverkehr und das Kreuz von Grâce-Hollogne offenkundig nicht für die Bedienung des Flughafens vorgesehen worden sind (keine Notspur, Abbremsspur von Loncin aus und von einer unzureichenden Länge und Breite, keine leichte Verbindung vom Flughafen zur Autobahn in Richtung Loncin);

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer einen Ersatz des vorgesehenen Parkplatzes durch die Gestaltung der vierspurigen Straße zur Umgehung westlich vom Fort de Hollogne und auslaufend in der Nähe des Flughafens vorschlagen; dass sie behaupten, dass eine gewisse Reihe von Vorteilen geboten sind: Einsparung, Breite der Straße, bestehender Parking links und rechts, leichter Zugang, bestehende Trottoirs, keine Enteignung erforderlich, keine Übergriffe, keine Zunahme der Bitumenfläche).

In Erwägung, dass einige sich dem Projekt widersetzen mit dem Argument, dass die Schaffung eines neuen Straßennetzes entlang der TGV-Verbindung die Agrarflächen stark dezimieren würde;

In Erwägung, dass die Firma TTS die Tatsache kritisiert, dass zur Regelung der Probleme des Straßenverkehrs und des Zugangs zur Zone von Liège Logistics zwei Strecken vorgesehen worden sind, von denen eine über die verwendeten Gelände verläuft, und dass diese beiden Streckeneintragungen mit einem reservierten Umfeld einhergehen, die jegliche Gestaltung blockieren, solange das Verfahren zur Änderung des Sektorenplans nicht abgeschlossen ist;

Dass TTS sich bekalgt, sowie auch Verviers Pneus als Besitzer des benachbarten Grundstücks, auf das Ende des Verfahrens warten zu müssen, um die Baugenehmigung in Verbindung mit den Projekten zu erhalten, die sie für diese Grundstücke haben, und dass, selbst wenn es derzeit nicht möglich ist, die Strecke und die Reservierung des Umfeldes auf den Grundstücken von TTS zu streichen, zu befürchten ist, dass TTS Rechtsmittel einlegen wird;

Dass TTS schließlich anführt, dass es weder von dem mit der Wirkungsstudie betrauten Büro noch vom Lenkungsausschuss von Minister Foret konsultiert worden ist;

15. Bezüglich der Flurbereinigung und Grundstücksenteignungen

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer wissen möchten, ob ihre Wohnung enteignet werden könnte, und falls ja, innerhalb welcher Frist;

In Erwägung, dass die Revision im Rahmen einer gerade stattfindenden Flurbereinigung vorgenommen wird und seit mehreren Generationen realisierte Grundstückstauschgeschäfte hinterfragt werden;

In Erwägung, dass der Überzeugung bestimmter Beschwerdeführer zufolge die Neugestaltung der Autobahnausfahrt von Crisnée und der Bau der Eisenbahnverbindung in der Frachtzone eine Verlängerung aller Brücken erforderlich machen, wodurch sich die laufende Flurbereinigung verzögern würde;

In Erwägung, dass mit dem Bau viele neue Enteignungen vorgenommen werden müssten, wobei wichtiges Ackerland verloren ginge und erhebliche Kosten verursacht würden;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer sich einer Enteignung entgegenstellen und statt dessen in den vom Flughafenbetrieb beeinträchtigten Bereichen die Einrichtung von Habitaten wünschen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer eine systematische Enteignung der in Zone B gelegenen Häuser befürworten;

In Erwägung, dass der Überzeugung bestimmter Beschwerdeführer zufolge die Enteignung der durch den Plan geschaffenen und zu realisierenden Bebauungsgebiete sinnvoll ist, um eine Übernahme von Projekten durch aggressive Baulöwen zu vermeiden; zu diesem Zweck ist ihrer Meinung nach eine Grundstückspolitik zu betreiben, mit der die Einrichtung dieser Zonen garantiert wird, insbesondere durch die Einsetzung einer Agentur durch die Region, die der/den Kommunen bei dieser Aufgabe hilft;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich wünschen, dass der Rückkauf ihrer Wohnung durch die Wallonische Region zeitlich nicht begrenzt ist bzw. dass kein striktes Datum festgelegt wird, wie zum Beispiel der Todeszeitpunkt bzw. Zeitpunkt des Umzugs des hinterbliebenen Ehegatten;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer aus Zone A sich darüber beschweren, dass das Rückkaufverfahren ergebnislos verlaufen ist, obwohl sie aus Sur-les-Bois schnellstmöglich wegziehen möchten;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Standortverlegung von RC Warfusée kritisieren, weil die Kosten für den Neuaufbau hoch sind und Umgebung nicht die gleiche ist;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich fragt, ob der Standort des Heimes von Sur-les-Bois verlegt wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer befürchten, dass durch den Sektorenplan Intimität verloren geht, weil durch ihn ihr Eigentum in zwei Parzellen unterteilt wird; sie lehnen es ab, sich mit der Enteignung ihres Eigentums abzufinden;

16. Bezüglich der Umweltbelastung

In Erwägung, dass bestimmten Beschwerdeführern zufolge eine Geruchsbelästigung bereits gegeben (Kerosin); ihrer Auffassung nach wird durch die Zunahme des Luftverkehrs mit der Umsetzung des Änderungsplans die Belastung weiter zunehmen;

In Erwägung, dass der Auffassung von Beschwerdeführern zufolge sich aus der Luftverschmutzung und Veränderung des Grundwasserspiegels ergebende Probleme nicht berücksichtigt wurden und dass entsprechende Aspekte angesichts des Problems mit der Lärmbelästigung vernachlässigt würden; keine einzige entsprechende Maßnahme sei vorgesehen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich über die Geruchsbelästigung beklagt, die vom Kompostierzentrum AGRICOMPOST ausgeht;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer von einer durch Kerosin verursachten Luftverschmutzung ausgehen: dichter nächtlicher Nebel, Atemprobleme, Verbrennungen der Vegetation, Verunreinigung der Gemüsegärten auf den Grundstücken in unmittelbarer Nähe der Pisten, Übelkeit hervorrufende Gerüche;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer zusätzliche Studien zur Luftverschmutzung (Identifikation der verunreinigenden Substanzen, Abschätzung der Konsequenzen) fordern;

In Erwägung, dass eine Beschwerdeführerin die biologische Überwachung der Luftqualität und die Einführung einer zusätzlichen Steuer auf Gasemissionen bestimmter Flugzeuge vorschlägt;

Verlängerung der Piste

In Erwägung, dass Net Sky und vielen Beschwerdeführern zufolge die Konzentration der ausgestoßenen Treibhausgase in der Luft stark zunehmen wird;

In Erwägung, dass der Aussage von Anwohnern und Net Sky zufolge Sulfat- und Rußpartikel ausgestoßen werden, die sich zu Aerosolen verbinden;

In Erwägung, dass ihnen zufolge aus den Studien von Paul CRUTZEN hervorgeht, dass der von den Motoren ausgestoßene Wasserdampf erheblich zur Luftverschmutzung beiträgt;

In Erwägung, dass Anwohner vorbringen, dass durch die Flugzeuge des Typs B747 – 400 beim Start eine große Menge an Stickoxiden produziert wird (die dem Stickoxidausstoß von 12.940 Fahrzeugen entsprechen);

In Erwägung, dass viele Beschwerdeführer hinsichtlich der Wirkungen des Kerosinausstoßes beunruhigt sind;

In Erwägung, dass in einem Antrag wird gefordert, die Auswirkung des Projektes auf die Qualität der landwirtschaftlichen Erzeugnisse zu prüfen;

In Erwägung, dass in bestimmten Beschwerdeanträgen auf die Emissionsrichtwerte der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation (IACO) und die Wirkungsstudie verwiesen wird; es wird vorgebracht, dass die alten Flugzeuge am Standort diese Normen nicht erfüllen;

In Erwägung, dass bestimmte Personen den bereits unerträglichen Kerosingeruch anprangern, zu dem noch der Geruch von Stick- bzw. Schwefeloxiden und Kohlendioxid sowie von unvollständig verbrannten Kohlenstoffverbindungen und Rußpartikeln hinzukommt;

Straßennetz

In Erwägung, dass der Auffassung bestimmter Beschwerdeführer zufolge durch die Schaffung eines Straßennetzes, das insbesondere für Schwerlastfahrzeuge ausgelegt ist, die Luftverschmutzung weiter zunehmen wird;

In Erwägung, dass die Mehrheit der Beschwerdeführer befürchtet, dass durch die Zunahme der verschiedenen Umweltbelastungen die Luftverschmutzung weiter verstärkt wird;

Industriezone

In Erwägung, dass nach Auffassung der Beschwerdeführer das Risiko einer Kumulation der verschiedenen Umweltbelastungen besteht, wodurch sich der Verschmutzungsgrad erhöht;

In Erwägung, dass in den Beschwerdeanträgen hervorgehoben wird, dass die aus der Wirkungsstudie abgeleiteten Empfehlungen umgesetzt werden sollten. Dazu gehört:

- die Installation eines Überwachungssystems;
- die Umsetzung eines Umweltmanagementsystems;
- die Valorisierung der öffentlichen Verkehrsmöglichkeiten und Mitfahrgelegenheiten;
- in den betreffenden Zonen Einsatz von Elektro- oder Gasfahrzeugen;
- Schaffung finanzieller Anreize zur Verwendung von umweltfreundlicherem Material;
- Definition von Grenzwerten zur Regulierung des Verschmutzungsgrades; zu diesem Zweck muss die Kumulation der Umweltbelastungen für alle nach der geplanten Revision vorgesehenen Aktivitäten berücksichtigt werden;

In Erwägung, dass in Beschwerdeanträgen auf das Informationsdefizit verwiesen wird, das hinsichtlich der Geruchsbelästigung künftiger Aktivitäten besteht, wie auch auf vibrationsbedingte Probleme;

17. Bezüglich der vermögensrechtlichen Aspekte

In Erwägung, dass Beschwerdeführer fordern, dass für die sich aus der Revision des Sektorenplans mit der veränderten Zoneinteilung ergebende Wertminderung ihres Eigentums eine Abfindung gezahlt wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer wünschen, dass die Wohnungseigentümer außerhalb der Zone A entweder von der Rückkaufsmöglichkeit durch die Wallonische Region oder von Ausgleichszahlungen aufgrund der Lärmbelästigung und der sich daraus ergebenden Wertminderung profitieren; ein Beschwerdeführer fordert, dass das zu versteuernde Einkommen aus Grundbesitz für das betroffene Eigentum gesenkt werden sollte;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer sich gegen die Fünfjahresfrist aussprechen, innerhalb derer die in der Zone gelegenen Wohnungen von der Wallonischen Region zurückgekauft werden können;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer mit Wohnungen in Zone C die gleichen Maßnahmen fordern, die Gebäudeeigentümern in der Zone B zuerkannt wurden;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer glauben, dass mit der Einstufung ihres Eigentums als Bauerwartungsland eine Wertminderung einhergehe;

In Erwägung, dass einige Beschwerdeführer ihre in Zone A gelegene Wohnung der Wallonischen Region übereignen möchten und sich fragen, wie das Rückkaufsverfahren durch die Wallonische Region geregelt wird;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die für Ausgleichszahlungen aufgestellten Modalitäten hinterfragen, weil sie sich als unzureichend erweisen; immaterielle Schäden würden in keiner Weise wiedergutmacht;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Einrichtung eines Fonds befürworten, in dem die durch die Urbanisierung erreichten Wertsteigerungen aufgefangen würden, die sich aus der Anmeldung neuer Bauzonen ergeben; über diesen Fonds sollten künftige urbanisierbare Zonen verwaltet werden; ein Beschwerdeführer fordert, dass in Ermangelung einschlägiger Gesetzesvorschriften die nach dem Wallonischen Raumordnungs- und Städtebaugesetzbuch (CWATUP) vorgesehenen Enteignungsverfahren zur Umsetzung der Strukturpläne angewandt werden;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer fordert, das zu versteuernde Einkommen aus Grundbesitz des gesamten von der Lärmbelästigung betroffenen Eigentums zu senken;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer bedauert, dass Maßnahmen für die Bewohner der Zone C nicht vorgesehen sind;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer dem Hauswert angemessene Ausgleichszahlungen und eine Wiedergutmachung des immateriellen Schadens fordert;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich darüber beklagt, dass ihm 1994 eine Baugenehmigung erteilt wurde, obwohl die Kommune bereits vom Ausbau des Flughafens wusste. Das Haus hat dadurch an Wert verloren und es können keinerlei Regressansprüche geltend gemacht werden;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer seine Wohnung in Sur-les-Bois (Zone A) weiter bewohnen möchte, weil der ihm vorgeschlagene Rückkaufsbetrag seiner Meinung nach nicht ausreicht, um sich andernorts einzurichten;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer mit Gebäuden in Zone C die gleichen Vergünstigungen fordern, die ihren Nachbarn in Zone B zuerkannt wurden, wie auch Ausgleichszahlungen für die Wertminderung der Wohnungen;

Verlängerung der Piste

In Erwägung, dass gemäß der Erklärung einiger Beschwerdeführer vor der Investition in die Verlängerung der Piste die Angelegenheit mit den Anwohnern in der von der Enteignung betroffenen, unbewohnbaren Zone zu klären ist und die Schalldämmung der Wohnungen in vollem Umfang zu erstatten ist (siehe POLY'ART, CRAT, Urteil des Tribunal de Première Instance von Lüttich vom 9/02/01 und des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte vom 2/10/01 in der Sache HEATHROW);

In Erwägung, dass bestimmten Beschwerdeführern zufolge die Meinung gewisser Personen, insbesondere Wissenschaftlern, einzuholen ist, die sich für die Enteignung aussprechen (BRADLEY, MET, POLY'ART, CRAT und 1991);

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer darauf hinweisen, dass in der von POLY'ART durchgeführten Studie empfohlen wird, die Wohnungen der Zone A nicht weiter zu bewohnen. Aus diesem Grund sollte der freihändige Verkauf eingestellt werden und zweckmäßigerweise eine gemeinschaftliche Enteignung organisiert werden;

In Erwägung, dass von Beschwerdeführern häufig der Vorwurf erhoben wird, dass die für die Verlängerung der Piste erforderliche Zone noch nicht definiert ist;

In Erwägung, dass nach Auffassung bestimmter Beschwerdeführer der Abschluss der Revision des Sektorenplanes abzuwarten ist, ehe mit der Planung des Ausbaus begonnen wird;

In Erwägung, dass nach Aussage von Beschwerdeführern die in der bewohnbaren Zone gelegenen Wohnungen an Wert verloren haben;

In Erwägung, dass nach Aussage eines Beschwerdeführers ein Verfahren vor dem Tribunal de Première Instance von Namur eingeleitet wurde (in der Sache COWA);

In Erwägung, dass viele Beschwerdeführer darauf verweisen, dass wenn die Gehöfte in den unbewohnbaren Zonen verlegt werden müssen, die Anlagen bzw. Geräte dort verbleiben; dass sie sich um das Schicksal des Viehs sorgen und sich fragen, wie die Anlagen geschützt werden können;

In Erwägung, dass bestimmten Beschwerdeführern zufolge die Mieter von unbewohnbar gewordenen Sozialwohnungen zu vergleichbaren Bedingungen in verschmutzungsfreien Zonen untergebracht werden sollten; sie werfen die Frage auf, ob diese Frage nicht prioritär behandelt werden sollte;

In Erwägung, dass einige Beschwerdeführer zu bedenken geben, dass keinerlei soziale Begleitung vorgesehen ist;

In Erwägung, dass eine Senkung der Grund- und Gebäudesteuer für diejenigen Immobilien vorzusehen ist, die an Wert verloren haben;

Straßennetz

In Erwägung, dass nach Auffassung vieler Beschwerdeführer (insbesondere Landwirte) durch den Bau des Straßennetzes die Enteignung von landwirtschaftlichen Nutzflächen im Bereich der vorbehaltenen Zone entlang der TGV-Trasse unvermeidbar sein wird;

In Erwägung, dass den Beschwerdeführern zufolge diese Ackerflächen aus wertvollen Lehmböden bestehen

In Erwägung, dass den Beschwerdeführern zufolge diese landwirtschaftlichen Nutzflächen derzeit flurbereinigt werden; es wird die Frage aufgeworfen, ob dies keine rechtlichen Konsequenzen haben wird;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer sich wünschen, schnell über das Schicksal der Wohnungen informiert zu werden, die sich in der vorbehaltenen Zone befinden; anderen zufolge sollten die vorbehaltenen, nicht genutzten Zonen aus dem Plan gestrichen werden; einige befürchten, dass die landwirtschaftlichen Nutzflächen in den vorbehaltenen Zonen nicht enteignet, sondern lediglich gesperrt werden;

In Erwägung, dass eine Flurbereinigung für die von der anfänglichen Westtrasse betroffenen Parzellen eingeleitet ist; dass vielen Landwirten zufolge die flurbereinigten Straßen in unzugängliche Sackgassen umfunktioniert werden; dass die landwirtschaftlichen Fahrzeuge behelfsmäßig die Schnellstraße benutzen und die Dorfzentren von Fooz und Awans durchqueren müssten; dass durch die anfängliche Westtrasse (Umgehungsstraße) zu kleine Ackerparzellen geschaffen würden, die schwer zu bewirtschaften sind;

In Erwägung, dass die Eigentümer einer Parzelle im flurbereinigten Bereich nicht wissen, ob die gesamte Parzelle Bestandteil einer von der Revision betroffenen Zone wird;

Industriezone

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerdeführer Parzellen in der Habitatzone besitzen, die nach der Revision des Sektorenplanes der wirtschaftliche genutzten Industriezone einverleibt werden;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer darauf hinweisen, dass mit der veränderten Zoneneinteilung eine erhebliche Wertminderung der Immobilien einhergeht;

In Erwägung, dass zahlreiche Bewohner enteignet werden;

In Erwägung, dass bestimmte Anwohner, deren Wohnung sich mitten in der geplanten neuen Wirtschaftszone befindet, sich wünschen, dass die Enteignung vor der Einrichtung der Zone stattfindet, um die Wertminderung der Immobilien zu verhindern;

In Erwägung, dass sie der Auffassung sind, dass eine gemeinschaftliche Enteignung vorzuziehen ist, um eine Diskriminierung einzelner Bewohner zu vermeiden;

In Erwägung, dass bestimmten Beschwerdeführern zufolge Ausgleichszahlungen zur Erstattung der durch Instandhaltungs- und/oder Renovierungs-, Bau- und Umbauarbeiten an bestehenden Gebäuden entstandenen Kosten zu leisten sind;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerdeführer in diesen Bereichen landwirtschaftliche Nutzflächen bewirtschaften und dass es im Falle einer Enteignung schwierig wäre, eine ausreichend große Ackerfläche zu finden, mit der die Kontinuität des landwirtschaftlichen Betriebs unter Berücksichtigung der aktuellen Auflagen gesichert ist;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer die Enteignung vor Beginn der Arbeiten abschließen möchten, und zwar insbesondere diejenigen Beschwerdeführer, deren Wohnungen sich mitten in der Zone 10 befinden;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer angeben, in den letzten Jahren an ihrer Wohnung Umbauarbeiten vorgenommen zu haben;

In Erwägung, dass nach Aussage bestimmter Beschwerdeführer wichtige Habitate verloren gehen und keine neuen Zonen mit entsprechender Bestimmung geschaffen werden

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer vorbringen, dass sich der Wert der im Flughafenbereich und in den geplanten Zonen angesiedelten Immobilien vermindert hat und dass es unmöglich ist, zu erschwinglichen Kosten umzuziehen; dies betrifft insbesondere Personen mit niedrigem Einkommen bzw. begrenzten Mitteln;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer angeben, dass qualitativ hochwertige landwirtschaftliche Nutzflächen verloren gehen oder zerstückt werden und dass es demzufolge Schwierigkeiten bei Zufahrt und Bewirtschaftung geben wird und bestimmte Flächen Schaden nehmen könnten;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer auf das Flurbereinigungsverfahren verweisen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer auf Phosphatvorkommen im Unterboden einiger Parzellen und auf Einsturzgefahren bzw. -phänomene hinweisen (Rue Gérard)

Dass bestimmte Beschwerdeführer auf die mit einigen Grundstücke in der Rue Gérard verbundenen Grunddienstbarkeiten verweisen

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer wissen möchten, welche Arten von Materialien verwendet werden, um einen am Standort befindlichen Steinbruch aufzufüllen

In Erwägung, dass die Rückwidmung der Katasterparzelle Sektion 505a in eine Bauzone gefordert wird, weil sie sich im auszubauenden Bereich einer Habitatzone befindet;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer die Ungewissheit in Bezug auf den Standort und den Bau der multimodalen Flug- und TGV-Plattform bedauern;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer gegen die Einrichtung einer Wirtschaftszone im Norden der Eisenbahnlinie 36 sind und die Verlegung in den Westen von «Liège Logistics» befürworten, weil diese Zone sich in unmittelbarer Flughafennähe befindet;

In Erwägung, dass nach Aussage eines Beschwerdeführers eine Wohnung gebaut wurde, nachdem zugesichert worden war, dass der Verlängerung der Piste ausschließlich an der Südseite vorgenommen werde;

In Erwägung, dass die Bewohner der Rue de la Résistance, Haus-Nummer 61, sich wünschen, dass ihr Garten wieder an die Habitatzone angrenzt und es hinten im Garten einen Zugang gibt, bis hin zur Eisenbahn;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer sich über den Wertverlust ihrer Immobilien beklagen;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer deshalb die Neuregelung des zu versteuernden Einkommens aus Grundbesitz fordern;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer sich über die Folgen der Abwanderung für ihr Geschäft beklagen;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer Risse in ihren Gebäuden feststellen;

18. Bezüglich der humanitären Aspekte

In Erwägung, dass zahlreiche Anwohner vorbringen, dass zur Unterstützung der vielen Senioren keine soziale Begleitung vorgesehen ist;

In Erwägung, dass die Anwohner von Bierset gesundheitsschädigenden Einflüssen ausgesetzt sind (siehe Studie der Ärzte MARNEFFE und DON MARTIN);

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer erklären, dass zahlreiche Familien auseinanderbrechen, Arbeitsplätze verloren gehen und Studien wegen des Projekts nicht in Auftrag gegeben werden;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer darauf verweisen, dass an den vom freihändigen Verkauf betroffenen Standorten eine Abwanderung zu beobachten ist und dass ein erhöhtes Risiko besteht, dass es zu Vandalismus und Hausbesetzungen kommt;

In Erwägung, dass einigen Beschwerdeführern zufolge in den Vierteln eine Atmosphäre vorherrscht, die durch Gefühle der Einsamkeit, Verlassenheit und Unsicherheit gekennzeichnet ist;

In Erwägung, dass mindestens ein Beschwerdeführer sich über die Gesundheitsrisiken beklagt, die mit Stress, depressiven Verstimmungen und Schlafstörungen in Verbindung stehen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer auf verstärkte Suchtprobleme und eine erhöhte Gewaltbereitschaft hinweist, die mit der geplanten Revision in einem Zusammenhang stehen;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer Maßnahmen zur Lärmdämmung, gleichzeitig aber die freie Sicht auf die Industriezone fordern; dies betrifft insbesondere einen Beschwerdeführer mit einer Immobilie in 60 Metern Entfernung zu dieser Zone;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer visuelle Beeinträchtigungen durch Industrieanlagen befürchten, die die Häuser in der Rue de Hollogne und der Rue de Gérard überragen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer der Auffassung ist, dass eine systematische (Neu-)bewertung der in der Regierungsmittelteilung definierten Ziele unumgänglich ist;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer befürchten, dass mit der Revision Bevölkerungsgruppen umsiedeln müssen;

In Erwägung, dass einige darauf verweisen, dass sie ihre Wohnungen vor mehreren Jahrzehnten erworben haben; dass sie sich einen Umzug nicht vorstellen können; dass sie gezwungen werden, für sie unerträgliche Zustände zu akzeptieren;

In Erwägung, dass zahlreiche Beschwerdeführer befürchten, ihre Anbauflächen, die nun wieder urbanisierbaren Zonen zugewiesen werden, aufgrund der verkleinerten Fläche nicht langfristig bewirtschaften zu können;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer darauf hinweist, dass er von allen seinen Rechten Gebrauch machen möchte für den Fall, dass auf seinen Böden Arbeiten welcher Art auch immer geplant werden sollten;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich davor fürchtet, seine Wohnsiedlung könne von der Landkarte gestrichen werden; für den Fall, dass ein Umzug unumgänglich ist, wünscht er, in die neuen Sozialwohnungen (Cité de Stockay) zu ziehen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Senkung der provinz- und kommunenspezifischen Steuern vorschlägt, um neue Bewohner für Sur-les-Bois zu gewinnen

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer die Einhaltung verschiedener Auflagen durch die Fluggesellschaften fordert; diese seien von den Kommunen zu kontrollieren; im Fall der Übertretung sollten Sanktionen ergriffen werden, deren Nutznießer die Kommunen sind;

In Erwägung, dass die Beschwerdeführer ein Nachtflugverbot fordern, um die Gesundheit der Anwohner nicht zu gefährden; außerdem sollte der Schutz ihrer Immobilien Vorrang vor allen wirtschaftlichen Überlegungen haben;

In Erwägung, dass Beschwerdeführer zu bedenken geben, dass wertvolle landwirtschaftliche Nutzflächen für neue Industriezonen verplant werden und auf Enteignungsmaßnahmen in nahe gelegenen Wohnsiedlungen oder Wohnungen verzichtet wird; diese müssen sich auf negative Einflüsse einstellen (zum Beispiel landwirtschaftlich geprägtes Dorf Velroux);

In Erwägung, dass die Beschwerdeführer vorbringen, dass die neuen Habitatzonen so eingerichtet sind, dass die Kommunen die gleichen Steuereinnahmen haben;

In Erwägung, dass sie die neuen Wirtschaftszonen für neue Umweltbelastungen verantwortlich machen, die die in der Nähe lebenden Anwohner zu spüren bekommen (Lastwagenverkehr usw.);

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer Informationen fordern;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer die Rückkaufspolitik der Region kritisieren;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer vorbringen, dass wenn sie Wohnungen verlassen müssen, sie dies lieber sofort tun;

In Erwägung, dass mehrer Beschwerdeführer wissen möchten, wann sie enteignet werden;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer sich die Frage stellt, wie immer noch toleriert wird, dass die Leute in nicht bewohnbaren Zonen leben;

In Erwägung, dass mehrere Beschwerdeführer kritisieren, dass die Wallonische Region Häuser zurückkauft und anschließend in diesen Büros einrichtet;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer kritisiert, dass die den Mietern gezahlte Abfindung niedriger ausfällt als die den Wohnungseigentümern gezahlten Ausgleichszahlungen;

In Erwägung, dass ein Beschwerdeführer der Ansicht ist, dass gegen die Artikel 11 und 16 der Verfassung verstoßen wurde, weil der Wert seines Hauses willkürlich festgelegt worden sei und nicht bei allen Eigentümern die gleichen Maßnahmen getroffen werden (nach und vor 1992 gebaute Häuser); die Region behalte sich den Kauf der Häuser vor, könne ihn aber auch ablehnen, nur Sachverständige der Region würden akzeptiert; der Mehrwertsteuersatz ist auf 10 Prozent festgesetzt und für die Ziergärten wird keine Abfindung gezahlt, obwohl «niemand enteignet werden darf, ohne dass vorher eine angemessene Ausgleichszahlung geleistet worden ist»;

In Erwägung, dass nach Auffassung der Beschwerdeführer die öffentliche Umfrage in einigen Fällen, in denen mit den Durchführungsmaßnahmen bereits begonnen wurde (Rückkauf in Velroux zum Beispiel), nicht mehr von Nutzen ist;

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer bei der Suche nach einem ruhigen Ort und einer bedarfsgerechten Wohnung unterstützt werden möchten (insbesondere Behinderte);

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer den sofortigen Schutz der zweihundertjährigen Eichen in der enteigneten Region Crotteux (Trixhon) wie auch des Baumbestands oben an der Autobahn (Malieppe) in Grâce-Hollogne fordern;

Angesichts der Tatsache, dass, wenn nicht alle Reklamation sorgfältig von der Regierung geprüft wurden, die Regierung nicht jeder einzelnen Reklamation Folge leisten muss;

Dass entsprechend der Rechtsprechung des Staatsrates ausschließlich Reklamationen technischer Natur berücksichtigt werden müssen;

Dass überdies zahlreiche Reklamationen oder Aspekte der betreffenden Reklamationen sich auf Fragen beziehen, die nichts mit dem Bebauungsplan zu tun haben, zum Beispiel der PEB, die Veränderung der Katastereinkünfte, die derzeitigen Störungen durch das eine oder andere Unternehmen, die Annahme eines Katastrophenplanes, die Ausbildung des Flughafenpersonals, das Fehlen eines Dräns usw.;

Dass regelmäßig festzustellen ist, dass die Reklamationen sich widersprechen;

Dass zahlreiche aufgeworfene Punkte sich auf die Anwendung der Vorschriften des Bebauungsplanes und nicht auf den Bebauungsplan beziehen;

Dass diese Fragen durch die administrativen Beschlüsse beantwortet werden, in wesentlichen durch die administrativen Genehmigungen zur Regelung der Anwendung des einen oder anderen Elementes des Bebauungsplanes;

Dass die Antwort auf diese Reklamationen Bemerkungen allgemeiner Natur sein können, in denen die Reklamierenden die Antwort auf ihre Fragen finden;

Dass die Regierung sich zahlreichen Reklamationen gegenüber sieht, die durch die Änderungen des endgültigen Bebauungsplanes und Abweichungen desselben von dem, was in den beiden Projekten, die der Öffentlichkeit zur Begutachtung vorgelegt worden waren, hervorgerufen werden.

1. Allgemeine und einleitende Betrachtungen

1.1. zum Gutachten der Abteilung "Gesetzgebung" des Staatsrates

Angesichts der Meinung der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates vom 20. Januar 2003 zum Entwurf des Erlasses der Regierung zwecks definitiver Annahme der Revision des Lütticher Bebauungsplanes und Ermöglichung der Entwicklung der Tätigkeiten am Flughafen Lüttich/Bierset sowie der damit verknüpften Tätigkeiten;

Dass demnach durch den Beschluss oder die Änderung eines Bebauungsplanes die Regierung dazu angehalten ist, die allgemeinen Vorschriften unter den Artikeln 25 - 40 CWATUP einzuhalten;

Dass letztere zusätzliche Vorschriften erlassen kann, dieses jedoch nicht von den allgemeinen Vorschriften abweichen dürfen;

Dass der vorliegende Entwurf, der lediglich die allgemeinen CWATUP-Regeln auf bestimmte Grundstücke anwendet und besondere und genauere Regeln beibringt, die keine Verordnungscharakter haben und somit nicht dem Gutachten der Gesetzgebungsabteilung des Staatsrates unterbreitet zu werden brauchen.

1.2. zum öffentlichen Anhörungsverfahren und zu den Gutachten der Gemeinden, des Regionalausschusses für Raumordnung und des Wallonischen Rates für Umwelt und nachhaltige Entwicklung

Angesichts des Umstandes, dass dieser Artikel auf Beobachtungen und Reklamationen zum Erlass für die provisorische Annahme der Revision des Lütticher Bebauungsplanes zwecks Entwicklung der Tätigkeiten auf dem Flughafen von Lüttich - Bierset und der damit zusammenhängenden Tätigkeiten vom 20. September 2001 beruht;

Dass die Regierung angesichts der neuen Elemente, die nach dem Abschluss der ersten öffentlichen Anhörung (Beschluss der Aufhebung der Beschlüsse zur Abgrenzungen der Bereiche A und B, PEB) beschlossen hat, bestimmte Möglichkeiten im ursprünglichen Projekt, das der öffentlichen Beratung unterworfen wurde, zu überdenken und die sich daraus ergebenden Änderungen einer erneuten öffentlichen Anhörung zu unterziehen.

Dass auch im Anschluss an insbesondere der Änderung der Linienführung der Zone A durch die wallonische Regierung am 6. Dezember 2001, mit anderen Worten während der öffentlichen Anhörung, eine ergänzende Studie über die Auswirkungen eingeleitet wurde;

Dass die Regierung sämtliche gebührend formulierte Reklamationen im Laufe der beiden öffentlichen Anhörungen zur Kenntnis genommen hat;

Dass bestimmte Reklamierende den Ablauf der öffentlichen Anhörungen unter anderem wegen der fehlenden optimalen Bekanntmachungen (keine persönliche Bekanntmachung der öffentlichen Anhörungen), der Hinterlegung unvollständiger, veralteter oder ungenauer Karten oder ferner wegen des nicht vollen Zugangs zum gesamten administrativen Dossier kritisiert haben;

Dass bezüglich der Bekanntmachungsmodalitäten sämtliche Formalitäten des CWATUP im Rahmen der öffentlichen Anhörungen eingehalten wurden;

Dass im CWATUP im Falle der Überarbeitung eines Bebauungsplanes keine persönliche Bekanntmachung der öffentlichen Anhörung vorgesehen ist;

Dass es nicht erwiesen ist, dass die im Zuge der öffentlichen Anhörungen hinterlegten Karten unvollständig, veraltet oder ungenau waren;

Dass es auch nicht erwiesen ist, dass kein voller Zugang zu sämtlichen administrativen Unterlagen für die öffentliche Anhörung in Anwendung des CWATUP geherrscht hat;

Dass übrigens die Meinungen der Gemeinderäte, des CRAT und des CWEDD auf keinerlei Unregelmäßigkeiten im Rahmen des Verfahrens schließen lassen;

Dass die Reklamierenden nicht nachweisen, dass die angeblichen Unterlassungen Sie daran gehindert hätten, ihre Reklamationen zu untermauern.

1.3. zur Untersuchung der Auswirkungen

Dass bestimmte Reklamierenden die Qualität der Untersuchung der Folgen bestreiten, weil diese Untersuchung nicht die Ziele der Richtlinie vom 25. Juni 1985 bezüglich der Beurteilung der Auswirkungen auf die Umwelt erfüllen oder sich ausschließlich auf den Lärmexpositionsplan, in dem wichtige Parameter nicht behandelt würden, basiert;

Dass andere Reklamierende die Quellen kritisieren, auf denen die Studie sich stützt, oder angeben, die Studie werde dem Ziel der Information der Öffentlichkeit über bestimmte Parameter der Vogelwelt, der Amphibien nicht gerecht;

Dass das Interesse einer Untersuchung der Auswirkungen in der Studie der möglichen Auswirkungen eines Projektes auf die Umwelt besteht, damit die potentiellen Störungen durch dieses Projekt bekannt werden und die besten Mittel zu deren Bekämpfung ins Auge gefasst werden können;

Dass CRAT und CWEDD die sehr hohe Qualität der Untersuchung der Auswirkungen unterstrichen haben, vor allem den soziologischen Ansatz, die Klarheit, die Verständlichkeit des Kapitels über den Lärm sowie die Qualität des kartographischen Materials;

Dass diese Qualität, die von bestimmten Reklamierenden hervorgehoben wurde, ebenfalls von der V.o.E. Inter-Environnement Wallonie bestätigt wurde;

Dass auf sämtlichen Verfahrensebenen die Beamte, die Begutachtungsorgane und zuständigen Behörden die Studie für ausreichend und komplett erachtet haben;

Dass weder CRAT noch CWEDD Unregelmäßigkeiten bei der Durchführung dieser Untersuchung der Auswirkungen festgestellt haben;

Dass in der Annahme, dass die Studie der Auswirkungen die eine oder andere Ungenauigkeit enthält, was laut der Regierung nicht der Fall ist, dennoch in perfekter Kenntnis der ökologischen Auswirkungen die Überarbeitung des Bebauungsplanes beschlossen wurde.

2. Überlegungen bezüglich der Ausrichtungen des Projektes der Überarbeitung des Bebauungsplanes

Dass bestimmte Reklamierende der Meinung sind, dass die partielle Überarbeitung des Bebauungsplanes, d.h. die Eintragung von Gewerbezonen, im allgemeinen im Widerspruch zur Umweltschutzpolitik stehe;

Dass bei der Überarbeitung des Bebauungsplanes dem Gewerbe zuviel Vorrang eingeräumt und die tatsächliche Situation, mit anderen Worten die Anwesenheit von zahlreichen Wohnungen, vernachlässigt wird;

Dass sie übrigens der Meinung sind, die Revision werde zu einer Steigerung der Lärm-, Geruchs- und atmosphärischen Belastung führen;

Dass andere Reklamierende die Ansicht vertreten, dass die partielle Revision des Bebauungsplanes eine gute Verwaltung des Lebensraumes erfordert, damit nicht nur die Entwicklung der Flughafentätigkeiten in Bierset im Vordergrund steht und somit die Prinzipien unter dem Artikel 1 der wallonischen Gesetzgebung nicht beachtet werden;

Dass mit der vorliegenden Revision vier Ziele verfolgt werden, nämlich:

1° die Entwicklung der Flughafentätigkeiten und der wirtschaftlichen Tätigkeiten, die damit verknüpft sind, indem in den Bebauungsplan die für zukünftige Standorte erforderlichen Flächen eingetragen werden;

2° die Anpassung des Landpotentials der Gemeinden an den erforderlichen Stellen nach den Entscheidungen mit Bezug auf die Zone A des PEB, unter andere;

3° die Anpassung des Transportnetzes und

4° die Ergreifung der im Rahmen des PEB erforderlichen Planungsmaßnahmen;

Dass die an dieser Stelle behandelte Bebauungsplanrevision dazu neigt, ein Gleichgewicht zwischen den wirtschaftlichen und ökologischen Bedürfnissen und einer guten Verwaltung des Lebensraumes zu halten und dabei das ökologische und landschaftliche Erbe beachtet;

Dass das Projekt in der Tat bestimmte Wohngebiete in der Nähe des Flughafens umgestaltete, wobei jedoch die Wahrung der Lebensqualität der Anrainer und die Perspektiven auf eine wirtschaftliche Entwicklung in Übereinstimmung mit den Angaben und Ausrichtungen des SDER im Vordergrund steht;

Dass im Bestreben, die Anrainer zu schützen, die Regierung die Möglichkeit ins Auge gefasst hat, die neuen Wohngebiete außerhalb des Lärmbereichs anzusiedeln;

Dass im vorliegenden Projekt darüber hinaus der Lebensraum beachtet wird, indem spezifische Vorschriften für die einzelnen Zonen erlassen werden und die Zonen eben für die Wahrung des gewünschten Gleichgewichtes und der Ziele von Artikel 1 des CWATUP abgegrenzt werden;

3. Überlegungen bezüglich der wirtschaftlichen und politischen Entscheidung zur Entwicklung des Flughafens

Angesichts des Umstandes, dass laut Artikel 1 des CWATUP (Raumgestaltung, Städtebau und kulturelles Erbe – wallonische Gesetzgebung) die wallonische Region für die Raumgestaltung bürgt und diese leitet;

Dass sie den sozialen und wirtschaftlichen, den Anforderungen in Sachen kulturelles Erbe und Umweltschutz zugunsten der Gemeinschaft gerecht werden will;

Dass laut Paragraph 2 des Artikels 1 die Raumordnung unter Anwendung eines Entwicklungsplanes für die regionalen Räume (SDER) konzipiert wird und die Philosophie des SDER übrigens auf der nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Artikel 1 und 13 des CWATUP beruht;

Dass der SDER in seinem Kapitel folgendes besagt: Integration der Region in transeuropäische Netze mit Verweis auf die 2 Regionalflughäfen, und: Für Entfernungen über 400 bis 500 km nimmt der Flugverkehr (Passagiere und Fracht) allmählich zu und ergänzt den Hochgeschwindigkeitszug, der für mittlere Distanzen effizienter ist. Angesichts des zunehmenden Flugverkehrs verfolgt die wallonische Region die Entwicklung der Flughäfen von Gosselies (Brüssel Süd, Flughafen Charleroi) und von Bierset (Lütticher Flughafen). Für deren Entwicklung müssen die beiden Flughäfen in den Kontext des internationalen Wettbewerbs gesetzt und ihre Spezialisierung betont werden, indem die finanziellen Vorteile hervorgehoben, Flächen für deren Erweiterung vorgesehen werden und auf deren Zugänglichkeit über die Straße und Schiene geachtet wird und gleichzeitig Lösungen für das Problem der Lärmbelastung gefunden werden.

— Der Flughafen Gosselies...

— Der Flughafen Bierset (Liège airport), der hauptsächlich für den Warentransport dient, unterstützt die Unternehmen, deren Versorgung oder Vertriebswesen knappe Lieferzeiten erfordern. Unter diesem Blickwinkel müssen für die Anordnung von Logistikparks, die vom Flughafen in Verbindung mit dem TGV-Netz bedient werden, weite Flächen für die wirtschaftliche Entwicklung vorgesehen werden und muss der Flughafenbereich an die TGV-Strecke Brüssel - Lüttich - Köln angebunden werden. Die Verbindung mit dem Fracht-TGV verbessert den Zugang zum europäischen Autobahnnetz (E40 und E42 im besonderen).

Diese Flughafenentwicklungen erfordern reglementierende Maßnahmen, insbesondere die bezüglich der Geländedenutzung in Flughafennähe, damit Erweiterungsmöglichkeiten und Verkehrsentwicklungsmöglichkeiten garantiert sind. Zu dem Zweck werden bestimmten Wohngebiete in Flughafennähe neu geordnet, damit zum einen die Lebensqualität der Anrainer und zum anderen die Aussichten auf eine gute wirtschaftliche Entwicklung gewahrt werden«;

Dass laut CWATUP, Artikel 22, der Bebauungsplan sich an die Angaben und Ausrichtungen des SDER anlehnt;

Dass das Lütticher Becken, das stark vom Rückgang der traditionellen industriellen Tätigkeiten betroffen ist, über einen Flughafen verfügt, der als erstrangiges wirtschaftliches Mittel für unter anderem den Gütertransport und den Dienstleistungssektor (Eildienste, Versand, Fracht...), die Exportpolitik (die Flughäfen können einen wichtigen Beitrag zum internationalen Handel oder Güterstrom leisten), die Investoren (ausländische Investoren ziehen im allgemeinen die Kommunikationsmittel mit dem einen oder anderen Standort in Betracht) und die wirtschaftliche und soziale Umstellung (die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen von Flughäfen, die über die einfache Luftfahrt hinausgehen) betrachtet werden kann;

Dass die Entwicklung der Flughafentätigkeit in Bierset wie an jedem anderen europäischen Flughafen, denen das gleiche vorteilhafte Schicksal widerfahren ist, zu einer wirtschaftlichen Neuentfaltung der Region mit der Unterstützung von Investitionen seitens der Region führt;

Dass die Region von der EU für ihre Bemühungen um die Neuentfaltung einer voll in der Krise steckenden Region mehr oder weniger 350 Millionen belgische Franc an Beihilfe für die Mitfinanzierung der Arbeiten auf dem Flughafen Bierset erhält;

Dass die günstige Entwicklung der Flughafentätigkeiten die Entwicklung der den Flughafen umgebenden Gewerbezone, die zum Teil oder vollständig mit den betreffenden Tätigkeiten verbunden ist, mit sich bringt;

Dass ein solche Wirtschaftstätigkeit im Rahmen der Flughafentätigkeit im engeren Sinne zur Schaffung zahlreicher Arbeitsplätze führt, die von Natur aus Dienstleistungen sind;

Dass außerdem die Präsenz eines Flughafens nicht allein wirtschaftliche Auswirkungen hat, die rund um seinen Standort zu sehen sind. Die Infrastruktur bürgt auch für die Entwicklung der Ausfahrten, der Filialen und der Einrichtung von Industriestandorten;

Dass sie sie wie ein echtes Exportinstrument darstelle. Ein Flughafen ist deshalb im Zentrum eines Verbindungsknotenpunktes angelegt. Deshalb ist auch eine gute Straßenanbindung ein wichtiges Standortkriterium für Unternehmen;

Dass ein Flughafen schließlich ein dynamisches Image eines landesweit und sogar international bekannten Standortes vermittelt;

Dass der Flughafen folglich ein Vielzahl an Tätigkeiten in seinem Umfeld bündelt, weil der den Anforderungen der Zugänglichkeit und des Zugangs zu einer Stadt oder Region genügt;

Dass Flughäfen folglich nicht allein Durchgangsorte sind, sondern ebenfalls attraktive Empfangs-, Produktions- und Managementstätten sind;

Dass der Flughafen und seine Straßen- und Eisenbahninfrastruktur eine Reihe Vorteile für die Niederlassung von Unternehmen darstellen;

Dass Lüttich eine Schlüsselstellung einnimmt, weil Lüttich sich ebenfalls in der Nähe eines wichtigen Fluss- und Schienenweges befindet, der mit der Entwicklung des Hochgeschwindigkeitszuges TGV und mittelfristig mit dem über den Hochgeschwindigkeitszug abgewickelten Güterverkehr noch an Bedeutung zunehmen wird;

Dass dies der Grund ist, aus dem Gewerbezon, d.h. Zonen mit kleinen und mittleren Unternehmen, rund um einen Flughafen entstehen;

Dass schließlich der Einfluss eines Flughafens auf die Ansiedlung wirtschaftlicher Tätigkeit folgendermaßen zusammengefasst werden kann:

- Ein Flughafen ist ein dynamischer Ort (Flughafentätigkeiten);
- Flughafenverbindungen führen zur Bildung von Wirtschaftspolen;
- Ein Flughafen ist ein Magnet für Arbeitskräfte.

Dass letzten Endes der Flughafen auf diese Weise in besonderem Maße das Ziel der Mobilität, die für wirtschaftliche Entwicklung unabdingbar ist, erfüllt. Er bürgt für die unabdingbare Entwicklung der Verbindungen zum Inland und zu Europa;

Dass dies der Grund ist, aus dem die Europäische Gemeinschaft durch ihre bedeutende Unterstützung den Beweis ihres Bestrebens nach Entwicklung des Flughafens von Bierset erbracht hat;

Dass die Europäische Union drei Großstadtballungsräume in Belgien sieht, nämlich Brüssel, Antwerpen und Lüttich. Lüttich liegt in der Achse zwischen Lille und Köln. Lüttich ist in der Tat der einzige wallonische Ballungsraum, den die Europäische Union als großstädtischen Raum, der eine herausragende Rolle bei der Entwicklung der europäischen Korridore im Schema der europäischen Entwicklung, kurz SDEC, spielt, sieht;

Dass der Flughafen folglich einen wichtigen Platz im Schema der Entwicklung des regionalen Raumes (SDER) einnimmt, bei dem unter anderem das wallonische Territorium in die europäische Wirtschaftsentwicklung eingebunden werden soll. Hierbei werden Wirtschaftsbereiche abgesteckt, die Großstadtgebiete genannt werden und untereinander durch Eurokorridore miteinander verbunden sind;

Dass die wallonische Region im Bewusstsein um die Bedeutung der Infrastruktur für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Ende des Jahres 1991 im Rahmen ihrer Politik der Weiterentwicklung der wallonischen Flughäfen eine Marktstudie bei Tractebel in Auftrag gegeben hat;

Dass Tractebel in seinem Bericht vom 14. März 1992, der den vom 15. November 1991 ergänzt, daran erinnert, dass der Flughafen Lüttich - Bierset und die Region eine ganze Reihe von Möglichkeiten oder Trümpfe für die Entwicklung des Güterverkehrs bieten, unter anderem die Nähe zu einem Autobahn- und Schienenknotenpunkt, der noch nicht voll ausgeschöpft ist, die Lage im Zentrum eines europäischen Transportnetzes und die regionale Tradition des Straßenverkehrs, ferner der frei liegende Standort, freie Grundstücke und eine gute Pistenlänge;

Dass das Fazit des Berichtes lautet: Frachtverkehr scheint bei der Entwicklung von Bierset strategische Priorität zu haben. Dreh- und Angelpunkt ist die Möglichkeit der Bildung eines wichtigen Knotenpunktes für den europäischen multimodalen Transportverkehr«;

Dass der Bericht ferner angibt, dass die Frachttätigkeiten eine sichere Tätigkeit darstellen, weil es ein im Wandel und ständigen Auftrieb begriffener Sektor sei;

Dass der Sektor nicht unbedingt die unmittelbare Nähe eines starken Wirtschaftszentrums benötige und Arbeitsplätze schaffe;

Dass innerhalb des Luftfrachtsektors der Tätigkeitszweig "Eilfrachtdienst« als der attraktivste Zweig erscheint, als ein Zweig, in dem Bierset gut abschneiden könne;

Dass ein sicheres Interesse seitens der Flug- und Speditionsgesellschaften für die Entwicklung einer multimodalen Plattform im Osten Belgiens bestehe;

Dass die wallonische Regierung auf diese Weise eine Investitionspolitik eingeführt hat, die die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Flughäfen steigert;

Dass dieser Willen zur Entwicklung sich konkretisiert hat, zum einen durch Investitionen in ein angemessenes Mittel, zum anderen durch die Einrichtung von gemischten Verwaltungs- und Betriebsstrukturen, an denen private und öffentliche Anleger beteiligt sind;

Dass darüber hinaus und entsprechend den Angaben im Schlussbericht des Cofar-Projektes ("Common option for airport regions«) im Rahmen der gemeinschaftlichen Initiative Interreg II c dazu führte, dass die Flughäfen im Quadrat Frankfurt - London - Amsterdam - Paris zwischen 1994 und 1999 ein Wachstum bei den Frachttransporten um rund 36% erfahren haben;

Dass der Flughafen von Lüttich bzw. Bierset angesichts seines Standortes und der Dichte seines Infrastruktur- und Verbindungsnetzes für jeden Modus ein sicheres Potential für die zukünftige Entwicklung darstellt;

Dass die Verwertung dieses Potentials entsprechende Flächen für die Entfaltung der Flughafentätigkeiten und der damit verbundenen wirtschaftlichen Tätigkeiten voraussetzt;

4. Überlegungen zum Lärmexpositionsplan (PEB) und Lärmindikator

4.1. Zum PEB

Angesichts des Umstandes, dass sehr viele Reklamierende und die Folgestudie den PEB in Bausch und Bogen verdammen, weil er sich auf die Theorie beschränkt und den zahlreichen anderen Parametern wie die Lärmentwicklung in der rechten Kurve bei Saint-Georges, die Nichteinhaltung der Flugbahnen, die Verlängerung der Start- und Landebahn usw. nicht Rechnung trage;

Dass, wenn die Entwicklung des Flughafens Maßnahmen mit Bezug auf die Nutzung der Grundstücke in der Nähe der Flughäfen erfordern, die Entwicklung auch unter Berücksichtigung - zum einen - der Lebensqualität der Anrainer und - zum anderen - der Perspektiven der wirtschaftlichen Entwicklung zu erfolgen hat;

Das der Tractebel-Bericht vom 14. März 1992 nicht die Problematik der von den Flugzeugen hervorgerufenen Lärmbelästigung verkennt;

Dass im Wissen um die Lärmbelästigung die wallonische Regierung 1995 mehrere Kontakte zum Studien- und Entwicklungszentrum für akustisches Engineering der Universität Lüttich (Cedia) sowie mit dem Unternehmen A-tech (Acoustic technology) geknüpft und eine großangelegte Akustikstudie eingeleitet hat, um die potentiellen Lärmbelästigungen, die durch die Erweiterung des Flughafens auf den Plan gerufen werden, genauer zu erfassen und zu umreißen;

Das diese "étude acoustique prévisionnelle de l'aéroport de Bierset«, die am 25. Oktober 1996 eingereicht wurde, folgendes umfasst:

- eine Ortsuntersuchung vor dem Entstehen des Lärms rund um den Flughafen;

- eine Beurteilung durch Simulation der Bedeutung des geographischen Bereichs, der unter bedeutender Lärmbelästigung zu leiden hätte. Es ging darum, auf diese Weise den Umfang des geographischen Bereichs, der durch die Lärmbelästigung im Zuge künftiger Tätigkeiten beeinträchtigt werden könnte, abzustecken. In dieser Zone musste eine genaue Studie zur Optimierung des Flugbahnen durchgeführt werden, um die Zahl der potentiell lärm-belästigten Gebäude und Bewohner auf ein Mindestmaß zu beschränken;

Dass für die Absteckung dieser Zone ein Indikator gewählt werden musste, nämlich der sog. Ldn (Level day & night). Es handelt sich um einen Zeitraum von 24 Stunden, gewichtet um 10 dB(A) zur Berücksichtigung der höheren Lärmempfindlichkeit nachts. Dieser Indikator ist weltweit anerkannt und dient zur Messung der Fluglärm-belastung. Er berücksichtigt vier Parameter bei der Kennzeichnung der Lärmquelle und der Art und Weise, wie die Lärmquelle empfunden wird, d.h. der maximale Lärmpegel, der beim Überflug jedes Flugzeuges erzeugt wird, die Gesamtzahl der überfliegenden Flugzeuge und der Zeitraum, während dem die Flugzeuge über das betreffende Gebiet fliegen;

Dass außerdem die medizinischen und soziologischen Ermittlungen den Nachweis einer Verbindung zwischen dem Fluglärm, der durch den Indikator Ldn dargestellt wird, und bestimmten Auswirkungen auf die Gesundheit erbracht haben;

Dass die Regierung sich demzufolge auf die Studie im Hinblick auf die Bewältigung des Fluglärms (Kanada, 1996, J.S. Bradley) berufen hat. Diese Studie führt die medizinische und soziologische Literatur auf 11 Seiten auf und stellt den Umfang der negativen Folgen eines Fluglärms von ungefähr Ldn = 56 dB(A) fest;

Dass die Regierung als oberen Grenzwert, ab dem entsprechende Maßnahmen getroffen werden müssen, 55 dB(A) Ldn genommen hat;

Dass das Ziel dieser Phase letzten Endes nicht die Eingrenzung der Zonen A, B, C und D war, sondern die Festlegung eines Schwellenwertes im Hinblick auf eine Optimierung der Startkorridore und eine größtmögliche Reduzierung der Gebäude und Personen, die durch den künftigen Flughafenbetrieb belästigt werden könnten;

Dass in dieser Zone die genaue Zahl der vom Indikator Ldn 55 dB(A) betroffenen Gebäude erhoben wurde;

Dass die beabsichtigte Entwicklung des Flughafens erhebliche Investitionen in die Infrastruktur erfordern werden und somit nicht kurzfristig ins Auge gefasst werden kann;

Dass diese Feststellung die Behörden dazu veranlasst hat, von einer langfristigen Situation auszugehen und die Start- und Landeschneisen und die vom Lärm am Boden betroffenen Bereiche ein für allemal festzulegen;

Dass es also darum ging, die Start- und Landeschneisen optimieren, um so technisch beflegbare Strecken mit der geringsten Lärmbelastung zu finden, damit möglichst wenige Gebäude und Personen vom Lärm belästigt würden;

Dass die Festlegung der Schneisen vom englischen Studienbüro Speedwing nach Absprache mit dem Landesverteidigungsministerium (Bierset ist immer noch ein Militärflughafen) und mit Belgocontrol (für die Luftsicherheit zuständig) vorgenommen wurde;

Dass für Lüttich entschieden wurde, den Lärm möglichst auf den kleinstmöglichen Bereich zu konzentrieren und einen vertikalen Anflug zu wählen, der eine rasche Gewinnung an Höhe begünstigt. Der horizontale Anflug soll sich auf eine Flugbahn konzentrieren, damit der Lärm reduziert wird.

Dass der Sachverständige, der am 21. Dezember 1998 vom erstinstanzlichen Gericht von Lüttich beauftragt wurde, in seinem Bericht bestätigt, dass mit diesen Bahnen das Überfliegen der am dichtesten bevölkerten Zonen in unmittelbarer Nähe des Flughafens vermieden wird;

Dass, um zu verhindern, dass in naher Zukunft die isophonischen Kurven der abgesteckten Zonen revidiert werden müssen, letztere auf glaubwürdigen Hypothesen bezüglich der Entwicklung der Flughafentätigkeiten beruhen müssen;

Dass die Optimierungsstudie für die Flugschneisen sich auf drei Szenarien basiert, um der Lärmbelastung im Falle der künftigen Weiterentwicklung der Flughafentätigkeiten (bis 1998, 2008 und 2020) gebührend Rechnung zu tragen;

Dass der so abgesteckte geographische Bereich sich aus der Verbindung der Szenarien 1988 und 2020 für die Festlegung einer obligatorischen Flugschneise ergibt;

Dass nach Beginn der Flughafentätigkeiten die obligatorische Startschneise leicht abgeändert werden musste, um den Flugverkehr zu trennen;

Dass darüber hinaus die Computersimulationen, für die ein ständiges Messnetz mit sechs festen Stationen und einer mobilen Stationen, die über eine Flughafenanalysesoftware miteinander verbunden waren, bestätigt werden mussten;

Dass ebenfalls dem Phänomen der Lärmausbreitung durch die Nichteinhaltung der Flugschneisen Rechnung getragen wurde. Der Luftfahrtexperte, der am 21. Dezember 1998 vom erstinstanzlichen Gericht von Lüttich beauftragt wurde, bestätigte in seinem Bericht, dass trotz aller Korrekturmaßnahmen vor Vermeidung von Abweichungen von den Flugbahnen diese unvermeidbar seien. Die Flugbahn eines Flugzeuges wird nämlich durch die Windstärke, die Windrichtung und einer Reihe anderer, schwierig messbarer Parameter, z.B. die Verzögerung bei der Erfassung der Navigationshilfen, die Reaktionszeit der Crew, die Reaktion des Towers und zulässige Abweichungen bei den Ausrüstungen und Instrumenten, beeinflusst. Auch wenn die jüngsten technischen Errungenschaften bei den Navigationshilfen angewandt werden, wird es immer noch zu Abweichungen von der festgelegten Flugbahn geben.

Dass die Regierung parallel zur Einführung ihrer Entwicklungspolitik die Eingliederung von Daten über die ökologischen Auswirkungen des Projektes beschlossen hat;

Das sich entschieden wurde, die Flughafenpolitik gemeinsam und in Absprache mit allen Betroffenen zu erarbeiten, um zu einer kohärenten und nachhaltigen Entwicklung zu gelangen, bei der die Interessen und Notwendigkeiten des Flughafens und die der Anrainer und der örtlichen Behörden berücksichtigt werden;

Dass die Regierung der von ihr angestrebten Flughafenentwicklung vorgriff, indem sie mehrere Initiativen ergriff. Am 18. September 1990 setzte sie für jeden Flughafen ein Konzertierungsgremium ein, das sich mit den Umweltproblemen befassen sollte, und schuf zudem eine spezielle Zelle, die die Umweltproblematik behandeln sollte (Serinfo).

Dass die wallonische Regierung am 12. März 1998 einen Erlass mit den Start- und Landeeinschränkungen für die Flughäfen in der wallonischen Region verabschiedete. Dieser Erlass verbietet lange vor den auf Europaebene festgelegten Fristen das Starten und Landen zwischen 23 Uhr und 7 Uhr für Flugzeuge laut Kapitel II (siehe Kriterien in der Anlage 16 der Chicagoer Konvention). Dieser Erlass wird durch den Erlass vom 8. November 2000 abgeändert. Das absolute Flugverbot für Flugzeuge laut Kapitel II wird aufrechterhalten. Der Erlass untersagt für den Zeitraum zwischen 23 Uhr und 7 Uhr auch Hushkit-Flugzeugen den An- und Abflug, ebenso Übungsflüge am Wochenende, in der Woche zwischen 21 Uhr und 7 Uhr, an Feiertagen und während der Schulferien, sowie Motortests auf wallonischem Territorium zwischen 21 Uhr und 9 Uhr;

Dass das Dekret vom 1. April 1999, das einen Artikel 1bis in das Lärmschutzgesetz vom 18. Juli 1973 einfügt, der wallonischen Regierung die Eingrenzung der der Lärmbelastung ausgesetzten Zonen ermöglicht;

Dass die erste Zone (Zone A) zunächst durch den Erlass vom 10. September 1998 und danach durch den vom 19. Oktober 2000 und die zweite Zone des Lärmexpositionsplanes (Zone B) durch den Erlass vom 20. Dezember 2000 abgesteckt wurden;

Dass diese Erlasse vom Staatsrat aufgehoben wurden;

Das bisher die Zonen A und B durch die vom Staatsrat zensierten Beschlüsse vom 18. April 2002 der wallonischen Regierung abgesteckt sind;

Dass der Erlass vom 8. Juni 2002 neben diesen beiden Zonen noch die Zonen C und D festlegt, die bisher noch nicht per Erlass abgegrenzt wurden;

Dass, wie der Nachtrag zur Studie der Auswirkungen beweist, die beiden bisher abgesteckten Zonen folgende Parameter integriert haben: 8% Flüge in Richtung Ans, die Vorgehensweisen beim Flug (Starten und Landen in 23L und 05R), die Steuerung des Fluggerätes, das Bodenrelief, die Witterung und die tatsächliche und beabsichtigte Länge (400 m weiter nach Nordosten) der Start- und Landepiste;

Dass, nachdem der Regierung die Genehmigung zur Festlegung der Lärmzonen erteilt wurde, der Gesetzgeber eben diese Regierung die Erlaubnis erteilte, verschiedene präventive und heilende Maßnahmen zu ergreifen;

Dass es sich für die Zone A um einen freiwilligen Immobilienverkauf an die Region handelt (Erlass vom 10. September 1998 und vom 20. Dezember 2000, der auf die Inhaber von dinglichen Rechten auf Immobilien in der ersten Zone des Lärmexpositionsplanes der wallonischen Region Anwendung findet. Diese beiden Beschlüsse wurden vom Staatsrat aufgehoben);

Dass die Regierung übrigens Bestimmungen zugunsten der Mieter erließ (Beschluss vom 26. November 1998, der durch den vom 27. Mai 1999 ergänzt wurde. Beide wurden aufgehoben und ersetzt durch den vom 8. Februar 2001). Es wurden auch Verfügungen zugunsten von Freiberuflern getroffen (Beschluss vom 27. Mai 1999, abgeändert und ersetzt durch den vom 8. Februar 2001, aufgehoben und ersetzt durch den Beschluss vom 20. Juni 2002);

Dass es bei der Zone B um die Zahlung einer Prämie für die Isolierung von Gebäuden geht, weil die Region sich für eine Ergebnisverpflichtung mit Bezug auf die Lärmdämmung tagsüber und nachts einsetzt (Beschluss vom 31. Mai 2001 mit den flankierenden Maßnahmen für Wohngebäuden in der zweiten Zone des Flughafenlärmexpositionsplanes der wallonischen Region, ergänzt durch zwei Beschlüsse vom 12. Juli 2001 mit dem Gegenstand und der Zusammensetzung der technischen Sachverständigenkommission und Beschluss vom 18. Juli 2001 zur Vollstreckung des Beschlusses vom 31. Mai 2001; Dekret vom 8. Juni 2001, das den Artikel 1bis des Gesetzes vom 18. Juli 1973 über die Lärmbekämpfung abändert, legt den eigentlichen Grundsatz der Isolierung der Wohnungen in den Zonen B, C und D der Lärmexpositionspläne für die regionalen Flughäfen sowie die oberen Lärmgrenzwerte, die mit dem Indikator L_{max} ausgedrückt werden und nicht von den Flugzeugen, die Flughäfen der wallonischen Region benutzen, überschritten werden dürfen (zwischen 22 Uhr und 7 Uhr sowie zwischen 7 Uhr und 22 Uhr) verankert;

Dass der Gesetzgeber am 25. Oktober 2001 in den Artikel 1bis des Gesetzes vom 18. Juli 1973 über die Lärmbekämpfung ein sogenanntes "Gleichheitsprinzip" einlässt, durch das zum Beispiel ein Anrainer außerhalb der Zone A die für die Zone A vorgesehenen flankierenden Maßnahmen in Anspruch nehmen kann, wenn er nachweislich eine gleiche Lärmbelastigung erfährt;

Dass im Zuge der Bekämpfung des Lärms, der von Flugzeugen auf den regionalen Flughäfen hervorgerufen wird, das Dekret vom 8. Juni 2001, das das Dekret vom 23. Juni 1994 über die Schaffung und den Betrieb von Flughäfen in der wallonischen Region abändert, nach der Festlegung der Öffnungszeiten des Flughafens von Lüttich-Bierset die Anwendung von Ordnungsstrafen gegen jeden Zuwiderhandelnden vorsieht (Flugverantwortlicher, Besitzer des Flugzeuges, technischer oder kaufmännischer Betreiber des Flugzeuges oder die Gesellschaft, die die Lizenz für den Betreiber eines Flughafens besitzt), wenn letzterer unter anderem selber oder einer seiner Vorgesetzten oder Bevollmächtigten die ständig geltenden oder zeitweiligen Einschränkungen für bestimmte Flugzeugtypen, die oberen Bodenschallgrenzwerte, die im Dekret vom 8. Juni 2001 (ändert das Gesetz vom 18. Juli 1973 über die Lärmbekämpfung ab) verankert sind, die Motortestvorschriften und besonderen Start- und Landeverfahren zur Einschränkung der in diesen Flugphasen hervorgerufenen Lärmbelastigungen nicht einhält bzw. nicht einhalten;

Dass bezüglich der Einhaltung der Flugbahnen und der Abweichungen in der Kurve über Saint-Georges der Luftfahrtsachverständige, der vom erstinstanzlichen Gericht von Lüttich bezeichnet wurde, feststellte, dass der Flugbetrieb vom Standpunkt der Kontrollverfahren, der Anweisungen für die Piloten und deren Durchführung ordnungsgemäß ist und die Abweichung unvermeidlich ist;

Dass die Regierung am 8. Juni 2002 ein Dekret zur Einsetzung einer unabhängigen Behörde für die Kontrolle und Überwachung der durch die Flughäfen in der wallonischen Region hervorgerufenen Lärmbelastigungen erlassen hat;

Dass dieser Behörde mehrere Aufgaben erteilt wurden, zum Beispiel die Äußerung von Gutachten oder Empfehlungen zur Beherrschung der Flughafenlärmelastigungen und deren Auswirkungen auf die Umgebung bzw. über die Notwendigkeit der Überarbeitung des Lärmexpositionsplanes;

Dass sie jedoch nichtsdestoweniger die zuständigen Behörden im Falle von Unterlassungen oder Übertretungen der Vorschriften der Lärmbekämpfung anrufen kann;

Dass schlussendlich bestimmte Reklamierende argumentieren, die wallonische Region verletzte den Artikel 8 der europäischen Menschenrechtskonvention, und sich auf einen Beschluss des Europäischen Gerichtshofes vom 2. Oktober 2001 (Hatton-Beschluss) berufen;

Dass dieser Beschluss, gegen den Großbritannien übrigens Berufung eingelegt hat, endgültig die frühere Rechtsprechung des Gerichtshofes bestätigt, laut der die Wahl der Mittel im Rahmen der Bekämpfung von Verschmutzungen den einzelstaatlichen Behörden überlassen ist;

Dass diese Behörden das Recht haben, die Prävention der Korrektur vorzuziehen (vgl. Beschluss Powel und Rayner);

Das im Hatton-Beschluss der britische Staat verurteilt wird, weil er nicht rechtzeitig Studien eingeleitet hat, die eine genaue Beurteilung der vorhandenen Interessen ermöglichen hätten;

Dass dies nicht der Fall für den Flughafen von Lüttich-Bierset sein kann, allein nicht wegen des Umfangs, der Vollständigkeit und der Fristen der durchgeführten Studien;

4.2. Zum Lärmindikator L_{dn}

Dass der Indikator "L_{dn}" die Festlegung der geographischen Bereiche ermöglicht, die die Abstufung der Lärmreaktionen widerspiegelt und in dem korrigierende und vorbeugende Maßnahmen getroffen werden müssen (Verbot oder Einschränkung von Gebäuden, Lärmdämmung...);

Dass der Lärmexpositionsplan aufgrund der Hypothesen, auf denen er basiert, und aufgrund der Wahl des Indikators L_{dn} die geographischen Bereiche festlegt, deren Größe von der Zahl der passierenden Flugzeuge, vom Flugzeugtyp und von der Durchgangsdauer eines jeden Flugzeuges abhängt;

Dass es sich um ein Mittel zur Planung und Verwaltung des Territoriums handelt;

Dass Professor Bradley in einer jüngeren Studie von April 2002 mit Bezug auf die Bereiche des Flughafenlärmexpositionsplanes für Flughäfen in der wallonischen Region betont hat, dass "die Erkenntnisse aus den derzeitigen Nachforschungen darauf hinweisen, dass der L_{dn} mindestens genauso zuverlässig wie alle anderen Messungen des gesamten Flughafenlärms zur Vorhersage der negativen Reaktion auf Flughafenlärm ist" (J. Bradley, Rev. of airport noise zone criteria for the wallon region);

Dass der L_{dn}-Index folglich in den Augen dieses eminenten Fachmanns für die Messung des gesamten Lärms, der durch die Flughafentätigkeiten hervorgerufen wird, geeignet ist;

Dass die EU-Richtlinie 2002/49/CE vom 25. Juni 2002 über die Beurteilung und Verwaltung von Umgebungslärm außerdem bestätigt, dass der L_{den} (Level day-evening-night) die Aufstellung von Lärmkarten ermöglichen muss (es handelt sich eigentlich um einen Lärmexpositionsplan);

Dass laut dieser Richtlinie die Mitgliedsländer der EU einen Akustikplan aufstellen müssen, der das Engineering der Verkehrsverwaltungssysteme, die Verkehrsplanung und die Lärmreduzierung durch Lärmdämmungs- und Maßnahmen zur Bekämpfung des Lärms an der Quelle einbindet (es handelt sich unter anderem um die Definition einer obligatorischen Route entsprechend der derzeitigen Situation und der beabsichtigten Lärmschutzmaßnahmen) und der eine Lärmzone rechtlich als "eine Zone entlang oder im Umkreis von Lärmquellen, die den rechtlichen Lärmbekämpfungsbestimmungen unterworfen sind" (es handelt sich im Grunde um die Zonen A, B, C und D sowie um flankierenden und damit zusammenhängende Maßnahmen);

Das der L_{den}-Indikator wie der L_{dn}-Indikator die Bezeichnung der über einen Zeitraum von 24 Stunden empfundenen Lärmbelastigung ermöglichen;

Dass der Lden-Indikator, der von der Richtlinie empfohlen wird, eine Abweichung von 5 dB(A) von 19 bis 23 Uhr bzw. von 10dB(A) von 23 bis 7 Uhr vorsieht, während der Ldn eine 2. Abweichung von 10 dB(A) von 22 bis 7 Uhr vorsieht;

Dass laut den Analysen der CEDIA, die im April 2002 protokolliert wurden, und im Vergleich zwischen beiden Indikatoren im Rahmen von drei verschiedenen Szenarien die Lärmpegelabweichung immer noch unter 1 dB(A) liegt und die beiden Indikatoren sich – mathematisch gesprochen – sehr nahe kommen;

Dass die wallonische Region somit weitgehend der Anwendung dieser Richtlinie vorgegriffen hat, die den PEB nicht in Frage stellt, im Gegensatz zu dem, was in der Folgenstudien behauptet wird;

Dass J.S. Bradley in seinem Bericht aus dem Jahre 1996 angibt, dass Lärmpegel über Ldn 66 dB(A) sich nicht für die Erschließung von Wohngebieten eignen;

Dass aus dem Originalbericht, nicht seiner Übersetzung, zu schließen ist, dass J.S. Bradley bei der Erwähnung der Erschließung von Wohngebieten nicht die bereits bestehenden Gebäude in Frage stellt;

Dass dieser Bericht ebenfalls auf kanadischen Wohngebieten basiert, deren Lärmabschwächungswert aufgrund der dort herrschenden Bauweise geringer ist als bei Gebäuden in Belgien;

Dass dieser Bericht in seinem Fazit differenziert ist, weil er sich auf 1996 verfügbare Informationen beruft und vor allem weil das Problem der Lärmdämmung einer weiteren Erforschung und Nachforschung bedarf;

Dass Bradley in einem Bericht von April 2002 über die Lärmbekämpfungsmaßnahmen in Bierset schreibt, dass es – wengleich die Wahrscheinlichkeit bestehe – es keinerlei stichhaltigen Beweis dafür gebe, dass bedeutende langfristige gesundheitliche Schäden die Folge des Flugzeuglärms in den Zonen B und C sein könnten;

Dass jedoch andererseits das Kriterium der Lärmspitzen oder des maximalen Lärmpegels (Indikator Lmax) zur Bestimmung des maximalen Lärmpegels, der beim Vorbeifliegen eines Flugzeuges entsteht und der in dB(A) im Innern der Wohnungen gemessen wird, verwendet wird;

Dass dieses Kriterium zwar den Lärmexpositionsplan und den daran geknüpften Indikator Ldn ergänzt, jedoch nicht die Erfassung die Lärmbelastigung infolge der Zahl der Flugzeuge, der Überflugsdauer, des Lärms jedes Flugzeuges und des Erfassungszeitraumes ermöglicht;

Dass er folglich nicht die Absteckung der Größe der lärm-belastigten geographischen Zonen ermöglicht, sondern nur der Ldn;

Dass hingegen in den auf diese Weise vom Ldn eingegrenzten Zonen das Kriterium der Lärmspitzen oder Lmax die Erfassung eines jeden einzelnen akustischen Ereignisses ermöglicht und dem Ziel des Schutzes der Anrainer durch Lärmdämmungsmaßnahmen gerecht wird;

Das der Indikator Lmax unter anderem die Beurteilung der Folgen des Flugzeuglärms auf den Schlaf ermöglicht;

Dass die medizinische Literatur, unter anderem der Bericht des Herrn Muzet und Valet, eine wichtige Verbindung zwischen dem Aufwachen, den Lärmspitzen und den dem Lärmpegel herausschält;

Dass die Weltgesundheitsorganisation rät, Lärmspitzen von 45 dB(A) in Schlafzimmern nicht zu überschreiten;

Dass die Arbeitsgruppe ausgehend von diesen Studien der wallonischen Region die Empfehlung erteilte, einen maximalen Lärmpegel von 45 dB(A) in Schlafzimmern nicht öfter als 10- bis 15mal nachts zu überschreiten. Dies entspricht den Kriterien der Weltgesundheitsorganisation;

Das sich somit aus der Verbindung der Dekrete vom 1.4.1999 und 8.6.2001 ergibt, dass das erstgenannte Dekret den Ldn-Indikator für die Aufstellung der geographischen Zonen ausgehend von dem außerhalb von Gebäuden gemessenen Lärm ausgeht, während das zweitgenannte Dekret den Indikator Lmax berücksichtigt, der die Einschätzung der Lärmpegel im Innern von Wohnungen ermöglicht mit dem Ziel, dass die Intensität und die Zahl der Lärmspitzen nicht die Gesundheit der Bewohner beeinträchtigen;

Dass das Dekret vom 8. Juni 2001 garantiert, dass nach den Lärmdämmungsmaßnahmen ein maximaler Lärmpegel von 45 dB(A) Lmax im Innern der Schlafzimmer und von 55 dB(A) im Innern der tagsüber benutzten Räumlichkeiten ungeachtet des Bereichs des Lärmexpositionsplanes außerhalb der Zone A des Lärmexpositionsplanes von Lüttich aufrechterhalten wird;

Dass durch die Verbindung der Indikatoren Ldn und Lmax in gleich welcher Zone des in Betracht gezogenen Lärmexpositionsplanes (B, C oder D) und bei gleichem Lärmpegel in Ldn (56 dB(a), 66 dB(a) oder gar 69,5 dB(a)) an einem bestimmten Ort das von der wallonischen Region eingeführte Dekret allen Anrainern der Zonen B, C und D einen gleichen maximalen Lärmpegel im Innern ihrer Wohnungen garantiert, mit anderen Worten 45 dB(a) Lmax im Innern der Schlafzimmer und 55 dB(a) Lmax in den tagsüber benutzten Wohnräumen;

4.3. Zu den gesundheitlichen Folgen der Lärmbelastigung

Dass der Dekreterlasser zu keinem Zeitpunkte die Auswirkungen der Flughafenentwicklung auf die Gesundheit verkannt hat und aus diesem Grunde mit dem Dekret vom 1. April 1999 in das Gesetz vom 18. Juli 1973 mit Bezug auf die Lärmbekämpfung einen Artikel 1bis eingeschoben hat, laut dem die Region Maßnahmen zum Schutz der Anrainer von Flughäfen in der wallonischen Region vor dem durch den Flughafenbetrieb hervorgerufenen Lärm ergreifen darf;

Dass die Regierung, nachdem ihr die Festlegung der Zonen gestattet wurde, Maßnahmen ergreifen durfte, und zwar von Erwerbungen in der Zone A bis hin zu Isolierungsprämien in der Zone B, wo die Lärmdämmungsmaßnahmen einen maximalen Lärmpegel von 45 dB(A) im Innern von Schlafzimmern nachts und 55 dB(A) in den tagsüber genutzten Wohnräumen erreichen müssen. Diese Grenzwerte entsprechen den Kriterien der Weltgesundheitsorganisation;

Dass diese Maßnahmen im Anschluss an die Lektüre von wissenschaftlichen Studien über die Verbindung zwischen Lärm und Gesundheit (vor allem die Studie von Musstet & Valet) und im Anschluss an die versuchsweise im August 1999 durchgeführten Lärmdämmungsarbeiten ergriffen wurden;

Dass im Bericht von 1996 steht, dass die Anrainer kaum aufgeweckt werden, wenn der maximale Lärmpegel in den Wohnungen unter 55 dB(A) Lmax liegt, wobei man lärmempfindliche Personen als Versuchspersonen genommen hat;

Dass der Sachverständige Plom, der vom erstinstanzlichen Gericht von Lüttich beauftragt wurde, in seinem hinterlegten Bericht auch die These der 45 dB(a) Lmax als maximal zulässigen Lärmpegel im Innern von Wohnräumen verteidigt;

Dass all diese Studien in den einzelnen Berichten, die an die wallonische Regierung vor der Beschlussfassung übermittelt wurden, analysiert und erwähnt werden;

Dass folglich feststeht, dass ein Lärmpegel von 45dB(a) Lmax jeder Person ein akustisches Umfeld gewährleistet, das der Entspannung und dem Einschlafen nicht abträglich ist;

Dass übrigens im Lichte dieser Studien mit der vorliegenden Überarbeitung versucht wird, Wohnungen in der Zone A zu vermeiden;

Dass schließlich die Folgenstudie, die von zahlreichen Anrainern unterstützt wird, für die Zone B des Lärmexpositionsplanes ein ähnliches System wie das für die Zone A empfiehlt, nämlich den Rückkauf oder die Änderung des Lärmexpositionsplanes und des Flugverkehrs, damit der Lärmpegel Ldn = 66 dB(A) in der Zone B nicht überschritten wird;

Dass die Empfehlungen von einer falschen Hypothese ausgehen, nämlich dass die einem Ldn über 66 dB(A) ausgesetzten Zonen sich nicht zu Wohnungszwecken eignen;

Dass die Studie von J.S. Bradley, auf die die Folgenstudie sich beruft, eigentlich empfiehlt, keine Wohngebiete zu erschließen, wenn der Ldn über 66 dB(A) liegt;

Dass die vorliegende Überarbeitung versucht, den Wohnaspekt aus den Zonen des Lärmexpositionsplanes herauszuhalten;

Dass übrigens entsprechend der wissenschaftlichen Literatur in der Zone B eine Lärmdämmung technisch möglich ist, so dass ein Lärmpegel von 45 dB(A) Lmax gewährleistet werden kann;

Dass somit der Lärmexpositionsplan stichhaltig ist;

5. Überlegungen zum Umfeld und zur Umwelt

5.1. Zu den landschaftlichen und städtebaulichen Auswirkungen

Angesichts der Tatsache, dass die Folgenstudie auf zwei große getrennte Flächen hinweist, zum einen das Maastal, zum anderen das gesamte Hespengauer Plateau;

Dass laut dieser Studie die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens von Lüttich – Bierset vor Ort zur Einbuße von zur Zeit landwirtschaftlich genutzten Flächen führt und bestimmte Zonen zu Enklaven machen wird, die vielleicht kurzfristig wegen des schwierigeren Flughafenbetriebs städtebaulich verändert werden;

Dass außerdem die Entwicklung von Gewerbebezonen dazu führen kann, dass die Landschaft sich rund um den Flughafen wegen des Baus und der Verflechtung von sehr unterschiedlichen Gebäuden verschlechtert;

Dass bezüglich der Konsequenzen der Einbuße von landwirtschaftlichen Flächen die in der Folgenstudie erwähnten mittelfristigen Folgen hypothetisch sind;

Dass neben der Tatsache, dass die laufende Flurbereinigung die Konfiguration der Landwirtschaftsbetriebe optimieren wird und ihre Isolation vermieden wird. Die künftige Verstärkung der landwirtschaftlichen Zonen würde eine Revision des früheren Bebauungsplans voraussetzen.

Dass die wallonische Region daher eine derartige Verstärkung vermeiden kann;

Dass im vorliegenden Projekt den städtebaulichen Auswirkungen Rechnung getragen wird, indem spezielle Bestimmungen in den einzelnen Zonen auferlegt werden;

Dass somit unter anderem für die Gewerbebezonen rund um den Flughafen und für die Schaffung einer Gewerbezone im Norden des Frachtbereichs und im Westen der Start- und Landebahnen eine zusätzliche Vorschrift mit unter anderem der Schaffung eines lärmschützenden Perimeters von mindestens 50 Breite aus begrünten Zinnen oder dichten Pflanzenwällen, je nach den örtlichen Gegebenheiten, und einer angemessenen Lärmschutzvorrichtung, sofern die beabsichtigte Tätigkeit dies erfordert, vorgesehen wurde;

Dass darüber hinaus – und Gegensatz zur Meinung einiger Reklamierender – das vorliegende Projekt ebenfalls angemessene Konstruktionsgrößen erfordert, damit ein harmonischer Übergang zwischen der Gewerbezone und der landwirtschaftlich genutzten Zone geschaffen wird;

5.2. Zur Flurbereinigung

Dass einige Reklamierende der Meinung sind, dass vorliegende Revision die laufende Flurbereinigung beeinträchtigt;

Dass ein M.E. vom 14. März 1979 eine Ermittlung über den Nutzen der Flurbereinigung aller Ländereien auf den Gemeindefluren von Fexhe-Le-Haut-Clocher, Awans, Grâce-Hollogne und Saint-Georges vorschreibt;

Dass ein M.E. vom 1. Juni 1995 den Nutzen der Flurbereinigung feststellt und den Parzellenplan festlegt;

Dass laut Artikel 46, §1^{er}, 4° CWATUP "die Eintragung einer neuen städtebaulich nutzbaren Zone die im vorliegenden Gesetz oder anderen Gesetzen erwähnten Schutzperimeter nicht beeinträchtigt";

Das der Perimeter lediglich die Flurbereinigung ermöglichen soll;

Dass laut Artikel 46 keine grundsätzliche Unvereinbarkeit zwischen einer neuen städtebaulichen Zone und einem Schutzperimeter vorliegt;

Dass in der Tat die Eintragung einer neuen städtebaulichen Zone nicht in der Pervertierung eines Schutzperimeters münden kann;

Dass die eigentliche Flurbereinigung in der Neuverteilung der Ländereien besteht mit dem Ziel einer vernünftigeren und rentableren Nutzung landwirtschaftlicher Güter;

Dass die Flurbereinigung somit nicht auf den Schutz der landwirtschaftlichen Funktion vor anderen Nutzungen des Geländes abzielt;

Dass die flurbereinigten Ländereien in der Tat nicht einem besonderen Schutz unterworfen sind, bis auf das Vorkaufsrecht der nationalen Grundgesellschaft;

Dass die vorliegenden Überarbeitung den Beschluss vom 1. Juni 1995 nicht beeinträchtigen kann. Letzterer hat nur den Nutzen der Flurbereinigung und die Ländereien gemäß dem Gesetz vom 22. Juli 1970 über die gesetzliche Flurbereinigung ländlicher Güter festgestellt;

Dass die vorliegende Überarbeitung auf keinen Fall die Aufrechterhaltung der Wege und Wasserableitungen beeinträchtigt;

5.3. Zur atmosphärischen Verschmutzung durch den Flughafenbereich, die Anlage von Straßen und Wegen sowie von neuen Geschäfts- und Industrieniederlassungen

Dass der CRAT und der CWEDD, der von den Reklamierenden angeführt wird, wie die Folgenstudie die Durchführung einer Prüfung bzw. Überwachung der Luftqualität in der Nähe des Flughafenbereichs und die Einschränkung der Flugzeugabgase in Anwendung einer Arbeitsmethodik vor Ort und finanziellen Drucks sowie durch die Einführung eines Umweltverwaltungssystems empfehlen;

Dass bestimmte Reklamierende die atmosphärische Verschmutzung durch die Flugzeuge und die Zunahme der Verschmutzung durch die Verlängerung der Piste und deren Auswirkungen auf die Gesundheit und auf die landwirtschaftlichen Erzeugnisse hervorheben;

Dass andere Reklamierende von einem bestimmten Risiko einer vermehrten Luftverschmutzung infolge der Anlage neuer Straßen und Wege, hauptsächlich für Schwerlasten, und der Anwesenheit neuer Gewerbebezonen ausgehen;

Dass für die gesamte Luftverschmutzung bzw. den Anteil des Stickoxids und des Kohlenmonoxids der Flugverkehr nur zu 0,3% verantwortlich ist. Kohlenwasserstoffverbindungen werden von Flugzeugen zu 0,3%, vom Straßenverkehr jedoch zu 49,5% hervorgerufen;

Dass entsprechend dem Artikel 12 des Dekretes vom 11. März 1999 mit Bezug auf die Umweltgenehmigung der Flughafenbetreiber einen Umweltgenehmigungsantrag stellen und die Bedingungen dieser Genehmigung erfüllen muss;

Dass diese Bedingungen mit diesen Empfehlungen übereinstimmen können und dass das Gleiche für Unternehmen gilt, die sich im Flughafenbereich niederlassen;

Dass die Regierung mit dem Erlass ihres Beschlusses vom 8. November 2000 auf den wallonischen Flughäfen nicht nur die den meisten Lärm erzeugenden Flugzeuge, sondern auch Flugzeuge mit veralteter und somit verschmutzender Technik verbieten wollte;

Dass die eventuelle Luftverschmutzung, die durch die Anwesenheit neuer Unternehmen hervorgerufen wird, in der Umweltgenehmigung berücksichtigt wird;

Dass bezüglich der Luftverschmutzung infolge des zunehmenden Straßenverkehrs der überarbeitete Bebauungsplan die Ansiedlung von Unternehmen in unmittelbarer Nähe des Hochgeschwindigkeitszuges ermöglicht, die Multimodalität begünstigt und somit die Straßentransporte einschränkt;

Dass zudem die wallonische Region sich voll und ganz und auf allen Ebenen der Politik der Bekämpfung der Luftverschmutzung anschließt, wie unter anderem im wallonischen Luftplan nachgelesen werden kann;

Dass die Revision des Lütticher Bebauungsplanes nicht dazu neigt, in irgendeiner Weise die Verpflichtungen der Region in diesem Bereich zu schmälern;

5.4. Zum Grundwasser und Oberflächenwasser

Dass insbesondere die gemeindeübergreifende Lütticher Wassergesellschaft (CILE) hervorhebt, dass unbedingt auf das Grundwasser in den Kreideschichten, die sich zum größten Teil in der Wasserspeisezone der CILE bzw. in einer Präventionszone befinden, geachtet werden muss;

Dass der Artikel 46, § 1, Abs. 2, 4^e CWATUP, der vom Dekret vom 18. Juli 2002 abgeändert wurde, vorschreibt, dass "die Eintragung einer neuen städtebaulichen Zone den Auswirkungen der Schutzzonen laut vorliegender Gesetzgebung bzw. laut anderer Gesetzgebungen nicht abträglich ist";

Dass die Vorbereitungen des Dekretes vom 18. Juli 2002 klar und deutlich gezeigt haben, dass in den Schutzperimetern, die im Rahmen des CWATUP und anderer Gesetzgebungen angenommen wurde, die Einschränkungen, die sich aus dem Bebauungsplan und des/der betreffenden Schutzperimeter/s ergeben, kumuliert werden müssen;

Dass, weil es sich um Schutzperimeter für Grundwasser handelt, das Dekret vom 7. Oktober 1985 über den Schutz des Grundwassers vor Verschmutzung, das Dekret vom 30. April 1990 über den Schutz und die Ausbeute von Grundwasser und von als Trinkwasser geeignetem Wasser und die beiden Vollstreckungsbeschlüsse vom 14. November 1991, der zuletzt am 21. September 2002 geändert wurde, und insbesondere der Beschluss vom 14. November 1991 über Grundwasseranzapfungen, Anzapfzonen, Prävention und Überwachung, das künstliche Nachfüllen von Grundwasserschichten sowie die besonderen Bedingungen, die sich aus Beschlüssen, mit denen die Perimeter festgelegt werden, ergeben, eine Reihe Schutzmaßnahmen in Form der Einschränkung des Eigentumsrechtes auferlegen;

Das die vorliegende Revision des Bebauungsplanes folglich in keiner Weise den Schutz der wasserführenden Schicht beeinträchtigt;

Dass Reklamationen und Beschwerden sich auf die Notwendigkeit von Sturmwasserauffangbecken oder die Stärkung der bestehenden Ablaufsysteme beim Bau neuer Straßen und Wege und neuer Gebäude beziehen;

Dass diese Problematik bei der Ausstellung der Bau- und Umweltzulassungen berücksichtigt werden muss;

Dass die wallonische Regierung darüber hinaus die CRAT- und CWEDD-Empfehlungen zur Verwaltung des Oberflächenwasser und des Grundwassers zur Kenntnis nimmt, dass die Herstellung getrennter Abwasser- und Regenwassersammelnetze zur Zeit bei der Zoneneinrichtung von den öffentlichen Gemeindeverbänden durchgeführt wird; dass die wallonische Regierung in der ersten Lesung am 19. Dezember den Vorentwurf eines Beschlusses mit Bezug auf die allgemeine Verordnung für die Klärung städtischer Restabwässer angenommen hat;

Dass bei der Untersuchung der Situation, durch die zur Aufstellung des Vorentwurfes, Gegenstand eines Regierungsbeschlusses vom 30. November 2000 beigetragen wurde und die von der Landwirtschaftlichen Fakultät der Universität von Gembloux, Abteilung landwirtschaftliche Wasserkunde, Frau Dautrebande, durchgeführt wurde, die Probleme der heutigen Situation, besonders in Awans und Bierset, mit der Ableitung von Rieselwasser, die Überschwemmungsrisiken aufgrund des geringen Gefälles und die sich nun aufzwingenden Maßnahmen im Hinblick auf die im Planentwurf beabsichtigte städtebauliche Veränderung hervorgehoben wurden;

Dass ausgehend von dieser Studie die wichtigen Punkte identifiziert wurden und bei der Einrichtung der Gewerbebezonen und bei der Durchführen des Straßen- und Wegebauprojektes zur Anbindung der Gewerbezone an die Autobahn E40 entlang der Trasse des Hochgeschwindigkeitszuges entsprechend behandelt werden.

5.5. Zum biologischen Rahmen

Dass im Projekt der Eintragung einer neuen Gewerbezone die Sandgrube Les Vignes auf dem Territorium von Grâce-Hollogne berücksichtigt wird;

Dass der Plan diese Sandgrube und deren biologische Bedeutung in einer grünen Zone berücksichtigt;

Dass somit der Folgenstudie entsprochen wird, und zwar dahingehend, dass in der Studie die Wahrung der Sandgrube durch deren Zuordnung zu einer grünen Zone vorgeschlagen wird;

Dass die Folgenstudie außerdem nicht die Sandgrube "La Fontaine" berücksichtigt. Laut CWEDD hat diese Sandgrube ebenfalls einen biologischen Wert;

Dass der Plan diese Sandgrube ebenfalls einer Grünzone zuordnet und einen ökologischen Korridor zwischen den beiden Sandgruben und dem Schlosspark von Lexhi schafft;

Dass darüber hinaus weitere Maßnahmen zum Schutz des biologischen Interesses anderer Flächen getroffen werden, wie im nachstehenden Punkt 9 erwähnt;

6. Betrachtungen zur Verödung und zur Sicherheit

In Erwägung, dass bestimmte Beschwerdeführer Flugzeugabstürze befürchten und beantragen, dass, wie in der Wirkungsstudie vorgesehen, die in einem Rundschreiben vom 21. August 1988 der Federal Aviation Administration des US Department of Transportation enthaltenen Vorschläge zu übernehmen, die eine Gestaltung von ausreichenden Freiräumen am Ende der Pisten vorschlagen, um eventuell Flugzeuge in Notsituationen bei Start- oder Landemanövern zu stoppen;

In Erwägung, dass diese Maßnahme nicht im Sektorenplan vorgesehen ist und in einer Umweltzulassung behandelt werden müsste, für die der Betreiber gehalten ist, einen Antrag zu stellen;

In Erwägung, dass die Bewohner bestimmter Ortsviertel, vor allem in Zone A, Vandalismus und Gewalterscheinungen befürchten;

Dass dieses Phänomen nicht aus der vorliegenden Revision stammt, sondern aus dem Lärmbelastigungsplan; dass aber Überwachungssysteme in Zone eingeführt worden sind;

In Erwägung im Übrigen, dass die Polizeigewalt und die öffentliche Sicherheit zu den Gemeindezuständigkeiten gehören;

7. Betrachtungen zur Mobilität

In Erwägung, dass der Regionalausschuss für Raumplanung (in der französischen Abkürzung CRAT) und der Wallonische Rat für Umweltplanung und nachhaltige Entwicklung (in der französischen Abkürzung CWEDD) darauf hinweisen, dass entgegen den Befürwortungen der Wirkungsstudie kein Mobilitätsstrukturplan existiert, der sich mit der Bewältigung des Verkehrsaufkommens im Flughafenbereich und in den anliegenden Gewerbezone, sowie mit den Verbindungen zwischen genannten Zonen und dem Autobahnnetz sowie dem Autobahnnetz selbst befasst;

In Erwägung, dass die Beschwerdeführer, das aufgrund der vorliegenden Revision zunehmende Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und das Stauaufkommen herausstellen;

Dass andere Beschwerdeführer betont darauf hinweisen, dass bestimmte Strassen nicht für die zu erwartenden zunehmenden Belastungen vorbereitet sind;

Dass letztendlich die Beschwerdeführer das Projekt der Umgehungsstrasse östlich oder westlich der Ortschaft Awans kritisieren;

In Erwägung, dass das Verkehrsministerium Ausbauarbeiten am Autobahnnetz vorgenommen hat (Einrichtung von drei- und vierspurigen Bahnen auf den Autobahnen E 40 und E 42) um das Verkehrsaufkommen im Anschluss an die Flughafenerweiterung und die entsprechenden logistischen Entwicklungen abzufangen bzw. einzudämmen;

In Erwägung, dass der interne Flughafenverkehr sowie der Verkehr in den Gewerbezone über interne An- und Abmarschstrassen geregelt wird, gemäss den Empfehlungen des Plans der Pariser Flughafengesellschaft, auf den bereits der Bericht im Anhang des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 30. November 2000 im Zusammenhang mit der Revision des Sektorenplans Lüttich verwiesen hat;

In Erwägung, dass wie aus der Wirkungsstudie hervorgeht, ein Problem der Verstopfung der Zufahrtsstrassen nach der Stadt Lüttich, unabhängig vom Ausbau des Flughafens, existiert;

In Erwägung, dass der Regionalausschuss für Raumplanung sich die Vorschläge zur Umgestaltung der Autobahnkreuze mit Zugang zum Flughafenbereich und den angrenzenden Gewerbezone so wie in der Wirkungsstudie dargestellt, zu eigen gemacht hat;

Dass der o.g. Bericht im Anhang an den Erlass der Wallonischen Regierung bereits auf verschiedene Umgestaltungen in diesem Sinne verwies;

In Erwägung, dass sowohl aus der Wirkungsstudie, als auch aus den Gutachten des Regionalausschusses für Raumplanung hervorgeht, dass Umgestaltungen, die es erlauben Zufahrtsprobleme zum Flughafenbereich und den angrenzenden Wirtschaftsgebieten zu lösen, dem bestehenden Strassennetz hinzugefügt werden können ohne das ein Mobilitätsstrukturplan existiert; dass nicht die gesamten Verkehrsinfrastrukturen im Sektorenplan aufgezeigt werden, mit Ausnahme der Hauptinfrastruktur; dass demzufolge der Staatsrat im Erlass Nr. 83.531 vom 19. November die Stellungnahme vertritt, die Hauptverkehrsstrasse RN 931, die auch die Umgehungsstrasse von Maillen mit Verbindung zur E 411 - Klinik in Mont-Godinne - umfasst, keine Hauptverkehrsader im Sinne der Wallonischen Ordnung für Raumplanung, Städtebau und Gemeingutverwaltung (in der französischen Abkürzung CWATUP) darstellt und demzufolge nicht unbedingt im Sektorenplan erscheinen muss; dass die Durchführung der Umgestaltungsarbeiten nicht die vorherige Eingliederung in den Sektorenplan voraussetzt wenn es sich um die Regelung von Detailfragen handelt oder um Strassenabschnitte, die innerhalb der Gewerbezone eine rein industrielle oder interne Bedeutung haben;

Letztendlich, in Erwägung, dass wie es der Regionalausschuss für Raumplanung darstellt, beide Projekte einer Umgehungsstrasse und deren Umfeld in Awans aus dem Projekt gestrichen wurden und durch eine Trassenführung im nördlichen Bereich längs der Hochgeschwindigkeitslinie, ausgehend vom Autobahnkreuz Crisnée ersetzt wird;

8. Betrachtungen zur Enteignung

In Erwägung, dass es der CWEDD für Notwendig erachtet, dass ein Enteignungsplan das Revisionsprojekt des Sektorenplans begleitet;

In Erwägung, dass Art. 58, Absatz 1 der CWATUP vorsieht, dass « der Erwerb von Immobilien zur Durchführung der Bestimmungen des Sektorenplans oder der kommunalen Bebauungspläne in Namen der Gemeinnützigkeit mittels Enteignung realisiert werden kann »;

In Erwägung, dass das Zurückgreifen auf Enteignung im Namen der Gemeinnützigkeit und um die im Sektorenplan gefassten Beschlüsse wirksam zu machen rein fakultativ ist und stillschweigend voraussetzt, dass es beim notwendigen Erwerb nicht zu einer gütlichen Einigung kommen konnte;

In Erwägung, dass die Art. 3 und 8 des Gesetzes vom 26. Juli 1962 bezüglich der Anwendung eines äussersten Dringlichkeitsverfahrens bei Enteignungen aus Gründen der Gemeinnützigkeit, die gütliche Einigung zwischen dem Enteigner und dem zukünftigen Enteigneten fördern;

In Erwägung, dass die Art. 59 und 61 der CWATUP es gestatten, auf das Genehmigungsverfahren bei der Umsetzung des Enteignungsplans gleichzeitig oder nachträglich zum Zeitpunkt der Genehmigung des Plans zurückzugreifen, ohne dabei der einen oder anderen Lösung Vorrang zu geben;

In Erwägung, dass der Erwerb nicht gütlich verläuft und die sofortige Übernahme einer oder mehrerer Immobilien sich als notwendig erweist, gestattet es Art. 67, Absatz 2 der CWATUP der Regierung den Sachverhalt festzustellen und ein gerichtliches Dringlichkeitsverfahren gemäss o.g. Gesetz vom 26. Juli 1962 einzuleiten;

In Erwägung, dass ausserdem das Gelände in der gemischten Gewerbezone oder in der Industriezone Gegenstand eines Enteignungserlasses durch Vollziehung des Art. 30 des Gesetzes vom 30. Dezember 1970 bezüglich der wirtschaftlichen Expansion sein kann;

In Erwägung, dass Art. 30, § 2, c) des Gesetzes vom 30. Dezember 1970 bestimmt, dass bei Enteignungen gemäss den Bestimmungen des Gesetzes vom 26. Juli 1962 bezüglich der Anwendung eines äussersten Dringlichkeitsverfahrens im Falle von Enteignungen zur Gemeinnützigkeit vorzugehen ist;

In Erwägung, dass die richterliche Rechtssprechung und die des Staatsrats bezüglich der Überprüfung der Wirksamkeit der äussersten Dringlichkeit dazu führt, dass ein Enteignungsbeschluss zu gemeinnützigen Zwecken mit Anwendung eines äussersten Dringlichkeitsverfahrens nur dann verabschiedet werden kann, wenn der Enteigner tätig wird um eine zu grosse Zeitspanne zwischen der Verabschiedung des Enteignungsbeschlusses und der Enteignung selbst zu verhindern;

In Erwägung, dass die Frist zur Erlangung eines Enteignungsbeschlusses nicht unvereinbar ist mit der Dringlichkeit eine bestimmte Immobilie zu erwerben;

In Erwägung, dass aus besagten Gründen es keine Veranlassung dazu gibt, zeitgleich zum Revisionsbeschluss des Sektorenplans einen Enteignungsplan zu verabschieden;

9. Betrachtungen zum Art. 46, § 1, Absatz 2, 3 der CWATUP

In Erwägung, dass im Gegensatz zur Stellungnahme des CWEDD, die Verfügungsgrundlage vorliegenden Revision des Sektorenplans der Art. 46, § 1, Absatz 2, 3 der CWATUP ist, so wie durch Erlass vom 18. Juli 2002 abgeändert;

In Erwägung, dass Art. 74 des Erlasses vom 18. Juli 2002 in Abänderung der CWATUP klarstellt, dass « die Revision des Sektorenplans, die von der Regierung auf Vorschlag des Regionalausschusses vor Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses provisorisch verabschiedet wurde, das vor besagtem Datum existierende Verfahren anwendet »;

In Erwägung, dass der Erlass vom 18. Juli 2002 im wesentlichen am 1. Oktober 2002 in Kraft getreten ist, so wurde bezüglich Art. 46, § 1, das Inkrafttreten durch Erlass der Wallonischen Regierung vom 3. Oktober 2002 bestimmt und im belgischen Staatsanzeiger vom 10. Oktober 2002 veröffentlicht und zeitgleich in Kraft gesetzt;

In Erwägung, dass Art. 46, § 1, Absatz 2, 3^o keine Verfahrensbestimmung zur Ausarbeitung der Sektorenpläne ist, sondern eine materiell-rechtliche Bestimmung zur sofortigen Umsetzung;

In Erwägung, dass die vorliegende Revision des Sektorenplans fortan das Vorgeschriebene besagter Bestimmung zu beachten hat;

In Erwägung, dass Art. 46, §1, Absatz 1, 3^o der CWATUP vorsieht, dass: « die Aufnahme neuer gemischter Gewerbebezonen oder Industriezonen einhergeht mit der Neubelebung stillgelegter Wirtschaftsstandorte oder mit der Verabschiedung von umweltfreundlichen Massnahmen oder aber einer Kombination beider Begleitmassnahmen »;

In Erwägung, dass was das Ausmass dieser Bestimmung betrifft, der Gesetzgeber es vorzieht keinen « Ausgleich » aufzuerlegen, sondern entsprechende Begleitmassnahmen zu verabschieden; dass bei der Darlegung der Beweggründe des Beschlussprojekts, die zum Erlass vom 18. Juli 2002 geführt haben, eindeutig darauf hingewiesen wurde, dass « nicht länger von der Auferlegung eines proportionalen Ausgleichs anlässlich der Revision der Pläne die Rede sein kann »;

In Erwägung, dass in Zusammenhang mit der von der Regierung beim CPDT in Auftrag gegebene Studie bezüglich der Verabschiedung von Begleitmassnahmen bei der Aufnahme neuer Gewerbebezonen in den Sektorenplan, folgende Schlussfolgerungen gezogen wurden:

— Bei der Auswahl der Begleitmassnahmen, sollten diejenigen bevorzugt werden, die wie die Sanierung stillgelegter Wirtschaftsstandorte, zur Verbesserung der Umweltqualität beitragen, indem Umweltbeeinträchtigungen an besonders betroffenen Standplätzen oder Vierteln bekämpft werden, und indem gegebenenfalls den am meisten benachteiligten Gemeinden oder Nebenregionen oder denen die von der Schaffung neuer Gewerbebezonen ausgeschlossen sind, Vorrang eingeräumt wird. Besagte Massnahmen können in den Rahmen der bereits bestehenden Massnahmen aufgenommen werden (Beispiel: Umweltmassnahmen im Bereich der Städteerneuerung);

— Sollten andere « umweltschonende Massnahmen » verabschiedet werden, so muss darauf geachtet werden, dass diese auch wirklich zur Verbesserung der Umweltqualität beitragen;

In Erwägung, dass die Neubelebung stillgelegter Wirtschaftsstandorte offensichtlich einen wichtigen Teil der besagten Umweltbegleitmassnahmen darstellt; dass das Verhältniss zwischen dem Anteil stillgelegter Standorte und weiterer zu verabschiedender Umweltmassnahmen von Fall zu Fall festgelegt werden muss;

In Erwägung, dass im Fall Bierset, obschon die Gesamtzahl möglicher umweltschonende Massnahmen verstärkt von der Regelung und der Umsetzung der Umweltgenehmigung für den Flughafen abhängt, den bereits sanierten oder sich noch im Wiederaufbau befindlichen Standorten eine höhere Bedeutung zukommt.

In Erwägung, dass die Begleitmassnahmen einerseits von der rein umweltbezogenen Qualität des Umfangs der Städteplanung sowie andererseits vom objektiven Beitrag der Begleitmassnahmen selbst abhängig sind;

In Erwägung, dass betreffend die umwelttechnischen Werte in den gemischten Gewerbebezonen sowie in den Industriegewerbebezonen (in der französischen Abkürzung ZAEM bzw. ZAEI) oder den Zonen öffentlicher Dienste und gemeinnütziger Einrichtungen, die Wirkungsstudie eine Analyse der im Vorprojekt des Sektorenplans aufgeführten Gewerbebezonen (850 ha) enthält, sowie eine detaillierte Umfeldanalyse (Juni 2001, Abschlussbericht, Seite 165 usw...);

In Erwägung, dass bezüglich der betroffenen Flächen (in Hektar), der Unterschied zwischen der im Sektorenplan gezeichneten Lage und der Situation die sich aus der Revision des besagten Plans ergibt sich für die Gewerbebezonen wie folgt darstellt:

— im bestehenden Sektorenplan:

o	ZAEM Frachtzone:.....	93,7 ha
o	ZAEM Lüttich Logistics:	193 ha
o	ZAEM « Au Duc »:.....	2,6 ha
o	ZAEM Cahottes:.....	26,1 ha
	Insgesamt:	318,4 ha

— Im revidierten Sektorenplan:

o	ZAEI*1 Süd:.....	55,6 ha
o	ZAEI *1 Nord:	53 ha
o	ZAEI *2 West:	189,3 ha
o	ZAEI *10:.....	70 ha
o	ZAEI *11:.....	93 ha
o	ZAEM*3:.....	37,3 ha
o	ZAEM *4 Süd:	67,9 ha
o	ZAEM *4 Nord:.....	44,7 ha
o	ZAEM *5:.....	23,8 ha
o	ZAEM *6:.....	40,4 ha
o	ZAEM Loncin':.....	18,3 ha
o	ZAEM ZGWA N3'	2,9 ha
o	ZAEI *2 Nord	76,1 ha
o	ZAEI *9.....	19,1 ha
	Insgesamt:	788,2 ha

Daraus ergibt sich, dass 470,8 ha (4.700.800 m²) der neuen Gewerbezone in die vorliegende Revision aufgenommen werden.

In Erwägung, dass in Zusammenhang mit der Qualität der Flächen deren Nutzungsbestimmung abgeändert wurde, es sich herausstellt, dass ein Grossteil der Industriegewerbezone sowie der neu eingetragenen gemischten Gewerbebezonen im Sektorenplan auf militärischem Gebiet, in Fördergebieten, in Wohngebieten und in ländlichen Wohngebieten, jedoch hauptsächlich auf Agrarboden angesiedelt sind, auf dessen Qualität die Studie ausdrücklich hinweist;

In Erwägung, dass im Zusammenhang mit den umweltfördernden Massnahmen es der Art. 46, § 1, Absatz 2, 3° nicht gestattet die sich aus der Umsetzung der CWATUP oder einer anderen gültigen Regelung ergebenden Schutzmassnahmen einzubeziehen; dass beispielsweise die für die Umsetzung von Art. 30 der CWATUP erforderliche Einrichtung eines entsprechenden Umfeldes oder einer Isoliervorrichtung als Massnahme im Sinne von Art. 46, § 1, Absatz 2, 3° keine Gültigkeit hat; dass jedoch die Verstärkung des genannten Umfeldes oder der Isoliervorrichtung über die im Art. 30 aufgeführten Vorgaben hinaus durchaus in Betracht kommt;

In Erwägung, dass die Wirkungsstudie darauf hinweist, dass die Sandgrube von Vignes, angesiedelt auf dem Gemeindeboden von Grâce-Hollogne, in unmittelbarer Nähe des Flughafens, der Lebensraum der blauflügeligen Ödlandschrecke (*Oedipoda caerulea*) ist; letztere Art wird im Anhang I I b der Listen bedrohter Arten in der Wallonie aufgeführt und unterliegt dem strikten Artenschutz; daraus erklärt sich, dass laut Sektorenplan die Sandgrube von Vignes als Grünfläche eingestuft wird und als Schutzmassnahme im Sinne der Anwendung des Gesetzes vom 12. Juli 1973 bezüglich der Erhaltung der Natur und abgeändert durch den Erlass vom 6. Dezember 2001 zu verstehen ist;

In Erwägung, dass ca. 4,75 ha der Sandgrube von Fontaine als Grünzone anerkannt werden, kann als Begleitmassnahme im Sinne von Artikel 46, § 1, Absatz 2, 3° ausgelegt werden, da dort keine Arten anzutreffen sind die eine solche Massnahme rechtfertigen würden;

In Erwägung, dass es sich bei der Schaffung einer ökologischen Verbindung im Sinne von Art. 40, 2° und Art. 452/21 der CWATUP zwischen den Sandgruben von Vignes und Fontaine und deren Eingliederung in die Gewerbe- und Industriezone ähnlich verhält;

In Erwägung, dass es sich ebenfalls um eine umweltfreundliche Begleitmassnahme im Sinne von Artikel 46 der CWATUP handelt, steht die Einbeziehung – eines Teils der zwischen Ferdoux und Hozément gelegenen landwirtschaftlichen Zone anstelle der ländlichen Wohngebiete – eines ökologischen Umfeldes als Verbindung zwischen den Parkanlagen des in Horion-Hozément gelegenen Château de Lexhy und der Gewerbe- und Industriezone, wobei sobald die genauen Standorte der Unternehmen bekannt sind, die besagte ökologische Verbindungslinie bis zur Sandgrube von Vignes oder Fontaine, oder bis zur Abgrenzung der ökologischen Verbindung zwischen den beiden Sandgruben verlängert werden sollte;

In Erwägung, dass die Regierung im Rahmen der Begleitmassnahmen zur vorliegenden Revision des Sektorenplans, die Neubelebung einer bestimmten Anzahl stillgelegter Wirtschaftsstandorte zurückstellt;

In Erwägung, dass je nach Standort und Verschmutzungsgrad den unterschiedlichen Auswirkungen der Neubelebung stillgelegter Wirtschaftsstandorte Rechnung getragen werden sollte;

In Erwägung, dass in im Zusammenhang mit der Lokalisierung der Standorte eindeutig festzustellen ist, so wie auch im Bericht des Rechnungshofes vom September 2002 betreffend die Standortpolitik stillgelegter Wirtschaftsaktivitäten in der Wallonie dargestellt, dass die Kosten der Neubelebung eines stillgelegten städtischen Standorts bedeutend höher sind (ca. 2,1 mal höher) als eines Standortes in den Aussenbezirken (zusätzliche Kosten für den Transport, Schutzvorkehrungen zugunsten des angrenzenden Umfeldes, schwierige Bedingungen an der Baustelle,...) und die Kosten für eine Neubelebung eines verschmutzten Standortes von daher in keinem Fall einem Vergleich mit nicht verschmutzten Standorten standhalten können – die Kosten für die Entseuchung sind ungefähr 9 bis 10 mal höher als bei nicht verschmutzten Standorten;

In Erwägung, dass unabhängig von den je nach Standort unterschiedlichen Kosten, der Einfluss der Neubelebung auf die bebaut oder nicht bebaut Umwelt je nach Standort ebenfalls unterschiedlich ist;

In Erwägung, dass die Neubelebung eines städtischen Standortes einen in der Tat positiven Umweltbeitrag leisten kann, insofern als dass besagte Standorte oftmals ein urbanistisches Geschwür darstellen und einen idealen Standplatz bieten für illegale Ablagerungen sowie für die Betreibung unterschiedlichster illegaler und schädlicher Aktivitäten, usw.; darüberhinaus rufen sie bei der angrenzenden Bevölkerung ein Gefühl der Unsicherheit hervor und stellen aufgrund ihrer Lage ein für die Städteplanung zerstörerisches Element dar;

In Erwägung, dass darüberhinaus die Neubelebung der stillgelegten städtischen Wirtschaftsstandorte in den meisten Fällen einhergeht mit der Schaffung von Wohngebieten, Grünflächen, öffentlichen Diensten und sonstigen gemeinnützigen Einrichtungen, bis hin zur Förderung künstlerischer Aktivitäten, und nur in den seltensten Fällen eine erhöhte Industrietätigkeit unterstützt;

In Erwägung, dass die Rehabilitierung und Entseuchung verschmutzter Standorte einen bedeutenden umweltschonenden Beitrag leistet;

In Erwägung, dass man unter diesen Bedingungen durchaus davon ausgehen kann, dass einerseits die Neubelebung eines städtischen Standortes im Durchschnitt mindestens die doppelte positive Auswirkung hat wie die eines nicht-städtischen Standortes, und, dass andererseits, die Rehabilitierung-Entseuchung eines verschmutzten Standortes im Durchschnitt einen viermal höheren Beitrag leistet als die eines nicht verschmutzten Standortes;

In Erwägung, dass die Regierung beabsichtigt die Ausgleichsrate pauschal bei 2 festzulegen für die Neubelebung eines städtischen Standortes und bei 4 für die Neubelebung eines verschmutzten Standortes, unabhängig davon ob es sich um einen städtischen Standort handelt oder nicht;

In Erwägung, dass im Rahmen der vorliegenden Revision unabhängig von den festgelegten Ausgleichsraten folgende Standorte berücksichtigt werden:

Im Jahre 2000 behandelte Standorte

Gemeinde	Standort	Fläche (in m ²)
Andenne	Gauthier Chéricoux	12 234
Andenne	Steinbrüche u. Hochöfen Sclaigneaux	17 369
Antoing	Gerberei Fontaine	1 180
Arlon	Mühle von Arlon	10 480
Bouillon	Schlachthof	3 505
Braine-le-Comte	Fabrik Unifast	807
Charleroi	Bois du Cazier	70 000
Châtelet	Gasfabrik	19 468
Chaufontaine	Subtropisches Paradies	17 622
Chimay	Brauerei in Chimay	878
Ciney	Schmiedehütte in Ciney	19 266
Comines-Warneton	Kino Brussin	2 123
Comines-Warneton	Bandwirkerei	1 182
Comines-Warneton	Lagerhallen Rosemaryn	557

Gemeinde	Standort	Fläche (in m ²)
Court-Saint-Etienne	Henricot II	164 749
Engis	Terres rouges	120 000
Fontaine-l'Evêque	Geschäft Mestdagh	2 890
Gedinne	Mühle von « la Galette »	4 970
Herstal	Clawenne	17 951
La Louvière	Saint Emmanuel	95 460
La Louvière	Boch-Kéramis Center	20 385
Leglise	Bahnhof von Mellier	1 823
Leuze	Strumpfwaren Dujardin	410
Liège	Bäckerei Derkenne	576
Liège	Swennen	7 494
Malmedy	Gerberei Utammo	36 790
Manage	Brugeoise et Nivelles	24 080
Manage	Glasbläserei Scailmont	29 071
Mons	Walzwerke Jemappes	169 348
Mouscron	Etablissements Ferret	12 037
Mouscron	Brauerei Moderne	1 385
Mouscron	Mützenfabrik Cofabeba	1 459
Mouscron	Textil Motte	3 024
Mouscron	Unic Geschäft	4 101
Pepinster	Numéric	1 806
Saint Ghislain	Glashütte 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	Gemeindesaal	995
Verviers	Martin Frères	2 000
Visé	La Darse	81 082
Subtotal der im Jahre 2000 behandelten Standorte		1 049 059

Im Jahre 2001 behandelte Standorte

Gemeinde	Standort	Fläche (in m ²)
Aiseau-Presles	Schmelzhütte Lizin	27 100
Amay	Mazy	2 998
Andenne	Ets Paul	2 148
Andenne	Belref	12 582
Anderlues	Mälzerei « Etoile »	507
Arlon	Schlachthof von Arlon	11 983
Bertrix	Wasserschloss	468
Binche	Stone	420
Chapelle-lez-Herlaimont	Bahnhof von Godarville	5 071
Charleroi	Lumat	230 680

Gemeinde	Standort	Fläche (in m ²)
Charleroi	Mambourg Sitz 2	13 150
Charleroi	CKS Züge 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	Töpferei Guérin	31 533
Châtelet	Töpfereien Guyaux et voisines	4 560
Colfontaine	Hornu-Wasmes	2 255
Colfontaine	n° 8 du Pachy	90 923
Courcelles	Pfahlwerk	155 681
Couvin	Korkenfabrik	2 350
Couvin	Schmelzhütte St. Joseph (linkes Ufer)	10 809
Couvin	Schmelzhütte St. Joseph (rechtes Ufer)	23 745
Couvin	Ofenfabrik 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	Brauerei Loix	1 000
Floreffe	Bolzenfabrik u. Schmiedehütte Franière	12 821
Fontaine-l'Evêque	Pétria - Magi Möbel	5 584
Fontaine-l'Evêque	Büro Pétria	1 000
Frameries	Sainte Caroline ost(bât)	2 500
Frameries	Crachet (propr Carette)	277 340
Frameries	Crachet - Trémies	2 000
Frameries	Crachet - Stützmauer	0
Grez d'Oiceau	Tudor	31 000
Herstal	Petite Bacnure	34 647
Herstal	Eisenhütte	978
Herve	Bahnhof	787
Juprelle	Ziegelei	17 562
La Louvière	At d'Haine-St Pierre et Lesquin	11 360
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	FabrikErnaelsteen u. Peugeot Garage	80 335
Leuze	SPRL Inch	900
Limbourg	Hoeck	3 642
Malmedy	Lagerhäuser der Gerberei Utammo	4 329

Gemeinde	Standort	Fläche (in m ²)
Manage	Longtain (Teil)	98 791
Marche-en-Famenne	Bahnhof von Marche-en-Famenne	401
Martelange	Gerberei Martelange	306
Martelange	Mühle Kuborn	2 000
Momignies	Schlosshof in Macon	3 166
Mons	26 des Produits	54 890
Mons	25 des Produits	48 529
Mons	Ehemaliges Zeughaus und Wartesaal	2 000
Morlanwelz	Bolzenfabrik u. Schmiedehütte Cambier	18 710
Morlanwelz	Cronfestu	6 405
Namur	Schreinerei in Jambes	876
Pepinster	Weberei Gardier	6 496
Péruwelz	Spinnerei Gosse	13 874
Philippeville	Öffentliches Lagerhaus	5 325
Pont-à-Celles	Etablissement Potty	4 397
Quaregnon	Rieu du Cœur	29 798
Quaregnon	Rieu du Cœur n° 1 und 2	33 900
Quaregnon	Rieu du Cœur n° 2	168 500
Quaregnon	Saint Félix	57 000
Quaregnon	Nouvelle Cossette	11 200
Rochefort	Nopri Geschäfte	1 049
Sambreville	Steinbrüche und Kalkofen Falji	43 949
Sambreville	Belgisch-luxemburgische Stahlwerke	17 702
Sambreville	Sainte Eugénie	266 143
Thuin	Zuckerfabrik von Donstiennes	11 200
Trooz	Betonblockfabrik	20 366
Tubize	Elektrizitätswerk Oisquercq	160 000
Tubize	Clabecq (Nordteil)	197 879
Tubize	Atelier Brenta	24 120
Tubize	Tubize Plastik	90 000
Verviers	Hodimont	2 765
Verviers	Gemeindeateliers u. Angrenzende Stätte	11 886
Verviers	Etablissements Ortman	14 560
Verviers	Snoeck	9 000
Viroinval	Gerberei Houben	6 191
Walcourt	Ateliers SNCB	15 705
Yvoir	Bauernhof Kinif	1 529
Subtotal der im Jahre 2001 behandelten Standorte		3 865 830
TOTAL		4 914 889

In Erwägung, dass wie es der Erlass der Wallonischen Regierung vom 25. November 1999 bezüglich der Verabschiedung einer Teilrevision des Sektorenplans Wavre-Jodoigne-Perwez hinsichtlich der Eingliederung neuer Gewerbebezonen in Ausdehnung der Zone « Wavre-Nord » bestätigt, wurde bei der vorherigen Revision des Sektorenplans keiner der genannten Standorte bei der Umsetzung des alten Art. 46, Absatz 2, 3° berücksichtigt; und dass, in der Tat bei der Revision des Anwendungsbereich der Stadt Wavre der aufgrund von Art. 46, Absatz 2, 3° der CWATUP erforderliche Ausgleich auf der Grundlage der Rehabilitierung nachstehender Standorte erfolgt:

- Kohlenbergwerk Quesnoy (La Louvière): 498.256 m²;
- Zementfabrik und Kreideabbau Cronfestu (Morlanwez): 590.563 m²;
- Craibel (Mons): 98.200 m²;
- Steinbruch in Malogne (Mons): 177.600 m²;
- Anton-Vilette (Andenne): 104.504 m².

In Erwägung, dass die Rehabilitierung der o.g. Standorte in Kombination mit den genannten umweltfördernden Massnahmen, je nach Sachlage, die Einhaltung der in Art. 46, §1, 2, 3^e aufgeführten Verpflichtungen gewährleistet;

10. Betrachtungen zum verfrühten Charakter der vorliegenden Revision

In Erwägung, dass die in der Wirkungsstudie vertretene und vom CREDD und CRAT unterstützte Ansicht, dass die Revision des Sektorenplans zu einem verfrühten Zeitpunkt geschieht, da die lärmtechnische Abgrenzung der vier Zonen des Ausstellungsplans rund um den Flughafen noch nicht vorgenommen wurde und es von daher unmöglich ist neue Wohngebiete festzulegen;

In Erwägung, dass die Regierung sich entschieden hat neue Wohngebiete ausserhalb des Lärmbelastigungsplans anzusiedeln;

In Erwägung, dass weder das in der Verlängerung der Ortschaft Horion, östlich des Château de Grady angesiedelte ländliche Wohngebiet, noch das in der Gemeinde Grâce-Hollogne gelegene sogenannte Wohngebiet « Paire du Bonnier » oder das in der Gemeinde Flémalle am Standort « Saùle Bomel » gelegene Wohngebiet sich im Einzugsbereich des Lärmbelastigungsplans befinden und somit in die vorliegenden Revision aufgenommen werden, ohne mit dem von der Regierung festgehaltenen Prinzip in Konflikt zu treten;

in Erwägung, dass die Regierung im Rahmen der vorliegenden Revision in der Tat beabsichtigt im Gemeindegebiet der Stadt Ans eine zusätzliche Fläche städtischer oder ländlicher Wohngebiete in der Grössenordnung von 43 ha in den Sektorenplan aufzunehmen, sowie im Umfang von 45 ha im Gemeindegebiet Saint-Georges-sur-Meuse; dass in der Tat, aufgrund des Wegfallens bestimmter städtischer oder ländlicher Wohngebiete ein Defizit an Grundstücksangeboten zur Errichtung neuer Wohngebiete existiert;

In Erwägung, dass es nicht in der Absicht der Regierung liegt, neue Wohngebiete in den Zonen C und D des Sektorenplans aufzunehmen;

In Erwägung, dass wie bereits vorher aufgezeigt, die wirtschaftlichen Bedürfnisse ausschliesslich mittels einer sofortigen Revision des Sektorenplans in den Griff zu bekommen sind; dass ausserdem, die im vorliegenden Sektorenplan angekündigte wirtschaftliche Entwicklung und die entsprechenden Planvorhaben, zuzüglich der Anwendung des Mobilitätsprinzips dazu beitragen eine Reihe von Problemen zu lösen;

In Erwägung, dass eine Verzögerung bei der endgültigen Verabschiedung des Sektorenplans in Erwartung der endgültigen Festsetzung des Lärmbelastigungsplans, zu einer bedeutenden zeitlichen Verzögerung beitragen würde, insofern als die Aufnahme neuer Wohngebiete nachträglich zur endgültigen Verabschiedung des Lärmbelastigungsplans bedingt die Genehmigung eines neuen Vorprojektes, die Ausweitung der Wirkungsstudie auf die neuen Zonen sowie die vollständige Wiederaufnahme des Revisionsverfahrens für den Sektorenplan erforderlich macht;

In Erwägung, dass die Verabschiedung der Zonen C und D des Lärmbelastigungsplans und die nachfolgende Lokalisierung neuer Wohngebiete nicht dazu führt, die in der vorliegenden Revision des Sektorenplans festgehaltenen Optionen und Bestimmungen in Frage zu stellen;

In Erwägung, dass demzufolge nichts dagegen spricht, dass die Regierung nach Verabschiedung des revidierten Sektorenplans und der späteren Festlegung der Zonen C und D des Lärmbelastigungsplans, eine Revision des Sektorenplans vornimmt um 87 ha neues Wohngebiet aufzunehmen; das Vorhaben der Eingliederung der besagten 87 ha Wohngebiet kann zur Zeit nicht mit einer Revision an sich gleichgesetzt werden; eine solche Revision im Rahmen der Umsetzung der CWATUP erfordert die Erstellung einer Wirkungsstudie mit anschliessenden Konsultationen (öffentliche Untersuchung, verschiedene Gutachten), die dann zu einer Entscheidungsfindung führen, dessen Inhalt zur Zeit selbstverständlich unbekannt ist;

In Erwägung, dass demnach die sofortige Verabschiedung des Sektorenplans es gestattet so rasch wie möglich auf die Bedürfnisse der Wirtschaft einzugehen, einschliesslich im Beschäftigungsbereich, ohne dabei die Erschliessung neuer Wohngebiete zu verzögern, was in beiden Fällen (bei einer zeitlich verzögerten Verabschiedung der Revision des Sektorenplans oder im Falle von zwei aufeinanderfolgenden Revisionsverfahren) die Aufnahme eines vollkommen neues Revisionsverfahrens des Sektorenplans voraussetzt, welches in beiden Fällen erst nach Aufnahme der vier Zonen in den Lärmbelastigungsplan erfolgt;

In Erwägung, dass die sofortige Verabschiedung des Revisionserlasses keinerlei Auswirkungen auf die Kohärenz der bevorstehenden Planung hat;

11. Sonderbetrachtungen

In Erwägung, dass der CRAT in seinem Gutachten vom 24. Mai und 25. Oktober 2002 zahlreiche plantechnische Abänderungsvorschläge zum Projekt des Sektorenplans unterbreitet, welcher durch Erlass der Wallonischen Regierung vom 20. September 2001 verabschiedet und durch Erlass vom 8. Mai 2002 abgeändert wurde;

In Erwägung, dass vorbehaltlich einer entgegengesetzten Begründung, die Wallonische Regierung die Absicht hat, sich dem Gutachten des CRAT anzuschliessen, indem sie sich die Betrachtungen des Ausschusses zu eigen macht;

In der Erwägung, dass betreffend das Gemeindegebiet Ans der CRAT:

— den Vorschlag macht, die im Projekt des Sektorenplans eingetragene gemischte Zone nördlich des Autobahnkreuzes Loncin in Umwandlung eines kleinen Anteils des auf beiden Seiten der N3 gelegenen Wohngebiets, in die bereits existierende Gewerbezone einzugliedern, nämlich in der nördlichen Verlängerung der Nationalstrasse N3 bis zur Rue des Héros sowie südlich der N3 bis zur Rue Dr. Fleming : Handel und Handwerk sind in diesem Gebiet in der Tat verstärkt anzutreffen; überdies wird diese Zone als Wohngebiet in Zukunft verschwinden;

— vorschlägt, dass die geplante Aufnahme der Stadtgebiete Charrons und Juspín in die verzögerte Raumplanung, Gegenstand einer Zusatzbestimmung *12 ist, die das Wohnen auf Zeit ausschliesst;

— der Ansicht ist, dass die Wohngebiete, die sich zusammensetzen aus den Strassen Pirombolle , Quatorze Bonniers , du Stockis , A. Defuisseaux und A. Charlet in Zukunft als Wohngebiet für ungeeignet erklärt werden, da sie in den Zonen A und B und höchstwahrscheinlich auch in Zone C und D des Lärmbelastigungsplans gelegen sind; da sie westlich, nördlich und östlich von den Autobahnen E42 und A602 umgeben sind und südlich von der Eisenbahnstrecke 36 Brüssel-Lüttich, von der Hochgeschwindigkeitslinie sowie von einer Industriezone und somit sämtlichen Belästigungen (Lärm und Verschmutzung) ausgesetzt sind, zusätzlich zu den mit dem Luftverkehr verbundenen Belästigungen; der Ausschuss demnach vorschlägt besagtes Wohngebiet sowie die Zone der öffentlichen Dienste und der gemeinnützigen Einrichtungen westlich der Rue A. Charlet , die zur Zeit und nicht wie auf den Karten dargestellt, aus Weideland besteht in die Gewerbezone einzugliedern;

In Erwägung, dass es Gründe gibt, die dafür sprechen sich in diesem Punkt von den Stellungnahmen des CRAT zu distanzieren und sich den Vorschlägen der Wirkungsstudie anzuschliessen: die im Projekt des Sektorenplans vorgesehene Schaffung von Grünflächen in der im Bereich A des Lärmbelastigungsplans gelegenen Rue Pirombolle sieht in der Tat die Errichtung eines Lärmschutzwaldes entlang des nahegelegenen Autobahnkreuzes vor, um auf diese Art und Weise die Existenzfähigkeit der Wohnviertel Rue Pirombolle , Quatorze Bonniers , du Stockis , A. Defuisseaux und A. Charlet zu gewährleisten;

Darüberhinaus ist es wichtig Wohngebiete aufrecht zu erhalten um die Lebensfähigkeit des städtischen Netzes und die soziale Dynamik der Wohnviertel zu gewährleisten;

In Erwägung, dass aufgrund der Tatsache, dass dem Gemeinderatsbeschluss von Ans kein Plan beigelegt wurde, der CRAT nicht in der Lage war dem Antrag zur Schaffung einer öffentlichen Zone mit gemeinnützigen Einrichtungen in der Rue A. Deponthière innerhalb der gemischten Gewerbezone stattzugeben, um dort einen Parkplatz zu errichten

mit direkter Verbindung zu einer gemeinsamen Transportachse; dass besagter Antrag gegebenenfalls mittels Bewilligung einer städtebaulichen Genehmigung in Abweichung der Anwendung von Art. 110 der CWATUP aufgegriffen wird:

In Erwägung, dass betreffend das Gemeindegebiet Awans der CRAT:

— eine Erweiterung der Gewerbe- und Industriezone - 10* im Projektplan - nach Nordosten anstrebt, bis zur sogenannten Campagne de Stockies, um somit das Dreieck bestehend aus Rue de Loncin, der Eisenbahnlinie entlang der E42 bis hin zur Rue A. Defuisseaux, unter die Autobahn hindurch und Rue de Hollogne, einschliesst, so dass die derzeitige, östlich der Rue de Hollogne gelegene Gewerbe- und Industriezone, sowie die mit *10 gekennzeichnete Zone eine Einheit bilden: beide Abänderungen verleihen dem Umfeld der Gewerbezone mehr Kohärenz und gestatten vor allen Dingen den Zugang zu betreffender Zone ohne die Ortschaft Awans durchqueren zu müssen;

— sich dafür ausspricht, ein 50 m breites Gebiet östlich der Rue de la Station, das zur Zeit in die Gewerbe- und Industriezone östlich bzw. südöstlich der genannten Strasse integriert ist, zum Wohngebiet zu erklären; es handelt sich um eine Strasse, in der es noch zahlreiche Geschäfte gibt und die es verdient hat saniert zu werden, damit sie sich nicht in eine Industrieruine verwandelt, was nach der Stilllegung eines Unternehmens in besagter Zone durchaus eintreffen könnte;

— der Ansicht ist, das ländliche Wohngebiet nördlich der Rue de Loncin und in Zone B des Lärmbelastigungsplans gelegen in eine Agrarzone zu verwandeln und höchstwahrscheinlich in Zone C des besagten Plans aufzunehmen, da dort bisher kein Wohnhaus steht;

— sich zugunsten der verzögerten Industrieplanzone (Zone 9*) ausspricht, die im Sektorenplanprojekt als Standort für die bimodale Plattform Luft-Hochgeschwindigkeitsfracht ausgewählt wurde; die Hochgeschwindigkeitsstrecke verläuft nördlich der Eisenbahnlinie 36 und somit südlich entlang der besagten Zone; sich ebenfalls für die Eingliederung besagter Grundstücke in die Zone der öffentlichen Dienste und gemeinnützigen Einrichtungen entscheidet nach dem Muster der von der bimodalen Plattform Strasse-Schiene betroffenen Zone 7*;

In Erwägung, dass es Gründe dafür gibt, sich von den Ansichten des CRAT zu distanzieren was die Schaffung eines Wohngebietes 50 m östlich der Rue de Loncin betrifft, da besagte Zone Bestandteil des Lärmbelastigungsplans ist, aus dem die Regierung die Wohngebiete ausschliessen möchte;

In Erwägung, dass der Gemeinderat von Awans die für die Verlängerung der Piste notwendige Erweiterung der Zone der öffentlichen Dienste und gemeinnützigen Einrichtungen zurückweist;

In Erwägung, dass die o.g. Erweiterung lediglich eine notwendige jedoch keinesfalls ausreichende Bedingung für die Verlängerung der Piste darstellt; dass die Genehmigung zur Verlängerung der Piste Gegenstand eines besonderen Verfahrens ist, das anlässlich der vorliegenden Revision des Sektorenplans nicht vorwegbeurteilt werden kann;

Dass ausserdem, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Weiterentwicklung der Flughafenaktivität eines der Ziele der vorliegenden Revision ist, die Begrenzung der strittigen Zone gemäss den Kriterien einer effizienten Raumplanung durchgeführt wurde;

In Erwägung, dass betreffend das Gemeindegebiet Fexhe-le-Haut-Clocher, der CRAT sich für die Erhaltung der Grundstücke innerhalb der Agrarzone entscheidet, dessen Einbindung, laut Sektorenplanprojekt, in die verzögerte Raumplanungzone vorgesehen war; und dies um den Einsatzbedürfnissen der nationalen Streitkräfte vorauszugreifen, die sich im Rahmen der öffentlichen Untersuchung noch nicht geäussert haben;

In Erwägung, dass betreffend das Gemeindegebiet Flémalle der CRAT:

— nachfolgende Abänderungen an den Begrenzungen der gemischten Gewerbezone « Cahottes », gekennzeichnet als *4 im Projektplan, empfiehlt:

* die Eingliederung, westlich der Nationalstrasse N677, des gesamten Bereichs Rue des Moissons und Rue du Culot in die gemischte Gewerbezone, um letztere äusserlich kohärenter abzugrenzen;

* um der Erweiterung der Zone A an dieser Stelle mehr Nachdruck zu verleihen und der gemischten Gewerbezone eine erfassbare äussere Abgrenzung zu geben, soll ein ländliches Wohngebiet auf gleicher Höhe und in unmittelbarer Nähe der Rue des Cahottes, östlich der Rue E. Malherbe erhalten bleiben; westlich und nördlich der Rue des Cahottes, ab der Kreuzung zwischen besagter Strasse und der Rue E. Malherbe soll der gesamte Bereich in die gemischte Gewerbezone integriert werden;

* den südlichen Randstreifen des westlichen Teilabschnitts der Rue de Cahottes in die Agrarzone einzugliedern; das gleiche gilt für das in der Zone A des Lärmbelastigungsplans gelegene ländliche Wohndreieck südlich der Rue des Cahottes: besagte Grundstücke weisen ein starkes Gefälle auf, das bei der Planung zu Problemen führen kann, insbesondere in Zusammenhang mit der Entwässerung der Gelände innerhalb der gemischten Gewerbezone;

* am sogenannten Standort « Rossart », d.h. südlich der Autobahn E42 und östlich der Nationalstrasse N677, das Ende der Rue de l'Alouette und die Rue J.L. Adam ab der Kreuzung zur Rue de l'Alouette in die gemischten Gewerbezone integrieren: das Planprojekt sieht für die Rue J.L. Adam in der Tat drei Bereiche vor: eine gemischte Gewerbezone, ein Fördergebiet und ein ländliches Wohngebiet. Dieser Vorschlag hat den Vorteil alle Anwohner der besagten Strasse gleichberechtigt zu behandeln und dem Umfeld der Tätigkeitszone bestehend aus der neuen gemischten Gewerbezone von Rossart und dem technischen Verteilerzentrum mehr Kohärenz zu verleihen;

— schlägt vor, das ländliche Wohngebiet westlich der Rue des Bouleaux bis auf eine Tiefe von 50 m an die Grünflächen rund um das technische Verteilerzentrum heranzuführen: es geht hier in der Tat darum, Wohnraum aus der Agrarzone in die ländlichen Wohngebiete einzufügen;

— schlägt ebenfalls vor, den nicht genutzten Innenraum des ländlichen Wohngebiets in Agrarzone zu verwandeln, um auf diese Art und Weise eine sogenannte Pufferzone zu schaffen zwischen der gemischten Wirtschaftszone Cahottes und dem ländlichen Wohngebiet;

ein negatives Gutachten abzugeben betreffend die Umwandlung in Wohnraum der ZAD die zur Zeit im Sektorenplan dem Standort « Saule Bomel » angeliedert ist: Diese Auswahl scheint aus folgenden Gründen nicht fachgemäss zu sein:

* das Gelände weist ein starkes Gefälle auf, was sicherlich die Kosten der Einrichtung zusätzlich belastet, insbesondere im Bereich der Entwässerung;

* eine Hochspannungsleitung von 150 KW über dem Standort und die Anwesenheit von Mobilfunkantennen sind Zwangsfaktoren die man bei der Erschliessung des Geländes nicht ausser Acht lassen darf, wenn man einen Überschuss an Wohnraum vermeiden will und das Vorsichtsprinzip geltend machen möchte;

* ein Teil des Standortes diene der Grossgemeinde Flémalle als öffentliche Mülldeponie, und wurde auch nach der Gemeindefusion als solche benutzt; Bodenanalysen sind in diesem Fall also unumgänglich;

* die Kapazität der Strassen des Viertels das durch die Verstärkung der Zone gestiegene Verkehrsaufkommen abzufangen;

In Erwägung, dass es angebracht ist, sich in diesem letzten Punkt von den Ansichten des CRAT zu distanzieren: die Auswahl des sogenannten Standortes « Saule Bômél » führt zu einer Verdichtung der im Sektorenplan aufgezeigten städtebaulichen Zone; besagte Grundstücke gehören darüberhinaus der Gemeinde, dessen Verwaltung die Grundstücke auf den Markt bringen könnte um so gegen die Knappheit von Baulandes zu vernünftigen Preisen anzukämpfen;

Dass der Standort der ehemaligen öffentlichen Mülldeponie, der übrigens nicht im Parzellierungsplan der Gemeinde auftaucht, aus dem Umfeld des Wohngebietes ausgeschlossen ist und in Grünzone umgewandelt wird;

Dass dem Vorhandensein der Hochspannungsleitung bei der Erteilung der städtebaulichen Genehmigungen Rechnung getragen wird; das in der Tat, gemäss des P.E.D.D., in einem Abstand von 30 m auf beiden Seiten der Hochspannungslinie kein Wohnraum entstehen darf; dass ausserdem die magnetischen Einflussfelder sowohl von der Stromdichte als auch von der Anbringung der Kabel abhängig sind; dass die städtebauliche Genehmigung was die Umhüllung betrifft an unterschiedliche Auflagen gebunden ist;

Dass die Mobilfunkantennen in drei Kategorien aufgeteilt sind; dass, gemäss Erlass vom 11. März 1999 betreffend die Umweltgenehmigungen und gemäss Erlass vom 4. Juli 2002, in dem die Liste der Projekte und Anlagen die der Wirkungsstudie unterstellt sind verabschiedet wurde, besagte Antennen dem Meldeverfahren unterstehen und die diesbezüglich erlassenen Betriebsbedingungen vollständig einzuhalten sind; dass, sollten besagte Bedingungen noch nicht verabschiedet sein, die städtebauliche Genehmigung das Vorsichtsprinzip umzusetzen hat;

Dass keineswegs festgestellt ist, dass der zusätzliche Verkehr nicht aufgefangen werden kann; dass die Gemeinden in Zusammenhang mit städtebaulichen Anträgen oder Parzellierungsvorhaben mit diesem Problem konfrontiert werden, wobei bestimmte Auflagen bezüglich der Strassenführung und der Entwässerung zu beachten sind;

Dass die Tatsache, dass das Gelände ein Gefälle aufweist, die Bebauungsfähigkeit nicht beeinflusst; dieses Problem kann technisch behoben werden und ist auch in den umliegenden Bebauungen anzutreffen;

In Erwägung, dass es Gründe gibt, sich von den Ansichten des CRAT zu distanzieren, hinsichtlich der geplanten Annäherung des ländlichen Wohngebiets westlich der Rue des Bouleaux auf eine Distanz von 50 m an die Grünflächen rund um das technische Verteilerzentrum: es würde sich hier in der Tat um eine Einbeziehung von Wohnraum aus der Agrazone in ländliches Wohngebiet handeln: besagte Zone befindet sich ebenfalls innerhalb des Lärmbelastungsplans, aus dem die Regierung sämtlichen Wohnraum ausschliessen möchte;

In Erwägung, dass betreffend das Gemeindegebiet Grâce-Hollogne der Regionalausschuss für Raumplanung:

— vorschlägt, die im Planprojekt mit 4* gekennzeichnete Gewerbezone auf das ländliche Wohngebiet, welches sich zusammensetzt aus den Strassen Velroux und Blancs Bastons auszudehnen und so dem Antrag von 70% der Eigentümer der Zone gerecht zu werden, die sich in der ersten öffentlichen Umfrage für eine solche Lösung ausgesprochen hatten;

— beantragt, die südlich der Rue des Blancs Bastons gelegene ländliche Wohnenklave in die im Sektorenplan mit 2* gekennzeichnete Industriezone einzubeziehen. Das Land des Agrarbetreibers, dessen landwirtschaftliche Einrichtungen sich innerhalb dieser ländlichen Wohnenklave befinden, gehört zur sogenannten Industriezone. Darüberhinaus, wäre es nicht sinnvoll eine Enklave bestehend aus 6 Wohngebäuden zwischen der Industriezone und der gemischten Gewerbezone aufrecht zu erhalten, so wie obenstehend vorgeschlagen;

— beantragt, die Agrarzone sowie den zwischen der gemischten Gewerbezone und den Strassen Rue de Fexhe, Chemin de Crotteux und rue de Trixon eingeschlossenen Wohnraum in die im Sektorenplan mit *6 gekennzeichnete gemischte Gewerbezone südlich der Autobahn E42 gegenüber der Flughafeninfrastruktur zu integrieren;

— empfiehlt, entgegen der Ansicht des CWEDD, die Umwandlung in Agrarzone des im Sektorenplanprojekt aufrechterhaltenen ländlichen Wohnraums nördlich der Rue de Fontaine, sowie zu beiden Seiten der Avenue des Acacias und der Rue de la Forge bis zur Kreuzung; obgleich besagtes Gebiet sich ausserhalb des aktuellen Lärmbelastungsplans befindet, rechtfertigt sich diese Massnahme aufgrund der Anzahl der bereits leerstehenden Häuser;

— eine negative Stellungnahme abgibt betreffend die Eingliederung einer im Planprojekt mit *4 gekennzeichneten und nordwestlich der gemischten Gewerbezone gelegenen verzögerten Planzone und sich für den Erhalt besagter Zone im Agrarbereich ausspricht und zwar unter Berücksichtigung der im Gebiet Fexhe-le-Haut-Clocher angetroffenen Schwierigkeiten, die mit denen besagter Zone vergleichbar sind;

— vorschlägt, der Verwirklichung des ländlichen Wohnraums in der östlichen Verlängerung der Ortschaft Horion die Erstellung eines kommunalen Bewirtschaftungsplans vorausgehen zu lassen; eine solche Initiative jedoch von den Gemeindebehörden abhängig ist;

— den Wunsch äussert, infolge der Festlegung der verzögerten Industrieplanzone (Zone *9), die im Sektorenplanprojekt als Standort der bimodalen Plattform Luft-Hochgeschwindigkeitsfracht vorgesehen war, die verzögerte Industrieplanzone *8 für die Niederlassung von Logistikunternehmen vorzusehen, wobei der nördliche Teil dieser Zone für die Ausdehnung der Zone öffentlicher Dienste und gemeinnütziger Einrichtungen reserviert bleibt, die im Plan mit *7 gekennzeichnet ist und zur Zeit der bimodalen Plattform Strasse-Schiene vorbehalten ist;

In Erwägung, dass es Gründe gibt sich von den Ansichten des CRAT zu distanzieren im Zusammenhang mit der Einschränkung im nördlichen Bereich der mit *8 gekennzeichneten Industriezone zugunsten der Ausdehnung der mit *7 gekennzeichneten Zone öffentlicher Dienste und gemeinnütziger Einrichtungen, die der bimodalen Plattform Strasse-Schiene vorbehalten war; die Ausdehnung der bimodalen Plattform Strasse-Schiene, so wie im Planprojekt vorgesehen gilt als ausreichend;

In Erwägung, dass der CRAT zur Kenntnis nimmt, dass die von der Wallonischen Transportgesellschaft angelegte Akte zum Thema Pistenverlängerung einen Trassenverlauf vorschlägt, der von dem im Sektorenplanprojekt zum Umbau der N637 abweicht; dass die im Projekt des Sektorenplans enthaltene Trassenführung den aeronautischen Zwängen gerecht wird;

Dass die von der Wallonischen Transportgesellschaft vorgeschlagene Trassenführung besagten Zwängen ebenfalls Rechnung trägt, jedoch kohärenter ist als die im Sektorenplanprojekt festgehaltene Trassenführung, da sie sich einer bereits bestehenden Linienführung bedient, die darüberhinaus eine Abbegrenzung schafft zwischen der Zone der öffentlichen Dienste und gemeinnützigen Einrichtungen im Flughafenbereich und der im entsprechenden Plan mit *2 gekennzeichneten verzögerten Industrieplanzone; dass es von daher sinnvoll ist, die von der Wallonischen Transportgesellschaft vorgeschlagene Trassenführung ins Planprojekt aufzunehmen, ohne dabei die Entscheidung bei der Vergabe der städtebaulichen Genehmigungen zur Pistenverlängerung vorwegzunehmen;

In Erwägung, dass betreffend das Gemeindegebiet Saint-Georges-sur-Meuse der CRAT vorschlägt, dass die Einbeziehung der Ortschaft Sur-les-Bois in die verzögerte Raumplanungszone einer Zusatzbestimmung entspricht, die die Nutzung als Wohnraum ausschliesst;

In Erwägung, dass der CWEDD sich in seinen Stellungnahmen vom 22. April 2002 und 28. Oktober 2002 auf die Schlussfolgerungen der Wirkungsstudie und deren Anhang bezieht, ohne dabei systematisch auf die Sachdienlichkeit der Empfehlungen einzugehen;

In Erwägung, dass den Empfehlungen – insofern diese im Rahmen der Ausführung von Art. 46 der CWATUP Berücksichtigung finden – der Wirkungsstudie und deren Zusatz nicht Folge geleistet wird, die Regierung in ihren Erlassen vom 20. September 2001 und vom 8. Mai 2002 begründet, warum und wodurch sie sich von den genannten Empfehlungen distanziert; sie bezieht sich dabei auf die beiden hier gänzlich wiedergegebenen Berichte;

Nach Beratung,

des Vorschlags des Ministers für Raumplanung, Städteplanung und Umwelt ergeht folgender,

Beschließt:

Artikel 1 - § 1 - Die Regierung verabschiedet endgültig die Revision des Sektorenplans Lüttich, gültig für die Gemeinden Ans, Awans, Fexhe-le-Haut-Clocher, Flémalle, Grâce-Hollogne und Saint-Georges-sur-Meuse im Hinblick auf die Ausdehnung der Flughafenaktivität und den damit verbundenen Tätigkeiten:

§ 2 - Auf dem Gemeindegebiet Ans werden laut Plan folgende Zonen integriert:

- eine Grünflächenzone als Ersatz des westlichen Ausläufers des Wohngebiets in der Rue Pirombolle ;
- eine gemischte Gewerbezone in der Schleife des Autobahnkreuzes Loncin, Rue Deponthier;
- eine gemischte Gewerbezone entlang der N3 nördlich des Autobahnkreuzes Loncin, in die auch die Grundstücke der Zone A des Lärmbelastigungsplans sowie die in unmittelbarer Nähe der gemischten Gewerbezone von Loncin gelegenen Grundstücke integriert werden;
- eine verzögerte Planzone als Ersatz des im sogenannten «Jupsin» liegenden Wohngebiets, das grösstenteils im Einflussbereich der Zone A des Lärmbelastigungsplans liegt, mit beigefügter Zusatzverordnung und gekennzeichnet als *12, die auf Zeit das Gebiet als Wohnraum ausschliesst;

Die Regierung behält ein Gebiet von höchstens 43 ha zurück, welches zur Errichtung von Wohnraum oder ländlichem Wohnraum bestimmt ist;

§ 3 - Auf dem Gemeindegebiet Awans werden laut Plan folgende Zonen integriert:

- eine Zone öffentlicher Dienste und gemeinnütziger Einrichtungen nördlich der Eisenbahnlinie 36 und der Hochgeschwindigkeitslinie, mit beigefügter Zusatzverordnung und als *9 im Plan gekennzeichnet. Diese Zone ist der Standortbestimmung einer bimodalen Plattform Luft-Hochgeschwindigkeit vorbehalten;
- eine Industriezone nördlich der Eisenbahnlinie 36, mit beigefügter Zusatzverordnung und als *10 im Plan gekennzeichnet;

* besagte Zone ist den Unternehmen vorbehalten, die die bimodalen Einrichtungen Strasse-Schiene nutzen, in denen die zukünftige Ver- und Entladeinfrastruktur ihren Platz findet sowie die Empfänger logistischer Dienstleistungen im Strassen-Schienen-Bereich;

* besagte Zone umfasst am Rande des ländlichen Wohngebiets in Awans einen 50 m langen Isolierstreifen, der sich je nach Beschaffenheit des Geländes aus grünlichen Zinnen oder aus pflanzlich dicht bewachsenen Stellwänden zusammensetzt und falls es die geplante Tätigkeit erfordert auch über einen entsprechenden Lärmschutzwald verfügt;

- eine Agrarzone als Ersatz für das nördlich der Rue de Loncin gelegene ländliche Wohnraumgebiet;

Der Verlauf einer neuen Regionalstrasse und deren Umfeld sind entlang und nördlich der Hochgeschwindigkeitslinie geplant, sowie vom Autobahnkreuz Crisnée bis zur Logistikzone von Bierset.

§ 4 - Auf dem Gemeindegebiet Fexhe-le-Haut-Clocher ist der Verlauf einer neuen Regionalstrasse und deren Umfeld längs und nördlich des Hochgeschwindigkeitsnetzes, des Autobahnkreuzes Crisnée und des Logistikbereichs von Bierset geplant.

§ 5 - Auf dem Gemeindegebiet Flémalle werden laut Plan folgende Zonen integriert:

- eine gemischte Gewerbezone als Erweiterung der bestehenden gemischten Gewerbezone « Cahottes », mit beigefügter Zusatzverordnung und als *4 im Plan gekennzeichnet;

* besagte Zone ist den Unternehmen vorbehalten, deren Standortbestimmung die Nähe des Flughafens und der dort betriebenen Tätigkeiten erfordert;

* besagte Zone umfasst am Rande des ländlichen Wohngebiets von Cahottes ein mindestens 50 m breites Isolierfeld, das sich je nach Beschaffenheit des Geländes aus grüne Zinnen oder pflanzlich dicht bewachsenen Stellwänden zusammensetzt, und falls es die geplante Tätigkeit erfordert auch über einen entsprechenden Lärmschutzwald verfügt;

- eine Agrarzone südlich der Rue des Cahottes ;
- eine Agrarzone nördlich der gemischten Gewerbezone Cahottes: der nicht belegte Innenraum des ländlichen Wohngebiets in der Rue des Bouleaux wird in Agrarzone umgewandelt;

- eine Wohngebiet am sogenannten Standort « Saule Bômel »;

— eine verzögerte Planzone auf dem vom Bereich A des Lärmbelastigungsplans betroffenen ländlichen Gebiets von Warfusée, mit Ausdehnung auf das angrenzende Gelände und mit beigefügter Zusatzverordnung, gekennzeichnet als *12, die auf Zeit das Gebiet als Wohnraum ausschliesst;

— eine Agrarzone auf dem in Zone A des Lärmbelastigungsplans festgelegten Gelände, die sich auf die im äussersten Norden des ländlichen Wohnbereichs von Awirs, nämlich zwischen den Ortschaften Cahottes und Warfusée gelegenen Gebiete ausdehnt.

§ 6 - Auf dem Gemeindegebiet Grâce-Hollogne ist die Eingliederung folgender Zonen, Trassen und Umfelder geplant:

- Anpassung der im Sektorenplan vorgesehenen Begrenzungen der Zonen öffentlicher Dienste und gemeinnütziger Einrichtungen an das Flughafenumfeld, d.h. die Pisten, unter besonderer Berücksichtigung der geplanten Verlängerung der Hauptpiste, der Taxiways, der Flughafeninfrastrukturen (Terminals, Verwaltungsgebäude und Rollfelder), sowie der komplementären Infrastrukturen wie Hotels, Restaurants und Boutiquen;

- eine Grünflächenzone auf dem Vorplatz des Fort von Hollogne;

— eine Gewerbe- und Industriezone auf den am Nordrand und südlich der Pisten gelegenen Frachtzonen; mit beigefügter Zusatzverordnung und gekennzeichnet als *1 im Plan. Besagte Zonen sind den Flughafenbetreibern und den Tätigkeiten der Operateure vorbehalten;

— nördlich der Frachtzone und westlich der Pisten ist eine Gewerbe- und Industriezone geplant, mit beigefügter Zusatzverordnung und gekennzeichnet als *2 im Plan:

* diese Zone ist den Unternehmen vorbehalten, die die Flughafeninfrastrukturen benutzen und deren Tätigkeit eine Standortbestimmung in unmittelbarer Nähe des Flughafens und in direkter Verbindung mit diesem voraussetzt, wie z.B. Hersteller- oder Vertriebsunternehmen die mit einem hohen Mehrwert arbeiten;

* besagte Zone umfasst am Rande der ländlichen Wohngebiete von Ferdoux und Bierset ein mindestens 50 m breites Isolierumfeld, das sich je nach Beschaffenheit des Geländes aus grünen Zinnen oder pflanzlich dicht bewachsenen Stellwänden zusammensetzt und falls es die geplante Tätigkeit erfordert, über einen entsprechenden Lärmschutzwald verfügt;

* die Verabschiedung von Baunormen zur Gewährleistung des Übergangs zwischen der Gewerbezone und der Agrarzone;

— eine Grünflächenzone auf der ehemaligen Sandgrube « Les Vignes » aufgrund ihres biologischen Interesses;

— eine Grünflächenzone auf der ehemaligen Sandgrube von Fontaine, sowie ein Verbindungskorridor zwischen den beiden Sandgruben einerseits und der Sandgrube von Fontaine und dem Park des Château de Lexhy andererseits;

— eine Agrarzone als Ersatz des ländlichen Wohngebietsstreifen zwischen Ferdoux und Hozémont;

— eine gemischte Gewerbezone in Rouvroy, mit beigefügter Zusatzverordnung, gekennzeichnet als *3 im Plan. Diese Zone ist den Unternehmen vorbehalten, deren Tätigkeit eine Standortbestimmung in unmittelbarer Nähe des Flughafens und der dort betriebenen Tätigkeiten erfordert:

— eine gemischte Gewerbezone, die teilweise die Ortschaft Velroux einschliesst, zwischen der Gewerbe- und Industriezone, mit *2 gekennzeichnet, dem in Velroux erhaltenen ländlichen Wohnraum und der Zone der öffentlichen Dienste und gemeinnützigen Einrichtungen, die von den nationalen Streitkräften belegt werden, mit beigefügter Zusatzverordnung und gekennzeichnet als *4 im Plan:

* besagte Zone ist den Unternehmen vorbehalten, deren Tätigkeit eine Standortbestimmung in unmittelbarer Flughafennähe und den dort betriebenen Tätigkeiten erfordert;

* besagte Zone umfasst am Rande des ländlichen Wohngebiets von Verdoux ein mindestens 50 m breites Isolierfeld, das sich je nach Beschaffenheit des Geländes aus grünen Zinnen oder pflanzlich dicht bewachsenen Stellwänden zusammensetzt, und falls es die geplante Tätigkeit erfordert, über einen entsprechenden Lärmschutzwald verfügt;

— eine Agrarzone als Ersatz des nördlich der Rue de Fontaine, sowie zu beiden Seiten der Avenue des Acacias und der Rue de la Forge gelegenen ländlichen Wohngebiete bis hin zu der Stelle wo sich beide kreuzen;

— eine gemischte Gewerbezone zwischen der Gewerbe- und Industriezone, als *2 gekennzeichnet, und der Ortschaft Bierset, die gleichzeitig den südlichen Teil des ländlichen Wohngebiets von Bierset einschliesst, das sich im Einflussbereich der Zone A des Lärmbelastigungsplans befindet und den Nachbargrundstücken, mit beigefügter Zusatzverordnung und gekennzeichnet als *5 im Plan. Besagte Zone ist den Tätigkeiten vorbehalten, die nur ein geringes Transportaufkommen verursachen; die Unternehmen aus dem Einzelhandel sind ausgeschlossen; Neubauvorhaben werden in die bereits bestehenden Baumasse integriert;

— eine gemischte Gewerbezone südlich der Autobahn E40, gegenüber den Infrastrukturanlagen des Flughafens, mit beigefügter Zusatzverordnung, gekennzeichnet als *6 im Plan. Besagte Zone ist den Verwaltungstätigkeiten vorbehalten sowie der unterstützenden Infrastruktur für den Passagierflughafen. Die Architektur der Bauvorhaben verdient besondere Beachtung;

— eine Zone öffentlicher Dienste und gemeinnütziger Einrichtungen zwischen der Eisenbahnlinie 36 und dem Standort Lüttich Logistics, mit beigefügter Zusatzverordnung, gekennzeichnet als *7 im Plan. Besagte Zone ist der Errichtung einer Plattform Strasse-Schiene vorbehalten;

— eine Gewerbe- und Industriezone westlich von Lüttich Logistics, mit beigefügter Zusatzverordnung, gekennzeichnet als *8 im Plan. Besagte Zone ist den Logistikunternehmen vorbehalten;

* besagte Zone umfasst am Rande des ländlichen Wohngebietes von Bierset ein mindestens 50 m breites Isolierumfeld, das sich je nach Beschaffenheit des Geländes aus grünen Zinnen oder pflanzlich dicht bewachsenen Stellwänden zusammensetzt und falls es die geplante Tätigkeit erfordert, über einen entsprechenden Lärmschutzwald verfügt;

- eine Gewerbe- und Industriezone auf dem Ostteil von Lüttich Logistics, mit beigefügter Zusatzverordnung, gekennzeichnet als *11 im Plan. Besagte Zone ist den Unternehmen vorbehalten, die sich der bestehenden bimodalen Einrichtungen Strasse-Schiene bedienen um die geplante Ver- und Entladeinfrastruktur zu integrieren sowie den Empfängern logistischer Dienste innerhalb des Strasse-Schiene Systems;

— eine verzögerte Planzone auf dem Südteil des « terril du corbeau » (sogenannt « En Boutte »), der zur Zeit im Sektorenplan als Standort gemeinnütziger Einrichtungen vorgesehen ist;

— ein Wohngebiet am sogenannten « Paire du Bonnier », zur Zeit als verzögerte Planzone eingetragen;

— ein ländliches Wohngebiet in der östlichen Verlängerung der Ortschaft Horion;

— eine neue Linienführung eines Teilabschnitts der Route de Hannut (N637) und deren Umfeld.

§ 7 - Auf dem Gemeindegebiet Saint-Georges-sur-Meuse, sieht der Plan die Einrichtung einer verzögerten Planzone auf Teilen des ländlichen Wohngebiets Sur-les-Bois vor, das sich im Einflussbereich der Zone A des Lärmbelastigungsplans befindet, und die Ausweitung auf die angrenzenden Grundstücke, mit beigefügter Zusatzverordnung, gekennzeichnet als *12 im Plan, die auf Zeit das Gebiet als Wohnraum ausschliesst.

Die Regierung hält ein Gelände von höchstens 45 ha zurück, das als Wohngebiet oder ländliches Wohngebiet bestimmt ist.

Art. 2 - Die Revision wird in Übereinstimmung mit beiliegendem Plan verabschiedet.

Art. 3 - Der Minister für Raumplanung ist mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 6. Februar 2003

Der Ministerpräsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister für Raumplanung, Städtebau und Umwelt,
M. FORET

VERTALING

MINISTERIE VAN HET WAAELSE GEWEST

N. 2003 — 1090

[C — 2003/27152]

6 FEBRUARI 2003. — Besluit van de Waalse Regering houdende de definitieve goedkeuring van de herziening van het gewestplan Luik met het oog op de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit Luik-Bierset en de daaraan verbonden activiteit

De Waalse Regering,

Gelet op het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium, meer bepaald de artikels 42 tot 46;

Gelet op de wet van 18 juli 1973 met betrekking tot de strijd tegen lawaaioverlast, meer bepaald artikel 1bis, aangepast door het decreet van 1 april 1999 en gewijzigd door de decreten van 8 juni 2001 en 25 oktober 2001;

Gelet op het besluit van de Executieve van het Waalse Gewest van 26 november 1987 tot invoering van het gewestplan Luik, gewijzigd meer bepaald door de besluiten van de Executieve van het Waalse Gewest van 6 september 1991 en 10 december 1992 en door het besluit van de Waalse Regering van 4 mei 1995;

Gelet op het Gewestplan voor Ruimtelijke Ontwikkeling, goedgekeurd door Waalse Regering op 27 mei 1999;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 30 november 2000 met betrekking tot het besluit tot herziening van het gewestplan Luik met het oog op de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit Luik - Bierset en de daaraan verbonden activiteit;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 20 september 2001 houdende de voorlopige goedkeuring van de herziening van het gewestplan Luik met het oog op de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit Luik - Bierset en de daaraan verbonden activiteit;

Gelet op de klachten en opmerkingen van privé-personen, associaties van personen, publieke instanties en instellingen van publiek belang, geuit tijdens het eerste openbaar onderzoek die werd uitgevoerd te :

- Ans van 25 oktober 2001 tot en met 8 december 2001;
- Awans van 26 oktober 2001 tot en met 9 december 2001;
- Fexhe-le-Haut-Clocher van 27 oktober 2001 tot en met 10 december 2001;
- Flémalle van 29 oktober 2001 tot en met 12 december 2001;
- Grâce-Hollogne van 30 oktober 2001 tot en met 13 december 2001;
- Saint-Georges van 31 oktober 2001 tot en met 14 december 2001;

Gelet op het advies van de Gemeenteraad van Ans van 18 december 2001;

Gelet op het advies van de Gemeenteraad van Awans van 27 december 2001;

Gelet op het advies van de Gemeenteraad van Fexhe-le-Haut-Clocher van 21 december 2001;

Gelet op het advies van de Gemeenteraad van Grâce-Hollogne van 21 januari 2002;

Gelet op het advies van de Gemeenteraad van Flémalle van 24 januari 2002;

Gelet op het advies van de Gemeenteraad van Saint-Georges van 16 januari 2002;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 8 mei 2002 tot wijziging van het besluit van de Waalse Regering van 20 september 2001 houdende de voorlopige goedkeuring van de herziening van het gewestplan Luik met het oog op de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit Luik - Bierset en de daaraan verbonden activiteit;

Gelet op de klachten en opmerkingen van privé-personen, associaties van personen, publieke instanties en instellingen van publiek belang geuit tijdens het openbaar onderzoek die werd uitgevoerd te :

- Ans van 13 mei 2002 tot 26 juni 2002,
- Awans van 13 mei 2002 tot 26 juni 2002,
- Fexhe-le-Haut-Clocher van 10 mei 2002 tot 23 juni 2002,
- Flémalle van 11 mei 2002 tot 24 juni 2002,
- Grâce-Hollogne van 11 mei 2002 tot 24 juni 2002,
- Saint-Georges-sur-Meuse van 10 mei 2002 tot 23 juni 2002.

Gelet op het advies van de Gemeenteraad van Ans van 29 juni 2002;

Gelet op het advies van de Gemeenteraad van Awans van 30 juli 2002;

Gelet op het advies van de Gemeenteraad van Fexhe-le-Haut-Clocher van 28 juni 2002;

Gelet op het advies van de Gemeenteraad van Flémalle van 27 juni 2002;

Gelet op het advies van de Gemeenteraad van Grâce-Hollogne van 1 juli 2002;

Gelet op het advies van de Gemeenteraad van Saint-Georges-sur-Meuse van 31 juli 2002;

Gezien het principiële advies, geformuleerd door de CRAT (Gewestelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening) inzake het dossier over het openbaar onderzoek in de gemeenten Ans, Awans en Fexhe-le-Haut-Clocher van 29 maart 2001;

Gezien het advies met betrekking tot de herziening van het gewestplan Luik met het oog op de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit Luik-Bierset en de daaraan verbonden activiteit, geformuleerd door de CRAT op 24 mei 2002, advies betreffende het eerste openbaar onderzoek;

Gezien het advies met betrekking tot de herziening van het gewestplan Luik met het oog op de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit Luik-Bierset en de daaraan verbonden activiteit, geformuleerd door de CRAT op 25 oktober 2002, advies betreffende het tweede openbaar onderzoek;

Gezien het advies uitgesproken door de Waalse Milieuraad voor Duurzame Ontwikkeling op 22 april 2002;

Gezien het bijkomende advies uitgesproken door de Waalse Milieuraad voor Duurzame Ontwikkeling op 28 oktober 2002;

Overwegende dat de klachten en opmerkingen betrekking hebben op de volgende punten :

1. Wat de kwaliteit en de nauwgezetheid betreft van de procedure en het effectenonderzoek :

Overwegende dat bepaalde klachten het effectenonderzoek in vraag stellen, die te zeer geconcentreerd zou zijn geweest op het aantal hectare dat nodig is voor de ontwikkeling van Bierset; dat er volgens hen verschillen bestaan tussen de cijfers vooropgesteld door de Regering en die van de studie;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de kwaliteit van het effectenonderzoek in twijfel trekken, in het bijzonder wat het oostelijk tracé betreft rond het dorp Awans, en dat deze studie geen precies onderzoek zou hebben verricht naar de zowel positieve als negatieve financiële en economische gevolgen van de aanleg van dit oostelijk tracé;

Overwegende dat een bepaalde reclamant de nauwkeurigheid benadrukt waarmee het effectenonderzoek alle aspecten van het ontwerp heeft behandeld;

Overwegende dat een bepaalde reclamant van mening is dat het effectenonderzoek niet voldoet aan de doelstellingen van de Europese Richtlijn van 25 juni 1985 met betrekking tot de evaluatie van effecten en dat daardoor inbreuk zou worden gepleegd op artikel 24 van de Europese Conventie van de rechten van de mens ...;

Dat volgens deze reclamant het effectenonderzoek in feite gebaseerd is op een plan inzake blootstelling aan geluidshinder (verkort PEB) waarin belangrijke parameters genegeerd worden;

Dat nog altijd volgens deze reclamant het effectenonderzoek niet voldoet aan de doelstelling van informatie naar het publiek toe en dat er geen rekening werd gehouden met verschillende aspecten (de kikvorsachtigen van het dorp la Fontaine, het droogleggen van de natte weiden en de stormbekkens, de insectenwereld van de site rond het Fort van Hollogne, de vogelwereld, de aanbevolen beplantingen enz.), dat er geen bronnen werden vermeld en dat de studie te theoretisch is;

Dat een bepaalde reclamant kritiek heeft op de bronnen waarop de studie zich baseert;

Dat volgens hem het effectenonderzoek zich baseert op de wiskundige simulatie, gebruikt door Atech om de lawaai-overlast te bepalen, daar waar deze overlast ter plaatse bepaald had moeten worden, zoals gedaan door de juridisch expert, aangesteld door de Rechtbank van Eerste Aanleg van Luik;

Overwegende dat een bepaalde reclamant het vanuit sociologisch standpunt betreurt dat het effectenonderzoek slechts enkele woorden besteedt aan de bewoners van de zones B, C en D en niets zegt over de woningen die hetzelfde statuut als A moeten krijgen omwille van het feit dat ze geïsoleerd zullen geraken enz.;

Overwegende dat een bepaalde reclamant kritiek heeft op het feit dat het effectenonderzoek het scenario om de luchthaven niet te ontwikkelen, niet in overweging heeft genomen;

Overwegende dat een bepaalde reclamant de aandacht vestigt op het feit dat er in het effectenonderzoek weinig of geen sprake is van een verlenging van de start- en landingsbaan;

Overwegende dat een bepaalde reclamant opmerkt dat een advies uitgesproken door een bij de zaak betrokken onderneming over de sociale en economische aspecten niet een van de gunstigste is;

Overwegende dat deze klachten de wettelijkheid van de weerhouden opties in vraag stellen, in die mate dat de te creëren woongebieden die deel uitmaken van de gebieden met blootstelling aan geluidshinder, zelf niet reglementair zijn (wettelijkheid van het Plan inzake blootstelling aan geluidshinder);

Overwegende dat bepaalde reclamanten het laattijdige karakter aan de kaak stellen van de volksraadpleging die in 1994 had moeten gebeuren, voor de het Waalse Gewest een overeenkomst sloot met de SAB en TNT;

Overwegende dat bepaalde reclamanten kritiek hebben op het wetenschappelijke aspect van het milieueffectenonderzoek;

Overwegende dat bepaalde klachten de praktijk in vraag stellen die erin bestaat de herziening van het gewestplan over te nemen van de gebieden van de PEB die reeds tweemaal door de Raad van Staten onwettig zijn verklaard;

Overwegende dat een bepaalde reclamant de aandacht vestigt op het feit dat de procedure een dubbelzinnig karakter heeft (herziening, wijziging, ...);

Overwegende dat het advies van het Overlegcomité van Ans van 10 december 2001 en verschillende reclamanten vaststellen dat de gebruikte kaarten onvolledig, verouderd of onnauwkeurig zouden zijn, in het bijzonder wat de avenue Roi Baudouin en de rue du Fort betreft;

Overwegende dat een bepaalde reclamant de gegrondheid in vraag stelt van het advies van het Overlegcomité van 10 december 2001 en van de Gemeenteraad van Ans van 18 december 2001 omdat het overleg onregelmatig gebeurde (niet-betrokken mensen die waren uitgenodigd, proces-verbaal niet conform met de debatten);

Overwegende dat verschillende reclamanten het nut van het openbaar onderzoek in vraag stellen op grond van het gebrek aan optimale publiciteit, beschikbare informatie en hiaten in het voorontwerp;

Overwegende dat het advies van het Overlegcomité van 10 december 2001 en verschillende reclamanten de aandacht vestigen op het gebrek aan informatie met betrekking tot de mogelijkheden voor schadevergoedingen;

Overwegende dat talrijke reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat ze geen toegang hadden tot het volledige administratieve dossier met betrekking tot het ontwerp of geen persoonlijk bericht hebben ontvangen over het advies van het openbaar onderzoek;

2. Want de ontvolking betreft :

Overwegende dat bepaalde reclamanten weigeren hun woning, gelegen in zone A, te verlaten; dat ze daarvoor sentimentele redenen en ouderdom inroepen; dat bepaalde reclamanten wensen dat er voor deze reclamanten speciale maatregelen worden getroffen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat er maatregelen worden genomen voor de heropleving van Sur-les-Bois; dat zij voorstellen om de leegstaande woningen te verhuren of te verkopen; dat anderen financiële hulp voorstellen van het Waalse Gewest om het tekort van de verlaten gemeenten te compenseren; dat anderen de verlaging voorstellen van de fiscale lasten of het behoud van de bestemming als woongebied met landelijk karakter om nieuwe bewoners aan te trekken;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich zorgen maken over het onveiligheidsklimaat dat het gevolg is van de ontvolking in het gebied Sur-les-Bois;

Overwegende dat bepaalde reclamanten een heropleving wensen van het dorp, via de oprichting van milieuvriendelijke KMO's, het verhuren van woningen die op dit ogenblik niet bewoond zijn en het aanleggen van groenzones of landbouwgebieden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten weigeren om hun woning te verlaten, maar een heropleving van hun dorp wensen;

Overwegende dat een bepaalde reclamant, algemeen geneesheer van beroep, zich zwaar benadeeld voelt door het verdwijnen van Sur-les-Bois, tengevolge van het verdwijnen van zijn patiënten en dus aandringt op de aanleg van nieuwe woongebieden;

Overwegende dat een bepaalde reclamant zich beklaagt over het verlies aan inkomsten van 30 tot 40 % van zijn frituur als gevolg van de ontvolking van het dorp;

Overwegende dat talrijke reclamanten wijzen op de veiligheidsrisico's doordat het gebied voor gemengde bedrijfsruimten met parkings en bureaus 's nachts verlaten is, en ze waarborgen voor de toekomst vragen;

3. Algemene opmerkingen over het ontwerp tot herziening van het gewestplan :

Overwegende dat volgens enkele reclamanten er niet geweten is welk type constructies voorgesteld wordt;

Overwegende dat een bepaalde reclamant van mening is dat er al een aantal keuzes werden gemaakt met betrekking tot het ontwerp, zelfs vóór het openbaar onderzoek;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat de voorgestelde herziening van het gewestplan in het algemeen in tegenspraak is met het milieubeleid (bescherming van de lucht- en waterkwaliteit in Wallonië), het economisch en sociaal beleid van het Waalse Gewest;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat dit ontwerp in tegenspraak is met de duurzame ontwikkeling van Wallonië;

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten het ontwerp zal leiden tot de aantasting van het leefklimaat door de vervuiling, de lawaaioverlast en de ongevallen die voortvloeien uit activiteiten die niet in de buurt bedreven mogen worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat dit ontwerp veel geld kost aan de maatschappij en mogelijk een gevaar kan betekenen voor de volksgezondheid;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat de site van het ontwerp te zeer omsloten is door woningen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat er niets voorzien is om te verhinderen dat het belangrijke patrimonium van Awans verloren gaat;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrees voor hun professionele toekomst; dat deze vrees vooral geldt voor de handelaars dicht bij de betrokken site of die met onteigening bedreigd worden;

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten het ontwerp een cumulatie zal veroorzaken van lawaaioverlast, reukhinder en luchtvervuiling;

Overwegende dat bepaalde reclamanten, geneesheren, van mening zijn dat de vervuiling mogelijk kan leiden tot zenuwziekten bij de bevolking (slapeloosheid, nachtelijk ontwaken, vermoeidheid overdag, geïrriteerdheid);

Overwegende dat volgens hen de bevolking het slachtoffer zal worden van ziektes als gevolg van deze vervuiling (ademhalingsproblemen, voedselvergiftigingen);

Overwegende dat alle reclamanten betreuren dat in deze zaak geen rekening wordt gehouden met het voorzorgsprincipe;

4. Met betrekking tot de politieke keuzes

Overwegende dat de klachten erop wijzen dat er weinig werkgelegenheid wordt gecreëerd;

Overwegende dat verschillende reclamanten niet aanvaardden dat er tot elke prijs werkgelegenheid wordt gecreëerd, gezien de exorbitante kosten voor de ontwikkeling van de luchthaven (vergoeding voor geluidsisolatie, voor onteigening, ...);

Overwegende dat de gemeenteraad van Fexhe-Le-Haut-Clocher, in haar advies van 21 december 2001, zegt de politieke wil te hebben om de huidige situatie te behouden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten kritiek hebben op de politieke keuze om een luchthaven in Bierset te behouden en de ontwikkeling ervan te bevorderen, door de voorkeur te geven aan kapitaal in het nadeel van de gewone mensen; dat deze van plan zijn het beleid aan te klagen dat systematisch de voorrang geeft aan de sterkste;

Overwegende dat bepaalde reclamanten betwisten dat er een kans is om het luchtverkeer te ontwikkelen ten opzichte van andere soorten vrachtverkeer, bepaalde reclamanten stellen voor het riviertransport te ontwikkelen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich afvragen wat er overblijft van de beloftes voor duurzame ontwikkeling en werk in de zin van staatsburgerschap;

Overwegende dat bepaalde klachten melding maken van het feit als zou T.N.T. het Waalse Gewest chanteren inzake werkgelegenheid;

Overwegende dat verschillende reclamanten verwijten dat er voorrang wordt gegeven aan economische belangen tegenover sociale belangen en het gezondheidsbeleid;

Overwegende dat verschillende reclamanten wensen dat de problemen, inherent aan de lawaaioverlast en veroorzaakt door de luchthavenactiviteit, opgelost worden voor er wordt gesproken over de economische ontwikkeling van de betrokken sector;

Dat in verband hiermee diverse reclamanten vragen dat er studies worden uitgevoerd naar de gevolgen van de luchthavenactiviteit in termen van economische impact, luchtvervuiling en waterkwaliteit;

Overwegende dat verschillende reclamanten wijzen op de verandering van het leefklimaat als gevolg van de inplanting van de economische activiteiten en de ontwikkeling van luchthavenactiviteiten;

Overwegende dat volgens bepaalde klachten de verandering in strijd zou zijn met de contract voor de toekomst van Wallonië;

Overwegende dat verschillende reclamanten vaststellen dat de luchthaven van Bierset beschouwd moet worden als een ontlastingsluchthaven voor Parijs;

Overwegende dat in bepaalde klachten vragen worden gesteld over de duurzaamheid van de luchthavenactiviteiten met betrekking tot eventuele militaire voorschriften;

Overwegende dat een bepaalde reclamant stelt dat de economische voorspelling geen rekening houdt met externe elementen zoals de Europese wetgeving inzake lawaaioverlast, de belastingen op kerosine, de schommelingen van de benzineprijs;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat de te creëren werkgelegenheid overschat wordt; dat het gaat om onzekere werkgelegenheid;

Overwegende dat een bepaalde reclamant wenst dat het HST-project geconcretiseerd wordt, om zo te zorgen voor een complementariteit lucht/spoor;

Overwegende dat bepaalde klachten van mening zijn dat het openbaar onderzoek geen zin heeft, omdat de beslissingen toch al genomen zijn op politiek niveau;

Overwegende dat bepaalde klachten erop wijzen dat de wijziging van het gewestplan niet toelaat om op een duurzame manier tegemoet te komen aan de behoeften qua woongelegenheden en milieu voor de bevolking van alle gebieden die blootgesteld zijn aan het lawaai;

Overwegende dat deze vinden dat het ontwerp een diepgaand onevenwicht vormt tussen de begunstigde van de werkgelegenheid en de bijdragen van het hele Waalse Gewest, de aantasting van het leefklimaat van vele mensen en de gezondheid van de omwonenden;

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten het ontwerp geen rekening houdt met het evenwicht tussen economische ontwikkeling en volksgezondheid;

Overwegende dat bepaalde mensen betreuren dat de administratieve autoriteiten de specifieke belangen bevoordelen van een kleine groep in het nadeel van een hele bevolking;

Overwegende dat bepaalde klachten voorstander zijn van het alternatief dat wordt voorgesteld in het effectenonderzoek en dat erin bestaat het ontwikkelingsproject voor Bierset te herzien om de overlast aan de bron te verminderen door een strikte selectie van operators die rekening houden met een harmonieus samengaan van economische en menselijke aspecten; dat de oplossingen 2 en 3 gericht lijken op een beter evenwicht;

Overwegende dat bepaalde mensen kritiek hebben op de hypocrisie rond het openbaar onderzoek in de mate dat de ontwikkeling van de luchthaven niet in vraag wordt gesteld;

Overwegende dat bepaalde mensen het feit aanklagen dat belangrijke publieke middelen werden gebruikt voor de luchthaven terwijl er weinig werkgelegenheid gecreëerd wordt;

Overwegende dat een bepaalde reclamant vraagt dat de tweede start- en landingsbaan die nooit wordt gebruikt, afgebroken wordt of omgevormd tot een taxi way;

Dat een andere reclamant vraagt dat er rekening zou worden gehouden met het toekomstige gebruik van de tweede start- en landingsbaan;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de luchthaven van Bierset opnieuw een kleine luchthaven zou worden;

5. Met betrekking tot het leefklimaat

Overwegende dat bepaalde klachten opmerken dat de herziening van het gewestplan het kwalitatieve beheer van het leefklimaat volledig terzijde schuift enkel en uitsluitend in het voordeel van de ontwikkeling van luchthavenactiviteiten in Bierset;

Overwegende dat anderen stellen dat deze herziening de principes van artikel 1 van de CWATUP (het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium) op de helling zet;

Overwegende dat bepaalde buurtbewoners vragen dat er rekening zou worden gehouden met de aanbevelingen van het effectenonderzoek;

Overwegende dat bepaalde klachten een moratorium voorstellen van 20 jaar voor bepaalde en 30 jaar voor andere vooraleer verder te gaan met de ontwikkeling van de luchthaven om de sociale en medische problemen, verbonden met de ontworteling van duizenden gezinnen, te kunnen oplossen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verbazen over het feit dat het ontwerp tot wijziging van het gewestplan geen rekening zou houden met parameters als luchtvervuiling, gevolgen voor de gezondheid van de bewoners, schade aan de landschappen, veiligheidsproblematiek;

Overwegende dat bepaalde reclamanten stellen dat de inplanting van handelszaken in landelijke gebieden nadelige gevolgen heeft voor het landschap;

Overwegende dat bepaalde reclamanten die steengroeven en kalkovens uitbaten perplex staan over de inplanting van een woongebied ten noordoosten van hun site;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich erover beklagen dat de woongebieden rond hun eigendom worden ingeplant en op die manier de huidige situatie verknopen;

Overwegende dat een reclamant voorstelt om met betrekking tot het woongebied dat men wil inplanten in Stockay-La bourse, een einde te stellen aan de exploitatie van de Terril de la Vérité, dat de overlast van de steengroeve Dumont wordt verminderd, dat de volledige vochtige zone wordt behouden (bos tussen de rue Basse-Marquet en de rue la Bourse); hij stelt ook voor een « woongebied » te voorzien rue Champs des Oiseaux of rue du Tumulus;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen een woonkern in hun achtertuin, omwille van het feit dat deze woonkern het einde zou betekenen van de huidige bestaande landelijke ruimte en aanleiding zou geven tot nog onvoorziene uitgaven voor de noodzakelijke infrastructuur waarvoor de burger weer de kosten zou moeten betalen via een belastingverhoging;

Overwegende dat een bepaalde reclamant zich beklagt over de reukoverlast veroorzaakt door AGRICOMPOST;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich beklagen over de mogelijke overlast van de bouw van een containerpark in de buurt van hun woning;

Overwegende dat een bepaalde reclamant de autoriteiten vragen stelt over het lot dat hem te wachten staat, aangezien zijn huis, gelegen is in zone B, volledig in het verlengde van de start- en landingsbanen waar de decibels een hoog niveau bereiken;

6. Met betrekking tot de economische en technische aspecten

Overwegende dat bepaalde reclamanten benadrukken dat het ontwerp moet toelaten om op een goede en duurzame manier te voldoen aan de sociale en economische noden en aan de behoeften inzake monumenten en landschappen, en het milieu van de betrokken gemeenten (artikel 1^{er} van CWATUP);

Dat verschillende reclamanten van mening zijn dat de ontwikkeling van de luchthaven indruist tegen de verschillende principes van het Waalse Gewest;

Overwegende dat verschillende reclamanten van mening zijn dat het beleid van het Waalse Gewest voorrang geeft aan het economische en niet aan het menselijke aspect;

Overwegende dat een reclamant kritiek heeft op het principe van gebieden voor bedrijfsruimten omdat verspreide ondernemingen gemakkelijker worden geïntegreerd in de omgeving;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek hebben op het beheer van het dossier;

Overwegende dat een bepaalde reclamant kritiek heeft op het ontbreken van enige economische studie;

Overwegende dat een bepaalde reclamant van mening is dat de ontwikkeling van de luchthaven niet planmatig gebeurt;

Overwegende dat een reclamant kritiek heeft op het feit dat men zulke enorme uitbreidingen plant voor een onderneming waarvan men zelfs niet zeker is dat ze zal blijven;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich afvragen waarom de toekomstige Europese milieumaatregelen niet worden toegepast;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat er een moratorium wordt ingesteld van 20 jaar op de activiteit van Bierset, meer bepaald met betrekking tot de ontworteling van gezinnen;

Dat de reclamanten van mening zijn dat het Waalse Gewest drie jaar na het begin van de vluchten nog niet in staat is om doeltreffende maatregelen te treffen voor de bescherming van de bewoners;

Dat deze reclamanten dientengevolge vragen dat de bronnen van vervuiling, veroorzaakt door de economische activiteit die het motief vormt voor de herziening van het gewestplan, gestopt worden zodat bedoelde maatregelen niet langer nodig zijn (onteigening van woningen die ongeschikt zijn voor bewoning en de andere doeltreffend isoleren, zonder dat dit de bewoners iets kost);

Dat deze reclamanten verwijzen naar het arrest van 02/10/2001 van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (recht op respect voor de privacy ten opzichte van het economisch aspect vooraleer nachtvluchten toe te laten op Heathrow);

Over de verlenging van de start- en landingsbaan

Overwegende dat volgens verschillende klachten de verlenging van de start- en landingsbaan technisch gezien niet nodig is voor het landen en opstijgen en op economisch vlak niet gerechtvaardigd is;

Overwegende dat volgens de reclamanten het dossier geen enkele economische rechtvaardiging geeft;

Overwegende dat bepaalde reclamanten (NET SKY) van mening zijn :

- dat de voorspellingen qua aantal passagiers en vracht te optimistische zijn;
- wat de lengte van de start- en landingsbanen betreft Charleroi met een start- en landingsbaan van 2.700 meter erin slaagt een dienst te verzekeren voor 1.000.000 passagiers. De start- en landingsbaan van Bierset is 3.200 meter;
- wat de werkgelegenheid betreft, deze overschat werd (rechtstreekse of onrechtstreekse of afgeleide werkgelegenheid);
- dat bijna 90 % van de ondernemingen die zich vestigen in Bierset niets te maken hebben met Bierset en de multimodaliteit;
- dat de onrechtstreekse en afgeleide werkgelegenheid nihil is;
- dat er een dure dualiteit bestaat tussen Charleroi en Luik;
- dat de verlenging van de start- en landingsbaan voorzien wordt voor zeer zware en dus ook luidruchtige cargovliegtuigen;
- dat talrijke proeven op de actuele start- en landingsbaan hebben aangetoond dat deze meer dan voldoende is (kolonel Legrand, Remacle Joseph);
- dat bepaalde reclamanten zich afvragen waarom 422 meter verlengen in de richting van Loncin en waarom niet elders dispatchen;
- dat de SAB op dit ogenblik nr. 9 is van de middelgrote ondernemingen; werd deze klassering niet gemaakt op basis van de subsidies ontvangen van het Gewest;
- dat de creatie van werkgelegenheid voor TNT de uitzetting veroorzaakt van 13.500 gezinnen en hun welzijn verstoort;
- dat er een soort volksverhuizing gaat ontstaan;
- dat bepaalde reclamanten twijfelen aan het evenwicht tussen de belangen;
- dat de verlenging van de start- en landingsbaan geen bijkomende werkgelegenheid betekent daar waar werkgelegenheid als rechtvaardiging voor het ontwerp wordt aangehaald...;

Overwegende dat volgens enkele reclamanten de verlenging van de start- en landingsbaan niet toegelaten is omdat enkel de gemeente Grâce-Hollogne profiteert van de luchthavenuitbreiding terwijl de lawaaioverlast voor de gemeenten ANS en AWANS is;

Overwegende dat bepaalde klachten preciseren dat men zich moet verwachten aan minder luchtverkeer;

Overwegende dat bepaalde klachten preciseren :

- dat de economische rechtvaardiging die in het algemeen de uitbreiding van de nodige economische activiteiten voorschrijft en meer bepaald de verlenging van de start- en landingsbaan, niet op voldoende wijze is bewezen; dat het ontwerp geen ernstige definitie geeft van de economische doelstellingen die men wil benadrukken; dat het buiten proporties lijkt in termen van nieuwe werkgelegenheid;
- dat de raming van een vermeerdering van het luchtvaartverkeer op middellange termijn niet is bewezen; dat het luchtvaartverkeer beantwoordt aan een kunstmatige economische behoefte;
- dat de ontwikkeling van de activiteit van « zware vrachtvliegtuigen » niet onontbeerlijk is vanuit economisch standpunt;
- dat het gebrek aan betrouwbare en volledige informatie ter rechtvaardiging van het economische aspect van de uitbreiding van de luchthavenactiviteiten en de economie in het algemeen, inzake het type en de modaliteiten voor de exploitatie in het bijzonder;

— de onvoldoende informatie met betrekking tot de gevolgen in termen van werkgelegenheid voor de bewoners van Awans en Luik; dat de uitbreiding van de luchthaven- en economische activiteiten geen waardevolle werkgelegenheid creëert;

— dat het ontwerp geen rekening houdt met de verhoogde risico's door de verhuizing van de economische spelers;

— dat het effectenonderzoek werd uitgevoerd met betrekking tot de uitbreiding van de luchthavenactiviteiten te wijten aan de inplanting van een vrachtactiviteit terwijl deze initiële inplanting zelf niet onderzocht werd; dat de herziening van het gewestplan dientengevolge onwettig is;

— dat de uitbreiding van de economische activiteiten in tegenspraak lijkt met het beleid van het Waalse Gewest en van Europa dat probeert het aandeel van het wegtransport en de uitstoot van CO₂ te verminderen; dat de verhoogde luchtvrachtactiviteit indruist tegen het Protocol van Kyoto;

Dat het effectenonderzoek geen rekening houdt met de toekomstige realiteit;

Overwegende dat de gemeenteraad van Awans de uitbreiding afwijst van het luchthavengebied naar het noorden (verlenging van de start- en landingsbaan);

Over het nieuwe wegennet

Overwegende dat, volgens bepaalde klachten, de aanleg van een nieuw wegennet de verkeerswisselaar van Loncin niet zal ontlasten; dat volgens andere klachten, het nieuwe wegennet een beperkte impact zal hebben op het verkeer op de verkeerswisselaar van Loncin, maar catastrofaal zal zijn voor het dorp Awans; dat volgens een andere klacht de enige oplossing voor de problemen van verzadiging overdag op de verkeerswisselaar erin bestaat het zware verkeer 's nachts te doen rijden;

Overwegende dat volgens een bepaalde klacht, de toegang tot Hognoul de verkeerswisselaar van Loncin niet zal ontlasten aangezien het grootste deel van het verkeer terugkeert naar Awans via de verkeerswisselaar

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten een opportuniteitsstudie nodig is vooraleer een bepaalde ringweg te kiezen; dat het multimodale platform een voorwaarde moet zijn bij de aanleg van een ringweg om een economische uitbreiding rond dit tracé mogelijk te maken;

Overwegende dat een klacht eist dat er een haalbaarheidsstudie wordt uitgevoerd voor het tracé langs de HST-lijn;

Overwegende dat een klacht vindt dat de toename van het luchttransport gelinkt moet worden aan het transport per spoor;

Overwegende dat een andere klacht vindt dat het goedertransport per HST op dit ogenblik technisch niet mogelijk en niet rendabel is;

Overwegende dat bepaalde klachten de verwachting uiten van een commerciële ontwikkeling in de rue de Loncin en van blijvende werkgelegenheid in het kasteel van Awans;

Overwegende dat bepaalde reclamanten (vooral landbouwers) van mening zijn dat er geen gerechtvaardigde noodzaak is om een nieuw wegennet aan te leggen enkel voor verkeer van vrachtwagens;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat de aanleg van dit wegennet zal leiden tot de vernietiging of transformatie van een groot aantal bestaande kunstwerken, wat de maatschappij veel geld gaat kosten;

Overwegende dat volgens hen het nieuwe wegennet niet toegankelijk zal zijn voor langzame voertuigen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen of de invloed werd bestudeerd van langzame wegen voor landbouwvoertuigen;

Overwegende dat volgens talrijke reclamanten het ontwerp voor het wegennet overwogen had moeten worden samen met het HST-tracé;

Overwegende dat enkele reclamanten van mening zijn dat er een alternatief gekozen moet worden dat het algemeen en privé-belang verenigt;

Overwegende dat bepaalde reclamanten voorstellen rekening te houden met de bestaande infrastructures om alle schade aan het milieu in de buurt van de site te vermijden;

7. Met betrekking tot de lawaaioverlast en het plan inzake blootstelling aan geluidshinder (PBM)

Overwegende dat bepaalde klachten gewag maken van het onhoudbare karakter van grondlawaai dat nog verhoogd zal worden wanneer het plan van het gewestplan zoals gewijzigd, gevolgd zal worden;

Overwegende dat een bepaalde reclamant wenst dat de nachtvluchten in Bierset worden gestopt in navolging van het regime dat geldt voor de luchthaven van Charleroi;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich zorgen maken over de gevolgen van de uitbreiding van de start- en landingsbaan;

Dat ze het verwijt maken dat er geen openbaar onderzoek werd gevoerd over een aangepast PEB in die zin dat er geen rekening werd gehouden meer bepaald met grondlawaai;

Overwegende dat bepaalde reclamanten het betreuren dat de zones A en B van het PEB niet uitgebreid werden aan de rechterkant van de as die wordt gevolgd door de vliegtuigen die opstijgen in de richting van Allieur;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat de landingsbaan wordt veranderd door deze aan te leggen langsheen de as van de autosnelweg en de HST-lijn;

Overwegende dat verschillende reclamanten de nadruk leggen op de bijkomende lawaaioverlast veroorzaakt door de uitbreiding van de luchthavenactiviteiten;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich zorgen maken over de terugkoopoperaties of nog over de geluidsdempende maatregelen die te maken hebben met het bepalen van de lawaaizones;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vaststellen dat het gebrek aan bestemming met betrekking tot zone A door de blootstelling aan geluidshinder logisch is;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich verzetten tegen een toename van het luchtvaartverkeer;

Overwegende dat verschillende reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat de hinder is toegenomen daar de luchtcorridors niet worden gerespecteerd, noch het gebruik van de remkleppen of de tweede landingsbaan;

Overwegende dat een bepaalde reclamant wenst dat er een cel voor begeleiding van de bewoners wordt opgericht om hen volledige informatie te geven;

Overwegende dat verschillende reclamanten wensen dat de maatregelen tot begeleiding, voorzien in de verschillende gebieden met blootstelling aan geluidshinder zo snel mogelijk worden gestart;

Overwegende dat bepaalde reclamanten beweren dat de zone A bepaald zou zijn zonder rekening te houden met de aanbeveling van de auteur van het effectenonderzoek, die stelt er elke woning in op te nemen die is blootgesteld aan meer dan 66 dB;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de gronden in zone B op het PEB een zelfde behandeling zouden krijgen als die in zone A;

Dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat hun onroerend goed in waarde daalt doordat het niet is opgenomen in zone A;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich afvragen waarom er bepaalde bouwvergunningen werden afgeleverd in zone B;

Overwegende dat bepaalde klachten de aandacht vestigen op het feit dat er geen duidelijk beeld wordt gegeven van de vergoeding voor de overname van gronden, toegewezen als woongebied, in zone A;

Dat bepaalde reclamanten zich afvragen of het wel mogelijk is om 43 hectare grond te vinden om het verlies van een dergelijke oppervlakte in zone A te compenseren;

Overwegende dat een bepaalde reclamant wenst dat de gronden, bestemd voor landbouw, gescheiden zouden worden van de gebieden met vervuilende activiteiten;

Overwegende dat vele reclamanten zich beklagen over de lawaaioverlast die op dit ogenblik wordt veroorzaakt door de luchthaven en zich verzetten tegen elke actie die deze overlast nog zal verergeren, waartoe het ontwerp zeker zal bijdragen;

Overwegende dat bepaalde klachten gewag maken van het onhoudbare karakter van het lawaai in de zone A; dat anderen van mening zijn dat dit ook geldt voor zone B waar alle bewoners zouden moeten vertrekken;

Dat bepaalde reclamanten meer bepaald om deze redenen zo snel mogelijk willen verkopen en vertrekken;

Overwegende dat bepaalde klachten vragen dat er doeltreffende maatregelen tegen het lawaai worden genomen in de geplande nieuwe woongebieden; dat andere reclamanten vinden dat elke bestemming als nieuw woongebied in bedoelde zones verboden moet worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de nadruk leggen op het feit dat volgens het effectenonderzoek niemand kan leven in een gebied die is blootgesteld aan lawaai van meer dan 65 dB, wat het ontwerp toch toestaat;

Overwegende dat volgens hen de wijzigingen aan het gewestplan zich dus baseren op een foutief zelfs onwettig document;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op de aanbevelingen van het effectenonderzoek; dat ze verwijzen naar het gemeenschappelijk standpunt, bepaald op 7 juni 2001 door de Europese Raad met het oog op de goedkeuring van een richtlijn inzake het beheer van lawaai in het milieu, in het bijzonder waar deze richtlijn betrekking heeft op luchthavens;

Overwegende dat bepaalde reclamanten bezwaar maken tegen de installatie van een net van geluidsmeters en -sensoren op het hele grondgebied van hun gemeente;

Overwegende dat bepaalde klachten kritiek hebben op het PEB dat niet is opgesteld in functie van de reële banen van de vliegtuigen;

Overwegende ook dat bepaalde reclamanten het PEB verwijten geen gebruik te maken van de Lamax als meeteenheid, een te hoge grens te gebruiken (70 dB in plaats van 65 dB) wat niet overeenkomt met de norm bepaald door professor Bradley; dat het PEB geen rekening zou houden met de effectieve (ondraaglijke) overlast in zone B; dat bepaalde reclamanten er bovendien aan herinneren dat het effectenonderzoek meer dan terughoudend blijft over de luchtvervuiling, de schade aan het landschap en aan het grondwater;

Overwegende dat voornoemde klachten vinden dat het PEB theoretisch is en het niet heeft over het lawaai buiten de periode van 6u00 tot 24u00, daar waar in deze periodes de opstijgroute afwijkt van zone B;

Dat het PEB geen rekening houdt met opstijgen in de andere richting; dat het geen rekening houdt met de grootste overlast op de as van de banen; dat het geen rekening houdt met de verlenging van de start- en landingsbaan en om deze reden in tegenspraak is met het effectenonderzoek waarvan de aanbevelingen dus worden ontkend; dat volgens bepaalde onder hen men ten minsten rekening moet houden met de bedoelde aanbevelingen;

Dat deze klachten zich verzetten tegen de voorstellen in het PEB wat betreft de bestemming van gronden als woongebied (La Bourse, Dommartin), de mensen die hier komen wonen zullen worden geconfronteerd met een onhoudbare lawaaioverlast, de bestemming van een groot deel van het dorp Sur-Les-Bois als gebied met uitgestelde aanleg om het gemeentelijk tekort weg te werken en dit ten nadele van de volksgezondheid en de gronden grenzend aan de luchthaven;

Overwegende dat bepaalde bewoners de discriminaties aan de kaak stellen in de PEB-gebieden;

Overwegende dat anderen vinden dat het plan inzake blootstelling aan geluidshinder geen rekening houdt met het opstijgen in de as zuid-west - noord-oost;

Overwegende dat bepaalde bewoners die in twee gebieden van het PEB wonen, hun reële situatie wensen te kennen;

Dat anderen die wonen in zone C vrezen voor een verergering van hun situatie in het kader van de ontwikkeling van de luchthaven; dat ze de exploitatie 24u/24u van de luchthaven en de verlenging van de start- en landingsbaan in vraag stellen;

Overwegende dat bepaalde bewoners die om persoonlijke redenen (sentiment, leeftijd, financieel of andere) in hun huizen willen blijven wonen, voorstellen dat het mogelijk zijn te genieten van dezelfde geluidsdempende maatregelen als in zone A;

Dat anderen voorstellen zone A te herdefiniëren in functie van het lawaai op de grond, van de aanleg van de start- en landingsbanen in beide richtingen alsook van een lawaainiveau waarbij rekening wordt gehouden met de normen van het lawaaiplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat bepaalde bewoners gewag maken van het feit dat Dommartin-Sud zich bevindt binnen het gebied van het PEB en er dus geen woongebieden ingeplant kunnen worden; dat in het algemeen verschillende klachten zich verzetten tegen de aanleg van nieuwe woongebieden in het gebied van het PEB;

Overwegende dat een bepaalde reclamant wenst dat het vliegtuigen wordt verboden over de sporthal en over Clos del Mé te vliegen;

Overwegende dat verschillende reclamanten veel lawaai-overlast vaststellen in de rue Pirombolle en rue des Héros veroorzaakt doordat de vastgestelde luchtcorridors niet worden gerespecteerd;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat bepaalde delen van het grondgebied dichtbij de rue Pirombolle niet zijn opgenomen in het PEB;

Overwegende dat een bepaalde reclamant vraagt om de rue du Roua op te nemen in zone A;

Overwegende dat andere reclamanten wensen dat hun onroerend goed in de rue du Roua in Alleur opgenomen zou worden in zone A of B, rekening houdend met het feit dat deze regelmatig overvlogen wordt;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen dat hun onroerend goed in de rue du Fort in Alleur, opgenomen in zone B op de grens met zone A en in de as van de landingsbaan, onteigend zou worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat de wijk Fleurs en Oiseaux en de Route Militaire in Alleur opgenomen zouden worden in zone A, in navolging van de wijk Terre en Foyer de Jupsin en de Cité des Charrons;

Overwegende dat een bepaalde reclamant wenst dat zijn onroerend goed in de rue des Nations Unies in Alleur opgenomen zou worden in zone B, gezien de reële overlast en de financiële waardevermindering van zijn onroerend goed;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich vragen stellen over de opdeling van Clos des Orchidées in Alleur in twee verschillende gebieden met blootstelling aan geluidshinder (A en B) terwijl deze twee gebieden te lijden hebben van dezelfde overlast;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat hun onroerend goed in de avenue des Mimosas in Alleur opgenomen zou worden in zone B, en niet in zone C, gezien het feit dat het dicht (20 meter) bij de zone B ligt en hun onroerend goed te lijden heeft van dezelfde overlast;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat hun onroerend goed in de Voie des Botresses in Alleur opgenomen zou worden in zone A, en niet in zone B, gezien het feit dat het dicht (150 meter) bij zone A liggen en hun onroerend goed te lijden heeft van dezelfde overlast;

Overwegende dat een bepaalde reclamant de aandacht vestigt op het feit dat de simulaties van het PEB niet overeenstemmen met de realiteit daar immers hun onroerend goed in de Clos des Pâquerettes in Ans, is opgenomen in zone B terwijl ze wel te lijden hebben van nachtvluchten;

Overwegende dat een bepaalde reclamant wenst dat de bewoners van de Clos de la Hayette worden behandeld op dezelfde manier als de bewoners, opgenomen in zone A van het PEB;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat hun onroerend goed in de avenue des Muguets in Alleur opgenomen zou worden in zone B, en niet in zone C, gezien het feit dat de naburige onroerende eigendommen opgenomen zijn in zone B en dat hun onroerend goed te lijden heeft van dezelfde overlast;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat hun onroerend goed in de rue Defuisseaux in Loncin opgenomen zou worden in zone A, en niet in zone B, gezien het feit dat het dicht (32 meter) bij zone A ligt en hun onroerend goed te lijden heeft van dezelfde overlast;

Overwegende dat verschillende reclamanten wensen dat de onroerende eigendommen in de rue des Héros in Loncin opgenomen zouden worden in zone A, gezien het feit dat deze wijk regelmatig overvlogen wordt;

Overwegende dat een bepaalde reclamant wenst dat zijn onroerend goed in de rue E. Colson in Loncin opgenomen zou worden in zone A, en niet in zone B, gezien het feit dat dit dicht (15 meter) bij zone A ligt, te lijden heeft van dezelfde overlast en tenslotte, gezien de talrijke handelsondernemingen in de buurt;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat hun onroerend goed in de rue des 14 Bonniers in Loncin opgenomen zou worden in zone A, en niet in zone B, gezien het feit dat het dicht (achter een huis dat is opgenomen in zone A en dicht bij de luchthaven) bij zone A ligt en te lijden heeft van dezelfde overlast;

Overwegende dat een reclamant wenst dat zijn onroerend goed in de rue Docteur Fléming in Loncin dat in zone D ligt, opgenomen zou worden in zone A, gezien de locatie ervan in de directe buurt van zone A;

Overwegende dat verschillende reclamanten vinden dat er onvoldoende rekening werd gehouden met het aspect lawaai, dat een essentieel element is bij de studie inzake een luchthavenactiviteit, omdat de volgende elementen een ernstige weerslag moeten hebben op de gebieden van het PEB en op dit ogenblik onderschat worden wat lawaai-intensiteit en de omvang betreft :

— het officiële plan inzake de blootstelling aan geluidshinder houdt enkel rekening met opstijgen en landen in de richting N-O/Z-W daar waar in 8,8 % van de gevallen dit in tegenovergestelde richting gebeurt, en daardoor in dat geval de geluidsoverlast ten noordoosten van de start- en landingsbanen aanzienlijk wordt verhoogd;

— het officiële plan inzake de blootstelling aan geluidshinder houdt geen rekening met de geplande verlenging van de start- en landingsbaan richting Loncin daar waar de simulaties, uitgevoerd door de CEDIA, aangeven dat volgens de scenario's in 2020 de oppervlakte van zone A op die manier van 7 tot 16 % zal toenemen en die van zone B met 8 tot 13 %;

— het officiële plan inzake de blootstelling aan geluidshinder houdt geen rekening met de eisen van de SAB waarbij aan de Waalse Regering op 12/06 en 04/09/01 afwijkingen werden gevraagd die de geluidsoverlast nog verhogen : toelating voor vliegtuigen hoofdstuk II, hushkitts of niet, opheffing van maxima voor lawaai aan de grond niet nageleefd door de zware vrachtvliegtuigen, motortests in open lucht en trainingsvluchten op elk willekeurig ogenblik, de ervaring leert dat de Regering praktisch altijd ingaat op dit soort vragen;

- het criterium voor luchtvervuiling had gebruikt moeten worden om ook zone A te begrenzen;
- oppervlaktelawaai;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek hebben op het feit dat het ontwerp voor het gewestplan gebaseerd is op het PEB terwijl de gebieden A en B geschorst werden door de Raad van Staten en de gebieden C en D nooit werden gedefinieerd;

Overwegende dat verschillende reclamanten de uitgevoerde akoestische studies betwisten;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek hebben op de drempel van 70 dB waarmee rekening wordt gehouden, daar waar verschillende wetenschappelijke studies aantonen dat lawaai van 65-66 dB gevaarlijk is voor de gezondheid en ondraaglijk (IBGE, Expert aangesteld door de Rechtbank van Luik, enz);

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek hebben op de keuze van de Ldn-index omdat deze wordt berekend op 24 uur daar waar de luchthaven van Bierset hoofdzakelijk 's nachts in bedrijf is en dat UE de Leq-index aanbeveelt;

Overwegende dat verschillende reclamanten die wonen in de ex-zone A vragen dat hun huis wordt geïsoleerd tegen lawaai op kosten van het Waalse Gewest, zoals in zone B, op grond van het gelijkheidsprincipe;

Overwegende dat een bepaalde reclamant vraagt dat erfgenamen van mensen die in hun huis blijven wonen in zone A het huis kunnen verkopen aan het Waalse Gewest wanneer ze dit erven;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek hebben op het feit dat woekeringen in zone A repercussies zullen hebben op de omgeving (vandalisme, diefstallen enz.);

Overwegende dat een bepaalde reclamant voorstelt een geluidwerende laag te gebruiken voor de uitbreiding van de autosnelweg;

Overwegende dat een bepaalde reclamant zich beklagt over het feit dat hij niet langer van zijn tuin kan genieten door de lawaaioverlast;

Overwegende dat bepaalde reclamanten met een woning in zone B aanspraak maken op dezelfde voordelen als in zone A (terugkoop);

Overwegende dat een bepaalde reclamant het feit benadrukt dat hij wenst dat zijn woning in zone A blijft en hij dit zo snel mogelijk wil verkopen aan het Waalse Gewest;

Overwegende dat een bepaalde reclamant kritiek heeft op de locatie van zijn woning in zone B gezien de overlast waarvan hij te lijden heeft en die werd vastgesteld door een expertise, de Rechtbank van 1ste aanleg in Luik en het effectenonderzoek;

Overwegende dat een bepaalde reclamant protesteert tegen het feit dat, al zijn de start- en landingsbanen niet veranderd, zijn woning zich in zone C bevindt, maar daarvoor in zone B;

Overwegende dat een bepaalde reclamant de wens uitdrukt dat het hele dorp Verlaine wordt opgenomen in zone B (in plaats van B en C) en dat het beleid inzake isolering wordt toegepast omdat de nachten korter zijn aangezien men vroeg opstaat (6u30);

Overwegende dat een bepaalde reclamant verlangt dat zijn woning in zone A wordt opgenomen aangezien hij te lijden heeft van dezelfde overlast en de woning door het Waalse Gewest wordt teruggekocht;

Overwegende dat een bepaalde reclamant verontwaardigd is over het feit dat zijn woning wordt opgenomen in zone A en het recht op isolatie vraagt;

Dat verschillende reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat bij gebrek aan een ernstige bepaling van de geluidsoverlast, POLY'ART en CRAT aanbevelen alle bewoners uit zone B te onteigenen omdat het lawaainiveau strikt en medisch gezien niet getolereerd kan worden (de maatregelen tot akoestische isolatie van de Waalse Regering kunnen niet voldoende noch doeltreffend zijn);

Dat bepaalde reclamanten vinden dat deze oplossing de enige aanvaardbare is; dat een bepaalde reclamant zich beklagt over het feit dat de geluidsisolatie van de huizen de bewoners verplicht om daar te blijven;

Overwegende dat een bepaalde reclamant vraagt om ofwel zone B uit te breiden, of om zone B aan te passen aan de normen voor de huizen die hoger zijn dan de andere;

Dat verschillende reclamanten ook benadrukken dat volgens POLY'ART de woningen in de zones C en D ook een geluidsisolatie moeten krijgen op kosten van het Gewest en dat moet worden vermeden om nieuwe woningen toe te laten in of in de buurt van deze gebieden (ook al is dit niet noodzakelijk het geval voor de nieuwe woongebieden zoals onder andere in Horion, Velroux, Stockay, Dommartin,...);

Over de verlenging van de start- en landingsbaan

Overwegende dat, volgens de klachten, de verlenging van de start- en landingsbaan het lawaai nog op dusdanige manier verergert dat vele woningen opgenomen moet worden in andere zones van het plan inzake blootstelling aan geluidshinder (PEB);

Overwegende dat, volgens bepaalde reclamanten, er rekening gehouden moet worden met overlast die nog niet is opgenomen in het huidige PEB;

Overwegende met betrekking tot de lawaaioverlast dat een bepaalde reclamant zich afvraagt waarom de zone D die de hele gemeente Awans omvat, de helft daarvan negeert, wat gebeurt als de vliegtuigen de opgelegde banen niet respecteren, vaststelt dat het PEB geen rekening houdt met de banen die 's nachts worden gebruikt en die overdag niet gebruikt kunnen worden omwille van het militaire vliegverbod voor de burgerluchtvaart, dat het PEB geen rekening houdt met de 8,8 % vliegtuigen die opstijgen naar het noordoosten, dat het PEB geen rekening houdt met het « grondlawaai », dat het PEB rekening houdt met LDN (lawaai 's nachts) maar niet met het Europese Lden van 5dB meer (lawaai 's avonds en 's nachts), dat volgens POLY'ART het PEB herzien moet worden op grond van de gevolgen voor de woningen in zone B en dat studies risico op hypertensie aantonen voor de bewoners;

Overwegende dat een bepaalde klacht voorstelt om een effectenonderzoek uit te voeren over de gevolgen van de luchthavenactiviteit op de gezondheid en voorstelt een permanent centrum voor milieuadvies op te richten dat moet waken over het naleven van de voorwaarden voor de ontwikkeling van de luchthaven van Bierset en over de leefkwaliteit van de bewoners;

Overwegende dat bepaalde reclamanten gewag maken van het feit dat 8 % van de vliegtuigen in de tegenovergestelde richting opstijgen, waarom dan verlengen richting Awans ?;

Overwegende dat bepaalde reclamanten (veel bewoners aan het einde van de start- en landingsbaan) van mening zijn dat deze verlenging catastrofaal zal zijn voor Loncin en Awans omdat daardoor de lawaaioverlast zal toenemen (boven 65 dB) in alle zones (a, b, c en d);

Overwegende dat Net Sky van mening is dat er sinds 1998 nooit iets werd voorzien om de bewoners te beschermen;

Overwegende dat heel veel reclamanten van mening zijn dat de definitie van de zones niet betrouwbaar is;

Overwegende dat volgens hen het tracé van de zones A, B, C en D betwist kan worden omdat gebruik werd gemaakt van de Ldn en niet van de Lden of de Lmax;

Overwegende dat Net Sky de aandacht vestigt op het feit dat weinige bewoners genieten van de corrigerende maatregelen tegen een lawaaiërië omgeving (60 % van de bewoners in zone A hebben kunnen verkopen en 0,2 % in zone B hebben een « test » geluidsisolatie gekregen voor hun woning);

Overwegende dat bepaalde bewoners de aandacht vestigen op het feit dat het ontwerp de lawaainormen noch het milieucharter naleeft;

Overwegende dat bepaalde bewoners zeggen dat noch de B747, noch de zware vrachtvliegtuigen deze normen kunnen naleven;

Overwegende dat Net Sky de aandacht vestigt op het feit dat als de Waalse Regering blijft ingaan op de vragen van de SAB, de nachtelijke hinder nog zal toenemen (vliegtuigen hoofdst. II, onbeperkte motortests, trainingsvluchten onbeperkt overdag en 's nachts);

Overwegende dat bepaalde bewoners (bewoners van de residentiële gebieden dicht bij de start- en landingsbaan) vaststellen dat de zware cargovliegtuigen trillingen veroorzaken;

Overwegende dat volgens bepaalde bewoners, als gevolg van het besluit van 18 april 2002, de verlenging Awans in een gebied plaatst met meer overlast die nog niet exact gedefinieerd is;

Overwegende dat bepaalde klachten eisen dat de nachtvluchten worden gestopt op grond van de bepaling van artikel 35 van het Europees Charter van fundamentele rechten;

Overwegende dat de talrijke klachten de aandacht vestigen op de noodzaak om alle problemen in verband met de bestaande overlast eerst op te lossen vooraleer de site verder te ontwikkelen;

Overwegende dat bepaalde klachten de aandacht vestigen op de noodzaak om het plan inzake blootstelling aan geluidshinder te herzien in functie van de evolutie van het luchtvaartverkeer, de bepaling van de banen, de verwachte economische ontwikkeling en de exploitatievoorwaarden van de luchthaven;

Overwegende dat bepaalde klachten de aandacht vestigen op het feit dat onvoldoende rekening werd gehouden met de wind en de impact daarvan op de voortplanting van de lawaaiïverlast;

Overwegende dat bepaalde klachten de aandacht vestigen op de noodzaak om grotere bufferzones te creëren, eventueel in samenhang met een vergunning; om de wegevoorzieningen en de luchthaven af te zonderen;

Overwegende dat bepaalde klachten de aandacht vestigen op de mogelijkheid dat de luchthaven van Bierset luchtvaartverkeer zal ontvangen dat oorspronkelijk voor Parijs bedoeld was, dat een dergelijke toename van verkeer nog bijkomende overlast, vooral geluidsoverlast zal veroorzaken;

Overwegende dat bepaalde klachten vinden dat het PEB eerst herzien moet worden om voor het afbakenen van de zones rekening te kunnen houden met :

— niet enkel het verkeer zoals dat bestond in 1998 maar ook de economische ontwikkeling, veroorzaakt door de nieuwe plannen zowel in termen van verhuizingen als in termen van economische ontwikkeling

— de vluchtroutes overdag tussen 6u en middernacht;

— de problematiek van het opstijgen in tegenovergestelde richting, wat gemiddeld 8,8 % van de tijd gebeurt;

— de resultaten van het effectenonderzoek en de CEDIA-simulaties over de verlenging van de start- en landingsbaan nodig voor het opstijgen van volledig bevrachte zware vrachtvliegtuigen;

— het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement inzake de evaluatie en het beheer van omgevingslawaai (en de verhoogde mogelijkheid om de indicator Lden te gebruiken in plaats van de indicator Ldn die alle lawaainiveaus 's avonds met 5db verhoogt) alsook de gevolgen daarvan op de afbakening van de zones in het PEB;

— het gecumuleerde lawaai (lucht en grond veroorzaakt door grondactiviteiten);

— de aanbevelingen van het effectenonderzoek met betrekking tot voornoemde problemen en meer bepaald het vaststellen van de toegelaten lawaaiïgrenzen zoals die bepaald in « exploitatievoorwaarden met betrekking tot het lawaai » die worden toegepast op beschermde gebouwen;

Dat bepaalde klachten vinden dat het ontwerp dientengevolge herzien moet worden;

Overwegende dat bepaalde klachten vinden dat al deze opmerkingen in het bijzonder gelden voor de bewoners die wonen aan de grenzen met de gebieden voor bedrijfsruimten, zoals de noordgrens van de logistieke en intermodale industriezone langs de start- en landingsbaan;

Overwegende bovendien dat de klachten vinden dat het huidige PEB geen rekening houdt met de vragen tot afwijking van de SAB met betrekking tot vliegtuigen hoofdstuk II, hushkitts vliegtuigen, tot de opheffing van de lawaaiïgrenzen op de grond die niet worden nageleefd door zware vrachtvliegtuigen, tot het testen van motoren in de open lucht en tot trainingsvluchten op elk willekeurig ogenblik;

Overwegende dat bepaalde klachten vinden dat de huidige luchtcorridors niet altijd worden gerespecteerd;

Overwegende dat bepaalde klachten vinden dat de zone A, B, C en D herzien moeten worden gegeven, het feit dat de vliegtuigen opstijgen richting Saint-Georges en dat de overlast veroorzaakt wordt door de druk van de motoren richting Awans gaat;

Overwegende dat bepaalde klachten vinden dat er vandaag de dag geen enkel beschermingsplan van toepassing is voor de bewoners in zone B, C en D;

Overwegende dat bepaalde klachten vinden dat de maatregelen voor akoestische bescherming van elke zone opnieuw gedefinieerd moeten worden;

Over het wegennet

Overwegende dat volgens bepaalde bewoners een dergelijk ontwerp het transportverkeer zal doen toenemen, vooral rue de la Station, de Hollogne en Maurice Gérard, en in de stationswijk;

Overwegende bovendien dat bepaalde bewoners van mening zijn dat de aanleg van een weg langsheen de HST-lijn nog meer lawaai- en geluidsoverlast zal veroorzaken, en dit des te meer daar deze nieuwe weg in hoofdzaak bedoeld is voor verkeer van vrachtwagens;

Overwegende dat de meerderheid van de reclamanten voorstellen om in geval van de aanleg van een weg langsheen het HST-spoor, een aantal adequate beschermende maatregelen tegen lawaai te voorzien : isolatie van de huizen, plaatsen van geluidsschermen bedekt met blijvende begroeiing langsheen het tracé in de gemeente Awans, gebruik van stille wegbedekking;

Overwegende dat een bepaalde reclamant de aandacht vestigt op het feit dat aangezien de sporen van de spoorweg verhoogd zijn, er een geluidsmuur ten noorden van de zone 09 nodig is;

Overwegende dat bepaalde klachten voorstellen om met betrekking tot de problematiek van de geplande ringweg rond Awans, geluidswallen te bouwen;

Overwegende dat bepaalde bewoners die wonen aan het einde van de rue des Combattants zich verzetten tegen het ontwerp omwille van het feit dat ze te lijden hebben van een cumulatie van overlast die alleen maar erger zal worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat de rue de Voroux, rue de Fooz, rue des Combattants in het bijzonder getroffen zullen worden;

Overwegende dat de aanleg van een nieuw wegennet vergezeld moet gaan van maatregelen om toename van het verkeer in het centrum van het dorp d'Awans te verhinderen, meer bepaald in de rue du Pont, in de rue Gérard;

Overwegende dat bepaalde reclamanten een garantie willen dat de weg zal worden aangelegd voor de uitbreiding van het industriegebied, om verkeersproblemen in het dorp Awans te vermijden;

Overwegende dat de reclamanten zich ook zorgen maken over de pollutie (geluidsoverlast en luchtvervuiling) veroorzaakt door de voertuigen;

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten de aangekondigde creatie van 12.500 werkplaatsen en de aard van de activiteiten aanleiding zullen geven op voertuigverkeer 24 u/24;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen de bouw van een geluidswal op enkele meter van hun venster in de rue du Pont en zich afvragen welke maatregelen er genomen zullen worden tegen het lawaai, de vervuiling door voertuigen en de verkeersveiligheid;

Overwegende dat sommige oudere personen vinden dat ze meer blootgesteld zijn aan gezondheidsproblemen veroorzaakt door het verkeer en het lawaai;

Overwegende dat een bepaalde reclamant die woont in de rue de Waroux (doodlopend straatje) bevreesd is voor de overlast, veroorzaakt door de aanleg van het nieuwe wegennet in de buurt; dat deze reclamanten ook vrezen dat de rust in de rue de Stockis verloren gaat; dat een reclamant de aandacht vestigt op het feit dat het niet mogelijk is om van de rue de Hollogne, nu doodlopend, de toegang voor vrachtwagens te maken tot de luchthavengebieden;

Met betrekking tot het industriegebied

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten dit gebied voor bedrijfsruimten met een industrieel karakter verplaatst moeten worden buiten het residentiële gebied en dit in naleving van de artikels 1 en 30 van CWATUP en de voorschriften van de eerder afgeleverde bouwvergunningen;

Overwegende dat enkele reclamanten voorstellen dit nieuwe gebied in te richten aan het sorteestation van Voroux;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat hun tuinen grenzen aan het toekomstige gebied voor bedrijfsruimten met industrieel karakter (meer bepaald rue de la Station);

Overwegende dat vele reclamanten vaststellen dat dit nieuwe gebied een nadelige of onbestemde invloed heeft op de residentiële wijken in de buurt;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat de aanleg van het industriegebied aanleiding zal geven tot een cumulatie van overlast allerhande;

Overwegende dat door de meerderheid van de reclamanten wordt voorgesteld dit gebied voor bedrijfsruimten ten minste 200 meter verder in te planten om de overlast te beperken;

Overwegende dat bepaalde klachten de aandacht vestigen op de noodzaak 200 meter ruimte te laten tussen de noordgrens van het gebied voor bedrijfsruimten en de rue de la Résistance, over de hele lengte daarvan;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de nadruk leggen op het feit dat er in elk geval esthetische en doeltreffende infrastructures voorzien moeten worden in de strijd tegen het lawaai, de vervuiling en de visuele hinder; dat zij daartoe voorstellen bufferzones met bomen aan te leggen van voldoende breedte, merloenen en geluidsschermen te voorzien bedekt met groenblijvende planten;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen voor overlast te wijten aan de verlichting 's nachts (van het industriegebied, van de vliegtuigen, van de start- en landingsbaan);

Overwegende dat de Gemeenteraad van Awans ook eist dat er doeltreffende bufferzones worden gecreëerd, zowel vanuit visueel oogpunt als vanuit akoestisch oogpunt; dat ze daartoe voorstelt :

- een minimumafstand van 200 meter van de zone;
- het plaatsen van merloenen;
- het aanplanten van beplantingen;
- het plaatsen van geluidsschermen;
- de afscherming van de site van directe verlichting;

Overwegende dat enkele bewoners de aandacht vestigen op het feit dat de gronden in dit gebied voor bedrijfsruimten opgehoogd moeten worden tot dezelfde hoogte als de woningen om te verhinderen dat de woningen hoger zouden liggen dan de ondernemingen;

Overwegende dat enkele reclamanten vragen dat er financiële middelen worden voorzien voor het onderhoud van deze inrichtingen;

Overwegende dat onder andere een bepaalde reclamant eeroo aandringt dat de adequate maatregelen ter beperking van de vervuiling, de onveiligheid en de aantasting van het wegennet moeten evolueren in functie van het luchtvaartverkeer en de economische en industriële activiteiten;

Overwegende dat bepaalde bewoners van mening zijn dat de industriële installaties niet verder dan de spoorweg mogen komen die een beveiligingsgrens vormt;

Overwegende dat ze voorstellen de verdeling van de ondernemingen binnen het industriegebied te beheren in partnership met de bewoners;

Overwegende dat bepaalde reclamanten voorstellen de noordkant van zone 9 af te bakenen met een geluidsmuur omdat de spoorweg hoger ligt dan de woningen, de zone 10 op eenzelfde hoogte te nivelleren als die van de woningen in de buurt, een bufferzone te creëren van minimaal 100 m, merloenen te voorzien waarvan de hoogte is aangepast aan die van de industriële gebouwen en deze te beplanten met groenblijvende planten;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich toch verzetten tegen de beplanting met loofbomen omdat deze te traag groeien;

Overwegende dat bepaalde reclamanten melden dat de uitbreiding van het industriegebied tot de afsluiting van hun tuinen komt, dat deze reclamanten eisen dat er een bufferzone wordt gecreëerd en de inplanting zo ver mogelijk verwijderd van de elementen die het meeste lawaai veroorzaken;

Overwegende dat een reclamant voorstelt een geluidswering te installeren langsheen de spoorweg tussen de brug van de rue de Hollogne en de brug van Bierset;

Overwegende dat een reclamant van mening is dat de natuur en de isolatiemiddelen (bufferzone) het voorwerp moeten uitmaken van een effectenonderzoek en dat de doeltreffendheid van de aanplant van rijen bomen en aardhopen nog bewezen moet worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten stellen dat de vrachtzone, gelegen is op 700 meter van de woningen die op dit ogenblik te lijden hebben van het lawaai veroorzaakt door het gemanooeuvreer van de vrachtwagens en clarks;

Overwegende dat bepaalde reclamanten, meer bepaald een reclamant die woont op 60 meter van de zone, maatregelen eisen om het lawaai te dempen, maar ook het zicht op het industriegebied;

Overwegende dat een reclamant voorstelt de bips van de clarks te vervangen door zwaailichten of door andere visuele in plaats van geluidssystemen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat de keuze van de gemeente Awans voor de inplanting van het nieuwe gebied voor bedrijfsruimten aanvechtbaar is, gezien de vele overlast die dit veroorzaakt voor de bewoners;

Overwegende dat bepaalde reclamanten het gebrek aan informatie benadrukken met betrekking tot de beschermende maatregelen die opgelegd moeten worden aan de toekomstige ondernemingen; dat dit ook geldt voor de natuur, de omvang en de doeltreffendheid van de bufferzones;

Overwegende dat bepaalde reclamanten opmerken dat er geen doeltreffende controlemiddelen voorzien zijn, noch de mogelijkheid tot het aanpassen van adequate middelen om de overlast te verminderen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vinden dat de keuze voor de inplanting van de nieuwe gebieden indruist tegen het voorschrift van de artikels 30 en 46 van de CWATUP die opleggen dat deze afgezonderd moeten worden van de residentiële gebieden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten opmerken dat de woonkernen en de huizen, gelegen in de buurt van de nieuwe gebieden voor bedrijfsruimten, meer bepaald op het platteland van Stockis, te lijden zullen hebben van enorme overlast door het verkeer van vrachtwagens, en andere transportmiddelen, de goederenbehandeling en het gebruik van buzzers; dat deze laatste verboden moeten worden of ten minste het geluid ervan moet worden verminderd;

Overwegende dat bepaalde reclamanten daaraan toevoegen dat voor sommigen alle operaties voor goederenbehandeling ver van de residentiële activiteiten moeten gebeuren;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat er doeltreffende bufferzones gecreëerd moeten worden van ongeveer 200 meter, tussen Zone 10 en de woningen, meer bepaald met taluds of merloenen van voldoende hoogte om de overlast te dempen; dat het gebruik van de als afscherming te bouwen gebouwen daartoe onvoldoende is; dat bepaalde reclamanten ook voorstellen dat deze merloenen een breedte van 50 meter zouden hebben;

Overwegende dat bepaalde reclamanten eisen dat deze maatregelen worden uitgevoerd vóór elke andere doeltreffende inrichting (wegen en gebouwen) van de gebieden voor bedrijfsruimten;

Overwegende dat bepaalde reclamanten gekant zijn tegen het feit dat het ontwerp de verschillende elementen moet benadrukken zoals platformen en douanefaciliteiten;

Overwegende dat bepaalde reclamanten onderstrepen dat elke fasering met betrekking tot de inrichting van de gebieden voor bedrijfsruimten vermeden moet worden om werven zonder eind te vermijden;

Overwegende op zijn minst dat bepaalde reclamanten de afwezigheid betreuren van een chronologie in de verschillende noodzakelijke inrichtingen en het begin van de exploitatie, meer bepaald voor zone 10;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat voor de uren activiteit rekening gehouden moet worden met de uren waarop de bewoners en vooral de kinderen slapen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten onderstrepen dat de industriële braakgronden tussen de rue de Hollogne en rue de la Station gesaneerd moeten worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat er nieuwe woongebieden bestemd moeten worden in Awans, meer bepaald tussen de rue Heine en de rue Defrene;

Overwegende dat bepaalde reclamanten voorstellen dat het gebied voor bedrijfsruimten waarvan het multimodale platform afhankelijk is, ver van de woningen wordt gehouden;

Overwegende dat er werd voorgesteld door bepaalde reclamanten het multimodale platform te verplaatsen naar zone 8, zodat zone 10 ingenomen kan worden door minder vervuulende activiteiten;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen dat er op het platteland van Stockis, een groenzone wordt voorzien parallel aan de noordgrens van het gebied voor bedrijfsruimten;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vinden dat er een akoestische bescherming moet komen met geluidsschermen of merloenen aan de rand van de zone en meer bepaald parallel met de noordgrens van het gebied voor bedrijfsruimten;

Overwegende dat bepaalde reclamanten onderstrepen dat de meest lawaaierige ondernemingen gegroepeerd moeten worden zo ver mogelijk weg van de bewoonde gebieden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen dat er voorwaarden worden bepaald voor de geluidsisolatie van de ondernemingen die dichtbij de bewoonde gebieden zijn gelegen;

Overwegende dat wordt aanbevolen een milieucharter goed te keuren en een vooruitgangsproces in te stellen;

Overwegende dat een reclamant vraagt een geluidsmuur te bouwen langsheen de start- en landingsbanen van de luchthaven en van de autosnelweg;

Overwegende dat een reclamant onderstreept dat het lawaai is verergerd sinds de komst van de Boeing 747;

Overwegende dat een reclamant de aandacht vestigt op het feit dat de CAL het meeste lawaai maakt;

Overwegende dat een reclamant een probleem meldt met de hushkitt-vliegtuigen;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek hebben op het feit dat er geen enkele concrete maatregel tegen het lawaai werd genomen op hun terrein;

Overwegende dat in haar eerste advies, de Gemeenteraad van Flémalle de volgende opmerking formuleerde : in de marge van het ontwerp tot herziening van het gewestplan, betreurt de Gemeenteraad van Flémalle het dat een initiatief om een nieuwe afbakening te bepalen voor zone A van het plan inzake blootstelling aan geluidshinder afkomstig van de luchthaven, pas werd ondernomen nadat het ontwerp in kwestie was uitgewerkt op basis van een eerder bepaalde afbakening;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle haar ongerustheid uitspreekt over het tracé van de zones A en B zoals goedgekeurd door de Waalse Regering op 18 april 2002;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle preciseerd dat alhoewel het tracé van zone B geen directe invloed heeft op de afbakening van de zones in het gewestplan, dit op sommige plaatsen toch moeilijk te rijmen is met de reële situatie op het terrein. Zo wordt de aandacht gevestigd op twee situaties in de gemeente (rue des Cahottes en rue Jean-Louis Adam) waar volgens voornoemd tracé een groep woningen wordt uitgesloten van zone B door de bruuske verandering van richting daar waar het reliëf van de grond en het bestaande gebouw tamelijk identiek zijn;

Overwegende dat verschillende reclamanten de aandacht vestigen op het gelijkheidsprincipe volgens welk elke burger kan vragen geplaatst te worden in een lawaaizone als hij bewijst dat de overlast dezelfde is als die bestaat in voornoemde zones;

8. Met betrekking tot vliegtuigbanen

Overwegende dat verschillende reclamanten vaststellen dat de vliegtuigen zich niet houden aan hun vliegbaan, wat tot gevolg heeft dat de lawaaizone aanzienlijk groter wordt;

Dat een bepaalde reclamant de aandacht vestigt op het feit dat een analyse uitgevoerd door DIAPASON (SERINFO) aantoonde dat de luchtcorridor (« rail ») tot 1200 meter breed kan zijn;

Overwegende dat een bepaalde reclamant vraagt dat een onafhankelijk organisme zou worden opgericht om de vliegbanen van de vliegtuigen te controleren;

Overwegende dat een bepaalde reclamant de aandacht vestigt op het feit dat een vliegtuig van CAL zich niet houdt aan de luchtcorridors;

Overwegende dat een bepaalde reclamant zich afvraagt waarom er bij het opstijgen geen bocht naar rechts wordt gemaakt;

9. Met betrekking tot de veiligheid

Overwegende dat bepaalde reclamanten vinden dat de nog te bepalen bestemming van het gebied met uitgestelde aanleg de onveiligheid kan verhogen door de komst van onbetrouwbare mensen (in geval van bestemming voor gebruik als woongebied);

Overwegende dat uit het advies van het Overlegcomité van 27 juni 2002 blijkt dat men zich ongerust maakt over de veiligheid in de wijken waaruit de bewoners zullen wegtrekken ten gevolge van de lawaaioverlast en de terugkoopmaatregelen;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich zorgen maken over problemen met de veiligheid veroorzaakt door de ontvolking van bepaalde wijken;

Overwegende dat wat crashes betreft, verschillende reclamanten vragen dat deze risico's onderzocht zouden worden;

Dat verschillende reclamanten vragen om risicogebieden af te bakenen, meer bepaald rekening houdend met de risico's op een crash tijdens het opstijgen;

Dat andere reclamanten de aandacht vestigen op het bestaan van gevoelige installaties in een straal van 30 kilometer;

Dat andere reclamanten de aandacht vestigen op de problemen in geval van een Boeing 747 zou crashen, deze bevatten elk 450 kg verarmd uranium in hun structuur;

Dat deze reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat aangezien de boerderijen in de zones A en B onbewoonbaar zijn, hun exploitatie op afstand problemen stelt, meer bepaald met betrekking tot de veiligheid wanneer er 's nachts niemand aanwezig is ?;

Over de verlenging van de start- en landingsbaan

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat er een verhoogd risico bestaat tot een terugkerende beweging bij het opstijgen door de niet-rechthoekige tracés van de vluchten om de gemeente d'Amay te beschermen (overeenkomst met TNT);

Overwegende dat volgens hen een B747 volgestopt is met verarmd uranium;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen voor het risico op gezondheidsproblemen voor de burgers;

Overwegende dat de reclamanten die in de buurt van de start- en landingsbanen wonen er dikwijls de aandacht op vestigen dat er geen enkel « rampenplan » is voorzien in geval van een vliegtuigongeval terwijl de woningen toch aan het einde van deze banen liggen;

Overwegende dat de bewoners zich zorgen maken over de opleiding van het personeel in geval van ongevallen;

Overwegende dat een reclamant er met betrekking tot het risico op ongevallen aan herinnert dat de omzendbrief van de Federal Aviation Administration van het US Department of Transportation voldoende vrije en veilige ruimtes voorstelt tot ongeveer 300 meter voorbij het einde van de start- en landingsbanen;

Overwegende dat, volgens een bepaalde klacht er geen rampenplan is voorzien;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op de veiligheidsproblemen die te maken hebben met de exploitatie en de uitbreiding van de luchthaven, zowel wat het risico op ongevallen betreft bij het landen en opstijgen, als wat het bezoek aan de luchthaven en de gebieden voor bedrijfsruimten betreft door privé-voertuigen en zware vrachtwagens ter plaatse of verwacht op basis van de ontwikkeling van het gebied;

Overwegende de vrees met betrekking tot het laag, soms zeer laag overvliegen van de vliegtuigen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten aan de orde stellen dat de verlenging van de start- en landingsbaan tot gevolg zal hebben dat deze zeer dicht bij de woningen zal komen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen voor een toename van het aantal diefstallen, waarvoor dan weer hoge afasteringen moet worden geplaatst rond de bewoonde gebieden en de gebieden voor bedrijfsruimten; dat door deze situatie ook hun antidiefstal-verzekering verhoogd zal worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen voor de risico's op chemische vervuiling veroorzaakt door het toenemende luchtvaartverkeer;

Over het wegennet

Overwegende dat een bepaalde reclamant de aandacht vestigt op de noodzaak tot herstel van het wegdek van de Bd des Combattants en av. Reine Astrid omdat door de slechte aansluiting van de wegdekplaten en het transportverkeer (bus, tractor, vrachtwagens...) zijn huis risico loopt op instorten;

Overwegende dat een bepaalde reclamant zich afvraagt of de bestaande wegeninfrastructuren en afwatering de inplanting van nieuwe ondernemingen wel aankunnen;

Overwegende dat een bepaalde reclamant zich uit veiligheidsoverwegingen verzet tegen de aanleg van een nieuwe gasleiding rechts van zijn woning;

Overwegende dat talrijke bewoners zich zorgen maken over de verkeersveiligheid op het nog aan te leggen wegennet;

Overwegende dat bepaalde bewoners voorstellen om te verbieden dat vrachtwagens door het stadscentrum rijdt - met behulp van zigzagdoorgangen of portieken die de doorgangshoogte beperken, en dit vanaf de autosnelweg, vanaf het gebied voor bedrijfsruimten en vanaf de verbinding langs het HST-spoor;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Awans ook eist dat het wegennet zo wordt ingericht dat vrachtwagens niet tot in het dorp kunnen rijden, meer in het bijzonder de rue de Hollogne, rue Stockis en rue Paul Emile Janson, maar wel de toegang mogelijk te maken voor hulpdiensten;

Overwegende dat bepaalde bewoners de aandacht vestigen op het feit dat er geen enkele beschermende maatregel werd getroffen voor de veiligheid van de kinderen van de school St Joseph in Awans, en ook niet voor de vele studenten die de trein Luik - Bierset nemen;

Overwegende dat er volgens bepaalde bewoners niet wordt verwezen naar de studies TUC-RAIL en MET met betrekking tot de veiligheid in het dorp;

Overwegende dat de reclamanten zich zorgen maken over hun veiligheid, en meer bepaald die van hun kinderen, omwille van het toenemende zware verkeer in het dorp van Awans en omgeving, onder andere in de buurt van bepaalde scholen;

Overwegende dat een bepaald voorstel voorstelt de rue des Saules eenrichtingsverkeer te maken of uitsluitend voor plaatselijk verkeer te bestemmen;

Overwegende dat met betrekking tot de veiligheidsproblemen als gevolg van de aanleg en het gebruik van nieuwe wegen, bepaalde klachten voorstellen een oostelijk tracé aan te leggen, terwijl andere klachten voorstellen een westelijk tracé aan te leggen of nog een verbindingsweg met de site door de aanleg van een weg langsheen het HST-tracé;

Overwegende dat bepaalde klachten de aandacht vestigen op de problemen veroorzaakt door het gebruik van de wegen door langzame voertuigen;

Overwegende dat bepaalde klachten aanraden een verbindingsweg met de site aan te leggen om verkeer van vrachtwagens naar het centrum van Awans te verhinderen, en de installatie van wegbeveiligingen en een verkeersplan om de veiligheid van alle weggebruikers te garanderen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen voor de risico's op chemische vervuiling veroorzaakt door het toenemende wegverkeer;

Overwegende dat verschillende reclamanten vrezen voor het doorgaand verkeer in het centrum van Awans; dat dit meer bepaald het geval zal zijn voor de rue de Hollogne, die vandaag een rustige straat is;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen dat verkeersborden geen doeltreffend antwoord geven op dit gevaar; dat enkel verhoogde randen of zigzagdoorgangen de veiligheid van de bewoners kunnen garanderen; dat er ten minste een verbod moet komen op vrachtwagens van meer dan 3,5 ton;

Overwegende dat een bepaalde reclamant wenst dat de talud op de markt van Awans verlaagd moet worden met het oog op de zichtbaarheid komende uit de rue J. Jaurès;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op de veiligheid van voetgangers en fietsers en meer bepaald voorstellen een voor hen gereserveerde ringweg aan te leggen;

Overwegende dat bepaalde klachten de aandacht vestigen op het verhoogde risico op ongevallen waarbij zware transporten betrokken zijn;

Overwegende dat bepaalde klachten zich verzetten tegen elke wegverbinding tussen de toekomstige industriezone en de rue de Stockis, rue de la Résistance, rue P.E. Janson en rue M. Gérard;

Over het industriegebied

Overwegende dat de bewoners het industriegebieden willen beveiligen;

Overwegende dat sommige reclamanten garanties wensen dat er noch vandaag noch in de toekomst ondernemingen mogen komen die gevaarlijke producten opslaan in het gebied;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich zorgen maken over de « veiligheidsproblematiek » verbonden aan luchthavenactiviteiten; dat bepaalde reclamanten voorstellen veiligheidszones in te richten rond de luchthaven; dat anderen voorstellen van Sur-les-Bois een groenzone te maken om er een bufferzone te creëren;

Overwegende dat de reclamanten de aandacht vestigen op het risico op ongevallen telkens een vliegtuig laag over de atoomcentrale van Tihange of de ondernemingen van de Seveso-klasse (SA Prayon en Poudreries de Clermont) vliegt;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich zorgen maken over het onveiligheidsklimaat dat het gevolg is van de ontvolking in het gebied Sur-les-Bois;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen wat er kan gebeuren in geval van een vliegtuigcrash;

Overwegende dat talrijke reclamanten wijzen op de veiligheidsrisico's doordat het gebied voor bedrijfsruimten met parkings en bureaus 's nachts verlaten is, en dienaangaande maatregelen vragen;

10. Met betrekking tot de gezondheid

Overwegende dat verschillende reclamanten zich beklagen over gezondheidsproblemen veroorzaakt door de overlast die wordt gegeneerd door de luchthaven en de daaraan verbonden medische kosten;

11. Met betrekking tot de landschappelijke en stedenbouwkundige gevolgen

Overwegende dat het ontwerp bedoeld is om een nieuw gebied voor bedrijfsruimten met industrieel karakter aan te leggen, voorbehouden voor ondernemingen die de bimodale spoorweguitrustingen gebruiken ten noorden van de spoorweglijn 36 en met ruimte voor een landbouwgebied in het platteland van Stockis en een woongebied met landelijk karakter rue de Stockis en rue Paul Emile Janson, rue de Grâce, rue de la résistance;

Overwegende dat bepaalde reclamanten het economisch belang betwisten van de herziening van het gewestplan en de geplande economische ontwikkeling in vraag stellen in termen van werkgelegenheid en inplanting of uitbreiding van ondernemingen;

Overwegende dat bepaalde klachten voorstellen gebruik te maken van de beschikbare oppervlakte in de bestaande industriezones van het hele Gewest, of in een min of meer verwijderd gebied van de site;

Overwegende dat bepaalde klachten de locatie voor de aanleg van het gebied voor bedrijfsruimten in vraag stellen en vragen dat er rekening wordt gehouden met de sociale en milieubehoefte, en met landschappen en monumenten;

Overwegende dat bepaalde klachten van mening zijn dat het multimodale platform een voorwaarde moet zijn bij de aanleg van een ringweg om een economische uitbreiding rond dit tracé mogelijk te maken;

Overwegende dat verschillende reclamanten onderstrepen dat moet vermeden worden om de industrie in te sluiten in het westelijk punt van zone 10 (rue Gérard en rue de Hollogne); dat volgens een reclamant, zo een enclave geen enkele economische zin heeft, behalve het vermijden van onteigeningen; dat volgens een reclamant er risico bestaat dat een perceel ingesloten raakt als de rue de la Résistance ter hoogte van zijn eigendom wordt geschrapt;

Overwegende dat de reclamanten zich afvragen waarom bepaalde woningen zijn opgenomen in het industriegebied en andere niet (tussen rue de la Station en rue du Pont);

Overwegende dat wordt voorgesteld de woningen van het industriegebied 10 niet in aanmerking te nemen en het industriegebied te beginnen achter de tuinen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat de wijk van de rue de la Station haar landelijk karakter moet terugkrijgen;

Overwegende dat bepaalde klachten dan weer van mening zijn dat hun woning opgenomen moet worden in het gebied voor bedrijfsruimten;

Overwegende dat een klacht voorstelt de grens van het industriegebied langs de rue de Loncin af te stemmen op de rest van het gebied;

Overwegende dat een klacht voorstelt zone 8 op te nemen in het industriegebied om langs weerszijde van het HST-spoor te kunnen werken om de zones 9 en 10 te bedienen en het verkeer op de verkeerswisselaar te verlichten;

Overwegende dat er geen enkele beschrijving is gemaakt van het industriegebied, noch van het type onderneming dat er zou komen, noch van de opgeslagen producten; dat bepaalde reclamanten de garantie wensen dat geen enkele onderneming gevaarlijke producten zal opslaan;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich zorgen maken over het feit dat ze niet op de hoogte zijn van de inhoud van bepaalde bijkomende stedenbouwkundige voorschriften die zijn voorzien in het kader van het ontwerp;

Overwegende dat bepaalde alternatieven worden voorgesteld, meer bepaald de verplaatsing van het bimodale platform Lucht-HST van zone 9 naar zone 8 of naar het station van Bierset, de bimodale zone Lucht-Weg in het landbouwgebied te laten en de economische activiteit te verplaatsen naar de site Bierset - Velroux;

Overwegende dat bepaalde reclamanten een uitzonderingsoplossing vragen in termen van ruimtelijke ordening om de onmiddellijke reconversie mogelijk te maken van Sur-les-Bois op toeristisch, cultureel, artisanal, economisch, sociaal, sportief en recreatief niveau; dat zij voorstellen dit gebied voor reconversie uit te breiden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen dat het tekort aan bouwgronden in Sur-les-Bois wordt gecompenseerd zonder te raken aan het bestaande typisch landelijke kader;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich beroepen op artikel 1, § 1 van de CWATUP en het voorzorgsprincipe om zich te verzetten tegen de nieuwe gebieden bestemd voor bewoning in zone B van het PEB en in het algemeen in de gebieden die te lijden hebben van overlast veroorzaakt door de luchthaven;

Overwegende dat bepaalde reclamanten kritiek hebben op de herziening van het gewestplan en op het PEB, dat volgens hen fout en onvolledig is;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de bestemming van Sur-les-Bois als gebied met uitgestelde aanleg goedkeuren; dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat deze oplossing de meest flexibele en minst schadelijke is; dat andere reclamanten deze bestemming verwerpen omwille van de onzekerheden die ermee gepaard gaan; dat bepaalde reclamanten deze bestemming enkel weigeren voor het gebied gesitueerd in B;

Overwegende dat een reclamant wenst dat de terreinen, gelegen in « La Sarte », « Le Parc » en « Dessous le Château » ook worden bestemd als gebied met uitgestelde aanleg;

Overwegende dat een reclamant voorstelt de terreinen, gelegen te noorden van Dommartin tussen de Chaussée Verte en de grens van het gemeentelijk grondgebied ook op te nemen als gebied met uitgestelde aanleg;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat de bestemming als gebied met uitgestelde aanleg een zaak is van de gemeentelijke autonomie in overleg met de bevolking en uitgevoerd met het oog op het milieu en de veiligheid van de bewoners;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen het feit dat de bestemming als gebied met uitgestelde aanleg de inplanting toelaat van nieuwe schadelijke activiteiten; dat andere reclamanten wensen dat de inrichting van het gebied ook artisanale, recreatieve en landbouwactiviteiten zou voorzien;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen nieuwe woongebieden omdat de kosten voor de inrichting daarvan verhaald zullen worden op de burgers;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen de bestemming van Dommartin als woongebied; dat anderen vinden dat zo een bestemming enkel mogelijk is als de hoogspanningsleiding wordt ingegraven; dat bepaalde reclamanten vinden dat de nabijheid van de autosnelweg een obstakel vormt voor de leefbaarheid van dit woongebied; dat bepaalde reclamanten vinden dat deze nieuwe bestemming een gevaar betekent voor het voortbestaan van de landbouwbedrijven;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich vragen stellen bij de opportuniteit van een woongebied in Stockay enerzijds omwille van het feit dat de ontwikkeling van luchthavenactiviteiten de overlast zal doen toenemen en anderzijds omdat site al te lijden heeft van overlast veroorzaakt door een steengroeve;

Overwegende dat andere klachten de voorkeur geven aan de verrijking van de kern van Stockay boven de onevenredige uitbreiding van Dommartin dat zijn landelijke karakter moet behouden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten voorstellen een deel van het kasteelpark van Warfusée en van de site « Campagne de Warfusée » te bestemmen als woongebied; dat anderen voorstellen een woongebied te creëren aan weerszijde van de Rue Basse-Marquet;

Overwegende dat bepaalde reclamanten voorstellen een woongebied met landelijk karakter te creëren op de terreinen, gelegen tussen de rue de la Bourse en rue Basse-Marquet die niet zijn opgenomen in het PEB;

Overwegende dat een reclamant voorstelt de terreinen, gelegen langsheen het bestaande weggennet in het centrum van Dommartin, maar buiten het PEB, te bestemmen als woongebied met landelijk karakter;

Overwegende dat bepaalde reclamanten aanspraak maken op een bestemming die activiteiten van commerciële of artisanale aard moet toelaten voor de percelen langsheen de Chaussée Verte, om de gemeente nieuwe levenskracht te geven; dat bepaalde reclamanten dit gebied wensen te beperken tot het gedeelte van de Chaussée Verte tussen de dorpen Yernawe en Dommartin;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich uitspreken ten gunste van een alternatieve inplanting van dit gebied voor bedrijfsruimten om een gebied voor gemengde bedrijfsruimten te creëren langsheen autosnelweg E 42, tussen de Chaussée Verte en het kruispunt « Rogde Male »;

Overwegende dat andere reclamanten zich verzetten tegen de ontwikkeling van commerciële activiteiten op de Chaussée Verte omdat dit zal leiden tot meer overlast voor de buurt in de zin van mobiliteit;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat Sur-les-Bois bestemd moet worden als gebied voor gemengde bedrijfsruimten;

Overwegende dat bepaalde klachten het creëren van nieuwe woongebieden blootgesteld aan lawaai in vraag stellen omdat deze gelegen zijn in de zones die blootgesteld zijn aan lawaai volgens het PEB;

Overwegende dat bepaalde klachten vragen dat het inrichten van woongebieden afhankelijk zou worden gemaakt van de uitwerking van een gemeentelijk plan voor ruimtelijke ordening om tot een harmonieuze definitie te komen of om de bewoners nu al de gelegenheid te geven de bestemmingen te kennen en zo te vermijden dat deze in de toekomst nog veranderen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten onderstrepen dat er nog voldoende bouwgrond is beter geïntegreerd in de streek, en nog genoeg te restaureren woningen in de steden en dat het dus niet nodig is om nieuwe gebieden voor stedenbouw te bestemmen;

Overwegende dat volgens sommige reclamanten het nodig is om de site van de suikerfabriek die een goede ligging heeft, te saneren vooraleer nieuwe gebieden te bestemmen voor bewoning, dit zou het imago van de gemeente alleen maar verbeteren;

Overwegende dat bepaalde klachten melding maken van het verlies van het landelijke karakter van de streek door de toekomstige uitwerking van het voorgestelde gewestplan;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat het onroerend goed, ten kadaster gekend als B 940 a 4 en gelegen in de wijk van de rue du Roua en rue du Fort, wordt bestemd als groenzone en niet als te bebouwen gebied;

Overwegende dat ten minste een bepaalde klacht voorstelt de inplanting van het industriegebied te veranderen en te voorzien langsheen de autosnelweg E 40 Brussel – Luik;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat het gebied met uitgestelde aanleg langsheen de autosnelweg bestemd wordt als recreatie- en woongebied, wat ook de wens is van de Gemeenteraad van Awans;

Overwegende dat de aanleg van de verkeerswisselaar van Crisnée, de verlenging van de bruggen en de aanleg van een wegnnet van de verkeerswisselaar naar de vrachtzone voor vele bewoners heel wat negatieve gevolgen zal hebben :

- verlies van landbouwgrond;
- doorgaand verkeer door het dorp;
- belangrijke investeringen (onteigening/aanleg) voor een beperkt gebruik terwijl er een directe toegangen bestaan tot het gebied die heraangelegd kunnen worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten als alternatief een nieuw tracé voorstellen voor het gebied voor bedrijfsruimten op het grondgebied van de wijk van Velroux-Sud, met aanleg van een bufferzone met dichte beplantingen « die een visueel obstakel vormt voor het enkele meter lager gelegen noorden van het dorp », en merloenen langsheen de rue de Velroux. Dit zou gepaard gaan met de onteigening van de woningen, gelegen in de bufferzone;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen een bijkomende bufferzone te voorzien met een zone met dichte beplanting; dat bepaalde reclamanten vragen dat het beboste deel wordt opgevormd tot een heuvel en dat ze vragen dat de woningen, gelegen in deze bufferzone teruggekocht of onteigend zouden worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen het gebied met uitgestelde aanleg van Velroux, waardoor het dorp in twee zou worden gedeeld;

Overwegende dat bepaalde bewoners van de wijk Velroux de uitbreiding vragen van de voorziene bufferzone in de richting van de huidige beboste heuvel tot aan de grens met de bestaande militaire zone;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat de breedte van de geplande bufferzone (150m) niet volstaat om het grondlawaai te dempen en ze de uitbreiding vragen van de bufferzone tot 300 m/400m;

Overwegende dat in tegenstelling daarmee andere reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat er al geluidsschermen staan in de buurt van de bufferzone en ze van mening zijn dat een vergroting van de oppervlakte van de bufferzone niet nodig is, dat ze vragen of deze uitbreiding aanleiding geeft tot de onteigening van percelen of niet;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van Velroux vragen om de rue de Bierset, of de rue de Velroux te behouden om te vermijden dat verkeer van vrachtwagens door de straten van het dorp moet;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen voor het risico van insluiting en afsluiting van verbindingswegen met het dorp Velroux, dat « een stuk ingesloten landelijk dorp in een industriegebied beschermd door lawaaiwerende middelen » zal worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat de verdeling van de zones 2, 4 en 5 het landelijke en vreedzame karakter van de woningen te niet doet;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat het industriegebied grenzend aan de woonkernen van Velroux, « dat het dorp, aan de ene kant afgesloten van zijn bebouwde structuur, risico loopt deze structuur te verliezen als er geen transitzone wordt gecreëerd tussen de activiteitengebieden en de woongebieden »;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat rekening moet worden gehouden met het landschappelijk en archeologische karakter van het dorp « omdat Velroux een zeer oud dorp is », dat deze reclamanten vragen dat de harmonie van bepaalde monumenten, gebouwen en in het landschap geïntegreerde archeologische resten bewaard zou blijven;

Dat deze reclamanten van mening zijn dat het niet opportuun is het dorp in te sluiten door de zone 2 met economische activiteit bestemd voor de industrie en zone 4 voorbehouden voor ondernemingen die dicht bij de luchthaven of de aldaar gegenereerde activiteiten moeten liggen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen dat de toegang tot de autosnelweg via de nieuwe aanleg van de oprit in het verlengde van de rue Diérain Patar behouden blijft;

Overwegende dat bepaalde reclamanten voorstellen zone 6 in twee te delen om zo de « Ferme Dumont » te behouden als « visuele en auditieve » bufferzone en het gebied voor bedrijfsruimten aan de kant van de « Ferme Lucas », uit te breiden omwille van de landbouwgronden en de lage bevolkingsdichtheid op deze plek; dat deze oplossing volgens hen moet toelaten vier boerderijen te behouden die behoren tot het opmerkelijk architecturaal patrimonium;

Overwegende dat talrijke reclamanten wensen dat er bufferzones worden aangelegd met behulp van beboste stroken en merloenen, over een breedte van ten minste 100 meter van de woningen,

Dat een reclamant wenst dat deze bufferzones opgenomen worden in het gewestplan;

Dat verschillende reclamanten een preciezere definitie wensen van de geplande isolatiemiddelen;

12. Met betrekking tot de bestemmingen gegeven in het gewestplan

Overwegende dat de inrichting van een nieuwe wijk achter de oude huizen in tegenspraak is met de architecturale context van Fexhe-Le-Haut-Clocher;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen voor de overlast veroorzaakt door dit gebied indien dit wordt bestemd voor gebruik door Landsverdediging (aanleg van een bijkomende start- en landingsbaan in het verlengde van Velroux, onmogelijk om te onderhandelen met de militairen...);

Overwegende dat zij alhoewel ze zich om deze reden blijven verzetten tegen het ontwerp, in geval van behoud van het ontwerp de voorkeur geven aan de omvorming van het gebied met uitgestelde aanleg in een woongebied met landelijke karakter;

Overwegende dat andere tegenstanders zonder opgave van redenen wensen dat in geval van een aanpassing van het gewestplan, er voorrang gegeven wordt aan het leger bij het inrichten van het gebied met uitgestelde aanleg;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Ans voorstelt dat de bestemming van de verschillende terreinen wordt bepaald door een gemeentelijk plan voor ruimtelijke ordening en ze dus bestemd worden als gebied met uitgestelde aanleg, rekening houdend met de toekomstige evolutie van het PEB;

Dat zij in die zin wenst dat aan de ene kant de terreinen aan de rue Pirombolle, behorende tot de groenzones en, aan de andere kant de terreinen « Terre & Foyer », behorende tot het gebied voor gemengde bedrijfsruimten wordt bestemd als gebied met uitgestelde aanleg;

Overwegende dat een andere reclamant voorstelt om de site « Terre & Foyer » te bestemmen voor sportieve doeleinden (Standard-project) en het gebied voorzien voor sportieve projecten te bestemmen voor bewoning;

Dat deze wijziging moet toelaten het sportief project in het gebied van het PEB op te nemen waarbij terreinen voor bewoning worden uitgesloten van voornoemd PEB;

Dat dezelfde reclamant voorstelt om als dit voorstel niet in aanmerking komt, nieuwe woongebieden te creëren vertrekkend uit de woonkern van Xhendremael en niet vertrekkend uit de site van Arbre Courte joie, om deze voornoemde woongebieden niet bloot te stellen aan de overlast die inherent is aan een sportcomplex;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vaststellen dat het woongebied in Loncin opgenomen in zone A, anders behandeld wordt (groenzones en gebied voor gemengde bedrijfsruimten);

Overwegende dat een reclamant wenst dat de terreinen, gelegen rue de l'Etang en rue de Fêchereux bestemd worden als bouwgronden;

Overwegende dat een reclamant wenst dat de plaats « Corbeaufond », gelegen rue de Hognoul bestemd wordt als bouwgrond;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich verzetten tegen het opnemen van een KMO-zone in de residentiële en groene wijk van de Route militaire;

Overwegende dat een reclamant wenst dat, met betrekking tot de wijk van Loncin, aan de ene kant de groenzones voorzien voor de rue Pirombolle en de rue Defuisseaux aangepast worden in functie van de reële overlast en dat er aan de andere kant een plaats wordt voorzien in het centrum van deze wijk;

Overwegende dat een reclamant wenst dat, met betrekking tot de oude gemeente Alleur – Wijk Baudouin – Botresses – Vallée, dit gebied aangepast wordt in functie van de reële lawaaioverlast;

Dat hij van mening is dat een gebied voor bedrijfsruimten met een industrieel karakter niet mogelijk is maar wel activiteiten voor intellectuele diensten;

Dat hij in deze context van mening is dat de geprogrammeerde renovatie van de rue des Héros aangepast moet worden door « bufferzones » en wandelpaden te voorzien;

Overwegende dat verschillende reclamanten wensen dat het Fort van Loncin, dat al te lijden heeft van heel wat overlast, opgewaardeerd wordt;

Overwegende dat een reclamant wenst dat er groenzones worden voorzien in het centrum van Alleur;

Overwegende dat een reclamant zich verzet tegen de bestemming van het terrein, gelegen rue du Fort als industriegebied;

Dat een andere reclamant zich verzet tegen de bestemming als industriegebied van het terrein, gelegen rue du Fort, vroeger al bestemd als residentieel gebied;

Overwegende dat een reclamant zich verzet tegen de wijziging van bestemming voor het onroerend goed gelegen rue des Héros;

Overwegende dat een reclamant wenst dat de oude lijn van de spoorweg Ans-Liers heringericht wordt als wandelweg voor voetgangers;

Overwegende dat bepaalde reclamanten kritiek hebben op de uitbreiding, ingaand tegen wat was aangekondigd tijdens de laatste informatievergaderingen, van het gebied voor bedrijfsruimten rond het onroerend goed, gelegen Voie des Botresses in Alleur;

Overwegende dat een reclamant vreest dat er opslagplaatsen gebouwd zullen worden voor het onroerend goed, gelegen Voie des Botresses in Alleur;

Overwegende dat een andere reclamant wenst dat het onroerend goed, gelegen Voie des Botresses in Alleur opgenomen wordt in het gebied voor bedrijfsruimten of dat het voornoemd gebied verder verwijderd wordt van het betrokken onroerend goed;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat na de inrichting van een gebied voor bedrijfsruimten in de buurt, het onroerend goed, gelegen rue de l'Allée Verte in Loncin, onteigend zou worden of dat voornoemd gebied voor bedrijfsruimten gherdefinieerd zou worden;

Overwegende dat een reclamant zich verzet tegen de bestemming van het onroerend goed, gelegen rue de la Vallée in Alleur in het gebied met uitgestelde aanleg, oorspronkelijk bestemd als woongebied;

Overwegende dat een reclamant wenst dat het onroerend goed, gelegen rue Colson in Loncin, bestemd wordt als gebied voor bedrijfsruimten gezien de aanwezigheid van talrijke handelsondernemingen in de onmiddellijke nabijheid;

Overwegende dat een reclamant zich zorgen maakt over het lot van het patrimonium, als gevolg van de herziening van het gewestplan, en meer bepaald over het kasteel van Awans;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat het onroerend goed, gelegen Clos Wathy de Hombroux in Alleur, toegevoegd wordt aan het gebied voor bedrijfsruimten of dat de perimeter van bedoeld gebied uitgebreid wordt met het desbetreffende onroerend goed;

Overwegende dat een bepaalde reclamant bevreesd is voor de overlast die het gevolg zal zijn van de aanleg van een industriegebied in de buurt van de avenue du Roi Baudouin;

Dat een andere reclamant de aandacht vestigt op het feit dat de avenue Roi Baudouin haar residentiële karakter dreigt te verliezen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen voor een toename van de overlast, rue du Plope, door de nabijheid van het gebied voor bedrijfsruimten in de rue Deponthière;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Ans vraagt een gebied voor openbare diensten en uitrustingen van collectief belang te mogen voorzien in het gebied voor bedrijfsruimten, gelegen avenue Deponthière om er een parking aan te leggen ter bevordering van de intermodaliteit;

Overwegende dat een reclamant vreest voor de overlast als gevolg van de aanleg van een gebied voor bedrijfsruimten tegenover het onroerend goed, gelegen rue de l'Industrie;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat het onroerend goed, gelegen rue Colson in Loncin, wordt bestemd als gebied voor bedrijfsruimten om de ontwikkeling van de luchthaven te bevorderen;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich zorgen maken over de toekomst van de commerciële activiteiten, de financiële evaluatie van de onroerende eigendommen en het verdwijnen van de groenzones, gelegen in de rue du Fort en de avenue Roi Baudouin;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vaststellen dat de uitbreiding van het gebied met uitgestelde aanleg tot de wijk Jupsin de overlast zal doen toenemen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen de bestemming van hun onroerend goed, gelegen avenue des Aubépines in Alleur, als gebied dat niet specifiek bestemd is voor bewoning;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen de herdefiniëring van het landbouwgebied waardoor de oppervlakte exploitatieerbare landbouwgronden zou verminderen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat het behoud van de landbouwgebieden op zich een degelijke bufferzone vormt om de overlast van de luchthaven- of industriële activiteit te dempen;

Overwegende dat een bepaald aantal reclamanten eigenaar zijn van gronden die gedeeltelijk opgenomen zijn in het gebied voor bedrijfsruimten, dat ze vragen om hun volledige onroerend goed op te nemen in dit gebied of volledig te onttrekken aan dit gebied;

Dat op die manier bepaalde reclamanten, landbouwers, zich verzetten tegen het opnemen van de landbouwgronden in het gebied voor bedrijfsruimten als het woonhuis er niet in wordt opgenomen omdat dit de exploitatie onmogelijk maakt en ze dientengevolge een en hetzelfde regime vragen voor heel hun eigendom;

Overwegende dat een bepaald aantal reclamanten eigenaar is van de gronden, grenzend aan het toekomstige gebied voor bedrijfsruimten, of ten minste op 200 meter ervan liggend, en wensen dat hun eigendom wordt opgenomen in dit gebied, omdat hun eigendommen niet langer bewoonbaar zouden zijn door de hinder die ze zouden ondergaan door de exploitatie van het gebied (toename van lawaai, van transportverkeer);

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen dat de toekomstige gebouwen en inrichtingen in het gebied voor gemengde bedrijfsruimten uitgevoerd zouden worden strikt volgens de milieunormen en in de plaatselijke bouwstijl, en dat daarom buildings verboden moeten worden;

Dat ze vragen een beboste ruimte aan te leggen rond het gebied;

Dat bepaalde reclamanten ook vragen geluidswerende panelen te plaatsen langs het gebied voor gemengde bedrijfsruimten;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Grâce-Hollogne wenst dat, buiten de luchthavensector de volgende inrichtingen in het gebied zouden worden voorzien :

a) bestemming van de twee kolenwoningen van Bonnier, gelegen tussen de rue H. Denis en de rue M. de Lexhy, als woongebied;

b) « site en Boutte », de slakkenberg van Corbeau, rue P. Janson : rechtstreekse bestemming als woongebied;

c) behoud van het woongebied met landelijk karakter in het dorp Horion;

d) aanleg van een nieuw landelijk woongebied rue de l'Arbre à la Croix, tussen het voetbalveld en de rotonde van Château de Lexhy, over een lengte van 300 meter met een diepte van 200 meter, in de eerste plaats bestemd voor de bouw van sociale woningen en als compensatie voor het verlies aan woongebied in de gemeente in het kader van het plan inzake de blootstelling aan geluidshinder; aanleg van een gebied voor uitrustingen van collectief belang op deze plaats;

e) behoud van het woongebied met landelijke karakter, rue du Ferdou en schadeloosstelling van de verschillende eigenaren van eigendommen die van woongebied met landelijke karakter landbouwgebied worden;

Overwegende dat in de zones grenzend aan de luchthaven, de Gemeenteraad van Grâce-Hollogne wenst dat de goedkeuring van dit gedeelte van de wijziging van het gewestplan wordt opgeheven in afwachting dat :

— het plan inzake blootstelling aan geluidshinder definitief wordt goedgekeurd, de zones A, B, C en D definitief zijn bepaald zodat precies nagedacht kan worden over de aanleg van nieuwe woongebieden;

— de lokalisering van de militairen op de site definitief is bepaald zodat zeer precies alle gebieden, bestemd voor economische ontwikkeling, bepaald kunnen worden;

Overwegende dat met betrekking tot de gebieden van het dorp Velroux, de Gemeenteraad van Grace-Hollogne wenst :

a) dat de onroerende eigendommen, gelegen rue du Village, opgenomen worden in het gebied voor bedrijfsruimten met een industrieel karakter;

b) dat de driehoek gevormd door de rue du Village, rue de Velroux en rue des Blancs Bastons, ook opgenomen wordt in het gebied voor bedrijfsruimten, maar met aanleg van een bufferzone van 100 m om de woningen in het dorp te beschermen;

c) dat het appartementsgebouw, gelegen rue des Blancs Bastons, opgenomen wordt in het gebied voor bedrijfsruimten met een industrieel karakter;

d) vergroting van het gebied voor uitrustingen van collectief belang, op de hoek van de rue de Velroux en rue des Blancs Bastons;

e) aanleg van een nieuw woongebied met landelijke karakter als verbinding tussen de rue du Village en de rue de la Pochette aan het eind van Clos J. Nélis als compensatie voor het belangrijke woongebied dat in het dorp de Velroux verloren gaat;

f) behoud van het landbouwgebied op 150 meter diepte, achter de resterende woningen in de rue du Village, en aan de achterkant van de rue du presbytère;

Overwegende dat met betrekking tot de gebieden van het dorp Bierset, de Gemeenteraad van Grâce-Hollogne wenst dat :

a) in de rue en Bois en achter de rue Sergent Aviateur Bailly en de Avenue de la Gare, een bufferzone wordt aangelegd met een diepte van 100 meter binnen het gebied voor bedrijfsruimten;

b) een bufferzone van dezelfde diepte wordt voorzien achter de eigendommen in de rue de Velroux, beperkt tot de eigendommen van het Ministerie van Landsverdediging voor de aanleg van de zone;

c) het dossier betreffende de verlenging van de start- en landingsbaan van de luchthaven, voorgesteld door de S.R.W.T., de inrichting overneemt van het wegennet van de Chaussées de Liège en de Hannut, met een ander tracé dan dat opgenomen in het ontwerp tot wijziging van het gewestplan; door dit voorstel is dus het voorgestelde tracé en het grondreservegebied aan weerszijde ervan achterhaald;

d) een weg parallel aan de autosnelweg in 11, in functie van de ondernemingen in bedoeld gebied en het gemeentelijk stormbekken, niet wordt aangelegd;

Met betrekking tot het gebied van Crotteux, wenst de Gemeenteraad van Grace-Hollogne dat :

a) het gebied voor gemengde bedrijfsruimten wordt uitgebreid tot de onroerende eigendommen van de boerderij DUMONT en de woningen links in de rue Diérain Patar;

b) de onroerende eigendommen en de groenzone, achter het gebied voor gemengde bedrijfsruimten (ten westen) tot aan het stormbekken worden beschermd;

Overwegende dat verschillende reclamanten wensen dat de nieuwe gebieden voor bedrijfsruimten voorzien worden op de oude industriële sites in niet verzadigde industriezones of terreinen, gelegen dichtbij de belangrijkste verkeersassen;

Overwegende dat in het advies van de Gemeenteraad van Ans van 18 december 2001 wordt vastgesteld dat het gewaagd zou zijn woningen toe te wijzen aan het gebied voor gemengde bedrijfsruimten zonder ze te onteigenen;

Overwegende dat een bepaalde reclamant voor zijn perceel aanspraak maakt op een bestemming als woongebied omdat zijn woning in Grâce-Hollogne (zone A) vrijwillig teruggekocht is door het Waalse Gewest en hij daarom wenst te verhuizen naar Saint-Georges;

Overwegende dat een bepaalde reclamant aanspraak maakt op een bestemming als woongebied voor zijn perceel omdat het een straatbreedte heeft van ongeveer 50 m en en het dus in verschillende loten verdeeld kan worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten verlangen dat hun perceel, gelegen rue Impasse des Chiens au lieu dit « Le Parc » bestemd wordt als bouwrijp gebied;

Overwegende dat een bepaalde reclamant de verandering van bestemming, volgens het ontwerp van het gewestplan toegekend aan zijn percelen, betreurt omdat ze niet langer in bouwrijp gebied liggen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten een bestemming voorstellen als artisaan gebied of voor commerciële activiteiten, bij gebrek aan bestemming als woongebied, voor hun terreinen, gelegen langs de Chaussée Verte en een directe toegang tot de autosnelweg, enerzijds omdat er al commerciële inplantingen bestaan op de site en anderzijds omdat de aanleg van een artisaan en commercieel gebied een compensatie betekent voor het economisch tekort van de gemeente;

Overwegende dat de reclamant verlangt dat zijn perceel, gelegen in een groenzone, wordt toegewezen aan het bouwrijpe gebied;

Overwegende dat een bepaalde reclamant vraagt dat zijn perceel landbouwgrond wordt toegewezen aan het te bebouwen gebied omdat het buiten het plan inzake blootstelling aan geluidshinder ligt;

Overwegende dat een bepaalde reclamant weigert dat zijn grond die integraal deel uitmaakt van een landbouwbedrijf, toegewezen wordt aan een woongebied omdat op deze manier de exploitatie beknot wordt en het bedrijf niet langer leefbaar is;

Overwegende dat een bepaalde reclamant zich verzet tegen het feit dat zijn weide wordt bestemd als te bebouwen gebied, waardoor zijn exploitatie in het gedrang komt en het landelijk karakter van het dorp verstoord wordt;

Overwegende dat een bepaalde reclamant vraagt dat zijn perceel, gelegen in een groenzone bestemd wordt als te bebouwen gebied omdat dit perceel volledig ingesloten is in een te bebouwen gebied en gelegen is in het centrum van het dorp en deze conversie een gedeeltelijke oplossing biedt voor het probleem van het verlies aan grondpatrimonium in St Georges;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich beklagen over het feit dat hun landbouwgronden van hoge kwaliteit bestemd worden als te bebouwen gebied;

Overwegende dat een bepaalde reclamant weigert dat zijn landbouwgronden van hoge kwaliteit, gelegen rue Croix Hencotte in Dommartin, bestemd worden als te bebouwen gebied en als industriegebied;

Overwegende dat bepaalde reclamanten niet akkoord gaan met de voorgestelde nieuwe te bebouwen gebieden omwille van de overlast van de autosnelweg en van de steengroeve en er een tweede start- en landingsbaan aangelegd gaat worden die voor Stockay dezelfde lawaaioverlast oplevert als in zone A;

Overwegende dat bepaalde reclamanten voorstellen een woongebied aan te leggen langs de rue Basse Marquet, de rue de la Bourse en de Chaussée Verte;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen de ontwikkeling van de commerciële activiteit langs de Chaussée Verte;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat er geen rekening is gehouden met de mogelijkheden voor de aanleg van woongebieden tussen de rue de la Bourse en de rue Basse Marquet;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat de gronden, gelegen tussen het kruispunt « Lavigne » en de « Tumulus », genieten van een commerciële bestemming;

Overwegende dat een bepaalde reclamant wenst dat de te bebouwen gebieden op de Chaussée Verte worden behouden en uitgebreid;

Overwegende dat een bepaalde reclamant voorstelt dat Dommartin wordt bestemd als woongebied met landelijk karakter op voorwaarde dat de hoogspanningsleiding wordt ingegraven;

Overwegende dat een bepaalde reclamant wenst dat zijn perceel wordt behouden als groenzone;

Overwegende dat een bepaalde reclamant voorstelt de aangename gronden zoals een deel van het park van het kasteel van Warfusée en het terrein genaamd « Campagne de Warfusée » worden bestemd als woongebied;

Overwegende dat een bepaalde reclamant vraagt het gewestplan te vernieuwen met betrekking tot zone B omdat hij zijn woning volgens hem niet langer in een landelijk residentieel woongebied is gelegen;

Overwegende dat een bepaalde reclamant voorstander is van de aanleg van een woongebied in de plaats genaamd "Viveroux";

Overwegende dat een bepaalde reclamant vraagt dat zijn grond (ingesloten in een woongebied met landelijke karakter) wordt bestemd als woongebied met landelijk karakter daar waar deze grond op dit ogenblik is bestemd als groenzone, zodat er meer bouwgrond komt;

Overwegende dat een bepaalde reclamant de aandacht vestigt op het feit dat de wijziging van het gewestplan zal leiden tot het verlies van 13 van de 65 hectare landbouwgrond;

Overwegende dat een reclamant de aandacht vestigt op het feit dat de uitgevoerde verdeling in termen van bestemming, verhinderen dat men een algemeen beeld heeft van de gevolgen van het nieuwe plan;

Overwegende dat een reclamant de aandacht vestigt op het feit dat de herziening in tegenspraak is met artikel 166 van de CWATUP omwille van de vermenging tussen de verschillende voorziene bestemmingen;

Overwegende dat het advies van het Overlegcomité van 10 december 2001 kritiek heeft op de bestemming van de woonkern van Charrons als gebied voor gemengde bedrijfsruimten omwille van enerzijds het feit dat de weginfrastructuur niet aangepast is aan verkeer van zware vrachtwagens, en anderzijds dat deze bestemming zal leiden tot meer verkeer, meer lawaaioverlast, meer onveiligheid op de weg en minder groenzones;

Dat het Overlegcomité en de Gemeenteraad van Ans voorstellen nu reeds voornoemde woonkern te bestemmen als gebied met uitgestelde aanleg met een gebied voor openbare diensten;

Overwegende volgens het advies van het Overlegcomité van 27 juni 2002 dat bepaalde reclamanten zich vragen stellen over de manier waarop het gebied met uitgestelde aanleg voor de woonkern van Charrons gerealiseerd zal worden;

Overwegende dat een reclamant vraagt de woonkern van Charrons te bestemmen als gebied voor gemengde bedrijfsruimten omdat de auteur van het effectenonderzoek een dergelijke bestemming voorstelt en niet een gebied van uitgestelde aanleg, omdat voornoemde woonkern grenst aan verschillende gebieden voor gemengde bedrijfsruimten en zo toelaat de gronden te onteigenen, gelegen in dit gebied en in zone B tot aan de grens met zone A;

Overwegende dat in het algemeen de reclamanten van mening zijn dat het ontwerp een aanslag betekent op het landschap en het reliëf van het Gewest;

Overwegende dat een bepaalde klacht preciseert dat het bureau POLY'ART voor de woongebieden, aanbeveelt de structuur en de vorm van de traditionele dorpen te respecteren, voor de industriegebieden het open landelijke karakter en de beplantingen te respecteren (bebossing,...), voor de gebieden, gelegen in de buurt van woningen en voor de landbouwgebieden, het landelijk karakter en het beperkte gebruik van landbouwgronden te respecteren;

Overwegende dat het openbaar onderzoek erop wijst dat de landbouwgronden van uitstekende kwaliteit zijn en behouden moeten worden;

Overwegende dat deze zelfde klacht preciseert dat het ontwerp geen rekening houdt met het PRD (plan voor de landbouwontwikkeling van het Waalse Gewest), meer bepaald de 10e maatregel « Vernieuwing en ontwikkeling van dorpen » en dat het PRD een kans is voor de gemeenten om economische principes in overeenstemming te brengen met een landelijk kader;

Overwegende dat vele klachten de aandacht vestigen op de wijziging van het leefklimaat op het grondgebied van de gemeente Awans, de mutatie van een landelijk landschap in een karakteristiek landschap met gebieden bestemd voor economische ontwikkeling;

Overwegende dat de vele klachten van bewoners voor wie de onteigening van hun onroerend goed niet gepland is, de aandacht vestigen op de noodzaak tot bijkomende onteigeningen of schadevergoedingen omwille van de naar voor gebrachte onmogelijkheid te blijven wonen in de onroerende eigendommen, gelegen in de buurt van de luchthaven door het gewijzigde leefklimaat; dat deze klachten meer bepaald betrekking hebben op de rue en Bois, de wijk in de buurt van de post of de rue Janson en de wijk Stockis;

Overwegende dat bepaalde klachten de aandacht vestigen op de onmogelijkheid een vergunning te krijgen om de woningen te renoveren, meer bepaald voor de kapconstructie;

Overwegende dat bepaalde klachten zich zorgen maken over de mogelijke vernietiging van het park van het kasteel van Awans, de gebouwen van de rijkswacht, de hondenrenbaan en de wandelgebieden;

Overwegende dat de vele klachten de aandacht vestigen op de bezorgdheid met betrekking tot het soort gebouwen dat men mag oprichten in de gebieden voor bedrijfsruimten, hun model, hun omvang en hun hoogte;

Overwegende dat vele klachten de aandacht vestigen op de grote overlast veroorzaakt door de verkeerswegen en autowegen, en de huidige exploitatie van de luchthaven;

Overwegende dat bepaalde klachten de aandacht vestigen op de noodzaak de zone die afhangt van het bimodale platform ver uit de buurt van elke woning te plaatsen;

Overwegende dat een reclamant zich verzet tegen de bestemming als groenzone van de gronden, gelegen te Velroux, en op dit ogenblik opgenomen als gebied voor zandwinning, omdat de andere zandwinningen in de buurt geen groenzone zijn en er geen enkele reden is voor deze verschillende behandeling;

Overwegende dat deze reclamant van mening is dat er geen objectieve reden is om deze gronden tot groenzone te bestemmen, op de bescherming van de vogels na die geen nut hebben van deze maatregel omdat de vogels er al leven en dit ondanks de exploitatie die niet intensief is, en dat deze reclamant dus vraagt dat de site niet opgenomen wordt als groenzone tot het einde van de exploitatie en niet ervoor;

Overwegende dat andere privé-personen vragen de groenzone te wijzigen die is weerhouden in het ontwerp van het plan voor alle of een deel van de gronden zodat ze hun bouwvergunning kunnen gebruiken of hun grond kunnen verkopen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen de bestemming van hun eigendom, op dit ogenblik in woongebied, als landbouwgebied in het ontwerp van het gewestplan omdat hun percelen dan in waarde dalen;

Dat bepaalde reclamanten van de rue de Crotteux vragen dat alle woningen, gelegen bovenaan in de rue de Crotteux, opgenomen worden in het gebied voor bedrijfsruimten;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle opmerkt dat de uitbreiding van het gebied voor bedrijfsruimten zoals gepland, de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden beperkt in de buurt van de luchthaven en de plaats genaamd « A la longue Haie », gelegen in het directe verlengde van de door het ontwerp geplande gebied voor gemengde bedrijfsruimten met een reliëf dat geschikt is voor dit soort activiteit er niet in is opgenomen;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle opmerkt dat artikel 1e, 5°, § 2, van het besluit van de Waalse Regering van 20 september 2001 gronden voorbehoudt voor de economische activiteit in uitbreiding van de KMO-zones, goedgekeurd in het gewestplan van 26 november 1987 daar waar de grafische documenten cumulatief aangeven of een opname van de oorspronkelijke gebieden en deze, gepland in het ontwerp tot herziening, en deze gebieden voor bedrijfsruimten in verband met de luchthavenactiviteit. Door deze opname van de zone gekend als « zone nr. 1 Cahottes », al sinds een vijftiental jaar gerealiseerd door de SPI+, bestaat het risico op een aantal conflictsituaties in het beheer van de bestaande activiteiten (wijziging van activiteit, verkoop, uitbreiding,...). Dit zou tot gevolg hebben dat oudere voorschriften worden vervangen door nieuwe meer beperkende voorschriften die geen rekening houden met de bestaande feitelijke situatie;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle opmerkt dat het ontwerp slechts gedeeltelijk rekening houdt met de voorstellen van het schepencollege met betrekking tot het bestemmen van bepaalde woongebieden tot gebied met uitgestelde aanleg als compensatie voor het verlies aan woningen door de ontwikkeling van de luchthaven;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle opmerkt dat het ontwerp een ongelukkige discrepantie bevat tussen de redactionele documenten en de grafische documenten die betrekking hebben op de afbakening van het gebied met uitgestelde aanleg dat is gepland in de wijk Warfusée wat tot gevolg heeft dat de logica van het ontwerp tot herziening hier verloren gaat;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle voorstelt dat om elk later interpretatieprobleem uit te sluiten, te stipuleren dat het gebied voor gemengde bedrijfsruimten ook geschikt is voor ondernemingen die al dan niet in de buurt van de luchthaven moeten liggen of activiteiten al dan niet daardoor gegenereerd;

Overwegende dat de Gemeenteraad voorstelt dat de definitie van de zones gekend als « zones nr. 1 en 2 Cahottes » wordt behouden zoals voorkomend op het gewestplan, goedgekeurd op 26 november 1987, en deze toe te passen op het hele nieuwe geplande gebied voor gemengde bedrijfsruimten op het grondgebied van de gemeente van Flémalle zonder speciale beperking met betrekking tot de toegelaten economische activiteit maar met eventueel prioriteit voor de economische activiteiten gelinkt aan de luchthavenontwikkeling;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle voorstelt het gebied voor gemengde bedrijfsruimten uit te breiden naar de rue de Noirfontaine door er twee woningen in op te nemen die anders geheel geïsoleerd geraken aan de rand van het gebied; de plaats genaamd « A la longue Haie » op te nemen in het gebied voor gemengde bedrijfsruimten of anders in het gebied met uitgestelde aanleg zodat later een bestemming bepaald kan worden in functie van de mogelijke toekomstige behoeften;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle voorstelt dat gebied voor gemengde bedrijfsruimten parallel aan de rue J.-L. Adam te verminderen zodat de bewoners meer ruimte hebben aan de achterkant van hun woning;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle voorstelt uit stedenbouwkundige overwegingen het gebied voor gemengde bedrijfsruimten ter hoogte van de rue du Culot te verminderen, om er twee woningen uit te nemen en hun eigenaars de kans te geven er eventueel verbeteringen in aan te brengen zonder voorafgaande afwijking;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle voorstelt een woongebied met de volgende gronden op te nemen, op dit ogenblik opgenomen in het gebied met uitgestelde aanleg :

- a) de plaats genaamd « Gros Chêne »;
- b) drie kleine stukken grond, gelegen in de plaats genaamd « Sur les Thiers »;
- c) de plaats genaamd « Bois des Moines »;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle voorstelt het gebied met uitgestelde aanleg in de wijk Warfusée te behouden zoals het voorkomt op het grafische document, voorgesteld bij de enquête en het redactionele document dienovereenkomstig te corrigeren;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle, na de wijzigingen aangebracht aan de eerste grafische documenten, voorstelt om het tracé van het gebied voor gemengde bedrijfsruimten langs de nieuwe zone A, gelegen tussen de rue Malherbe en de rue de la Résistance aan te passen om de twee scherpe penetraties op te heffen. Dit moet eventueel toelaten de aanleg van dit gebied te vergemakkelijken;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Flémalle, na de wijzigingen aangebracht aan de eerste grafische documenten, zich afvraagt of het nut heeft de woningen ten noorden van de rue du Cowa te bestemmen als landbouwgebied. Zo een bestemming betekent een groot nadeel voor de eventuele eigenaars die niet wensen te verkopen. Iedereen die een verbouwing of uitbreiding plant waarvoor een bouwvergunning vereist is, moet immers eerst een afwijking aanvragen van het gewestplan dat door de bevoegde functionaris kan worden toegestaan of geweigerd;

Overwegende dat verschillende reclamanten van mening zijn dat de keuze van de mogelijke wijzigingen zoals weerhouden voor de bestemming van de gebieden met bouwrijpe gronden op het grondgebied van de gemeente van Flémalle overhaast zijn genomen;

Overwegende dat een bepaalde reclamant van mening is dat de Regering de door de gemeente Flémalle gevraagde subsidies voor het onderzoek van de wijzigingen van de gemeentelijke stafkaart had moeten toekennen;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat de aanleg van de gemeente Flémalle opnieuw bestudeerd wordt, rekening houdend met de parameters voor de ontwikkeling van de steengroeven en de luchthaven;

Overwegende dat een reclamant in twijfel trekt dat men op het grondgebied van de gemeente Flémalle in hoofdzaak een gebied voor bewoning heeft voorzien;

Overwegende dat verschillende reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat de stortplaats ook een probleem vormt;

Overwegende dat verschillende reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat de steengroeve van Basse Awirs een probleem vormt;

Dat andere reclamanten onder andere vragen dat hun huis nu al wordt teruggekocht door het Waalse Gewest volgens dezelfde voorwaarden voor vrijwillige verkoop die gelden voor de zone A;

Dat andere reclamanten onderstrepen dat het de voorkeur heeft heel dit gebied met uitgestelde aanleg te bestemmen als onbewoonbaar gebied;

Overwegende dat verschillende reclamanten die in zone A wonen, niet willen verhuizen;

Dat zij van mening zijn dat de inrichting van bureaus in de leegstaande huizen, een eigen landbouwgebied en eventuele groenzones niet al te veel overlast veroorzaken waardoor de bewoners die dat wensen kunnen blijven;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de activiteiten die zich ontwikkelen in het gebied met uitgestelde aanleg van Sur-les-Bois, niet vervuilend zijn en dat er groenzones aangelegd worden;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat de leegstaande huizen worden verkocht of verhuurd;

Overwegende dat verschillende reclamanten de aandacht vestigen op de onzekerheden betreffende een bestemming als gebied met uitgestelde aanleg;

Dat een reclamant onder andere opmerkt dat het effectenonderzoek en de CRAT zich heeft uitgesproken tegen de aanleg van zulke zones op de oude woongebieden;

Overwegende dat verschillende reclamanten vragen dat een boomscherm wordt geplant tussen de industriezone van Cahottes en hun eigendom zodat de industriegebouwen niet te dichtbij gebouwd worden;

Dat deze reclamanten ook wensen dat deze industriegebouwen een neutrale kleur hebben en dat de nieuwe industrieën niet te veel lawaai- en reukoverlast geven en niet te veel vervuiling;

Dat een reclamant vraagt dat enkel toestemming wordt gegeven voor de inrichting van bureaus in deze industriezone;

Dat verschillende reclamanten vragen dat de rue des Cahottes in de zone B wordt geplaatst zodat hun woningen geïsoleerd kunnen worden tegen lawaai;

Dat verschillende reclamanten van mening zijn dat de bewoners van de rue des Cahottes gediscrimineerd worden omdat sommigen in zone A liggen, andere in zone B en nog andere in zone C;

Dat verschillende reclamanten kritiek hebben op de afwatering in Cahottes alhoewel deze site voorbestemd is voor industrie;

Overwegende dat een reclamant van mening is dat het niet wijs is het gebied voor woonuitbreiding om te vormen tot woongebied om de verkaveling mogelijk te maken van « Pinsonchamps » gezien de reële situatie van de gronden :

- sterk hellend waardoor de aanleg van rioleringen en wegen erg veel geld zal kosten;
- de gronden hebben dienst gedaan als openbare stortplaats zonder dat er een onderzoek naar de bodemvervuiling werd uitgevoerd;
- boven vele percelen loopt een hoogspanningsleiding; het voorzorgsprincipe legt op hier niet te bouwen;
- de percelen onder de hoogspanningsleidingen zijn moeilijk te verkopen want niet gewaardeerd;
- de in de buurt geïnstalleerde GSM-antennes;
- de gronden zijn gedeeltelijk bebost;
- het ontwerp houdt geen rekening met de gevolgen van het verkavelingsproject in de buurt dat op dit ogenblik uitgevoerd wordt door de gemeentediensten;
- het ontbreken van voldoende afwatering voor het water gebruikt door de twee verkavelingen naast elkaar;

- door het autoverkeer lopen de wegen kans oververzadigd te raken;
- het college houdt geen rekening met de collectieve kosten voor een drukregelaar bovenop de prijs van de gronden;
- er bestaan andere leefbare gronden op het grondgebied van de gemeente.

Verschillende reclamanten vragen waarom de rue J-L Adam woongebied blijft alhoewel ze tussen een gebied voor bedrijfsruimten ligt en een CET-gebied (centrum voor technische ingraving) en in zone B op het PEB;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat zijn onroerend goed, gelegen rue Jean-Louis Adam wordt bestemd als industriegebied;

Dat deze reclamant zich vragen stelt bij de termijn voor de uitvoering van de gebieden in de buurt van de woning, gelegen rue J-L Adam te 4400 Flémalle;

Overwegende dat een reclamant niet begrijpt dat de rue Warhaxe in een zone A, B, C of D ligt terwijl ze niets te maken heeft met de luchthaven;

Overwegende dat ter ondersteuning van zijn vraag de reclamant opmerkt dat zijn grond in de tang genomen wordt tussen een industriegebied en de stortplaats van « Sablières de Rossart » en dat aangezien zijn eigendom in zone B ligt op het PEB, er op 2 september 1999 een meting werd uitgevoerd die aantoonde dat het lawaai er meer dan 70 dB is;

Overwegende dat deze reclamant ook vraagt volledig onteigend te worden of opgenomen te worden in zone A, krachtens het gelijkheidsprincipe dat wordt gewaarborgd door minister Kubla;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat het gebouw, gelegen rue des Cahottes opgenomen zou worden in de uitbreidingszone van het industriepark van Cahottes; dat ter ondersteuning van zijn vraag reclamant opmerkt dat aangezien het gebied voor bedrijfsruimten te dicht bij zijn onroerend goed ligt, dit onverkoopbaar en onverhuurbaar is omwille van de overlast veroorzaakt door de nachtvluchten maar ook door andere overlast zoals onveiligheid, transportverkeer enz.;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat de woning, gelegen rue Malherbe opgenomen wordt in het gebied voor bedrijfsruimten omwille van de overlast veroorzaakt door de vliegtuigen en de omliggende industriezones;

Overwegende dat een reclamant zich beklaagt over het feit dat de rue Malherbe omringd is door de industriezone;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat de woning, gelegen rue du Culot in een gebied voor bedrijfsruimten wordt geplaatst om te kunnen verhuizen, want door de overlast veroorzaakt door de luchthaven kan men dit gebied niet langer als residentieel beschouwen;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat het gebouw, gelegen rue de Warfusée, terugggekocht wordt omdat hij er onmogelijk normaal kan wonen en zijn huis ook niet kan isoleren tegen het lawaai;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat het gebied voor bedrijfsruimten waartoe zijn exploitatie gedeeltelijk behoort, wordt verplaatst zodat hij een zekere rendabiliteit kan behouden;

Overwegende dat een reclamant van mening is dat zijn huis niet is opgenomen in zone D maar er wel vliegtuigen over vliegen en het huis daarom opgenomen moet worden in de zone D;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat het Waalse Gewest zijn huis, gelegen Sart d'Avette te 4400 Les Awirs, terugkoopt omdat hij gezondheidsproblemen heeft;

Overwegende dat een reclamant een schadevergoeding vraagt voor de waardevermindering van zijn woning, gelegen rue de la Reine te 4400 Flémalle, en dat zijn zone wordt herzien;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat de woning, gelegen rue Héna te 4400 Awirs, opgenomen wordt in het gebied voor bedrijfsruimten omwille van de overlast veroorzaakt door de vliegtuigen en de omliggende industriezones;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat het gebouw, gelegen rue du Pays Minier te 4400 Flémalle, onteigend zou worden omwille van de overlast veroorzaakt door de ontwikkeling van de luchthaven;

Overwegende dat een reclamant van mening is dat het onlogisch is dat de woning, gelegen rue de l'Arbre Saint-Michel te 4400 Flémalle op 500 meter van het einde van de start- en landingsbaan, in zone C ligt terwijl een woning in het centrum van het dorp in zone B ligt;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat het gebouw, gelegen rue du Culot te 4400 Flémalle, in woongebied wordt geplaatst en dit des te meer omdat het buurhuis in dezelfde situatie een bouwvergunning van vorig jaar heeft;

Overwegende dat een reclamant melding maakt van een verlies van klanten van de frituur, gelegen rue des Cahottes, sinds de afbakening van de gebieden en de onteigeningen en dit des te meer daar de rioleringswerken de toegang bemoeilijken;

Overwegende dat een reclamant vraagt dat het gebouw, gelegen Rue du Culot te 4400 Flémalle, in gebied voor bedrijfsruimten wordt geplaatst omdat de wijk niet langer als residentieel kan worden beschouwd;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen dat hun woning, gelegen rue de Warfusée, opgenomen zou worden in woongebied met landelijke karakter gezien de onzekerheden veroorzaakt door het gebied met uitgestelde aanleg;

Dat verschillende reclamanten vragen dat een geluidsmeter wordt geplaatst in de buurt van hun woning, gelegen rue des Cahottes;

13. Met betrekking tot de waterproblematiek :

Overwegende dat de Gemeenteraad van Fexhe-le-Haut-Clocher heeft besloten geen gunstig advies uit te brengen zolang de studie met betrekking tot de gevolgen van het ondoordringbaar maken van grote oppervlaktes, voorgesteld door de auteur van het effectenonderzoek, en een studie met betrekking tot de gevolgen op de mobiliteit en de verkeersveiligheid in het gebied beïnvloed door de bestemming van het gebied met uitgestelde aanleg, niet zijn uitgevoerd en dat er geen garanties werden gegeven met betrekking tot de afwezigheid van hinder veroorzaakt door de militaire zone met betrekking tot de bestemming als gebied met uitgestelde aanleg

Overwegende dat volgens het aantal klachten, het gebied dat bestemd moet worden als gebied met uitgestelde aanleg zich stroomopwaarts bevindt van verschillende wijken waarvan het waterafvoersysteem (stormbekken en riolering) bijna verzadigd is en de afwatering dus opnieuw overdacht moet worden

Overwegende dat bepaalde reclamanten de problematiek benadrukken van ondergronds en afvloeiend water;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich afvragen of de bestaande wegeninfrastructuren en de bestaande rioleringen de inplanting van nieuwe ondernemingen wel aankunnen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen, met betrekking tot afvloeiend water door de oprichting van nieuwe ondernemingen in het gebied voor bedrijfsruimten en de aanleg van nieuwe wegen, collectors te installeren en deze te verbinden met die van de waterzuiveringsinstallaties om de vervuiling van het grondwater tegen te gaan;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen dat er in die zin een voldoende aantal stormbekkens wordt aangelegd die regelmatig gezuiverd moeten worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen onverwijd de bronnen van Crotteux te beschermen;

Overwegende dat een reclamant beweert dat zijn eigendom bezwaard is met een erfdiensbaarheid voor de afvoer van afvloeiend water, dat de afvoer hem geld kost en dat de gemeente dit onderhoud niet heeft overgenomen, buiten een maal in de tien jaar en deze afvoer een onaangename geur veroorzaakt bij zware regenval;

Overwegende dat bepaalde reclamanten onderstrepen dat het betrokken zone een preventie- en toezichtzone is van de afvoertunnels van de CILE (watervoorziening voor de streek van Luik) en dat er maatregelen genomen moeten worden om de kwaliteit van het drinkwater te behouden, meer bepaald door het verbod om producten, gebruikt voor het ontdooien van de start- en landingsbanen, in het grondwater te lozen;

Overwegende dat, op grond van het ondoordringbaar maken van grote oppervlaktes, bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op de noodzaak stormbekkens aan te leggen om overstromingen in de naburige dorpen te voorkomen;

Dat deze reclamanten ook de aandacht vestigen op het feit dat water selectief afgevoerd moet worden en dat de producten voor het ontdooien van de vliegtuigen, gerecupereerd moeten worden (moeilijk afbreekbaar gif);

Overwegende dat bepaalde klachten de aandacht vestigen op het feit dat het effectenonderzoek geen duidelijk beeld geeft van de problematiek in verband met de toenemende hoeveelheid afvloeiend water, veroorzaakt door de verlenging van de start- en landingsbaan en de uitbreiding van de industriële zone;

Overwegende dat de talrijke klachten vaststellen dat er al problemen zijn met overstromingen, meer bepaald door de aanleg van het HST-spoor, en de aandacht vestigen op de risico's voor bijkomende overstromingen veroorzaakt door teveel afvloeiend water afkomstig van het feit dat de percelen grond ondoordringbaar werden gemaakt;

Overwegende dat wordt gevraagd stormbekkens aan te leggen als oplossing voor de huidige of toekomstige overstromingen;

Overwegende dat talrijke klachten de aandacht vestigen op de problematiek in verband met de riolering van het gebied en de afvalwaterzuivering en vragen dat er een studie wordt gemaakt en een adequate en selectieve riolering wordt aangelegd samen met een waterzuiveringsinstallatie ;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich zorgen maken over de mogelijke watervervuiling, met inbegrip van het ondergronds water, meer bepaald veroorzaakt door het gebruik van producten om de start- en landingsbanen te ontdooien;

Overwegende dat bepaalde klachten gewag maken van de waterhoudende laag van de krijtbodem van Hesbaye en de aandacht vestigen op het feit dat deze laag de belangrijkste laag is van de streek en een belangrijk reservoir van drinkwater;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat een deel van de site en van de geplande wegen in preventie- en toezichtzones ligt rond de opvangtunnels of in zones opgenomen in een plan voor een preventiezone; dat het ondoordringbaar maken van een groot aantal hectaren gevolgen heeft voor de toevoerzone voor het opvangen water en ervoor zorgt dat de waterhoudende laag heel wat minder water krijgt; dat deze klachten voorstellen om voorzorgen te nemen om risico's op vervuiling van het ondergronds water te vermijden;

Overwegende dat de CILE aanbeveelt specifieke studies te laten uitvoeren meer bepaald met betrekking tot de gevolgen van het ondoordringbaar maken van nog meer grond; dat zij ook wenst betrokken te worden bij de aanleg van de gebieden en van de wegen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten herinneren aan eerdere moeilijkheden met de afvoer van afvloeiend water in de streek (meer bepaald rue de Hollogne en rue de la Station) en zich zorgen maken over de verhoogde risico's voor overstroming door het ontwerp;

Overwegende dat volgens een klacht de waterhoudende laag van de krijtbodem van Hesbaye de belangrijkste laag is van de streek en een belangrijk reservoir van drinkwater; dat een groot deel van de site zich bevindt in de preventie- en toezichtzones rond de tunnels van de CILE; dat het ondoordringbaar maken van ongeveer 570 ha oorzaak zal zijn van een enorme hoeveelheid afvloeiend water; dat ongeveer 4 miljoen kubieke meter regenwater niet meer naar de waterhoudende laag wordt gevoerd, of 15 % van het opgevangen volume gemiddeld per jaar minder voor de waterdistributie;

Overwegende dat volgens een klacht er in het ontwerp geen rekening werd gehouden met de oorspronkelijke westelijke ringweg, de drie nieuwe wegen en een stormbekken dat Fooz moet beveiligen tegen overstromingen; dat de aanleg van een omvangrijk wegennet de problemen voor overstromingen nog kan vergroten, aangezien het stormbekken daarvoor niet groot genoeg is;

Overwegende dat een klacht preciseert dat er een effectenonderzoek uitgevoerd had moeten worden over de grotere hoeveelheid afvloeiend water, veroorzaakt door de verlenging van de start- en landingsbaan en de uitbreiding van het industriegebied;

Overwegende dat de CILE wenst eigenaar te blijven van de percelen boven de wateropvangtunnels; dat als er onteigeningen moeten komen, de CILE van mening is het eigendom te moeten behouden van de grond tot op 20 meter diepte in de geplande onteigening; dat volgens de CILE, bij het tracé van het toekomstige spoor en de voorbehouden perimeter de drie toegangstorens tot de opvangtunnels in de buurt van de HST-lijn vermeden moeten worden en altijd toegankelijk moeten worden gehouden;

Overwegende dat de Gemeenteraad van Awans een volledige studie vraagt met betrekking tot de afvoer van oppervlaktewater zodat waterreservoirs gebouwd kunnen worden voor de start van de ontwikkeling van het economisch en industriegebied en verder de bescherming van het ondergrondse water vraagt, milieuvriendelijke waterzuiveringstations en recuperatie van de toxische producten die worden gebruikt op de tarmac zelf;

Overwegende dat bepaalde reclamanten het hebben over het gevolg van het ontwerp op de wegen bestemd voor langzaam landbouwverkeer;

14. Met betrekking tot de mobiliteit

Overwegende dat een reclamant vaststelt dat door de toename van autoverkeer als gevolg van de herziening van het gewestplan de avenue du Progrès oververzadigd zal raken;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat de ontwerpen voor de aanleg van een verkeerswisselaar ter hoogte van de bruggen van de rue Charlet, of van oostelijke of westelijke ringwegen een negatieve weerslag zullen hebben op de bewoners van het vierkant gevormd door de rue Charlet en de rue Dufuisseaux;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen de toename van het verkeer van vrachtwagens op de rue Reine Astrid in Ans;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vaststellen dat de rue des Héros, de rue Joseph Servais en de rue de Loncin niet geschikt zijn voor verkeer van vrachtwagens en al te lijden hebben van heel wat overlast;

Dat een reclamant vindt dat door de toename van het verkeer in de rue de Loncin er meer kans op ongevallen is aan het kruispunt gevormd door de rue de Jemeppe, rue de Loncin, rue Colson en de chaussée Roi Albert;

Dat een andere reclamant vaststelt dat de rue Ennot niet geschikt is voor verkeer van vrachtwagens en wijst op de veiligheidsproblemen die kunnen ontstaan door het toenemende verkeer;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen voor een toename van het verkeer in de rue de l'Yser, rue Petite Va en rue Doumier;

Dat een andere reclamant voorstelt voor de rue Doumier, verschillende maatregelen te nemen (geluidswallen, herbebossing van de taluds, plaatsing van verkeersremmers, eenrichtingsverkeer in de rue Doumier);

Overwegende dat bepaalde reclamanten de nadruk leggen op de veiligheidsproblemen en het lawaai veroorzaakt door het verkeer in de rue des Français en rue Gilles Magnée;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de nadruk leggen op de veiligheidsproblemen en de vervuiling veroorzaakt door het verkeer in de rue du Plope;

Overwegende dat verschillende reclamanten de nadruk leggen op de verzadiging en de beschadiging van rue de Jemeppe die nog erger worden door de toename van het wegverkeer, veroorzaakt door de inplanting van verschillende nieuwe economische activiteiten en de nabijheid van de industriezone van Grâce-Hollogne;

Dat zij in deze context voorstellen een ringweg rond Loncin aan te leggen met een verbinding langsheen de autosnelweg tussen de rue de Jemeppe en rue Deponthière, of deze weg te ontdebellen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen voor een toename van het wegverkeer in Alleur en vragen om geluidswallen te plaatsen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten er de aandacht op vestigen dat de bestaande wegen- en autosnelwegeninfrastructuren weldra vol zullen zitten, dat de nieuwe bijkomende overlast zullen veroorzaken, dat de "oostelijke en westelijke" ringweg van Awans vervangen moet worden door een verbindingsweg langs de HST-lijn en dat de bewoners beschermd moeten worden door geluidswallen;

Overwegende dat verschillende klachten zich verzetten tegen het principe zelf van de aanleg van eender welke ringweg;

Overwegende dat bij het eerste openbaar onderzoek, een deel van de klachten gekant was tegen de westelijke ringweg voornamelijk omwille van het feit dat het grondgebied opgedeeld zou worden en de negatieve impact ervan op de landbouwgronden, op het landschap, op de harmonie tussen de naburige dorpen; dat de tegenstanders van het oostelijk tracé zich dan weer zorgen maken over de impact van het ontwerp, meer bepaald op de woningen langsheen of dwars op de beschermde site van het kasteel van Awans (rusthuis), op de hondrenbaan, op een crèche (kinderopvang), op het voetbalveld, op de woonkern Saules (sociale woningen), op de MET, op de autostradepolitie, op het bedrijf TTS, het bedrijf Verviers Pneus en het bedrijf ECLA en zij vrezen voor een cumulatie van deze overlast met die van de autosnelweg;

Overwegende bovendien dat de reclamanten de aandacht vestigen op de grote problemen met de verzadiging aan de afrit Hognoul waar de oorspronkelijke westelijke en oostelijk ringwegen elkaar ontmoeten;

Overwegende dat, volgens een klacht door de twee oorspronkelijke westelijke en oostelijk ringwegen het verkeer van vrachtwagens 4 rijstroken moet oversteken om naar Vottem te rijden, en dan 4 rijstroken om naar rechts a te slaan ter hoogte van Alleur;

Overwegende dat andere alternatieven werden voorgesteld om het nieuwe industriegebied te bedienen;

Overwegende dat een klacht de aandacht vestigt op het feit dat het alternatieve tracé langs het HST-tracé niet opgenomen was in het effectenonderzoek;

Overwegende dat de oplossing die het vaakst aangehaald wordt erin bestaat een ringweg rond Awans aan te leggen langsheen de HST; dat deze oplossing opnieuw werd onderworpen aan een openbaar onderzoek en er heel wat klachten op kwamen;

Overwegende dat de PRL-fractie van Awans voorstelt om toegangen naar en van de nieuwe zones (9 en 10) aan te leggen direct vertrekkend vanaf de verkeerswisselaar van Loncin naar het einde van de rue de Loncin in Awans en rue Charlet in Loncin (grote trapeziumvormige rotonde); dat dit voorstel volgens de PRL-fractie heel wat voordelen heeft : een betere spreiding van het verkeer aan de verkeerswisselaar van Loncin; de enige woningen, gelegen in de buurt van het grote trapezium zijn gelegen in zone A en moeten gekocht worden door het Gewest; de bewoners van Awans en Loncin hebben dan een directe toegang tot de autosnelweg zonder door Ans te moeten of een omweg te maken via Hognoul; deze oplossing is niet duurder dan de oostelijke en de westelijke ringweg; aangezien het midden van de verkeerswisselaar eigendom is van het MET (Ministerie van Uitrustingen en Vervoer), wordt er ten minste 5 ha onteigening bespaard; deze oplossing is niet gevaarlijker wat verkeersveiligheid betreft dan de twee oostelijke en westelijke ringwegen;

Overwegende dat een reclamant vindt dat het voorstel van de PRL-fractie interessant maar onvolledig is en concrete voorstellen doet, meer bepaald door de aanleg van bijkomende rijstroken en verlenging van de afritten;

Overwegende dat een voorgesteld alternatief erin bestaat meer opritten te voorzien vanaf de verkeerswisselaar van Loncin in het kader van het ontwerp voor de uitbreiding van de autosnelweg (2 naar 3 rijstroken);

Overwegende dat er ook werd voorgesteld een aansluiting te maken vanaf de rotonde van Grâce-Hollogne naar de zones 9 en 10 in het noorden;

Overwegende dat een klacht voorstelt een ringweg rond Awans aan te leggen meer naar het westen, ook het dorp Fooz omvattend, naar een nog aan te leggen uitruit 30b, dat wil zeggen noch naar de afrit Crisnée, noch naar de afrit Hognoul;

Overwegende dat ten minste een klacht voorstelt een verbinding aan te leggen tussen de autosnelweg E40 en de A3 vanaf Hognoul door een commercieel gebied;

Overwegende dat er ook werd voorgesteld het HST-tracé te volgen gedurende ongeveer 400 meter en dan 350 of 400 meter verder te gaan parallel aan weg nr. 9 om uit te komen op het oorspronkelijke westelijke tracé van het ontwerp;

Overwegende dat werd voorgesteld de oostelijke ringweg te behouden door een nieuwe rechtstreekse autosnelwegafrit aan te leggen in plaats van een verbinding met de al verzadigde afrit van Hognoul;

Overwegende dat ook werd voorgesteld, in de hypothese dat de oorspronkelijke westelijke ringweg wordt weerhouden, de weg te verminderen tot twee rijstroken vanaf de brug van Bierset;

Overwegende dat andere voorstellen voor de aanpassing van het tracé werden geformuleerd;

Overwegende dat ten minste een klacht van mening is dat het openbaar onderzoek opnieuw gedaan moet worden;

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten vermeden moet worden dat de vrachtwagens een binnenweg nemen via het dorp Awans;

Overwegende dat de reclamanten zich vragen stellen omtrent de breedte en de samenstelling van het aan te leggen toekomstige wegennet; dat verschillende reclamanten zich afvragen waarom het aan te leggen wegennet en het grondreservergebied 150 meter moeten zijn; dat een klacht zich afvraagt waarom de oostelijke en westelijke ringwegen 2 x 2 rijstroken in 2 tegenovergestelde richtingen moeten hebben;

Overwegende dat verschillende klachten stellen dat de plaatselijke verbindingen tussen Awans en de buurgemeenten behouden moeten blijven;

Overwegende dat ook verschillende oplossingen werden voorgesteld zoals de herziening van de aanleg van de verkeerswisselaar van Grâce-Hollogne, uitbreiding van de bestaande autosnelwegen, voorkeur geven aan de bestaande toegang tot de luchthaven en het cargodorp;

Overwegende dat het tracé langs de HST-lijn, lopend naar de autosnelweg ter hoogte van de verkeerswisselaar van Crisnée, voorgesteld werd als alternatief door de meerderheid van de reclamanten (74 %, cf. bijlage beraadslaging gemeenteraad van 10 december 2001);

Overwegende dat de Gemeenteraad van Awans met tevredenheid akte neemt van het feit dat de aanleg van twee ringwegen niet langer is opgenomen in het nieuwe ontwerp, en voorstelt;

— de eerste prioriteit inzake de toegang tot het autowegennet moet de aanleg zijn van opritten die een rechtstreekse aansluiting toelaten met de verkeerswisselaar van Loncin;

— het tracé langs de HST-lijn naar de autosnelweg ter hoogte van de verkeerswisselaar van Crisnée komt pas in aanmerking als het verkeer verzadigd is en, als deze weg toch aangelegd moet worden, dan zo dicht mogelijk bij de HST-lijn met ten hoogste twee rijstroken; de aanleg van een deel van de weg langs de HST-lijn moet worden uitgevoerd vanaf de rue de Hollogne om aan de achterkant ook het bestaande industriegebied te bedienen en zo het « zware transport » in het centrum van het dorp om te leiden;

Overwegende dat alhoewel dit alternatief door de autoriteiten werd weerhouden, de reclamanten van mening zijn dat er een risico blijft als de transporteurs toch door het centrum van Awans rijden om geen omweg van 10 km te moeten maken;

Overwegende dat naast het aspect van de veiligheid met betrekking tot deze doorgang, het lawaai in het centrum aanzienlijk zal toenemen volgens de reclamanten;

Overwegende dat talrijke reclamanten voorstellen een directe verbinding te maken met de verkeerswisselaar van Loncin door nieuwe opritten van de autosnelweg aan te leggen, eerder dan een nieuw wegennet aan te leggen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit het verslag van het MET van 27 maart 2002 berust op een willekeurige hypothese die de evaluatie van POLYART verdraait. Volgens hen is de by-pass naar de vrachtzone, de weg tussen deze aansluiting en de aansluiting op de N 637 en de nieuwe weg langs de HST-lijn niet langer nodig als er nieuwe opritten worden aangelegd aan de verkeerswisselaar van Loncin;

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten (vooral landbouwers), de aanleg van opritten in Loncin het voordeel hebben dat het bijbehorende transportverkeer in een gebied dat al wordt gedomineerd door autoverkeer, geconcentreerd zou worden binnen de bestaande infrastructuur;

Overwegende dat enkele bewoners een ander alternatief voorstellen : de bestaande weg vanaf de spoorwegbrug tot aan de rue de la Station behouden, geen pechstrook voorzien op die plek, maar deze bestaande weg beschouwen als binnenrijdend in een bewoonde zone met snelheidsbeperking;

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten er risico bestaat op vernieling van het plaatselijke landschap;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich afvragen of de rue de la Station al dan niet een directe toegang nodig heeft op de nieuwe weg langs de HST;

Overwegende dat bepaalde bewoners van mening zijn dat er een verbinding moet blijven tussen de wijk van de rue de la Station en Bierset (toegang voor voetgangers, wegverkeer) voor toegang tot de post, gelegen aan de andere kant van de spoorweg en de levensvatbaarheid van de handelaren in de rue de la Station;

Overwegende dat talrijke bewoners vragen om maatregelen te voorzien om een toename van het verkeer te vermijden aan de autosnelwegafrit van Hognoul in geval de toegang van en naar de autosnelweg in Crisnée verzadigd raakt;

Overwegende dat bepaalde reclamanten betreuren dat er weinig plaats wordt gegeven aan het spoorwegverkeer in verhouding tot het wegtransport;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich vragen stellen over de maatregelen die genomen zullen worden om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten het gebrek aan precisie betreuren van het ontwerp met de weerhouden tracés; dat sommigen zich toch vragen stellen bij de redenen die de autoriteiten hebben om te kiezen voor twee ringwegen, de omvang van de reservegebieden en de toekomst van het reservegebied voor het uiteindelijke tracé dat niet in aanmerking komt;

Overwegende dat een reclamant, eigenaar van de te verkavelen percelen rue A. Deltour, zich verzet tegen elke aanleg van wegen aldaar;

Overwegende dat, zoals hiervoor al aangegeven, bepaalde reclamanten die wonen in de betrokken zone, vrezen dat de aanleg van het gebied voor bedrijfsruimten de residentiële wijken (Fooz, Awans, ...) zal insluiten;

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten de chaussée de Hannut in het ontwerp voor het gewestplan in zone 5 ligt, dit wel zeggen met licht transportverkeer; dat bepaalde reclamanten die wonen aan de chaussée de Hannut zich toch verzetten tegen het lichte transportverkeer dat nu over deze steenweg rijdt, aangezien deze laatste regelmatig gebruikt wordt door zware vrachtwagens al is deze volgens hen overduidelijk te smal daarvoor;

Dat deze reclamanten dus vragen dat licht transportverkeer zou worden gedefinieerd, dat er een ontwerp wordt voorzien om de steenweg te verbreden, vragen te worden omtrent;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat de rotonde en verkeerswisselaar van Grâce-Hollogne overduidelijk niet voorzien zijn om de luchthaven te bedienen (geen pechstrook, rijbaan met snelheidsbeperking komende van Loncin onvoldoende lengte en breedte, geen gemakkelijke aansluiting komende van de luchthaven naar de autosnelweg in de richting van Loncin

Overwegende dat bepaalde reclamanten voorstellen om de parking, voorzien bij de aanleg van de weg met vier rijstroken rond het Fort van Hollogne en uitkomend in de buurt van de luchthaven te vervangen; dat ze beweren dat dit een aantal voordelen heeft : besparing, breedte van de weg, bestaande parking links en rechts, gemakkelijke toegang, bestaande trottoirs, geen onteigening nodig, geen uitbreiding nodig, niet meer tarmac-oppervlakte);

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen het ontwerp omwille van het feit dat de aanleg van een nieuwe weg langs de HST-lijn zeer nadelig zou zijn voor de oppervlakte van de landbouwgronden;

Overwegende dat het bedrijf TTS kritiek heeft op het feit dat, om het probleem met het verkeer en de toegankelijkheid van Liège Logistics op te lossen, er 2 tracés werden weerhouden, een daarvan loopt over de terreinen die het bedrijf gebruikt en dat deze twee geplande tracés gepaard gaan met een reserveperimeter waardoor alle werken worden geblokkeerd zolang de procedure tot wijziging van het gewestplan niet beëindigd is;

Dat TTS zich net als Verviers pneus, eigenaar van de grond ernaast, beklagt over het feit dat het moet wachten op het einde van de procedure om een bouwtoelating te krijgen voor de plannen die ze hebben met de gronden en ook al is het op dit ogenblik niet mogelijk om het tracé en de reserveperimeter op de terreinen van TTS te schrappen, wordt er toch gevreesd dat TTS juridische stappen zal ondernemen;

Dat tenslotte TTS de aandacht vestigt op het feit het niet geraadpleegd werd, noch door het bureau belast met het effectenonderzoek, noch door het Pilootcomité van minister Foret;

15. Met betrekking tot herverkaveling en onteigeningen

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen of hun woning onteigend zal worden en in het bevestigende geval, binnen welke termijn;

Overwegende dat de herziening ingrijpt in een al aan de gang zijnde herverkaveling en gronden die al verschillende generaties in bezit zijn opnieuw ter discussie worden gesteld;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat voor de heraanleg van de autosnelwegafrit van Crisnée en de aanleg van de verbindingsweg met de vrachzone alle bruggen verlengd moeten worden waardoor de lopende herverkaveling opnieuw vertraging oploopt;

Overwegende dat voor de aanleg talrijke onteigeningen nodig zijn met belangrijke verliezen van gecultiveerde gebieden met een hoge kostprijs;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen elke onteigening in het licht van de aanleg van woongebieden in zones die te lijden hebben van overlast van de luchthaven;

Overwegende dat deze eisers voorstellen dat alle huizen, gelegen in zone B systematisch onteigend zouden worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat er onteigend moet worden in de door het plan uit te voeren te bebouwen gebieden, om te vermijden dat ze in de toekomst in handen vallen van weinig scrupuleuze bouwpromotoren; dat in verband daarmee volgens hen er een grondbeleid gevoerd moet worden om deze gebieden te behoren, meer bepaald door de oprichting van een agentschap van het Gewest om de gemeente(n) bij deze taak bij te staan;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat de terugkoop door het Waalse Gewest van hun woning niet in de tijd beperkt wordt of tot een uiterste datum, hetzij bepaald door overlijden of door de plaatsing van de langstlevende echtgenoot;

Overwegende dat bepaalde reclamanten die wonen in zone A zich beklagen over het feit dat de terugkoopprocedure nog niet werd gestart terwijl ze er hevig naar verlangen Sur-les-Bois te verlaten;

Overwegende dat bepaalde reclamanten kritiek hebben op de verplaatsing van RC Warfusée omdat de bouwkosten hoog zijn en de sfeer anders;

Overwegende dat een bepaalde reclamant zich vragen stelt bij de verplaatsing van het home van Sur-les-Bois;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen voor het verlies aan intimiteit door het gewestplan dat hun eigendom in twee percelen verdeelt; ze weigeren hun onroerend goed op te geven;

16. Met betrekking tot de vervuiling

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten, de geurhinder (kerosine) al bestaat; dat volgens hen de toename van het luchtvaartverkeer, veroorzaakt door de inwerkingstelling van het gewijzigde plan dit een correlatief effect zal hebben op deze hinder;

Overwegende dat bepaalde reclamanten stellen dat er geen rekening werd gehouden met de problematiek van de luchtvervuiling en grondwatervervuiling, dat deze aspecten verborgen worden door de problematiek van de lawaaioverlast; dat er terzake helemaal geen maatregelen getroffen werden;

Overwegende dat een reclamant zich beklaagt over geurhinder afkomstig van het composteercentrum AGRICOMPOST;

Overwegende dat bepaalde reclamanten gewag maken van vervuiling veroorzaakt door kerosine : dikke mist 's nachts, ademhalingsmoeilijkheden, verbrande planten, vervuilde moestuinen voor de woningen, gelegen aan de rand van de start- en landingsbanen, misselijkmakende stank;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen bijkomende studies uit te voeren inzake de luchtvervuiling (identificatie, gevolgen);

Overwegende dat een bepaalde reclamant een biologische controle voorstelt van de luchtkwaliteit en het opleggen van een heffingstoeslag voor gasuitstoot van bepaalde vliegtuigen;

Over de verlenging van de start- en landingsbaan

Overwegende dat volgens Net Sky en talrijke reclamanten, de concentratie in de lucht van gassen met een broeikas effect sterk toeneemt;

Overwegende dat bepaalde bewoners en Net Sky uitleggen dat er sulfaat- en roetdeeltjes zijn die ringen vormen;

Overwegende dat volgens hen de verwijzing naar de studies van Paul CRUTZEN aantoonde dat de waterdamp uit de motoren zeer vervuilend is in de lucht;

Overwegende dat bepaalde bewoners de aandacht vestigen op het feit dat de B747 - 400 heel veel NOX vormen bij het opstijgen (wat overeenkomt met de vervuiling door 12.940 auto's);

Overwegende dat de talrijke klachten zich zorgen maken over kerosineneerslag;

Overwegende dat een klacht het heeft over de weerslag van het ontwerp op de kwaliteit van de landbouwproducten;

Overwegende dat bepaalde klachten zich beroepen op de uitstootnormen van de ICAO (internationale organisatie van de burgerluchtvaart) en op het effectenonderzoek en vinden dat de oude vliegtuigen die de site gebruiken niet voldoen aan deze normen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten klagen over de ondraaglijke stank van de kerosine waarbij nog komen stikstofoxiden, zwavel, CO₂, onverbrande koolwaterstoffen en roet;

Over het gewennet

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat de aanleg van een weg die in hoofdzaak bedoeld is voor zware transporten zal bijdragen tot de toename van de luchtvervuiling;

Overwegende dat de meerderheid van de reclamanten vreest dat al deze overlast samen de vervuiling doet toenemen;

Over het industriegebied

Overwegende dat de reclamanten van mening zijn dat er een risico bestaat op cumulatie van de overlast, wat zal leiden tot toename van de vervuiling;

Overwegende dat bepaalde klachten onderstrepen dat er aanbevelingen volgens die van het effectenonderzoek opgelegd moeten worden, te weten :

- installatie van een monitoringsysteem;
- installatie van een milieubeheersysteem;
- opwaardering van het openbaar vervoer en carpooling;

- gebruik in de industriezone van elektrische auto's of auto's op gas;
- financiële stimuli om minder vervuילend materiaal te gebruiken;
- bepalen van aanvaardbare vervuilingsgrenzen; dat daartoe rekening gehouden moet worden met de gecumuleerde overlast van alle activiteiten voorzien in de herziening;

Overwegende dat bepaalde klachten de aandacht vestigen op het gebrek aan informatie met betrekking tot geurhinder van de toekomstige activiteiten en over de trillingsproblemen;

17. Met betrekking tot het patrimonium :

Overwegende dat bepaalde reclamanten schadevergoeding vragen voor de waardevermindering van hun onroerend goed of de onroerende eigendommen grenzend aan hun onroerend goed als gevolg van de herziening van het gewestplan;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen dat de eigenaars van woningen, gelegen buiten zone A kunnen genieten van de mogelijkheid tot terugkoop door het Waalse Gewest, of kunnen genieten van een schadevergoeding omwille van de lawaaioverlast en de waardevermindering die daaruit voortvloeit; dat een reclamant vraagt dat de betrokken onroerende eigendommen kunnen genieten van een vermindering van het kadastraal inkomen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen de beperking tot vijf jaar van de termijn tijdens welke de woningen, gelegen in de zone teruggekocht kunnen worden door het Waalse Gewest;

Overwegende dat bepaalde reclamanten met woningen, gelegen in zone C aanspraak maken op dezelfde maatregelen dan die toegekend aan de eigenaren van woningen in zone B;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat de bestemming van onroerend goed als gebied met uitgestelde aanleg een waardevermindering ervan betekent;

Overwegende dat bepaalde reclamanten hun woning in zone A willen overdragen aan het Waalse Gewest; dat ze zich vragen stellen over het vervolg van de procedure tot terugkoop door het Waalse Gewest;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de schadevergoedingsmodaliteiten die volgens hen onvoldoende zijn, ter discussie stellen; dat de morele schade helemaal niet hersteld wordt;

Overwegende dat bepaalde reclamanten voorstellen een fonds te creëren waarin de stedelijke meerwaarde gestort zou worden voortvloeiende uit de aanduiding van nieuwe te bebouwen gebieden, en dat dit fonds gebruikt zou worden voor het beheer van toekomstige bebouwbare gebieden; dat deze reclamant stelt dat bij gebrek aan wettelijke bepalingen ad hoc, er gebruik gemaakt moet worden van het onteigeningsmechanisme dat is voorzien door de CWATUP met het oog op de inwerkingstelling van de aanlegplannen;

Overwegende dat een bepaalde reclamant een vermindering vraagt van zijn kadastraal inkomen en van alle onroerende eigendommen die te lijden hebben van lawaaioverlast;

Overwegende dat een bepaalde reclamant betreurt dat er geen maatregelen werden genomen voor de bewoners, gelegen in zone C;

Overwegende dat een bepaalde reclamant een behoorlijke schadevergoeding vraagt voor zijn huis en voor morele schade;

Overwegende dat een bepaalde reclamant zich beklaagt over het feit dat zijn bouwvergunning werd toegekend in 1994 terwijl de gemeente al op de hoogte was van de luchthavenontwikkeling. Hun huis is in waarde verminderd en ze hebben geen enkel rechtsmiddel;

Overwegende dat een bepaalde reclamant in zijn woning in Sur-les-Bois in zone A wil blijven wonen omdat hij zich met het bedrag van de terugkoop niet elders kan vestigen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten met woningen, gelegen in zone C aanspraak maken op dezelfde voordelen als hun burelen, gelegen in zone B en een schadevergoeding voor de economische devaluatie van hun woning;

Over de verlenging van de start- en landingsbaan

Overwegende dat enkele reclamanten stellen dat vooraleer te investeren in de verlenging van de start- en landingsbaan, de zaak geregeld moet worden van de bewoners in een onleefbaar gebied door toepassing van onteigening en een vergoeding van 100 % voor de isolatie van de woningen (zie POLY'ART, CRAT, vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van Luik van 9/02/01 en van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens van 2/10/01 inzake HEATHROW);

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten er rekening gehouden moet worden met het advies van met name wetenschappelijke prominenten die pleiten voor onteigening (BRADLEY, MET, POLY'ART, CRAT in 1991);

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat de studie, uitgevoerd door POLY'ART, voorstelt alle woningen uit zone A te verwijderen. Vrijwillige verkopen moet men dan ook laten vallen en men moet overgaan tot algemene onteigening omdat dit gunstiger is;

Overwegende dat de bepaalde reclamanten dikwijls stellen dat de bestemming van het gebied, nodig voor de verlenging van de start- en landingsbaan niet gekend is;

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat er gewacht moet worden op het einde van de procedure tot herziening van het gewestplan om een dergelijke verlenging te plannen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten verklaren dat de woningen, gelegen in woongebied een deel van hun waarde hebben verloren;

Overwegende dat een reclamant de aandacht vestigt op het feit dat er een procedure is ingesteld voor de Rechtbank van Eerste Aanleg van Namen (zaak COWA);

Overwegende dat talrijke reclamanten, landbouwers, gewag maken van het feit dat als hun boerderijen in onbewoonbaar gebied liggen ze moeten verhuizen, terwijl hun installaties ter plaatse blijven en ze zich afvragen wat er dan zal gebeuren met hun veestapel en de veiligheid van hun landbouwbedrijf;

Overwegende dat volgens bepaalde reclamanten, de huurders van sociale woningen die onbewoonbaar zijn geworden, verplaatst moeten worden naar soortgelijke woningen buiten de vervuilde gebieden; dat ze zich afvragen of deze vraag niet prioritair behandeld moet worden;

Overwegende dat bepaalde reclamanten stellen dat er geen enkele sociale begeleiding is voorzien;

Overwegende dat er een vermindering van de onroerendgoedbelasting voorzien moet worden voor woningen die in waarde dalen;

Over het wegnen

Overwegende dat volgens talrijke reclamanten (vooral landbouwers), de aanleg van zo een wegnen zal leiden tot de onteigening van de landbouwgronden, gelegen in het grondreservegebied langs het HST-spoor;

Overwegende dat volgens de reclamanten, deze landbouwgronden een hoge slijbwaarde hebben;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat de gronden op dit ogenblik herverkaveld worden; ze vragen zich af of dit geen juridische gevolgen heeft;

Overwegende dat bepaalde reclamanten wensen snel geïnformeerd te worden over het lot van de woningen, gelegen in het grondreservegebied; dat volgens andere de niet-gebruikte reservegebieden opgeheven moeten worden; dat bepaalde reclamanten zich zorgen maken over het feit dat hun gronden in grondreservegebied niet onteigend worden, maar eenvoudig bevroren;

Overwegende dat er een procedure tot herverkaveling loopt op de percelen die betrokken zijn bij het oorspronkelijke westelijke tracé; dat volgens talrijke landbouwers de wegen van de herverkaveling doelloze en ontoegankelijke wegen worden; dat het langzame landbouwverkeer niet de snelle weg kan nemen en dus om moet door het centrum van de dorpen Fooz en Awans; dat het oorspronkelijke westelijke tracé van de ringweg de cultuurgronden in beperkte blokken zal verdelen die moeilijk te bewerken zijn;

Overwegende dat de eigenaren van een perceel, gelegen in een herverkavelingsperimeter, niet weten of dit helemaal opgenomen zal worden in de zones die worden herzien;

Over het industriegebied

Overwegende dat talrijke reclamanten percelen bezitten in woongebieden die na de herziening van het westplan, opgenomen zullen worden in het gebied voor bedrijfsruimten met een industrieel karakter;

Overwegende dat bepaalde reclamanten gewag maken van het feit dat de veranderde bestemming een enorme waardevermindering betekent voor hun onroerende eigendommen;

Overwegende dat talrijke bewoners onteigend zullen worden;

Overwegende dat bepaalde bewoners met een woning in het centrum van het geplande nieuwe gebied wensen voor bedrijfsruimten te worden onteigend voordat deze zone in werking wordt gesteld om een waardevermindering van hun eigendom te vermijden;

Overwegende dat ze van mening zijn dat er een algemene onteigening moet komen om discriminatie tussen burgers te vermijden;

Overwegende dat er volgens bepaalde reclamanten schadevergoedingen voorzien moet worden voor de kosten, opgelopen voor onderhoudswerken en/of renovatiewerken, bouwwerken, verbouwingen aan bestaande woningen;

Overwegende dat talrijke reclamanten hier landbouwgronden bewerken en in geval van een onteigening moeilijk elders voldoende grond zullen vinden om hun landbouwbedrijf voort te zetten overeenkomstig de huidige normen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de wens uitspreken onteigend te worden voor het begin van de werken, meer bepaald de reclamanten met woningen, gelegen in het centrum van zone 10;

Overwegende dat bepaalde reclamanten preciseren dat ze deze laatste jaren verbouwingen hebben uitgevoerd aan hun woning;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat bepaalde woongebieden verdwijnen en er geen nieuwe woongebieden worden gecreëerd;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op de waardevermindering van de woningen, gelegen in de buurt van de luchthaven en de geplande zones en ze onmogelijk elders kunnen gaan wonen omwille van de hoge kosten, in het bijzonder voor mensen met een laag of gemiddeld inkomen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het verlies van landbouwgronden van hoge kwaliteit, de versnippering daarvan en de problemen van toegang tot de akkers, de moeilijkheden om ze te bewerken die daaruit voortvloeien en het feit dat bepaalde landbouwbedrijven in hun bestaan worden bedreigd;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op het bestaan van de procedure tot herverkaveling;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op de aanwezigheid van fosfaatputten in de ondergrond van bepaalde percelen evenals op de risico's op verzakking in de rue Gérard;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de aandacht vestigen op de aanwezigheid van erfdiensbaarheden op bepaalde eigendommen, gelegen in de rue Gérard;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich vragen stellen over de aard van de materialen die gebruikt zullen worden om een steengroeve dicht bij de site op te vullen;

Overwegende dat de herklassering wordt gevraagd van een perceel ten kadaster gekend als sectie 505a, tot te bebouwen gebied, aangezien dit gebied is in het verlengde van een bestaand woongebied;

Overwegende dat bepaalde reclamanten betreuren dat de locatie en uitvoering van het multimodale platform lucht/HST in onduidelijkheid is gehuld;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zich verzetten tegen de inplanting van een gebied voor bedrijfsruimten ten noorden van spoorlijn nr. 36 en voorstellen deze te verplaatsen ten westen van « Liège Logistics », aangezien dit gebied dicht bij de luchthaven ligt;

Overwegende dat een reclamant vaststelt dat er een woning gebouwd werd nadat de eigenaren de verzekering hadden gekregen dat de start- en landingsbaan enkel naar het zuiden verlengd zou worden;

Overwegende dat de eigenaren rue de la résistance nr. 61 wensen dat hun tuin opnieuw bestemd wordt als woongebied en dat ze opnieuw een uitgang hebben achter in hun tuin, tot aan de spoorweg;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich beklagen over de waardevermindering van hun onroerende eigendommen;

Overwegende dat verschillende reclamanten dus vragen hun kadastraal inkomen te herzien;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich beklagen over het gevolg van de verhuizingen voor hun handelszaak;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vaststellen dat er barsten ontstaan in hun gebouwen;

18. Met betrekking tot het menselijk aspect

Overwegende dat talrijke bewoners de aandacht vestigen op het feit dat er geen enkele sociale begeleiding is voorzien om de vele oudere mensen te helpen;

Overwegende dat de bewoners van Bierset verschillende gezondheidsproblemen hebben (zie studie van dokter MARNEFFE en dokter DON MARTIN);

Overwegende dat bepaalde reclamanten uitleggen dat vele gezinnen verplaatst worden, ze hun werk verliezen, dat men studies mist door het ontwerp;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vaststellen dat de sites die in aanmerking voor vrijwillige verkoop leeglopen, dat ze vrezend zijn voor een verhoogd risico op vandalisme, kraken;

Overwegende tenslotte dat volgens bepaalde reclamanten, er in de wijken een gevoel van eenzaamheid, verlatenheid en onveiligheid heerst;

Overwegende dat ten minste een reclamant zich beklagt over het risico op stress, depressie of slaapproblemen;

Overwegende dat een reclamant de aandacht vestigt op de problemen van een toename van drugsverslaafden en delinquenten door de geplande herziening;

Overwegende dat bepaalde reclamanten maatregelen vragen om het lawaai te dempen, maar ook het zicht op het industriegebied, meer bepaald een reclamant, gelegen op 60 meter van de zone;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vrezen voor de visuele hinder, veroorzaakt door de industriële gebouwen die hoger zijn dan de woningen in meer bepaald de rue de Hollogne en rue Gérard;

Overwegende dat een bepaalde reclamant van mening is dat de doelstellingen, zoals bepaald in de nota van de Regering, systematisch ge(re)ëvalueerd moet worden;

Overwegende dat verschillende reclamanten vrezen dat de herziening enkel aanleiding geeft tot verplaatsingen van de bevolking;

Overwegende dat bepaalde reclamanten zeggen dat ze hun woningen tientallen jaren geleden al kochten; dat ze niet meer kunnen vertrekken; dat ze dus verplicht zijn het ondraagbare te dragen;

Overwegende dat talrijke reclamanten vrezen voor het voortbestaan van hun bedrijf omwille van het feit dat hun grond bestemd zal worden als gebied voor stedelijke ontwikkeling;

Overwegende dat een eiser preciseert dat hij zich alle rechten wenst voor te behouden in geval van eventuele werken van welke aard dan ook op zijn gronden;

Overwegende dat een bepaalde reclamant zijn vrees uitsprekt met betrekking tot het verdwijnen van de woonkern waar hij woont, en in het geval een verhuizing noodzakelijk is, wenst hij te worden verplaatst naar de nieuwe sociale woningen in de woonkern van Stockay;

Overwegende dat een bepaalde reclamant voorstelt de provincie- en gemeentebelastingen te verlagen om nieuwe bewoners naar Sur-les-Bois aan te trekken;

Overwegende dat een bepaalde reclamant voorstelt dat de luchtvaartbedrijven verplicht worden een aantal regels na te leven, met controles en sancties in het voordeel van de gemeenten;

Overwegende dat bepaalde reclamanten vragen dat nachtvluchten worden verboden omwille van de gezondheid van de bewoners en de bescherming van hun onroerend goed vóór andere commerciële overwegingen;

Overwegende dat bepaalde reclamanten opmerken dat uitstekende landbouwgronden worden voorbehouden voor nieuwe industriegebieden om te vermijden de woonkernen of woonkernen in de buurt te moeten onteigenen, die zullen moeten wennen aan schadelijke burens (bijv. : landbouwdorp Velroux);

Dat deze reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat de nieuwe woongebieden zo voorzien zijn dat de gemeenten hun fiscale inkomsten behouden;

Dat zij de nieuwe gebieden voor bedrijfsruimten verwijten nieuwe specifieke overlast te bezorgen aan hun nabijgelegen burens (vrachtwagenverkeer, enz.);

Overwegende dat verschillende reclamanten informatie vragen;

Overwegende dat verschillende reclamanten zich verzetten tegen het terugkoopbeleid van het Gewest;

Overwegende dat verschillende reclamanten de aandacht vestigen op het feit dat als ze moeten vertrekken, ze dit nu wensen te doen;

Dat verschillende reclamanten willen weten wanneer ze onteigend zullen worden;

Overwegende dat een bepaalde reclamant zich afvraagt hoe nog aanvaard kan worden dat mensen wonen in onbewoonbare gebieden;

Overwegende dat verschillende reclamanten kritiek hebben op het feit dat het Waalse Gewest huizen terugkoopt en er daarna kantoren in onderbrengt;

Overwegende dat een reclamant kritiek heeft op het feit dat huurders een kleinere schadevergoeding krijgen dan eigenaren;

Overwegende dat een reclamant van mening is dat inbreuk werd gepleegd op de artikels 11 en 16 van de grondwet in de zin dat de prijs voor hun huis op een willekeurige manier werd bepaald, aangezien niet dezelfde maatregelen gelden voor alle eigenaren (huizen gebouwd na of voor 1992), het Gewest behoudt zich het recht voor al dan niet terug te kopen, enkel de deskundigen van het Gewest worden aanvaard, de BTW is bepaald op 10 % en de siertuinen worden niet vergoed al wordt bepaald dat « niets mag worden vervaemd van zijn eigendom zonder redelijke en voorafgaande vergoeding »;

Dat deze reclamanten van mening zijn dat het openbaar onderzoek elk nut verliest in bepaalde gevallen waar de uitvoeringswerken al begonnen zijn (bijvoorbeeld terugkoop te Velroux);

Overwegende dat bepaalde reclamanten hulp vragen om een rustige plek te zoeken en huisvesting aangepast aan hun specifieke behoeften (meer bepaald in geval van een handicap);

Overwegende dat bepaalde reclamanten de onmiddellijk bescherming vragen van de eeuwenoude eiken in de onteigende streek Crotteux (Trixhon) en van de bosjes die de helling van de autosnelweg bedekken (malieppe-weide) in Grâce-Hollogne;

Overwegende dat, als alle klachten aandachtig zijn bestudeerd door de Regering, deze niet aan ieder van hen een individueel antwoord moet geven;

Dat, overeenkomstig de jurisprudentie van de Raad van State, enkel rekening gehouden moet worden met klachten van technische aard;

Dat bovendien vele klachten of punten aangestipt door de klachten betrekking hebben op vragen die niet ressorteren onder het gewestplan zoals bijvoorbeeld het PEB zelf, de wijziging van de kadastrale inkomens, overlast van die of gene onderneming, de goedkeuring van een rampenplan, de opleiding van het luchthavenpersoneel, het gebrek aan riolering enz;

Dat regelmatig blijkt dat de klachten elkaar tegenspreken;

Dat vele van de aangestipte punten betrekking hebben op de inwerkingstelling van voorschriften van het gewestplan en niet op het gewestplan zelf; dat deze vragen beantwoordt moeten worden door administratieve beslissingen – hoofdzakelijke de administratieve vergunningen – die de inwerkingstelling van een of andere element van het gewestplan regelen;

Dat met algemene opmerkingen kan worden geantwoord op de klachten waarin de reclamanten het antwoord op hun voorstel terugvinden; dat de Regering bovendien talrijke klachten krijgt met betrekking tot de wijzigingen, aangebracht aan het definitieve gewestplan, in vergelijking met wat was voorzien in de twee ontwerpen voorgelegd in het openbaar onderzoek;

1. Algemene en inleidende overwegingen

1.1. Met betrekking tot het advies van de wetgevende afdeling van de Raad van State

Gezien het advies van de wetgevende afdeling van de Raad van State van 20 januari 2003 met betrekking tot het ontwerp van besluit van de Regering houdende de definitieve goedkeuring van de herziening van het gewestplan voor Luik met het oog op de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit van Luik – Bierset en de daaraan verbonden activiteit;

Dat volgens dit advies, de Regering bij het goedkeuren of wijzigen van een gewestplan de algemene voorschriften moet naleven die zijn opgenomen in de artikels 25 tot 40 van de CWATUP; Dat er bijkomende voorschriften opgesteld kunnen worden die evenwel niet mogen afwijken van de algemene voorschriften;

Dat onderhavig ontwerp dat slechts de algemene normen van de CWATUP toepast op bepaalde percelen en bijzonderheden aanbrengt die niet reglementair zijn, niet moet worden onderworpen aan het advies van de wetgevende afdeling van de Raad van Staten;

1.2. Met betrekking tot de procedure van het openbaar onderzoek en het advies van de gemeenten, van de Gewestelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening en de Waalse Milieuraad voor Duurzame Ontwikkeling

Overwegende dat onderhavig besluit zich baseert op de opmerkingen en klachten over het besluit van 20 september 2001 houdende de voorlopige goedkeuring van de herziening van het gewestplan voor Luik met het oog op de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit van Luik – Bierset en de daaraan verbonden activiteit;

Overwegende dat rekening houdende met nieuwe elementen sinds het afsluiten van het eerste openbaar onderzoek (besluit tot schrapping van de besluiten ter afbakening van de zones A en B van het PEB), de Regering heeft besloten bepaalde opties in het oorspronkelijk aan de bevolkingsraadpleging voorgelegde ontwerp opnieuw te bekijken en deze wijzigingen aan een nieuw openbaar onderzoek te onderwerpen

Overwegende ook dat meer bepaald na de wijziging van het tracé van zone A door de Waalse Regering, op 6 december 2001, dat wil zeggen in de loop van het openbaar onderzoek, een bijkomend effectenonderzoek werd gevraagd;

Overwegende dat de Regering kennis heeft genomen van alle geldig geformuleerde klachten in de twee openbaar onderzoeken;

Overwegende dat bepaalde reclamanten kritiek hebben op het verloop van de enquêtes meer bepaald met betrekking tot het gebrek aan optimale publiciteit (geen persoonlijk bericht van het openbaar onderzoek), met betrekking tot onvolledige, verouderde of onnauwkeurige kaarten of nog met betrekking tot het feit dat het administratieve dossier niet volledig kon worden ingekeken;

Overwegende dat met betrekking tot de modaliteiten van publiciteit, alle door de CWATUP vereiste formaliteiten werden vervuld bij het openbaar onderzoek;

Dat de CWATUP in het geval van de herziening van een gewestplan geen persoonlijk bericht van het openbaar onderzoek voorziet;

Overwegende dat niet werd bewezen dat de kaarten, neergelegd in het kader van het openbaar onderzoek onvolledig, verouderd of onnauwkeurig waren;

Dat ook niet werd bewezen dat de burgers het volledige administratieve dossier dat aan het openbaar onderzoek in toepassing van de CWATUP niet konden inzien;

Dat bovendien de adviezen van de gemeenteraden, van de CRAT en van de CWEDD (Waalse milieuraad voor duurzame ontwikkeling) geenszins hebben gewezen op onregelmatigheden in de procedure;

Overwegende dat de reclamanten niet bewijzen de pseudo-mankementen van die aard waren dat ze hun klachten niet konden uiten;

1.3. Met betrekking tot het effectenonderzoek

Overwegende dat bepaalde reclamanten twijfelen aan de kwaliteit van het effectenonderzoek die niet zou voldoen aan de doelstellingen van de richtlijn van 25 juni 1985 met betrekking tot de evaluatie van gevolgen voor het milieu of nog enkel gebaseerd zou zijn op het plan inzake blootstelling aan geluidshinder waar belangrijke parameters omzeild worden;

Dat andere reclamanten kritiek hebben op de bronnen waarop de studie zich baseert of nog dat ze niet voldoet aan de doelstelling van informatie naar het publiek toe wat betreft bepaalde parameters met betrekking tot de vogelwereld, de kikvorsachtigen, ...

Overwegende dat het belang van een effectenonderzoek erin bestaat de mogelijke gevolgen op het milieu van een ontwerp te bestuderen om de mogelijke overlast te kennen van het ontwerp en welke mogelijkheden er zijn om deze in de hand te houden;

Overwegende dat de CRAT en de CWEDD de goede kwaliteit van het effectenonderzoek hebben benadrukt, in het bijzonder de algemene sociologische aanpak, de duidelijkheid, de leesbaarheid van het hoofdstuk over het lawaai en de kwaliteit van de cartografische documenten;

Dat meer specifiek deze kwaliteit, benadrukt door bepaalde reclamanten, ook werd erkend door de asbl Inter-Environnement Wallonie;

Dat op al deze niveaus de procedure, de functionarissen, de adviserende instanties en de bevoegde autoriteiten van mening zijn dat de studie voldoende en volledig is;

Overwegende dat noch de CRAT, noch de CWEDD hebben gewezen op onregelmatigheden bij het uitvoeren van dit effectenonderzoek;

Overwegende dat zelfs als het effectenonderzoek een of andere onjuistheid zou bevatten – wat volgens de Regering niet het geval is – de herziening van het gewestplan wordt goedgekeurd met een perfecte kennis van de impact ervan op het milieu;

2. Overwegingen met betrekking tot de oriëntaties van het ontwerp tot herziening van het gewestplan

Overwegende dat bepaalde reclamanten van mening zijn dat onderhavige gedeeltelijke herziening van het gewestplan, zijnde de aanduiding van gebieden voor bedrijfsruimten met een industrieel karakter, in het algemeen in tegenspraak is met het milieubeleid;

Dat in feite de herziening van het gewestplan een grote voorrang toekent aan de economische activiteit en geen rekening houdt met de feitelijke situatie, te weten de talrijke residentiële woningen;

Dat zij bovendien van mening zijn dat de herziening de cumulatie zal veroorzaken van lawaai-overlast, geurhinder en luchtvervuiling;

Overwegende dat andere reclamanten van mening zijn dat de gedeeltelijke herziening van het gewestplan kwalitatief beheer van het leefklimaat negeert en enkel voorrang verleent aan de ontwikkeling van luchthavenactiviteiten te Bierset en dientengevolge, geen rekening houdt met de principes uiteengezet in artikel 1 van de Waalse wet;

Overwegende dat deze herziening vier doelstellingen nastreeft, te weten :

1° de ontwikkeling toelaten van de luchthavenactiviteit en de daaraan verbonden economische activiteit door in het gewestplan de gronden aan te duiden die nodig zijn voor de toekomstige inplantingen;

2° het grondpotentieel van de gemeenten waar nodig aanpassen na beslissingen genomen inzake meer bepaald de zone A van het PEB;

3° het transportnet aanpassen en,

4° planmatige maatregelen nemen die noodzakelijk zijn in functie van het PEB;

Overwegende dat deze herziening van het gewestplan op die manier probeert een evenwicht te bereiken tussen de economische en de milieubehoeften door een kwalitatief beheer van het leefklimaat te garanderen met respect voor het natuurlijk en landschappelijk patrimonium;

Dat het ontwerp bepaalde woongebieden in de buurt van de luchthaven opnieuw inricht om zowel de leefkwaliteit van de bewoners als de mogelijkheden tot economische ontwikkeling te garanderen, overeenkomstig de aanwijzingen en oriëntaties in de SDER;

Overwegende dat namelijk uit bekommernis om de bewoners te beschermen de Regering ervoor heeft gekozen nieuwe woongebieden te plannen buiten het plan inzake blootstelling aan geluidshinder;

Dat bovendien dit ontwerp rekening houdt met het leefklimaat door specifieke voorschriften op te leggen in de verschillende afgebakende zones precies met het oog op dit gewenste evenwicht en het naleven van de doelstellingen in artikel 1e van de CWATUP;

3. Overwegingen met betrekking tot de economische en politieke keuze om de luchthaven te ontwikkelen

Overwegende dat volgens artikel 1 van het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium (CWATUP), het Waalse Gewest de beheerder is van en garant staat voor de ruimtelijke ordening; dat deze op duurzame manier voldoet aan de sociale en economische noden en aan de behoeften inzake monumenten en landschappen en het milieu van de gemeenschap;

Overwegende dat § 2 van artikel 1 preciseert dat de ruimtelijke ordening i.w. ontworpen aan de hand van het Gewestplan voor Ruimtelijk Ordening (SDER) waarvan de filosofie bovendien de nadruk legt op de duurzame ontwikkeling in de zin van artikels 1e en 13 van de wet; dat het SDER, in zijn hoofdstuk VI preciseert. « Het Gewest integreren in de trans-Europese netten » met betrekking tot de twee regionale luchthavens dat « Voor afstanden van meer dan 400 - 500 km, neemt het luchtvaartverkeer (passagiers en goederen) progressief toe als aanvulling bij de HST die eerder aangewezen is voor middellange afstanden. Geconfronteerd met het toenemend luchttransport vervolgt de Waalse Regering de ontwikkeling van de luchthavens van Gosselies (Brussel South - Charleroi airport) en van Bierset (luchthaven Luik). Om hun ontwikkeling te garanderen moeten ze in de juiste context van internationale concurrentie worden geplaatst door hun specialisatie te benadrukken en de economische spin-off te stimuleren, door ruimte te voorzien voor de uitbreiding ervan, waarbij gezorgd wordt voor de toegankelijkheid over de weg en per spoor en waarbij een oplossing wordt aangedragen voor de geluidshinder.

— De luchthaven van Gosselies...

— de luchthaven van Bierset (luchthaven van Luik), hoofdzakelijk bestemd voor goederenverkeer zal zorgen voor de ondersteuning van bedrijven die behoefte hebben aan zeer snelle leveringen. In deze optiek moet er voor de aanleg van logistieke parken voor de luchthaven in samenhang met de HST-lijn grote oppervlaktes worden voorzien voor de economische ontwikkeling en moet het luchthavengebied worden aangesloten op de HST-lijn Brussel - Luik - Keulen. De intermodaliteit met de HST - vracht moet de toegang tot het Europese net, al verzekerd door de autosnelwegen (vooral E 40 en E 42), verder versterken.

Voor deze luchthavenontwikkelingen moeten heel wat reglementaire maatregelen worden opgelegd, meer bepaald voor het gebruik van de grond in de buurt van de luchthavens om zo de mogelijkheden tot uitbreiding en tot ontwikkelen van verkeer te garanderen. Om dit te doen moeten bepaalde bewoonde gebieden in de buurt van de luchthavens heringericht worden met het oog op de leefkwaliteit van de bewoners en de perspectieven voor economische ontwikkeling... »;

Dat de CWATUP in artikel 22 bepaalt dat het gewestplan zich inspireert op de aanwijzingen en oriëntaties van de SDER;

Overwegende dat het bekken van Luik dat zwaar getroffen wordt door de achteruitgang van de traditionele industriële activiteiten beschikt over een luchthaven die beschouwd kan worden als een uiterst belangrijk economisch instrument met meer bepaald activiteiten in sectoren als transport van goederen en diensten (expreskoeriers, koeriersbedrijven, vracht,...), het exportbeleid (de luchthavens kunnen een belangrijke bijdrage leveren op niveau van de internationale uitwisseling of goederenstroom), het aantrekken van investeerders (buitenlandse investeerders houden in het algemeen rekening met communicatiemiddelen die hen in staat stellen de ene of andere vestiging te bereiken), de economische en sociale reconversie (de economische en sociale impact van luchthavens overschrijdt dus de eenvoudige luchthavenactiviteit);

Overwegende dat de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit in Bierset net als voor andere Europese luchthavens met een zelfde gunstige ligging, een permanente regionale economische herstructurering genereert door het investeringsbeleid van het Gewest; Dat aldus het Gewest zelf van de Raad van de Europese Gemeenschap bij zijn inspanningen voor de herstructurering van de regio in volle crisis ongeveer 350 miljoen Belgische frank krijgt voor de cofinanciering van de werken die uitgevoerd moeten worden op de luchthaven van Bierset;

Dat de ontwikkeling die gunstig is voor de luchthavenactiviteit ook leidt tot de ontwikkeling van een gebied voor bedrijfsruimten in de buurt, gedeeltelijk of zelfs volledig gelinkt aan deze activiteiten;

Dat een dergelijke economische activiteit gelinkt aan de luchthavenactiviteit stricto sensu zal leiden tot heel wat nieuwe werkgelegenheid in de dienstensector;

Dat bovendien de aanwezigheid van een luchthaven niet enkel een economisch weerslag heeft zoals zichtbaar rond de site : een dergelijke infrastructuur garandeert immers de ontwikkeling van export, filialen en industriële vestigingen;

Dat dit een belangrijk exportinstrument is; dat een luchthaven altijd gelegen is in de communicatiekern; dat aldus een goede wegverbinding een belangrijk criterium is voor de vestiging van de ondernemingen;

Dat tenslotte een luchthaven de omgeving een dynamisch imago geeft en identificeerbaar is op nationaal, zelfs op internationaal niveau;

Dat de luchthaven dus heel wat activiteiten centraliseert in de omgeving omdat wordt voldaan aan de eisen tot toegankelijkheid, toegang tot een stad, toe een regio; dat de luchthavens dus niet enkel plaatsen van doorvoer zijn maar ook plaatsen die aantrekkelijk zijn voor productiebedrijven en directies van ondernemingen;

Overwegende dat de luchthaven en de weg- en spoorweginfrastructuren een groot aantal voordelen bieden voor de vestiging van ondernemingen; dat Luik een sleutelpositie inneemt dichtbij een rivier voor binnenscheepvaart en een belangrijke spoorverbinding heeft die nog zal groeien met de ontwikkeling van de HST en op termijn de HST - vracht;

Dat dit de reden is waarom er zich gebieden voor bedrijfsruimten, KMO-zones, vestigen in de buurt van een luchthaven;

Dat tenslotte de impact van de luchthaven op de economische activiteit als volgt samengevat kan worden :

- de luchthaven is een plaats met luchthavendynamiek;
- de verbinding met luchthavens genereert commerciële activiteiten;
- de luchthaven is een aantrekkingspool wat werkgelegenheid betreft.

Overwegende tenslotte dat de luchthaven op die manier tegemoet komt aan de doelstelling qua mobiliteit noodzakelijk voor de economische herstructurering : de luchthaven verzekert de onontbeerlijke ontwikkeling van binnenlandse en Europese verbindingen; dat dit de reden is waarom de Europese Gemeenschap door de aanzienlijke hulp die ze geeft, haar bezorgdheid en steun benadrukt voor de ontwikkeling van de luchthaven van Bierset; dat de Europese Unie immers in België drie grote Europese assen ziet, namelijk Brussel, Antwerpen en Luik. Luik bevindt zich op het tracé dat Rijsel verbindt met Keulen; dat Luik immers de enige Waalse agglomeratie is die de Europese Unie erkent als Europese zone met een belangrijke rol in de ontwikkeling van de Europese corridors zoals die werden aangeduid op het plan voor de Europese ontwikkeling (SEEC);

Dat de luchthaven een geprivilegieerde plaats inneemt in het Gewestelijk Ruimtelijk Ontwikkelingsplan (SDER) dat meer bepaald beoogt om het Waalse grondgebied te integreren in de Europese economische ontwikkeling die de definitie voorziet van gebieden voor bedrijfsruimten genoemd « Europese gebieden » die onderling verbinden worden door de « eurocorridors »,

Overwegende dat, bewust van het belang van de infrastructuur voor de economische en sociale expansie, het Waalse Gewest eind 1991 in het kader van zijn beleid voor de ontwikkeling van de Waalse luchthavens een marktstudie liet uitvoeren door Tractebel; dat in dit verslag van 14 maart 1992 dat een aanvulling is bij dat van 15 november 1991, Tractebel eraan herinnert dat de luchthaven van Luik – Bierset en de regio er rond heel wat mogelijkheden of sterke punten heeft voor de ontwikkeling van vrachtactiviteiten, zoals meer bepaald de nabijheid van een nog niet verzadigde autosnelweg en spoorweg, gelegen in het midden van het Europese transportnet en met een regionale traditie in de transportsector, met daarbuiten een vrije site, vrije terreinen en een start- en landingsbaan met voldoende lengte;

Dat het verslag besluit met « vracht lijkt de strategische prioriteit te worden voor de ontwikkeling van Bierset. Dit concentreert zich op de mogelijkheid om een knooppunt van eerste orde te creëren in het multimodale Europese transportnet »;

Dat het verslag verder preciseert dat de activiteit in de vrachtsector een zekere activiteit is in de zin dat het een sector is in volle groei; dat er niet noodzakelijk een sterk economisch centrum in de buurt nodig is en er tenslotte werkgelegenheid in de sector wordt gecreëerd;

Dat tenslotte in de sector luchtvracht, de activiteit « expresvracht » de meest aantrekkelijke lijkt te zijn waarvoor Bierset het best geplaatst is; dat er een zeker belang bestaat van de kant van ondernemingen en transporteurs ten opzichte van de ontwikkeling van een multimodaal platform in het oosten van België;

Overwegende dat de Waalse Regering aldus een investeringsbeleid heeft goedgekeurd om de concurrentiekracht en de aantrekkingskracht van de luchthavens te verbeteren;

Dat deze wil tot ontwikkeling materiële vorm heeft gekregen enerzijds, door de investeringen die een aangepast instrument wensen; Dat, anderzijds, deze wil materiële vorm heeft gekregen door de inrichting van gemengde beheer- en exploitatiestructuren waarin privé- en openbare investeerders samengaan;

Overwegende bovendien dat volgens de gegevens verzameld in het eindrapport over het ontwerp Cofar (Common option for airport regions) gevoerd in het kader van het communautair initiatief Interreg II c, luchthavens, gelegen in de vierhoek Frankfurt – Londen – Amsterdam – Parijs van 1994 tot 1999 een toename kenden van zo'n 36 % voor hun vrachtverkeer;

Overwegende dat de luchthaven van Luik – Bierset, met het oog op de inplanting en de dichtheid van zijn communicatie-infrastructuur, alles bij elkaar genomen een zeker potentieel voor ontwikkeling heeft;

Dat van wat voorafgaat, de valorisatie van dat potentieel veronderstelt dat de nodige oppervlaktes ter beschikking staan voor de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit en de daarmee verbonden economische activiteit;

4. Overwegingen betreffende het plan met betrekking tot de blootstelling aan de geluidshinder en de geluidsindicator

4.1. het plan m.b.t. tot de blootstelling aan de geluidshinder

Overwegende dat talrijke reclamanten net als het milieueffectenrapport het PEB betwisten in zijn theoretische afbakening waarbij geen rekening zou zijn gehouden met talrijke parameters zoals de afwijking in de bocht rechts ter hoogte van Saint-Georges, het niet naleven van de routes, de verlenging van de start- en landingsbaan ...;

Overwegende dat indien de ontwikkeling van de luchthaven maatregelen met betrekking tot het bodemgebruik onvermijdelijk maakt, deze ontwikkelingen tegelijk rekening moeten houden met zowel de levenskwaliteit van de omwonenden als de economische perspectieven;

Dat het Tractebel verslag d.d. 14 maart 1992 wel degelijk gewag maakt van de problematiek van de geluidshinder veroorzaakt door de vliegtuigen;

Dat de Waalse Regering zich bewust is van deze geluidsoverlast en daarom in 1995 contact heeft opgenomen met het Cedia (studie- en ontwikkelingscentrum in akoestische engineering van de Universiteit van Luik), alsook met de firma A-tech (Acoustic technologie) om een uitgebreide studie te voeren naar de potentiële geluidshinder veroorzaakt door de uitbreiding van de luchthaven;

Dat in deze studie « akoestische voorstudie van de luchthaven Bierset » die werd ingediend op 25 oktober het volgende te lezen stond :

— een voorafgaande inventarislijst van het lawaai rond de luchthaven;

— een evaluatie, na simulatie, van de geografische zone die gevoelige geluidshinder dreigde te ondervinden : het ging erom de grootte van de zone af te bakenen die last kon ondervinden van de geluidshinder veroorzaakt door de toekomstige activiteiten, zone waarbinnen een nauwkeurige studie moest worden uitgevoerd om het aantal gebouwen en personen die er last van zouden ondervinden te beperken;

Dat om deze zone af te bakenen er een indicator moest worden gekozen, nl. de Ldn indicator (Level day & night) : het gaat om een equivalent niveau over 24 uur, waarbij het 's nachts geproduceerde geluid met 10 dB(A) meer doorweegt om rekening te houden met een grotere gevoeligheid tijdens de nacht; dat deze indicator over de hele wereld wordt erkend om de door het luchtverkeer veroorzaakte geluidshinder te kwalificeren. Rekening wordt gehouden met vier parameters die de geluidsbron en de manier waarop die wordt waargenomen karakteriseren, nl. het maximale geluidsniveau dat wordt bereikt bij elk overvliegend vliegtuig, de tijd dat het nodig heeft om over te vliegen, het totale aantal vliegtuigen en het tijdstip waarop de vliegtuigen overvliegen;

Overwegende dat uit medische en sociologische studies een duidelijke band blijkt tussen het geluid van vliegtuigen uitgedrukt in Ldn-waarden en bepaalde gevolgen op de gezondheid van personen; dat de Regering zich dus heeft gebaseerd op een in 1996 door J.S. Bradley uitgevoerde studie om het met het Canadese luchtverkeer verbonden geluid in goede banen te leiden. Deze studie is een overzicht van de medische en sociologische literatuur uit 11 landen en legt de Ldn-drempel waarna negatieve gevolgen optreden als gevolg van het met het luchtverkeer verbonden geluid op ongeveer 56 db(A);

Dat de Regering de grenswaarde waarna maatregelen moeten worden genomen heeft vastgelegd op 55 dB(A) in Ldn;

Dat de bedoeling van deze stap dus niet was zones A, B, C, D af te bakenen maar wel een maximale oppervlakte waarbinnen de opstijgroutes moesten worden geoptimaliseerd om het aantal gebouwen en personen die hinder zouden kunnen ondervinden van de toekomstige luchthavenexploitatie tot een minimum te beperken;

Dat binnen de aldus omschreven zone is overgegaan tot een volledige inventarisering van het precieze aantal getroffen gebouwen bij een geluidsindicator van 55 dB(A);

Overwegende dat de geplande ontwikkeling van de luchthaven aanzienlijke infrastructuurwerken vergt : bij de ontwikkeling ervan ging het dus om langetermijnplanning;

Dat door deze vaststelling de overheden rekening hebben gehouden met de situatie op lange termijn, dat ze daardoor aanvlieg- en opstijgroutes en geluidszones aan de grond hebben vastgelegd;

Dat de aanvlieg- en opstijgroutes dus moesten worden geoptimaliseerd om technisch vliegbare routes uit te stippelen met de minste akoestische geluidsimpact om het aantal gebouwen en personen die hinder ondervinden van de geluidsoverlast tot een minimum te beperken;

Overwegende dat de definiëring van zo'n routes is uitgevoerd door het Britse studie bureau Speedwing in samenspraak met het Ministerie van Defensie (de luchthaven van Bierset is nog steeds een militaire luchthaven) en Belgocontrol dat bevoegd is inzake luchtvaartveiligheid;

Dat er in Luik voor werd gekozen het geluid maximaal op de kleinst mogelijke zone te concentreren en dus te opteren voor de verticale benadering, waarbij de vliegtuigen sneller een hoogte bereiken, en een horizontale benadering geconcentreerd op een enkel traject, wat het mogelijk maakt de geluidsimpact te beperken; dat in dit verband, de door de rechtbank van eerste aanleg te Luik aangeduide gerechtelijke expert op 21 december 1998 in zijn verslag bevestigde dat de verplichte routes het overvliegen van de dichtst bewoonde zones in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven vermijden;

Overwegende dat om te vermijden de bochten van de zo afgebakende zones op een nabije datum te herzien, heeft hij er zich toe verplicht die te baseren op geloofwaardige hypothesen met betrekking tot de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit op de site;

Dat de studie ter optimalisering van de luchtroutes, die was gebaseerd op drie scenario's, aldus rekening hield met de geluidsimpact bij een toekomstige ontwikkeling van de luchthavenactiviteit (horizon 98, horizon 2008 en horizon 2020);

Dat de aldus afgebakende geografische zone het resultaat is van de scenario's horizon 98 en horizon 2020 rekening houdend met de definitie van een verplichte route;

Overwegende dat na opstarten van de activiteiten, de verplichte opstijgroute licht moest worden gewijzigd om het luchtverkeer te scheiden;

Dat de computersimulaties, die zijn uitgevoerd via de uitbouw van een permanent netwerk geluidsmaatregelen met daarin zes vaste stations en een mobiel station verbonden met een software die de vliegtuigtrajecten analyseert, zouden moeten worden gevalideerd;

Dat tevens rekening werd gehouden met het fenomeen afwijking, dat niet hetzelfde is als het niet-naleven van de trajecten door de vliegtuigen; dat de door de rechtbank van eerste aanleg te Luik aangeduide gerechtelijke expert op 21 december 1998 in zijn verslag bevestigde dat ondanks alle maatregelen die afwijkingen op de routes pogen te corrigeren, moest worden aanvaard dat die onvermijdelijk waren : het traject van een vliegtuig wordt immers beïnvloed door de kracht en de richting van de wind, maar ook door een aantal moeilijk te meten parameters zoals de waarnemingstijd van navigatiesystemen, de reactiesnelheid van de bemanning, de controles van het luchtruim, en de toegestane afwijkingen van de uitrustingen en boordinstrumenten; dat er op die manier, zelf met inzet van de meest doeltreffende technieken inzake hulp bij navigatie, er steeds een zekere afwijking zal bestaan op de nominale as die is uitgestippeld als te volgen route;

Overwegende dat naast de uitbouw van een ontwikkelingsbeleid de Regering heeft beslist alle gegevens op te nemen met betrekking tot de impact van het project op het milieu.

Dat er daarom werd voor gekozen het luchthavenbeleid te ontwikkelen in samenwerking en in samenspraak met alle betrokken partijen om te komen tot een coherente en duurzame ontwikkeling die rekening houdt met de belangen en behoeften van de luchthaven, van de bewoners en van de lokale overheden;

Dat de Regering heeft geanticipeerd op de geplande ontwikkeling van de luchthaven door verschillende initiatieven te nemen zoals de oprichting op 18 september 1990 van een overlegorgaan voor elke luchthaven dat er mee belast is de milieuproblemen aan te pakken, of verder de oprichting van de specifieke cel die de milieuproblematiek behandelt (Serinfo);

Overwegende dat de Waalse Regering op 12 maart 1998 een besluit heeft genomen waarin de opstijgen- en landingsbeperkingen werden vastgelegd voor alle luchthavens die onder de bevoegdheid van het Waalse Gewest vallen; dat dit besluit, lang voor de door Europa vastgelegde termijn, het opstijgen en landen tussen 23.00 uur en 7.00 uur verbiedt voor vliegtuigen die geklasseerd staan onder hoofdstuk II volgens de criteria van bijlage 16 van de Conventie van Chicago; dat dit besluit zal worden herroepen door het besluit van 8 november 2000 die een totaal verbod zal handhaven voor vliegtuigen uit hoofdstuk II; dat dit besluit verder de uitbating van vliegtuigen uitgerust met hushkitts' tussen 23.00 uur en 7.00 uur verbiedt, trainingsvluchten tijdens het weekend, tijdens de week tussen 23.00 uur en 7.00 uur, op feestdagen en tijdens de schoolvakanties, en ook motortests op het grondgebied van het Waalse Gewest tussen 21.00 uur en 9.00 uur;

Overwegende dat het decreet van 1 april 1999, dat een artikel 1 bis invoegt in de wet van 18 juli 1973 betreffende de strijd tegen de geluidsoverlast, de Waalse Regering machtigt, aan het geluid blootgestelde zones af te bakenen.

Dat de eerste zone (zone A) aanvankelijk was afgebakend door het besluit van 10 september 1998 en vervolgens door het besluit van 19 oktober 2000; dat de tweede zone van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder (zone B) was afgebakend door een besluit van 20 december 2000;

Dat die besluiten zijn vernietigd door de Raad van State;

Dat zones A en B op vandaag zijn afgebakend door besluiten van de Waalse Regering van 18 april 2002, die aan de Raad van State werden voorgelegd;

Dat naast die twee zones tenslotte, het decreet van 8 juni 2002 zones C en D definieert die op vandaag nog niet bij decreet zijn afgebakend;

Overwegende dat - de aanvulling op het milieueffectenrapport bewijst het - de twee op vandaag afgebakende zones volgende parameters hebben opgenomen : 8 % van de vluchten omgeleid richting Ans, de vluchtprocedures (opstijgen en landen op 23L en 05R), de besturingsprocedure, het bodemreliëf, de weersomstandigheden en de voorliggende en geplande (400 m meer naar het noordwesten) lengte van de start- en landingsbaan;

Overwegende dat na de Regering te hebben gemachtigd de geluidszones te definiëren, de decretale wetgever diezelfde Regering heeft gemachtigd verschillende maatregelen, hetzij preventieve, hetzij curatieve, te nemen.

Dat het voor de zone A gaat om een procedure van vrijwillige verkoop van gebouwen aan het Gewest (besluit van 10 september 1998 en dat van 20 december 2000 van toepassing op houders van reële onroerende rechten gelegen in de eerste zone van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder van de luchthavens die onder de bevoegdheid van het Waalse Gewest vallen, beide besluiten werden door de Raad van State vernietigd); dat de Regering voorts schikkingen heeft getroffen ten gunste van de huurders (besluit van 26 november 1998 aangevuld met besluit van 27 mei 1999, herroepen en vervangen door het besluit van 8 februari 2001) en ten gunste van beoefenaars van vrije beroepen (besluit van 27 mei 1999 herroepen en vervangen door het besluit van 8 februari 2001, besluit herroepen en vervangen door het besluit van 20 juni 2002);

Dat het in zone B gaat om een premie voor het isoleren van de woningen, waarbij het Waalse Gewest zich ertoe verbindt resultaat te leveren bij een akoestische vermindering in de verschillende ruimtes zowel overdag als 's nachts (besluit van 31 mei 2001 die de begeleidende maatregelen vastlegt betreffende woongebouwen gelegen in de tweede zone van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder van de luchthavens die onder de bevoegdheid van het Waalse Gewest vallen, aangevuld met besluiten van 12 juli 2001 die het voorwerp en de samenstelling van de technische adviescommissie vastlegt en van 18 juli 2001 ter uitvoering van het besluit van 31 mei 2001; het decreet van 8 juni 2001 dat artikel 1 bis van de wet van 18 juli 1973 betreffende de strijd tegen de geluidsoverlast wijzigt stelt het principe zelf van de isolering van woningen gelegen in de zones B, C en D van de plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder van de regionale luchthavens alsook van de maximale geluidsdrempels uitgedrukt middels de indicator L_{max} , die niet mag worden overschreden door vliegtuigen die de luchthavens binnen het Waalse Gewest gebruiken (tussen 22.00 uur en 7.00 uur en tussen 7.00 en 22.00 uur);

Dat diezelfde wetgever op 25 oktober 2001 tenslotte een zogenaamd « gelijkheids-» principe heeft ingevoegd in het artikel 1 bis van de wet van 18 juli 1973 betreffende de strijd tegen de geluidsoverlast, waardoor een omwonende die niet in de zone A is opgenomen bijvoorbeeld, zal kunnen genieten van de begeleidende maatregelen van de zone A indien is vastgesteld dat hij equivalente geluidshinder ondervindt;

Overwegende dat, binnen het kader van de strijd tegen de geluidsoverlast veroorzaakt door vliegtuigen die de regionale luchthavens aandoen, het decreet van 8 juni 2001, dat het decreet van 23 juni 1994 wijzigt houdende de oprichting en uitbating van de luchthavens en aërodrooms die onder de bevoegdheid van het Waalse Gewest vallen, na de openingsuren van de luchthaven van Luik-Bierset te hebben vastgelegd, administratieve sancties oplegt aan eender welke overtreders (vluchtverantwoordelijke, eigenaar van een vliegtuig, technische of commerciële exploitant van het vliegtuig of het bedrijf dat de concessie heeft voor de uitbating van een van de luchthavens) die de permanente of tijdelijke restricties op het gebruik van bepaalde soorten vliegtuigen niet naleeft of niet laat naleven door een van zijn bedienden of mandatarissen, of de maximale geluidswaarden veroorzaakt aan de grond en vastgelegd in het decreet van 8 juni 2001 dat de wet van 18 juli 1973 houdende de strijd tegen de geluidsoverlast wijzigt, regels betreffende het testen van motoren en bijzondere opstijg- en landingsprocedures met het oog op een beperking van de geluidshinder veroorzaakt door die vluchtbewegingen;

Dat wat betreft het naleven van de trajecten en de afwijkingen in de bocht ter hoogte van Saint-Georges, de door de rechtbank van eerste aanleg te Luik aangeduide luchtvaartexpert erop wees dat : » de operationele exploitatie van dit verkeer correct is zowel op het vlak van de controleprocedures en de aan de piloten gegeven instructies als de uitvoering ervan » en dat afwijkingen onvermijdelijk zijn;

Overwegende dat de Regering op 8 juni 2002 een decreet heeft uitgevaardigd om een onafhankelijke autoriteit aan te stellen die is belast met de controle en de opvolging inzake geluidshinder veroorzaakt door de luchthavens binnen het Waalse Gewest;

Dat die autoriteit verschillende opdrachten kreeg toevertrouwd zoals het formuleren van adviezen of aanbevelingen met betrekking tot het beheersen van geluidshinder veroorzaakt door de luchthavens en hun impact op het milieu, of nog het herzien van het plan m.b.t. de blootstelling aan de geluidshinder; dat ze eveneens de bevoegde overheden mag verwittigen in geval van overtreding op de regels om de geluidshinder te beheersen;

Overwegende tenslotte dat sommige reclamanten een schending door het Waalse Gewest inroepen van artikel 8 van de Europese conventie voor de rechten van de mens, waarbij ze verwijzen naar een op 2 oktober 2001 door het Europese Hof uitgesproken arrest (arrest Hatton);

Dat dit arrest waartegen de Britse staat overigens beroep heeft aangetekend, de vorige rechtspraak van het Hof definitief bevestigt, volgens dewelke de keuze van de middelen in het kader van een beleid ter vermindering van de vervuiling, tot de discretionaire bevoegdheid van de nationale overheden behoort; dat die het recht hebben de weg van de preventie te verkiezen boven die van de reparatie (cfr. arrest Powel en Rayner);

Dat het Hof in het arrest Hatton de Britse staat veroordeelt, niet op het juiste moment te zijn overgegaan tot studies die het haar mogelijk hadden gemaakt nauwkeurig alle aanwezige belangen in te schatten; Dat dit zeker niet het geval kan zijn voor de luchthaven van Luik-Bierset gelet op de uitgebreide, volledige en de lang op voorhand uitgevoerde studies;

4.2. De geluidsindicator L_{dn}

Overwegende dat met de L_{dn} indicator geografische zones kunnen worden gedefinieerd die een weerspiegeling zijn van de gradaties van reacties tegen het geluid en waarbinnen curatieve en verzorgende maatregelen moeten worden genomen (bouwverbod of -beperking, geluidsisolatie ...);

Dat het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder, via hypotheses waarop het is gebaseerd en de keuze van L_{dn} indicator, geografische zones omschrijft waarvan de grootte afhangt van het aantal overvliegende vliegtuigen, het type vliegtuig, het tijdstip waarop het vliegtuig overvliegt en de duur van het overvliegen;

Dat het gaat om een instrument voor planning en beheer van het grondgebied;

Dat professor Bradley in een studie uit april 2002 betreffende de zones van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder van de luchthavens die onder de bevoegdheid van het Waalse Gewest vallen onderstreept dat : « de tot op vandaag opgedane kennis erop wijst dat de L_{dn}-maatregel tenminste even betrouwbaar is als om het even welke andere globale geluidsmaatregel voor luchthavens als aanwijzing van de negatieve reacties op het geluid van luchthavens » (J. Bradley, Rev. Of airport noise zone criteria for the wallon region);

Dat de L_{dn} indicator volgens deze eminente deskundige een gepaste keuze is om het globale door luchthavenactiviteiten veroorzaakte geluid te meten;

Dat de Europese richtlijn 2002/49/CE van 25 juni 2002 houdende de evaluatie en het beheer van geluid in het milieu overigens aantoont dat de L_{den} (Level day-evening-night) het opstellen van geluidskaarten mogelijk moet maken (het gaat hier eigenlijk om een plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder); dat die tevens bepaalt dat de lidstaten een akoestische planning moeten opmaken met daarin de engineering van verkeerbeheersystemen, de planning van het verkeer en de geluidsvermindering via geluidsisolerende maatregelen en de strijd tegen het geluid aan de bron (het gaat o.a. om de definiëring van een verplichte route in functie van de voorliggende en geplande geluidsisolerende maatregelen) en een geluidszone die als volgt is gedefinieerd : « de juridische definitie van een zone langs of in de omgeving van de geluidsbronnen, waarbinnen juridische regels van toepassing zijn inzake de strijd tegen het geluid » (het gaat in feite om de zones A, B, C en D, en de daarmee verbonden begeleidende maatregelen);

Dat het met de Lden-indicator, net zoals met de Ldn, mogelijk is de over 24 uur waargenomen geluidshinder te karakteriseren;

Overwegende dat de door de richtlijn aangeprezen Lden-indicator een penaliteit bepaalt van 5 dB(A) van 19.00 uur tot 23.00 uur en van 10 dB(A) van 23.00 uur tot 7.00 uur, terwijl de Ldn-indicator een penaliteit van 10 dB(A) bepaalt vanaf 22.00 uur tot 7.00 uur;

Dat uit analyses van het CEDIA die het voorwerp vormen van een verslag uit april 2002, blijkt dat, na vergelijking van die twee indicatoren, in drie verschillende scenario's, het niveauverschil tussen beide steeds lager is dan 1 dB(A); Dat die twee indicatoren mathematisch dan ook heel dicht bij mekaar liggen;

Dat het Waalse Gewest dus lang vooruit was op de toepassing van deze richtlijn, die het plan m.b.t. de blootstelling aan geluidshinder niet in twijfel zal trekken, en dit in tegenstelling tot wat in het effectenrapport staat;

Overwegende dat J.S. Bradley in zijn verslag van 1996 aangeeft dat geluidsniveaus die boven de Ldn 66 dB(A) liggen niet geschikt zijn voor de ontwikkeling van woonzones;

Dat uit het originele verslag, en niet uit de vertaling, kan worden afgeleid dat J.S. Bradley, wanneer hij het over de ontwikkeling van woonzones heeft, hij de bestaande gebouwen niet in twijfel trekt; dat het verslag zich baseert op de woonomgeving in Canada waar de geluidsverminderingindex, inherent aan de plaatselijke bouwmethodes, beperkt is vergeleken met die van de constructies in België;

Dat datzelfde verslag genuanceerd is in zijn conclusies aangezien het zich baseert op de in 1996 beschikbare gegevens en vooral dat de kwestie van de isolatie het voorwerp moet vormen van bijkomend onderzoek;

Dat J.S. Bradley in een verslag van april 2002 over de te Bierset genomen geluidswerende maatregelen tenslotte schrijft, hoewel die eventualiteit plausibel lijkt, dat er geen enkel duidelijk bewijs bestaat dat er aanzienlijke gevolgen op de gezondheid zullen optreden op lange termijn, als gevolg van het geluidsniveau van de vliegtuigen in de zones B en C;

Overwegende dat het daarentegen het criterium van de geluidspiek is of nog van het maximale geluidsniveau (Lmax indicator) dat wordt gehanteerd om het maximale geluidsniveau veroorzaakt door een overvliegend vliegtuig te bepalen en gemeten in decibel A binnenin de woningen;

Dat, hoewel het tamelijk complementair is met het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder en de daarmee verbonden indicator, nl. de Ldn, het niet mogelijk is de hinder te bevatten die te wijten is aan het aantal vliegtuigen, de overvliegtijd, het lawaai van elk vliegtuig en de waarnemingstijd;

Dat het op die manier niet mogelijk is de omvang van de door de geluidshinder betroffen geografische zones te omschrijven; dat dit enkel via de Ldn mogelijk is;

Dat het criterium van de geluidspiek of Lmax het in de aldus via het Ldn criteria afgebakende zones, daarentegen wel mogelijk maakt de waarneming van elk geluidsevenement apart te bevatten om zo de omwonenden te beschermen met geluidsisolerende maatregelen;

Dat de Lmax het o.a. mogelijk maakt de gevolgen van het vliegtuiglawaai op de slaap te meten;

Dat de medische literatuur, en o.a. het verslag van de heren Muzet en Valet, een significante correlatie aantoonde tussen het wakker worden, het aantal geluidspieken en het geluidsniveau;

Dat de Wereldgezondheidsorganisatie aanbeveelt tijdens de nacht geluidspieken van 45 dB(A) binnen de woning niet te overschrijden;

Dat een werkgroep, in het leven geroepen door het Waalse Gewest, zich op deze studies heeft gebaseerd en vooropstelt het maximale geluidsniveau van 45 dB(A) in de slaapkamers niet meer dan 10 à 15 keer per nacht te overschrijden, wat overeenkomt met de criteria van o.a. de Wereldgezondheidsorganisatie;

Dat dus blijkt uit het bijeenvoegen van de decreten van 1 april 1999 en 8 juni 2001 dat het eerste de Ldn-indicator vastlegt, die geografische zones moet omschrijven op basis van het geluid opgemeten buiten de woningen, terwijl het tweede rekening heeft gehouden met de Lmax-indicator, die het geluidsniveau binnenin de woning opmeet, zodanig dat de intensiteit en het aantal geluidspieken de gezondheid van de omwonenden niet in gevaar brengt;

Dat het decreet van 8 juni 2001 na uitvoering van alle geluidsisolerende werken een maximaal in Lmax uitgedrukt geluidsniveau van 45 dB(A) in de slaapkamers garandeert en van 55 dB(A) buiten de woning overdag, en dit welke ook de zone is van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder is, behalve de zone A van het plan m.b.t. de blootstelling aan geluidshinder van Luik;

Dat door de geluidsindicator Ldn en de Lmax te combineren, en wat ook de zone binnen het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder is (B, C of D), wat ook het in Ldn uitgedrukt geluidsniveau is (56 dB(A), 66 dB(A) of zelf 69,5 dB(A)) berekend op een bepaalde plaats, het door het Waalse Gewest uitgebouwde decretale systeem aan alle omwonenden in de zones B, C en D eenzelfde maximale geluidsniveau binnenin hun woningen garandeert, nl. 45 dB(A) Lmax binnenin de slaapkamers, 55 dB(A) Lmax in de andere kamers tijdens de dag;

4.2. Gevolgen van de geluidshinder op de gezondheid

Overwegende dat de decretale wetgever nooit de impact van de ontwikkeling van de luchthaven op de gezondheid heeft ontkend; dat het de reden is waarom hij het decreet van 1 april 1999 heeft uitgevaardigd waarbij in de wet van 18 juli 1973 betreffende de strijd tegen het geluid een artikel 1 bis werd gevoegd, dat hem machtigde maatregelen te nemen in de buurt van de Waalse luchthavens en aërodrooms om de omgeving, die door de exploitatie ervan is blootgesteld aan het geluid, te beschermen;

Dat, na te zijn gemachtigd zones te bepalen, de Regering is gemachtigd maatregelen te nemen zoals het aankopen in zone A of het geven van isolatiepremies in zone B; dat isolatiemaatregelen in die laatste zone tijdens de nacht een maximaal geluidsniveau van 45 dB(A) in de slaapkamers moet garanderen en overdag 55 dB(A) in de andere kamers; die drempels komen o.a. overeen met de criteria van de Wereldgezondheidsorganisatie;

Dat die maatregelen werden genomen na bestudering van wetenschappelijke studies die gewag maken van een correlatie tussen het lawaai en de gezondheid (cfr. o.a. de studie Muset § Valet) en na geluidsisolerende werken die in augustus 1999 als experiment werden uitgevoerd;

Dat hij in z'n rapport schrijft dat personen zelden uit hun slaap worden gehaald wanneer het geluidsniveau binnenin de woning lager is dan 55 dB(A) Lmax en dit voor de gevoelige bevolkingsgroep;

Dat de dhr. Plomb, deskundige aangesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Luik, in zijn verslag de theorie onderschrijft dat 45 dB(A) Lmax de maximale drempel is die binnenin de woningen mag worden gehaald;

Dat al die rapporten, voor de besluitvorming, zijn samengebracht en geanalyseerd in de verschillende verslagen die zijn overgemaakt aan de Waalse Regering;

Dat iedereen het er dus over eens is dat met een geluidsniveau van 45 dB(A) Lmax elke persoon kan genieten van een geluidsomgeving die gunstig is voor het rusten en het inslapen;

Overwegende dat, gelet op deze studies, voorliggende herziening de woningen binnen zone A probeert te vermijden;

Overwegende tenslotte dat het effectenrapport dat is overgenomen door menig omwonende, aanraadt dat zone B van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder eenzelfde regime volgt als dat dat is gepland voor zone A, nl. het aankopen, of dat het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder, en dus het luchtverkeer, zou worden gewijzigd om binnen zone B de Ldn = 66 dB(A) niet te overschrijden;

Dat de aanbevelingen zich baseren op een foutieve hypothese, nl. dat de zones die zijn blootgesteld aan een Ldn die boven de 66 dB(A) ligt niet geschikt zouden zijn als woonzone; dat de studie van J. Bradley, waarop het effectenrapport zich baseert, enkel aanbeveelt geen woonzones te ontwikkelen wanneer de Ldn hoger is dan 66 dB(A); dat de voorliggende herziening de woonfunctie binnen de zones van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder wil uitsluiten;

Dat, in toepassing van de wetenschappelijke literatuur, in zone B een geluidsisolatie, die een geluidsniveau van 45 dB(A) Lmax respecteert, technisch perfect mogelijk is.

Dat het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder dus relevant blijft;

5. Milieubeschouwingen

5.1. Impact op het landschap en de stedenbouw

Overwegende dat het effectenrapport twee grote afzonderlijke entiteiten ziet, enerzijds de vallei van de Maas, en anderzijds het geheel van het plateau van Haspengouw;

Overwegende dat volgens deze studie, de economische ontwikkeling van de luchthaven van Luik-Bierset plaatselijk zal leiden tot het verlies oppervlaktes die vandaag als landbouwgrond dienst doen en bepaalde zones zal insluiten die op korte termijn, wegens de moeilijkheid die te exploiteren, misschien zullen worden bebouwd;

Dat de ontwikkeling van de economische en industriële zones rond de luchthaven een snelle verslechtering van het landschap dreigt te veroorzaken, doordat heel verschillende gebouwen naast en door mekaar zullen komen te liggen;

Overwegende dat, wat de gevolgen van het verlies aan landbouwoppervlakte betreft, de gevolgen op termijn, die in het effectenrapport te lezen staan, hypothetisch blijven;

Dat, naast het feit dat de lopende herverkavelingoperatie de configuratie van de landbouwbedrijven zal optimaliseren en de insluiting ervan zal vermijden, de toekomstige urbanisatie van de landbouwzones de herziening van het voorafgaande sectorplan veronderstelt;

Dat het Waalse Gewest dus in staat is zo'n bebouwing te vermijden;

Overwegende dat het voorliggende project rekening houdt met de stedenbouwkundige impact door het opleggen van specifieke voorschriften in de verschillende afgebakende zones;

Dat voor de industriële zones in de omtrek van de luchthaven het o.a. zo is dat voor de ontwikkeling van een zone voor economische en industriële activiteit ten noorden van de vrachtzone en ten westen van de banen een bijkomend voorschrift geldt, dat het oprichten van een isolerende perimenter van ten minste 50 meter breed omvat, bestaande uit een groene beveiligingsmuur of dichte plantaardige schermen in harmonie met de typografie van de site, met daarnaast een degelijke antigeluids-infrastructuur indien de geplande activiteit dit vereist;

Overwegende overigens dat, in tegenstelling tot wat sommige reclamanten menen, voorliggend project een gepast formaat van constructie oplegt, dat garant staat voor een harmonieuze overgang tussen bijvoorbeeld de industriële activiteiten en de landbouwzone;

5.2. De herverkaveling

Overwegende dat sommige reclamanten menen dat voorliggende herziening de lopende herverkaveling schaadt;

Overwegende dat op 14 maart 1979 een ministerieel besluit een onderzoek heeft gelast naar het nut van de herverkaveling van het geheel van goederen die zich op het grondgebied van volgende gemeentes bevinden : Fexhe-Le-Haut-Clocher, Awans, Grâce-Hollogne en Saint-Georges;

Dat op 1 juni 1995 een ministerieel besluit het nut van de herverkaveling uitvaardigt en het kadasterplan vastlegt;

Overwegende dat artikel 46, § 1, 4° van het CWATUP (Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine) vermeldt dat « de inschrijving van een nieuwe zone bestemd tot stedenbouw geen afbreuk doet aan de gevolgen van de beschermingsperimeters waarvan sprake in voorliggend wetboek of in andere wetgevingen »;

Overwegende dat het enige gevolg van de perimenter het mogelijk maken van de herverkaveling is;

Dat volgens voormeld artikel 46, er geen principiële onverenigbaarheid is tussen een nieuwe stedenbouwkundige zone en een beschermingsperimenter; Dat de inschrijving van een nieuwe zone met een stedenbouwkundige bestemming er niet mag toe leiden dat de gevolgen van een beschermende perimenter worden vervormd;

Overwegende dat de herverkaveling op zich erin bestaat de gronden te herverdelen om een meer verstandige en meer rendabele exploitatie van de landbouwgronden te garanderen;

Dat een herverkaveling niet als voorwerp heeft de landbouwfunctie, eens die is afgelopen, te beschermen tegenover andere bodembestemmingen;

Dat de herverkavelde gronden het voorwerp uitmaken van geen enkele bijzondere bescherming, of het is een recht op voorkoop ten gunste van de nationale landmaatschappij;

Overwegende dat voorliggende herziening geen inbreuk mag zijn op het arrest van 1 juni 1995 dat enkel het nut van de herverkaveling heeft verordend en een perceel heeft vastgelegd in toepassing van de wet van 22 juli 1970 houdende de wettelijke herverkaveling van landbouwgoederen;

Overwegende dat voorliggende herziening het behoud van de afwateringswegen hoegenaamd niet belet;

5.3. Luchtvervuiling geïnduceerd door de luchthavensite, het aanleggen van wegen en de nieuwe commerciële en industriële inplantingen

Overwegende dat de CRAT (Commission régional de l'Aménagement du Territoire) en de CWEDD (Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable) daarin gesteund door reclamanten en net als het effectenrapport het volgende aanbevelen : een controle van de luchtkwaliteit in de buurt van de luchthavensite, een vermindering van de brandstofemissies door de vliegtuigen via een werkmethodologie op de site en via financiële drukmiddelen en de invoering van een milieubeheersysteem;

Overwegende dat bepaalde reclamanten de door vliegtuigen veroorzaakte luchtvervuiling aanhalen, die zal toenemen met de verlenging van de geplande start- en landingsbaan, en de gevolgen ervan voor de gezondheid en voor de landbouwproducten;

Dat andere reclamanten menen dat er een zeker risico bestaat op een verhoging van de luchtvervuiling na de aanleg van nieuwe wegen, vooral bestemd voor vrachtwagens, en na de inplanting van nieuwe industriezones;

Overwegende dat wat de totale luchtvervuiling betreft, het luchtverkeer slechts verantwoordelijk is voor 0,3 % van de stikstof en koolstofmonoxyde vervuiling; dat de vliegtuigen 0,3 % van de koolwaterstof produceren en het wegverkeer 49,5 %;

Overwegende dat in toepassing van artikel 12 van het decreet van 11 maart 1999 houdende de milieuvergunningen, de luchthavenexploitant een milieuvergunning zal moeten indienen en zich zal moeten schikken naar de voorwaarden van die vergunning, die aan de aanbevelingen zullen kunnen beantwoorden; dat hetzelfde geldt voor bedrijven die zich op de luchthavenzone vestigen;

Overwegende verder dat de Regering met haar arrest van 8 november 2000 niet enkel de meest luidruchtige vliegtuigen op de Waalse luchthavens heeft willen bannen maar ook die die technisch verouderd en dus vervuילend zijn;

Overwegende dat de eventuele luchtvervuiling veroorzaakt door de aanwezigheid van nieuwe bedrijven zal worden opgevangen door de milieuvergunning;

Overwegende dat wat de luchtvervuiling betreft als gevolg van een stijging van het wegverkeer, het herziene sectorplan de vestiging van bedrijven in de onmiddellijke nabijheid van het HST-station zal mogelijk maken, wat de multimodaliteit door een beperking van het wegverkeer zal begunstigen;

Dat het Waalse Gewest volledig op dezelfde lijn zit als het op alle niveaus gevoerde beleid dat de strijd aanbindt met de luchtvervuiling, wat overigens blijkt uit het Waalse plan m.b.t. de lucht;

Dat de herziening van het sectorplan van Luik er hoegenaamd niet is op gericht de verplichtingen van het Gewest op dat gebied in te perken;

5.4. Grondwater en oppervlaktewater

Overwegende dat o.a. de Compagnie intercommunale liégeoise des eaux (CILE) de noodzaak onderstreept aandacht te hebben voor het grondwater waarvan het grootste deel zich binnen de zone bevindt waar de CILE water wint, of in het preventiezoneproject;

Overwegende dat artikel 46, § 1, al. 2, 4° van het CWATUP, gewijzigd door het decreet van 18 juli 2002, bepaalt dat « de inschrijving van een nieuwe zone met stedenbouwkundige bestemming geen afbreuk doet aan de effecten van de beschermingsperimeter waarvan sprake in voorliggend wetboek of andere wetgevingen »;

Overwegende dat de voorbereidende werken op het decreet van 18 juli 2002 duidelijk hebben aangetoond dat, binnen de beschermingsperimeters die zijn aangenomen binnen het kader van het CWATUP of andere wetgevingen, er alle reden toe was de beperkingen die uit het sectorplan en uit de bewuste perimeter(s) voortvloeien te cumuleren;

Dat, aangezien het ging om beschermingsperimeters van grondwater, het decreet van 7 oktober 1985 houdende de bescherming van de oppervlaktewaters tegen vervuiling, het decreet van 30 april 1990 betreffende de bescherming en de exploitatie van grondwater en tot

drinkwater te verwerken grondwater en zijn twee uitvoeringsbesluiten van 14 november 1991, waarvan de laatste wijziging dateert van 21 november 2002, en meer bepaald het besluit van 14 november 1991 betreffende het winnen van grondwater, de waterwinnings-, preventie- en bewakingszones, en het kunstmatige aanvullen van grondwater, alsook de bijzondere omstandigheden die voortvloeien uit de besluiten die de bewuste perimeters vastleggen, talrijke beschermende maatregelen opleggen die beperkingen zijn op de uitoefening van het eigendomsrecht, welke moeten worden nageleefd;

Dat voorliggende herziening van het sectorplan er hoegenaamd niet is op gericht de bescherming van het grondwater in te perken;

Overwegende dat klachten gaan over de noodzaak storbekken te voorzien of de bestaande afwateringssyste-men te verbeteren, na het aanleggen van nieuwe wegen of het oprichten van nieuwe gebouwen;

Dat deze problematiek zal moeten worden aangesneden tijdens het overhandigen van de stedenbouw- en milieuvergunningen;

Overwegende dat de Waalse Regering bovendien kennis neemt van de aanbevelingen van de CRAT en de CWEDD betreffende het beheer van oppervlaktewateren en grondwater; dat een gescheiden stelsel van opvang van afval- en regenwater voortaan van toepassing is bij de aanleg van industriezones, die zijn uitgevoerd door openbare intercommunales; dat de Waalse Regering in eerste lezing op 19 december 2002 een voorproject van besluit heeft goedgekeurd houdende het algemene reglement ter sanering van het stedelijke afvalwater;

Overwegende dat de studie van de feitelijke situatie die heeft meegewerkt aan het opstellen van het voorproject, dat het voorwerp was van een besluit van de Regering van 30 november 2000, uitgevoerd door de Faculté Universitaire des Sciences Agronomiques te Gembloux, afdeling landbouwhydraulica, waarbij mevrouw Dautrebande de bestaande problemen te Awans en Bierset naar voor schoof, betreffende de afvoer van afvloeiend water, het risico op overstroming wegens de geringe hellingen in het terrein en de maatregelen die nu te nemen zijn en die te nemen zijn in het vooruitzicht van de in het projectplan geplande urbanisatie; Dat op basis van deze studie de gevoelige punten zijn blootgelegd en het voorwerp zullen vormen van een gepaste behandeling bij de uitbouw van zones met een economische bestemming; zo ook bij de uitbouw van het wegenproject waarbij de industriezone met de E40 zal worden verbonden via een tracé dat langs de HST-lijn loopt;

5.5. Het biologische kader

Overwegende dat op het grondgebied van Grâce-Hollogne de zandgroeve « Les Vignes » deel uitmaakt van het inschrijvingsproject van een nieuwe zone met economische activiteit;

Dat het plan deze zandgroeve erkent in functie van haar biologische belang als groene zone;

Dat dit gebeurt conform het effectenrapport dat had voorgesteld de zandgroeve te bewaren en het tot groene zone te bestemmen;

Dat het effectenrapport de zandgroeve « La Fontaine » niet heeft opgenomen, die volgens de CWEDD tevens een grote biologische waarde heeft; dat het plan deze zone tevens bestemt als groene zone en een ecologische corridor aanlegt tussen de twee zandgroeves en tussen de zandgroeves en het park van het kasteel van Lexhi;

Overwegende dat andere maatregelen zijn genomen om het biologische belang van andere ruimtes zoals vermeld onder punt 9 te beschermen;

6. Overwegingen betreffende de leegloop en de veiligheid

Overwegende dat sommige reclamanten vliegtuigongevallen vrezen en vragen, zoals het effectenrapport het vooropstelt, een afschrift te maken van de voorstellen uit een omzendbrief van 21 augustus 1998 van het Federal Aviation Administration in de U.S. Department of Transportation dat aanbeveelt op het einde van de start- en landingsbanen voldoende ruimte te voorzien om eventuele vliegtuigen in moeilijkheden te doen stoppen tijdens het landen en het opstijgen;

Overwegende dat deze maatregel niet onder het sectorplan valt en zal moeten worden behandeld in de milieuvergunning waarvoor de exploitant een aanvraag moet indienen;

Overwegende dat door de leegloop de inwoners van bepaalde wijken, vooral in zone A, vrezen voor vandalisme en gewelddaden;

Dat dit fenomeen niet het gevolg is van voorliggende herziening maar van het plan met betrekking tot de blootstelling aan het geluid; dat er niettemin bewakingssystemen in zone A zijn geplaatst;

Overwegende bovendien dat de gemeenten bevoegd zijn voor de politie voor de openbare veiligheid;

7. Overwegingen betreffende de mobiliteit

Overwegende dat de Commission régional de l'Aménagement du Territoire en de Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable vaststellen dat het structurele mobiliteitsschema vooropgesteld door het effectenrapport ontbreekt, schema dat zowel het verkeer binnen de luchthavenzone moest beheren, in de industriezone, op de toegangswegen naar de snelwegen en op het autosnelwegennetwerk zelf;

Overwegende dat de reclamanten wijzen op een toename van het autowegverkeer, in de hand gewerkt door voorliggende herziening, en de gevolgen ervan op de verkeersveiligheid en het fileprobleem;

Dat andere reclamanten onderstrepen dat bepaalde wegen een dergelijke groei niet aankunnen;

Dat reclamanten tenslotte kritiek uiten op het voorstel om Awans oost- en westwaarts te omzeilen;

Overwegende dat het Ministerie van Infrastructuur en Transport werken aan het autosnelwegennetwerk heeft uitgevoerd om de capaciteit te vergroten (aanleg van drie of vier rijstroken op de E40 en E42) en op die manier de verkeerstoename veroorzaakt door de ontwikkeling van de luchthaven- en logistieke activiteiten op te vangen;

Overwegende dat het verkeer binnen de luchthavenzone en de industriezones via interne verbindingswegen zal verlopen zoals werd aanbevolen door het plan Masse van het luchthavenbedrijf te Parijs waarnaar het rapport, dat is gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 30 november 2000 houdende de beslissing het sectorplan van Luik te herzien, reeds verwees;

Overwegende dat, zoals het effectenrapport het reeds opmerkt, het probleem van het vastlopen van de toegangswegen naar Luik, los staat van de ontwikkeling van de luchthaven;

Overwegende dat de Commission régional de l'Aménagement du Territoire zich de voorstellen over een hertekening van de verkeerswisselaars die naar de luchthaven- en de industriezone leiden, zoals naar voor geschoven door het effectenrapport, eigen heeft gemaakt;

Dat het bij het voormelde rapport van de Waalse Regering gevoegde besluit reeds melding maakte van verschillende aanpassingen in die richting;

Overwegende dat zowel uit het effectenrapport als uit het advies van de Commission régional de l'Aménagement du Territoire blijkt dat aanpassingswerken aan het wegennet om de bereikbaarheidsproblemen van de luchthaven- en de industriezone op te lossen, zullen kunnen worden uitgevoerd, ondanks de afwezigheid van een structureel mobiliteitsschema; dat het geheel van transportinfrastructuur niet in het sectorplan moet worden ingeschreven, dit moet enkel voor de belangrijkste infrastructuur; dat de Raad van State in een arrest nr. 83.531 van 19 november oordeelde dat rijksweg RN 931, die een ringweg vormde rond Maillen in het kader van de verbinding E411-hospitaal van Mont-Godinne, geen hoofdverbindingsweg was in de zin van het CWATUP en dus niet moest worden ingeschreven in het sectorplan; dat zo'n infrastructuurwerken geen voorafgaande inschrijving in het sectorplan vereisen, hetzij dat ze details regelen die niet op maat van het plan zijn, hetzij dat het gaat om wegen die puur voor industrieel gebruik zijn, inherent aan de industriezone;

Overwegende dat tenslotte, zoals de Commission régional de l'Aménagement du Territoire bericht, de twee ringwegprojecten rond Awans en hun reserveringsperimeter uit het project zijn geschrapt en vervangen door een tracé langs de HST-lijn ten noorden ervan vanaf de verkeerswisselaar van Crisnée;

8. Betreffende de onteigeningen

Overwegende dat de CWEDD meent dat een onteigeningsplan had moeten gepaard gaan met het herzieningsproject van het sectorplan;

Overwegende dat artikel 58, al. 1 van het CWATUP bepaalt dat « alle aankopen van gebouwen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de bepalingen van het sectorplan of gemeentelijke infrastructuurplannen kunnen worden uitgevoerd via onteigening om redenen van openbaar nut ».

Overwegende dat onteigening om redenen van openbaar nut om de door het sectorplan besliste bestemmingen effectief te maken facultatief is en impliciet veronderstelt dat de noodzakelijke aankopen niet in der minne konden worden geregeld;

Overwegende dat artikels 3 en 8 van de wet van 26 juli 1962 houdende de procedure bij hoogdringendheid inzake onteigeningen om redenen van openbaar nut een minnelijke schikking aanbeveelt tussen de onteigenende instantie en de toekomstige onteigende;

Overwegende dat artikels 59 en 61 van hetzelfde CWATUP de mogelijkheid bieden de aannemingsprocedure te gebruiken van het onteigeningsplan zowel gelijktijdig met het aannemen van het plan als erna, zonder de een boven de andere te verkiezen;

Overwegende dat, indien de aankopen niet in der minne konden worden geregeld en dat het onvermijdelijk blijkt een gebouw of een groep gebouwen onmiddellijk in bezit te nemen, het artikel 67, al. 2 van het CWATUP de Regering de mogelijkheid biedt dit vast te stellen en naar de juridische procedure bij hoogdringendheid te grijpen die is vastgelegd in de voormelde wet van 26 juli 1962;

Overwegende bovendien dat de terreinen die zijn ingeschreven in een gemengde economische zone of met een industrieel karakter het voorwerp zullen kunnen vormen van een onteigeningsbesluit dat is genomen in uitvoering van artikel 30 van de wet van 30 december 1970 houdende de economische expansie;

Overwegende dat artikel 30, § 2, c) van de wet van 30 december 1970 bepaalt dat in geval van onteigening, er wordt te werk gegaan conform de wettelijke bepalingen van 26 juli 1962 houdende de procedure bij hoogdringendheid inzake onteigeningen om redenen van openbaar nut;

Overwegende dat de rechtspraak en de Raad van State houdende de verificatie en de effectiviteit van de hoogdringendheid ertoe leidt enkel een onteigeningsbesluit aan te nemen om redenen van openbaar nut met een procedure bij hoogdringendheid op het ogenblik dat de onteigenende instantie bij machte is te onteigenen om te vermijden dat er een te lange termijn ligt tussen het aannemen van het onteigeningsbesluit en de onteigening zelf;

Overwegende dat de proceduretermijn voor het verkrijgen van een onteigeningsbesluit niet onverenigbaar is met de dringendheid die er zou zijn om dit of dat gebouw te verwerven;

Overwegende dat om al die redenen er geen reden is om gelijktijdig met het herzieningsbesluit van het sectorplan en onteigeningsplan aan te nemen;

9. Overwegingen betreffende artikel 46, § 1, al. 2, 3°, van het CWATUP

Overwegende dat in tegenstelling tot wat de CWEDD volhoudt, de toepassingsbepaling van voorliggende herziening van het sectorplan het artikel 46, § 1, al. 2, 3°, van het CWATUP is, gewijzigd door het decreet van 18 juli 2002;

Overwegende dat het artikel 74 van het decreet van 18 juli 2002 dat het Waalse wetboek voor ruimtelijke ordening, stedenbouw en erfgoed wijzigt vermeldt dat « de herziening van het sectorplan voorlopig bepaald door de Regering op advies van de regionale commissie voor het van kracht worden van het voorliggende decreet de procedure die van kracht is voortzet voor die datum »;

Overwegende dat, indien het essentiële deel van het decreet van 18 juli 2002 van kracht is geworden op 1 oktober 2002, voor wat betreft het artikel 46, § 1, dan is dit vastgelegd door een besluit van de Waalse Regering van 3 oktober 2002, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* op 10 oktober 2002 en diezelfde dag van kracht geworden;

Overwegende dat het artikel 46, § 1, al. 2, 3° geen procedurebepaling vormt voor de uitwerking van de sectorplannen maar een bepaling ten gronde voor onmiddellijke toepassing;

Overwegende dat de voorliggende herziening van het sectorplan moet naleven wat deze bepaling voorschrijft;

Overwegende dat artikel 46, § 1, al. 1, 3°, van het CWATUP het volgende bepaalt : « De inschrijving van nieuwe zones met een gemengde economische activiteit of een industriële activiteit gaat gepaard met hetzij de reffectatie van buiten dienst gestelde sites met een economische activiteit, hetzij het aannemen van milieuvriendelijke maatregelen, hetzij een combinatie van die twee begeleidende maatregelen »;

Overwegende dat, wat de draagwijdte van die bepaling betreft, de wetgever eronder heeft begrepen geen « compensatie » meer op te leggen, maar wel begeleidende maatregelen; dat in de opsomming van de motieven van het decreetontwerp die hebben geleid tot het decreet van 18 juli 2002 duidelijk het volgende te lezen staat : « er kan geen sprake meer van zijn een proportionele verhouding op te leggen tijdens de herziening van de plannen »;

Overwegende dat de door de Regering aan de CPDT (Conférence Permanente Du Développement Territorial) bestelde studie naar de begeleidingsmaatregelen verbonden met de inschrijving van nieuwe zones van economisch activiteit in het sectorplan tot volgende conclusie komt :

— bij de keuze van begeleidingsmaatregelen moet voor die worden geopteerd die, zoals de sanering van buiten dienst gestelde economische sites, die het milieu willen verbeteren door de bestaande overlast te verwijderen in sites of buurten die bijzonder getroffen zijn, door zonodig prioriteit te verlenen aan gemeenten of streken die meer getroffen zijn en/of die niet in aanmerking komen voor de oprichting van nieuwe zones van economische activiteit. Die maatregelen kunnen kaderen binnen bestaande procedures (voorbeeld : milieumaatregelen in het kader van de stadshernieuwing);

— indien voor andere « milieuvriendelijke beschermingsmaatregelen » wordt geopteerd, moeten die een duidelijke verbetering voor het milieu betekenen;

Overwegende dat het evident is dat de sanering van buiten dienst gestelde sites van economische activiteit het belangrijkste deel blijft van die begeleidende milieumaatregelen; dat de verhouding tussen het gedeelte buiten dienst gestelde sites en dat van de andere milieumaatregelen voor elk geval apart zal moeten worden vastgelegd;

Overwegende dat voor Biersiet meer bepaald, het geheel van mogelijke milieumaatregelen, die eerder vallen onder de reglementering en de toepassing van milieuvergunning voor de luchthaven, er meer aandacht wordt besteed aan het geheel dat wordt gevormd door gesaneerde sites of sites die zullen worden gesaneerd;

Overwegende dat de begeleidingsmaatregelen enerzijds afhankelijk moeten zijn van de intrinsieke milieukwaliteit van de perimeter die bestemd is voor bebouwing en anderzijds van de objectieve bijdrage van die begeleidingsmaatregelen;

Overwegende dat wat betreft de intrinsieke milieuwaarde van de perimeter bestemd voor zones van gemengde economische activiteit of met een industrieel karakter of voor zones van openbaar nut of gemeenschappelijke uitrusting, het effectenrapport een analyse bevat van de voorgestelde zones van economische activiteit (850 ha) in het voorontwerp van het sectorplan en een gedetailleerde milieuanalyse maakt (juni 2001, eindverslag, pp. 165 e.v.);

Overwegende dat, in termen van oppervlakte (in hectare) van de bestemmingen, het verschil tussen de situatie van het sectorplan en die die voortvloeit uit de voorliggende herziening van het bewuste plan, wat betreft de zones van economische activiteit, de volgende is :

— in het bestaande sectorplan : (ZAEM : zones d'activité économique mixte zone met gemengde economische activiteit - ZAEI : zones d'activité économique industrielle zone met industriële economische activiteit)

o	ZAEM vrachtzone :	93,7 ha
o	ZAEM Liège Logistics :	193 ha
o	ZAEM « Au Duc » :	2,6 ha
o	ZAEM Cahottes :	26,1 ha
	Totaal :	318,4 ha

— in het herziene sectorplan :

o	ZAEM*1 Zuid :	55,6 ha
o	ZAEM*1 Noord :	53 ha
o	ZAEM*2 West	189,3 ha
o	ZAEM*10 :	70 ha
o	ZAEM*11 :	93 ha
o	ZAEM*3 :	37,3 ha
o	ZAEM*4 Zuid :	67,9 ha
o	ZAEM*4 Noord :	44,7 ha
o	ZAEM*5 :	23,8 ha
o	ZAEM*6 :	40,4 ha
o	ZAEM Loncin' :	18,3 ha
o	ZAEM N3'	2,9 ha
o	ZAEM *2 Noord	76,1 ha
o	ZAEM *9	19,1 ha
	Totaal :	788,2 ha

Dat daaruit volgt dat 470,8 ha (4.700.800 m²) nieuwe zones van economische activiteit zijn ingeschreven in het kader van voorliggende herziening;

Overwegende dat wat betreft de kwaliteit van de oppervlakte waarvan de bestemming is gewijzigd, blijkt dat een aanzienlijk deel van de economische zone met industrieel karakter en de pas ingeschreven zone met een gemengde economische activiteit, zich op het plan in militaire zone, in winningzone, in woonzone, in woonzone met een landelijk karakter, de rest vooral in landbouwzone bevindt waarvan de kwaliteit uit een studie is gebleken;

Overwegende dat wat betreft de maatregelen ter bescherming van het milieu, het artikel 46, § 1, al. 2, 3° het niet mogelijk maakt de beschermingsmaatregelen op te nemen die zich opdringen in toepassing van hetzij het CWATUP, hetzij een andere van kracht zijnde reglementering; dat, als voorbeeld, enkel in aanmerking kan worden genomen als maatregel in de zin van artikel 46, § 1, al. 2, 3°, de aanleg van een perimeter of een isolerende infrastructuur vereist bij toepassing van het artikel 30 van het CWATUP; dat daarentegen, de versterking van deze parameter of isolerende infrastructuur afgezien van wat het voormelde artikel 30 oplegt in aanmerking kan worden genomen;

Overwegende dat het effectenrapport de aanwezigheid van de veldsprinkhaan met blauwe vleugels (*Oedipoda caerulescens*) vermeldt, in de zandgroeve van « Les Vignes » gelegen op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne in de onmiddellijke nabijheid van de luchthaven; dat deze soort is opgenomen in bijlage IIb die de in Wallonië bedreigde soorten opsomt, die het voorwerp vormen van een strikte bescherming; dat daaruit volgt dat de inschrijving op het sectorplan van de zandgroeve van « Les Vignes » in groene zone moet worden beschouwd als een beschermingsmaatregel die voortvloeit uit de wet van 12 juli 1973 houdende het behoud van de natuur, gewijzigd o.a. door het decreet van 6 december 2001;

Overwegende daarentegen dat de inschrijving van ongeveer 4,75 ha van de zandgroeve van Fontaine in groene zone kan worden beschouwd als een begeleidingsmaatregel in de zin van artikel 46, § 1, al. 2, 3° gegeven het feit dat er zich geen enkele soort ophoudt die deze maatregel rechtvaardigt;

Overwegende dat hetzelfde geldt voor de over elkaar geschoven inschrijving van de zone met economische activiteit met een industrieel karakter en een ecologische verbindingsperimeter in de zin van artikel 40, 2° en van artikel 452/21 van het CWATUP tussen de zandgroeve van « Les Vignes » en die van Fontaine;

Overwegende dat de inschrijving - over elkaar geschoven met een deel van de landbouwzone ingeschreven tussen Ferdoux en Hozémont in plaats van de woonzone met landelijk karakter - van een ecologische verbindingsperimeter tussen de zone van het park van het kasteel van Lexhy, gelegen te Horion-Hozémont en de zone met economische activiteit met industrieel karakter, evenzeer een begeleidingsmaatregel die gunstig is voor de bescherming van het milieu in de zin van artikel 46 van het CWATUP vormt, economische verbindingsperimeter die zal moeten worden verlengd wanneer de exacte inplanting van de bedrijven zal zijn gekend, naar hetzij de zandgroeve « Les Vignes », hetzij de zandgroeve van Fontaine, hetzij tot aan de ecologische verbindingsperimeter die de beide zandgroeves verbindt;

Overwegende verder dat de Regering, in het kader van de begeleidingsmaatregelen bij voorliggende herziening van het sectorplan, de reëffectatie van een aantal buiten dienst gestelde sites met economische activiteit in overweging neemt;

Overwegende dat er redenen toe zijn rekening te houden met de gedifferentieerde impact van de sanering van buiten dienst gestelde sites met economische activiteit afhankelijk van hun ligging en hun verontreiniging;

Overwegende dat wat betreft de ligging van de sites, het blijkt dat, zoals ook het verslag van het Rekenhof van september 2002 over het beleid inzake buiten dienst gestelde sites met economische activiteit binnen het Waalse Gewest aangeeft, de saneringskost van een stadssite gevoelig hoger ligt (ongeveer 2,1 keer hoger) dan die van een site in de rand (meerkost als gevolg van het vervoer, beschermingsmaatregelen voor de buurt tijdens de sanering, complexer beheer van de werf, ...) en de saneringskost van een verontreinigde site is uiteraard niet te vergelijken met die van een niet verontreinigde site, zoals de saneringen aantonen - verwijdering van het gif waarvan de gemiddelde kost 9 à 10 keer hoger ligt dan de sanering van een niet verontreinigde site;

Overwegende dat, afgezien van de gedifferentieerde saneringskost in functie van de site, ook de inbreng van die saneringen verschilt op de al dan niet bebouwde omgeving;

Overwegende dat de sanering van een stadssite de omgeving zeer positief wijzigt, in de mate waarin die sites, als stadskanker, dikwijls een plaats zijn voor sluikestorten, voor verschillende zonder toelating uitgevoerde activiteiten die dikwijls overlast veroorzaken met als gevolg een onveiligheidsgevoel bij de buurtbewoners; wegens hun ligging zijn ze dikwijls ruimtes die het stadsstramien breken;

Overwegende dat de sanering van die buiten dienst gestelde stadssites met economische activiteit bepaalt dat de nieuwe bestemming meestal een van de volgende is : woonfunctie, groene zone, diensten van openbaar nut of gemeenschappelijke uitrusting, zelfs ambachtelijke activiteiten, maar heel zelden activiteiten met een industrieel karakter;

Overwegende dat wat vervuilde sites betreft, de sanering-decontaminatie uiteraard een fundamentele inbreng voor de omgeving betekent;

Overwegende dat, in die omstandigheden, het niet onredelijk is te stellen dat enerzijds, de sanering van een stadssite een gemiddelde inbreng betekent van ten minste het dubbele van die die het resultaat is van de sanering van een niet-stedelijke site, en dat anderzijds, de sanering-decontaminatie van een vervuilde site een gemiddelde inbreng betekent van meer dan het vierdubbele dan die van een niet vervuilde site;

Overwegende nochtans dat de Regering van plan is een forfaitair bedrag vast te stellen en het wegingpercentage te beperken tot 2 voor de sanering van een stadssite en tot 4 voor een vervuilde site, afgezien van het feit of die nu stedelijk is of niet;

Overwegende dat, binnen het kader van voorliggende herziening en afgezien van de wegingpercentages, volgende sites in aanmerking worden genomen;

In 2000 behandelde sites

Gemeente	Site	Oppervlakte (in m ²)
Andenne	Gauthier Chéricoux	12 234
Andenne	Steengroeve en ovens van Sclaigieux	17 369
Antoing	Leerlooierij Fontaine	1 180
Aarlen	Molen van Aarlen	10 480
Bouillon	Slachthuis	3 505
Braine-le-Comte	Atelier Unifast	807
Charleroi	Bois du Cazier	70 000
Châtelet	gasfabriek	19 468
Chaudfontaine	Subtropisch paradijs	17 622
Chimay	Brouwerij van Chimay	878
Ciney	Smederij van Ciney	19 266
Comines-Warneton	Bioskoop Brussin	2 123
Comines-Warneton	Lintweverij	1 182
Comines-Warneton	Opslagplaats Rosemaryn	557
Court-Saint-Etienne	Henricot II	164 749
Engis	Terres rouges	120 000
Fontaine-l'Evêque	winkel Mestdagh	2 890
Gedinne	Molen la Galette	4 970
Herstal	Clawenne	17 951
La Louvière	Saint Emmanuel	95 460
La Louvière	Boch-Kéramis centre	20 385
Leglise	Station van Mellier	1 823
Leuze	Bonneterie Dujardin	410
Liège	Bakkerij Derkenne	576
Liège	Swennen	7 494
Malmedy	Leerlooierij Utammo	36 790
Manage	Brugeoise et Nivelles	24 080
Manage	Glasfabriek van Scailmont	29 071
Bergen	Walserij van Jemappes	169 348
Mouscron	Etablissements Ferret	12 037
Mouscron	Brouwerij Moderne	1 385
Mouscron	Mutsfabriek van Cofabeba	1 459
Mouscron	Textiel Motte	3 024
Mouscron	Winkel Unic	4 101
Pepinster	Numéric	1 806
Saint Ghislain	Glasfabriek van 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	Gemeentelijke zaal	995
Verviers	Martin Frères	2 000
Visé	La Darse	81 082
Subtotaal in 2000 behandelde sites		1 049 059

In 2001 behandelde sites

Gemeente	Site	Oppervlakte (in m ²)
Aiseau-Presles	Smelterij Lizin	27 100
Amay	Mazy	2 998
Andenne	Ets Paul	2 148
Andenne	Belref	12 582
Anderlues	Mouterij de l'Etoile	507
Aarlen	Slachthuis van Aarlen	11 983
Bertrix	Château d'eau	468
Binche	Stone	420
Chapelle-lez-Herlaimont	Station van 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	Pottenbakkerij Guérin	31 533
Châtelet	Pottenbakkerij Guyaux en buren	4 560
Colfontaine	Hornu-Wasmes	2 255
Colfontaine	n° 8 du Pachy	90 923
Courcelles	Pier	155 681
Couvin	Bouchonnerie	2 350
Couvin	Smelterij Saint Joseph (rive gauche)	10 809
Couvin	Smelterij Saint Joseph (rive droite)	23 745
Couvin	Pannenmakerij Somy	3 028
Dison	EIB	126 167
Enghien	Borstels Samson en IJs Desmet	3 371
Estaimpuis	Polycarpets	6 052
Estinnes	Levant de Bergen	48 136
Flémalle	NTM	164 140
Flobecq	Brouwerij Loix	1 000
Floreffe	Boutenfabriek en smederij van 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

Gemeente	Site	Oppervlakte (in m ²)
Frameries	Crachet - Tunnelingang	2 000
Frameries	Crachet - Steunmuur	0
Grez d'Oiceau	Tudor	31 000
Herstal	Petite Bacnure	34 647
Herstal	Ijzermelterij de fer	978
Herve	Het station	787
Juprelle	Steenbakkerij	17 562
La Louvière	At d'Haine-St Pierre en Lesquin	11 360
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	Fabriek Ernaelsteen en garage Peugeot	80 335
Leuze	SPRL Inch	900
Limbourg	Hoeck	3 642
Malmedy	Opslagruimte leerlooierij Utammo	4 329
Manage	Longtain (deel)	98 791
Marche-en-Famenne	Station van Marche-en-Famenne	401
Martelange	Leerlooierij van Martelange	306
Martelange	Molen Kuborn	2 000
Momignies	Kasteelhoeve Macon	3 166
Bergen	26 van de producten	54 890
Bergen	25 van de producten	48 529
Bergen	Oud Arsenal en belendende hall	2 000
Morlanwelz	Boutenfabriek en smederij Cambier	18 710
Morlanwelz	Cronfestu	6 405
Namur	Fabriek van ramen en deuren van Jambes	876
Pepinster	Weverij Gardier	6 496
Péruwelz	Spinnerij Gosse	13 874
Philippeville	Algemene winkels	5 325
Pont-à-Celles	Ets. Potty	4 397
Quaregnon	Rieu du Cœur	29 798
Quaregnon	Rieu du Cœur nr. 1 en 2	33 900
Quaregnon	Rieu du Cœur nr. 2	168 500
Quaregnon	Saint Félix	57 000
Quaregnon	Nieuwe Cossette	11 200
Rochefort	Winkel Nopri	1 049
Sambreville	Steengroeve en kalkoven van Falji	43 949

Gemeente	Site	Oppervlakte (in m ²)
Sambreville	Staalfabriek Belgo-luxembourgeoises	17 702
Sambreville	Sainte Eugénie	266 143
Thuin	Suikerfabriek Donstiennes	11 200
Trooz	Betonblokfabriek	20 366
Tubize	Elektriciteitscentrale van Oisquercq	160 000
Tubize	Clabecq (noordelijke deel)	197 879
Tubize	Atelier Brenta	24 120
Tubize	Tubize Plastics	90 000
Verviers	Hodimont	2 765
Verviers	Gemeentelijke ateliers en belendende sites	11 886
Verviers	Ets Ortmans	14 560
Verviers	Snoeck	9 000
Viroinval	Leerlooierij Houben	6 191
Walcourt	Ateliers NMBS	15 705
Yvoir	Boerderij Kinif	1 529
Subtotaal in 2001 behandelde sites		3 865 830
TOTAAL		4 914 889

Overwegende dat, zoals blijkt uit het besluit van de Waalse Regering van 25 november 1999 waarbij de gedeeltelijke herziening van het sectorplan van Wavre-Jodoigne-Perwez werd goedgekeurd om nieuwe zones met economische activiteit in te schrijven in uitbreiding van de industriezone « Wavre-Nord », geen enkele van die sites in aanmerking werd genomen in het kader van het oude artikel 46, al. 2, 3°, voor voorgaande herzieningen van het sectorplan; dat voor de herziening betreffende het grondgebied van de stad Waver, de vereiste compensatie in toepassing van het oude artikel 46, al. 2, 3°, van het CWATUP inderdaad gebeurt via de sanering van de volgende sites :

- Kolenmijn van Quesnoy (La Louvière) : 498.256 m²;
- Cementfabriek en krijtfabriek van Cronfestu (Morlanwez) : 590.563 m²;
- Craibel (Bergen) : 98.200 m²;
- Steengroeve van Malogne (Bergen) : 177.600 m²;
- Anton-Vilette (Andenne) : 104.504 m².

Overwegende dat de sanering van de voormelde sites in combinatie met de voormelde maatregelen ter bescherming van het milieu in voorliggend geval, de naleving van de verplichting waarvan sprake in artikel 46, § 1, al. 2, 3° verzekert;

10. Overwegingen betreffende het voorbarige karakter van voorliggende herziening

Overwegende dat het effectenrapport, overgenomen door de CWEDD en de CRAT, meent dat de herziening van het sectorplan voorbarig is in de mate dat de afbakening van de vier zones van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder rond de luchthaven nog niet in werking is getreden, en dat het dus niet mogelijk is de nieuwe woonzones te lokaliseren;

Overwegende dat de Regering ervoor heeft geopteerd de nieuwe woonzones buiten het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder te situeren;

Overwegende dat wat betreft de woonzone met landelijk karakter ingeschreven in de uitbreiding van het dorp Horion ten oosten van het kasteel van Grady, de woonzone op de zogenaamde plaats « Paire du Bonnier » op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne, alsook die ingeschreven op het grondgebied van de gemeente Flémalle, op de site van de « Saùle Bomel », blijkt dat geen enkele van die zones binnen de perimeter van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder zal liggen en dat die dus kunnen worden bevestigd door voorliggende herziening zonder dat ze in tegenspraak zijn met het principe dat door de Regering werd aangenomen;

Overwegende inderdaad dat de Regering bovendien, in het kader van haar herziening, een bijkomende maximale oppervlakte in het sectorplan wil inschrijven in woonzone of woonzone met landelijk karakter van 43 ha op het grondgebied van de gemeente Ans en van 45 ha op het grondgebied van de gemeente Saint-Georges-sur-Meuse; dat, gezien de schrapping van bepaalde woonzones of woonzones met landelijk karakter, het aanbod aan grond met een residentiële bestemming inderdaad te gering is;

Overwegende echter dat de Regering niet van plan is nieuwe woonzones in te schrijven in wat later de zones C en D van het sectorplan zouden kunnen worden;

Overwegende, zoals reeds aangehaald, dat aan de economische noden niet kan worden voldaan via o.a. een onmiddellijke herziening van het sectorplan; dat de economische ontwikkeling en de door het voorliggende sectorplan vooropgestelde infrastructuurwerken van die aard zijn om een reeks problemen op te lossen via o.a. infrastructuurwerken met betrekking tot de mobiliteit;

Overwegende dat een uitstel van de definitieve aanneming van het sectorplan in afwachting van een definitieve vastlegging van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder zou leiden tot een aanzienlijke vertraging in die mate dat de inschrijving van de nieuwe woonzones na de definitieve aanneming van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder waarschijnlijk de aanneming van een nieuw voorontwerp impliceert, alsook een milieueffectenrapport voor deze nieuwe zones en de afwikkeling van een volledige procedure ter herziening van het sectorplan;

Overwegende dat de aanneming van de zones C en D van het plan m.b.t. de blootstelling aan geluidshinder en de daaropvolgende lokalisering van de nieuwe woonzones niet van die aard zijn de vastgelegde opties en bestemmingen op de helling te zetten door de voorliggende herziening van het sectorplan;

Overwegende bijgevolg dat, na aanneming van het herziene sectorplan en het vastleggen van de zones C en D van het plan m.b.t. de blootstelling aan geluidshinder, niets een beslissing van de Regering in de weg staat over te gaan tot een herziening van het sectorplan om er 87 ha nieuwe woonzones in in te schrijven; dat de vermelding van die wil om later 87 ha woonzone in te schrijven vooralsnog niet kan worden gelijkgesteld met een herziening in de eigenlijke zin; dat die herziening, bij toepassing van het CWATUP, een effectenrapport impliceert, gevolgd door een raadplegingproces (openbaar onderzoek, verschillende adviezen) waarna een beslissing zal vallen waarvan de draagwijdte uiteraard nog niet kan worden ingeschat;

Overwegende dat, bijgevolg, de onmiddellijke aanneming van het sectorplan het mogelijk maakt snel te voldoen aan de economische behoeften, en dus ook in termen van werkgelegenheid, zonder de inschrijving van nieuwe woonzones uit te stellen die, in beide scenario's (dat waar men de aanneming van de herziening van het sectorplan vertraagt of dat waarbij men te werk gaat via twee opeenvolgende herzieningen), een volledig nieuwe herzieningsprocedure van het sectorplan vereist, die in beide gevallen slechts kan worden aangevat na aanneming van de vier zones van het plan m.b.t. de blootstelling aan geluidshinder;

Overwegende dat een onmiddellijke aanneming van het herzieningsbesluit geen enkele impact heeft op de coherentie van de geplande infrastructuurwerken;

11. Bijzondere beschouwingen

Overwegende dat, in zijn advies van 24 mei en 25 oktober 2002 de CRAT talrijke wijzigingen van planologische aard voorstelt aan het sectorplanontwerp aangenomen bij besluit van de Waalse Regering op 20 september 2001 en gewijzigd bij besluit van 8 mei 2002;

Overwegende dat, behalve tegenstrijdige motivering, de Waalse Regering zich wil scharen achter het advies van de CRAT, door zich de beschouwingen van de Commissie eigen te maken;

Overwegende dat, voor wat het grondgebied van de gemeente Ans betreft :

— de CRAT voorstelt dat de zone met gemengde economische activiteit ingeschreven in het sectorplanontwerp ten noorden van de verkeerswisselaar van Loncin in conversie van een klein deel van de woonzone gelegen aan beide kanten van de N3, te integreren in de bestaande zone met gemengde economische activiteit, zou worden verlengd ten noorden van de N3 tot aan de « rue des Héros » en ten zuiden van diezelfde N3 tot aan de « rue Dr. Fleming » : de economische en ambachtelijke activiteiten zijn er inderdaad talrijker dan de woningen, die overigens gedoemd lijken te verdwijnen langs deze as;

— de CRAT suggereert dat bij de bestemming in « zone met een later te realiseren bestemming » die werd aangenomen voor de wijken « des Charrons » en « Juspin » een bijkomende bepaling *12 zou worden gevoegd die op termijn de woonfunctie zou uitsluiten;

— de CRAT meent dat de woonzone die bestaat uit de straten « rues Pirombolle, des Quatorze Bonniers, du Stockis, A. Defuisseaux en A. Charlet » ongeschikt moet worden verklaard als woonzone in de mate dat ze zich in de zone A en B bevindt en vermoedelijk in de zone C van het plan met betrekking tot de blootstelling aan de geluidshinder; dat ze ten westen, ten noorden en ten oosten is omsingeld door de autosnelwegen E42 en A602 en ten zuiden door de spoorlijn 36 Brussel-Luik, de HST-lijn en een zone met industriële economische activiteit en dat ze dus alle overlast (geluid en vervuiling) van die infrastructuur, plus die verbonden met het luchtverkeer, over zich heen krijgt; dat het dan ook suggereert deze woonzone, alsook de zone met openbare diensten en communautaire uitrustingen, ingeschreven ten westen van de « rue A. Charlet » die momenteel is ingenomen door weiden in tegenstelling tot wat de kaart vertelt, toe te wijzen aan de zone met gemengde economische activiteit

Overwegende dat er redenen zijn af te wijken van het advies van de CRAT voor wat dat laatste punt betreft en het voorstel van het effectenrapport te volgen : de inschrijving van de groene zone uit het sectorplanontwerp, « rue Pirombolle » en gelegen in de zone A van het plan met betrekking tot de blootstelling aan de geluidshinder beoogt net een scherm op te trekken tegen de nabijgelegen verkeerswisselaar om op die manier de leefbaarheid te waarborgen in de buurt die wordt gevormd door de volgende straten « rues Pirombolle, des Quatorze Bonniers, du Stockis, A. Defuisseaux en A. Charlet »;

Dat het bovendien belangrijk is een woonfunctie in stand te houden om de leefbaarheid van het stadsnet en de sociale dynamiek te garanderen;

Overwegende dat de CRAT, in afwezigheid van een plan bijgevoegd bij de beraadslaging van de Gemeenteraad van Ans, het verzoek niet heeft kunnen lokaliseren om een zone met openbare diensten en gemeenschappelijke uitrusting te voorzien in de « rue A. Deponthière » binnen de zone met gemengde economische activiteit om er een parking te bouwen aangesloten op het openbaar vervoer; dat aan dit verzoek zo nodig zal kunnen worden voldaan door het toekennen van een afwijkende stedenbouwvergunning bij toepassing van artikel 110 van het CWATUP;

Overwegende dat, voor wat het grondgebied van de gemeente Awans betreft :

— de CRAT een uitbreiding wenst van de zone met industriële economische activiteit als *10 ingeschreven in het planontwerp naar het noordwesten bij de zogenaamde plaats « la campagne des Stockis » om er op die manier de driehoek in op te nemen gevormd door de « rue de Loncin » en de weg die langs de E42 loopt, die op de « rue A. Defuisseaux » uitkomt en onder de autosnelweg loopt, door voorts de « rue de Hollogne » te integreren op die manier dat de voorliggende zone met industriële economische activiteit ten westen van de « rue de Hollogne » en de zone met industriële activiteit als *10 ingeschreven slechts een enkele zone zou worden : die twee wijzigingen hebben als gevolg meer cohesie te geven aan de perimeter van de zone met economische activiteit maar vooral een betere bereikbaarheid mogelijk te maken zonder doortocht door het dorp Awans;

— de CRAT zich uitspreekt over de inschrijving in woonzone op een diepte van 50m aan de oostelijke kant van de « rue de la Station », momenteel geïntegreerd in de bestaande zone met industriële economische activiteit gelegen te oosten ten zuidoosten van die straat; het gaat om een straat die nog vele winkels telt en die het verdient om gehervardeerd te worden opdat het geen industriële kanker zou worden, probleem dat zich dreigt te versterken na de vereffening van een in deze zone gelegen bedrijf;

— de CRAT meent dat de strook woonzone met een landelijk karakter, gelegen ten noorden van de « rue de Loncin », in de zone B en meer dan waarschijnlijk in zone C van het plan met betrekking tot blootstelling aan de geluidshinder, een landbouwzone moet worden, aangezien er geen enkele woning is gebouwd;

— de CRAT zich uitspreekt voor de keuze van een « zone met een later te realiseren bestemming » met een industrieel karakter (zone *9) bepaald in het sectorplanontwerp als implantingsite voor het bi-modale platform lucht-HST-vracht, aangezien de HST-lijn ten noorden van de spoorlijn 36 is gebouwd en dus langs de zuidelijke kant van die zone loopt; dat hij bovendien opteert voor de inschrijving van die terreinen in zones van openbaar nut en gemeenschappelijke uitrusting naar het voorbeeld van zone *7 bestemd voor het bi-modale platform spoor-weg;

Overwegende dat er redenen zijn om af te wijken van het advies van de CRAT voor wat betreft het oprichten van de woonzone op 50 meter langs de oostkant van de « rue de la Station », aangezien deze zone binnen het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder ligt, waarbinnen de Regering elke woonfunctie wil uitsluiten;

Overwegende dat de gemeenteraad van Awans de uitbreiding van de zone met openbare diensten en gemeenschappelijke uitrusting, die een verlenging van de start- en landingsbaan mogelijk maakt, betwist;

Overwegende dat de voormelde uitbreiding slechts een noodzakelijke en niet voldoende voorwaarde is voor de verlenging van de start- en landingsbaan; dat de verlenging van de start- en landingsbaan enkel zal kunnen worden toegelaten na een specifieke procedure waarover voorliggende herziening van het sectorplan geen uitspraak doet;

Dat bovendien, indien de ontwikkeling van de luchthavenactiviteiten een van de doelstellingen van voorliggende herziening is, de afbakening van de betwiste zone is uitgevoerd in functie van de goede inrichting van de ruimtes;

Overwegende dat voor wat betreft het grondgebied van de gemeente Fexhe-le-Haut-Clocher, de CRAT zich uitspreekt voor het behoud als landbouwzone van de terreinen waarvan de inschrijving in « zone met een later te realiseren bestemming » was voorgesteld in het sectorplan en dit, anticiperend op de behoeftes verbonden met de herontplooiing van de Strijdkrachten die hun standpunt in het kader van het openbare onderzoek niet hebben bekendgemaakt;

Overwegende dat, voor wat betreft het grondgebied van de gemeente Flémalle :

— de CRAT aanbeveelt de volgende wijzigingen aan te brengen aan de limieten van de zone met een gemengde economische activiteit « des Cahottes » ingetekend met *4 in het ontwerpplan :

* ten westen van de N677, de volledige « rue des Moissons » en « rue du Culot » op te nemen in de zone met een gemengde economische activiteit, opdat ze meer coherente fysieke grenzen zou krijgen;

* om rekening te houden met de uitbreiding van de zone A op deze plaats en een tastbare fysieke grens te geven aan de zone met een gemengde economische activiteit, een woonzone met landelijk karakter te behouden op 50 m tegenover de « rue des Cahottes » aan de oostkant van de « rue E. Malherbe »; de westkant en het noordelijke deel van de « rue des Cahottes » vanaf het kruispunt tussen deze straat en de « rue E. Malherbe » zullen worden geïntegreerd in de zone met een gemengde economische activiteit;

* de zuidelijke rand van het westelijke traject van de « rue des Cahottes » terugnemen als landbouwzone en de driehoek van de woonzone met landelijk karakter inbegrepen, ten zuiden van de « rue des Cahottes », in de zone A van het plan met betrekking tot de blootstelling aan de geluidshinder eveneens aan de landbouwzone toewijzen : die terreinen zijn sterk glooiend en dreigen dus infrastructuurmoelijkheden te veroorzaken o.a. bij de afwatering indien ze zouden worden opgenomen in een zone van gemengde economische activiteit;

* op de zogenaamde plaats « Rossart », ten zuiden van de autosnelweg E42 en ten oosten van de N677, het uiteinde van de « rue de l'Alouette » en de « rue J.L. Adam » vanaf het kruispunt met de « rue de l'Alouette » in de zone met gemengde economische activiteit integreren : het planontwerp geeft aan de « rue J.L. Adam » inderdaad 3 verschillende statussen : zone met een gemengde economische activiteit, winningzone en woonzone met een landelijk karakter. De voorgestelde wijziging biedt het voordeel dat alle bewoners van de « rue J.L. Adam » op gelijke voet zullen worden behandeld en dat er meer cohesie zal worden gegeven aan de perimeter van de activiteitenzone die wordt gevormd door de nieuwe gemengde economische activiteitenzone van Rossart en het centrum voor technische ingraving;

— suggereert de woonzone met een landelijk karakter gelegen aan de westkant van de « rue des Bouleaux » tot een diepte van 50 m terug te brengen en dit tot aan de groene zone rond het centrum voor technische ingraving : het gaat er hem inderdaad om in de woonzone met landelijk karakter woningen gelegen in een landbouwzone in te voegen;

— suggereert tevens de niet bewoonde binnenruimte van die woonzone met landelijk karakter om te vormen tot landbouwzone, om op die manier een bufferzone te creëren tussen de zone met gemengde economische activiteit van de « Cahottes » en de woonzone met landelijk karakter;

— verleent een ongunstig advies voor de omvorming in woonzone van de « zone met een later te realiseren bestemming » momenteel ingeschreven in het sectorplan op de site van « Saùle Bomel ». Deze keuze lijkt om verschillende redenen niet verstandig :

* de terreinen zijn sterk glooiend, wat de uitrustingskosten, o.a. inzake afwatering ongetwijfeld hoog zal doen oplopen;

* een elektrische hoogspanningslijn van 150 kV, die door de site loopt en de aanwezigheid van GSM-masten vormen hinderlijke elementen voor de bebouwing indien we overstek van de woningen willen vermijden en het voorzorgsprincipe willen naleven;

* een deel van de site heeft gediend als openbaar stort van de gemeente Flémalle-Grande, activiteit die ook na de fusie van de gemeentes is voortgezet, wat bodemanalyse onvermijdelijk maakt;

* de capaciteit van het wegennet van de buurt om de verkeersoverlast veroorzaakt door de bebouwing van die zone op te vangen;

Overwegende dat er redenen zijn om af te wijken van het advies van de CRAT op dit laatste punt : de keuze van de zogenaamde site « Saùle Bomel » zal bijdragen tot een concentratie van de bebouwde zone op het sectorplan; dat aangezien die terreinen eigendom van de gemeente zijn, zij die via haar grondregie zal kunnen aanwenden om iets te doen aan de schaarste aan terreinen tegen een redelijke prijs;

Dat de site van het oude openbare stort, dat het gemeentelijke verkavelingontwerp overigens niet dekt, zal zijn uitgesloten van de perimeter van de woningzone en zal worden omgevormd in groene zone;

Dat met de aanwezigheid van de hoogspanningslijn zal rekening worden gehouden bij het uitreiken van de stedenbouwvergunning; dat conform het P.E.D.D. (PLAN D'ENVIRONNEMENT POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE) geen enkele woning zich zou mogen bevinden binnen een corridor van 30 meter langs beide kanten van de lijn; dat de magnetische inductievelden tegelijk afhangen van de concentratie van de stroom en de ophanging van de kabels; dat de stedenbouwvergunning diverse maatregelen kan opleggen o.a. wat de omkleding betreft;

Dat wat de GSM-masten betreft ze in 3 klassen zijn onderverdeeld; dat volgens het decreet van 11 maart 1999 betreffende de milieuvergunningen en het besluit van 4 juli 2002, dat de lijst vastlegt van projecten die zijn onderworpen aan een effectenrapport en de geklasseerde installaties, die antennes zullen worden onderworpen aan de verklaringsprocedure en zullen moeten voldoen aan de integrale exploitatievoorwaarden die ervoor zijn voorgeschreven; dat aangezien die voorwaarden nog niet vastliggen, de stedenbouwvergunning het voorzorgsprincipe zal moeten toepassen;

Dat wat het bijkomende vervoer betreft, het niet vaststaat of dat zal kunnen worden opgevangen; dat die problematiek door de gemeente zal worden behandeld, wanneer die wordt gevat met de aanvraag voor een stedenbouw- of verkavelingvergunning, die stedenbouwkundige lasten zullen kunnen opleggen wat wegennet en afwatering betreft;

Dat het feit dat de terreinen glooiend zijn geen afbreuk doet aan de bebouwbaarheid; dat dit technisch kan worden opgevangen zoals reeds te zien is in de bebouwde omgeving;

Overwegende dat er redenen zijn om af te wijken van het advies van de CRAT voor wat betreft de woonzone met een landelijk karakter gelegen aan de westkant van de « rue des Bouleaux » tot een diepte van 50 m terug te brengen en dit tot aan de groene zone rond het centrum voor technische ingraving : het zou er hier inderdaad om gaan in de woonzone met landelijk karakter, woningen gelegen in een landbouwzone in te voegen; aangezien die zone in het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder ligt, waarbinnen de Waalse Regering elke woonfunctie wil uitsluiten;

Overwegende dat, voor wat betreft het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne :

— de CRAT voorstelt de zone met economische activiteit, ingetekend met *4, ingeschreven te Velroux in het planontwerp, uit te breiden tot de woonzone met landelijk karakter, gevormd door de straten « rues du Village », « de Velroux » en « des Blancs » Bastons, om op die manier te beantwoorden aan het verzoek dat ongeveer 70 % van de eigenaars die er wonen hadden geuit tijdens het eerste openbare onderzoek;

— de CRAT vraagt de bewoonde enclave met landelijk karakter gelegen ten zuiden van de « rue des Bastons » te integreren in de zone met industriële economische activiteit ingetekend met *2 in het sectorplanontwerp. De gronden van de landbouwer, van wie de exploitatiegebouwen binnen deze enclave met landelijk karakter liggen, liggen inderdaad binnen de zone met industriële economische activiteit. Bovendien past het niet een enclave met zes woningen te behouden tussen de zone met industriële economische activiteit en een zone met gemengde economische activiteit zoals hierboven is voorgesteld;

— de CRAT vraagt de landbouwzone en de woonzone ingesloten tussen de zone met gemengde economische activiteit, de « rue de Fexhe », de « chemin de Crotteux » en de « rue Trixhon », in de zone met gemengde economische activiteit ingetekend met *6 in het sectorplanontwerp, ingeschreven ten zuiden van de autosnelweg E42 recht tegenover de luchthaveninfrastructuur, te integreren, om zo een coherente zuidelijke grens te krijgen met de zone met gemengde economische activiteit;

— de CRAT aanbeveelt, in tegenstelling tot de Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable, de woonzone met landelijk karakter behouden in het sectorplanontwerp, gelegen ten noorden van de « rue de la Fontaine » en aan beide zijden van de « avenue des Acacias » en de « rue de la Forge » tot aan het kruispunt, om te vormen tot landbouwzone : hoewel de zone buiten zone A van het geactualiseerde plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder ligt, is die bestemming aangewezen gelet op het aantal reeds verlaten huizen;

— de CRAT een ongunstig advies verleent wat de inschrijving van een « zone met een later te realiseren bestemming » betreft ten noordwesten van de zone met gemengde economische activiteit ingetekend met *4 in het planontwerp en zich uitspreekt voor een behoud in landbouwzone om redenen die zijn aangehaald tijdens het onderzoek naar de problemen betreffende het grondgebied Fexhe-le-Haut-Clocher, dat tevens betroffen is door die zone;

— de CRAT suggereert de uitbouw van de woonzone met landelijk karakter gepland als oostelijke uitbreiding van het dorp Horion te laten voorafgaan door het opstellen van een gemeentelijke ruimtelijk structuurplan; dat een dergelijk initiatief echter onder de bevoegdheid van de gemeentelijke autoriteiten valt;

— de CRAT, als gevolg van zijn keuze voor een « zone met een later te realiseren bestemming » met industrieel karakter (zone *9) gepland in het sectorplanontwerp als inplantingsite van het bi-modale lucht-HST-vracht platform, de « zone met een later te realiseren bestemming » met industrieel karakter (zone *8) te bestemmen tot de inplanting van bedrijven uit de logistiek, en die tegelijk in te perken in het noordelijk deel ten gunste van een uitbreiding van de zone met openbare diensten en gemeenschappelijke uitrustingen, ingetekend met *7 op het plan, bestemd voor het bi-modale spoorweg platform;

Overwegende dat er redenen zijn om af te wijken van het advies van de CRAT voor wat betreft de inperking van de zone met economische activiteit met industrieel karakter ingetekend *8 in het noordelijke deel ten gunste van de uitbreiding van de zone met openbare diensten en gemeenschappelijke uitrustingen, ingetekend met *7 op het plan, bestemd voor het bi-modale spoorweg platform; de afmetingen van het bi-modale spoorweg platform zijn toereikend zoals voorgesteld in het planontwerp;

Overwegende dat de CRAT kennis neemt van het feit dat het dossier ter verlenging van de start- en landingsbaan vastgesteld door de Waalse regionale vervoersmaatschappij, een tracéontwerp voorstelt dat verschillend is van dat dat is ingeschreven in het sectorplanontwerp voor de aanleg van de N637; dat de keuze voor het tracé ingeschreven in het sectorplanontwerp was ingegeven door de imperatieven van de luchtvaart;

Dat blijkt dat het tracé uitgetekend door de Waalse regionale vervoersmaatschappij ook de zogenaamde imperatieven naleeft en meer coherent is dan het tracé uit het sectorplanontwerp daar het gebruik zou maken van een reeds bestaande wegeninfrastructuur, die overigens de grens vormt tussen de zones van openbare diensten en gemeenschappelijke uitrustingen van de luchthavengebouwen en de « zone met een later te realiseren bestemming » met industrieel karakter ingetekend met *2 op het plan; dat het dus is aangewezen het tracéproject dat is voorgesteld door de Waalse regionale vervoersmaatschappij in het ontwerpplan in te schrijven, zonder dat deze keuze vooruitloopt op de beslissing met betrekking tot de aanvraag tot stedenbouwvergunning betreffende de verlenging van de start- en landingsbaan;

Overwegende dat, voor wat betreft het grondgebied van de gemeente Saint-Georges-sur-Meuse, de CRAT suggereert dat de bestemming van het dorp Sur-les-Bois in « zone met een later te realiseren bestemming » zou gepaard gaan met een bijkomend voorschrift dat elke woonfunctie uitsluit;

Overwegende dat de CWEDD in zijn adviezen van 22 april 2002 en 28 oktober 2002 verwijst naar de besluiten van het effectenrapport en zijn aanhangsel, zonder daarom systematisch een standpunt in te nemen over de relevantie van die aanbevelingen;

Overwegende dat, indien die aanbevelingen - voor zover die in aanmerking kunnen worden genomen in het kader van de uitvoering van artikel 46 van het CWATUP - van het effectenrapport en zijn aanhangsel niet zijn opgevolgd, de regering op 20 september 2001 en 8 mei 2002 de motiveringen heeft uitgesproken waarvoor ze meent te moeten afwijken van die aanbevelingen en wat ze ook doet; ze verwijst hierbij naar die twee rapporten die moeten worden beschouwd als hierin volledig opgenomen;

Na beraadslaging,

Over het voorstel van zijn Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedebouw en Milieu,

Besluit :

Artikel 1. § 1. De Regering neemt definitief de herziening van het sectorplan van Luik aan, op het grondgebied van de gemeentes Ans, Awans, Fexhe-le-Haut-Clocher, Flémalle, Grâce-Hollogne en Saint-Georges-sur-Meuse, om een ontwikkeling van de luchthavenactiviteit en de daarmee verbonden activiteit mogelijk te maken.

§ 2. Op het grondgebied van de gemeente Ans heeft het plan als voorwerp de inschrijving van de volgende zones :

— een groene zone ter vervanging van het westelijke uiteinde van de woonzone gelegen « rue Pirombolle »;

— een zone met gemengde economische activiteit in de bocht van de verkeerswisselaar van Loncin, rue Deponthier;

— een zone met gemengde economische activiteit langs de N3 ten noorden van de verkeerswisselaar van Loncin, waarbij terreinen worden geïntegreerd die zijn gedekt door de zone A van het plan met betrekking tot de blootstelling aan de geluidshinder en de terreinen die naast de zone met gemengde economische activiteit van Loncin liggen;

— een « zone met een later te realiseren bestemming » ter vervanging van de woonzone die gelegen is bij de zogenaamde plaats Juspin, hoofdzakelijk gelegen in zone A van het plan met betrekking tot de blootstelling aan de geluidshinder, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *12, dat op termijn de woonfunctie uitsluit;

De Regering behoudt een maximale oppervlakte van 43 hectares voor als woonzone of woonzone met landelijk karakter.

§ 3. Op het grondgebied van de gemeente Awans heeft het plan als voorwerp de inschrijving van volgende zones :

— een zone met openbare diensten en gemeenschappelijke uitrusting ten noorden van de spoorlijn 36 en de HST-lijn, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *9 op het plan. Deze zone zal zijn voorbehouden voor de inplanting van het lucht-HST platform;

— een zone met economische industriële activiteit ten noorden van de spoorlijn 36, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *10 op het plan :

* die zone zal zijn voorbehouden voor bedrijven die gebruik zullen maken van de bi-modale uitrustingen spoor-weg, die moeten worden ontwikkeld om groupage-dégroupage infrastructuur te ontvangen en logistieke dienstverlenende bedrijven spoor-weg;

* deze zone zal langs de woonzone met landelijk karakter van Awans een isolerende perimeter bevatten van ten minste 50m breed, bestaande uit een groene beveiligingsmuur of dichte plantaardige schermen in harmonie met de typografie van de site, met daarnaast een degelijke antigeluids-infrastructuur indien de geplande activiteit dit vereist;

— een landbouwzone ter vervanging van de strook woonzone met landelijk karakter gelegen ten noorden van de « rue de Loncin »;

Het tracé van een nieuwe gewestweg en zijn reserveringsperimeter zijn op het plan ingeschreven langs en ten noorden van de HST-lijn, de verkeerswisselaar van Crisnée tot de logistieke zone van Bierset.

§ 4. Op het grondgebied van de gemeente Fexhe-le-Haut-Clocher zijn het tracé van een nieuwe gewestweg en zijn reserveringsperimeter op het plan ingeschreven langs en ten noorden van de HST-lijn, de verkeerswisselaar van Crisnée tot de logistieke zone van Bierset.

§ 5. Op het grondgebied van de gemeente Flémalle heeft het plan als voorwerp de inschrijving van volgende zones :

— een zone met een gemengde economische activiteit, in uitbreiding van de bestaande zone met gemengde economische activiteit van de « Cahottes », gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *4 op het plan :

* deze zone zal zijn voorbehouden voor bedrijven waarvan de ligging de nabijheid van de luchthaven vereist of van de door de luchthaven gegenereerde activiteiten;

* deze zone zal langs de woonzone met landelijk karakter van « Les Cahottes » een isolerende perimeter bevatten van ten minste 50m breed, bestaande uit een groene beveiligingsmuur of dichte plantaardige schermen in harmonie met de typografie van de site, met daarnaast een degelijke antigeluids-infrastructuur indien de geplande activiteit dit vereist;

— een landbouwzone ten zuiden van de « rue des Cahottes »;

— een landbouwzone ten noorden van de ZAEM van « les Cahottes » : de niet bewoonde binnenruimte van de woonzone met landelijk karakter gelegen in de « rue des Bouleaux » wordt omgebouwd in landbouwzone;

— een woonzone in de zogenaamde plaats « Saule Bômel »;

— een « zone met een later te realiseren bestemming » in het gedeelte van de woonzone met landelijk karakter van Warfusé gelegen in de zone A van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder, uitgebreid tot de aanpalende terreinen, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *12 op het plan, op termijn, de woonfunctie;

— een landbouwzone op de terreinen gelegen in de zone A van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder, uitgebreid tot de aanpalende terreinen, gelegen in het uiterste noorden van de woonzone met landelijk karakter van « Les Awirs », tussen het dorp « Les Cahottes » en het gehucht van Warfusée.

§ 6. Op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne heeft het plan als voorwerp de inschrijving van de volgende zones, tracés en perimeters :

— aanpassing van de grenzen van de zones met openbare diensten en gemeenschappelijke uitrusting ingeschreven in het sectorplan aan de perimeter van de luchthavenzone, nl. : de start- en landingsbanen, rekening houdend met de verlenging van de hoofdbaan zoals is gepland, de taxibanen, de luchthaveninfrastructuur (aankomst- en vertrekhal, administratieve gebouwen en parkeerplaatsen) alsook de bijkomende luchthaveninfrastructuur zoals hotels, restaurants en boetieks;

— een groene zone op het talud van het fort van Hollogne;

— een zone met industriële economische activiteit op de vrachtzones gelegen langs de noord- en zuidrand van de banen, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *1 op het plan. Deze zones zijn voorbehouden voor de exploitatie van de luchthaven en de activiteiten van de operatoren;

— ten noorden van de vrachtzone en ten westen van de banen, een zone met industriële economische activiteit, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *2 op het plan :

* deze zone zal zijn voorbehouden voor bedrijven die de luchthaveninfrastructuur gebruiken en waarvan de activiteit een ligging in de onmiddellijke nabijheid van en met onmiddellijke toegang tot de luchthaven vereist, zoals productie- of distributiebedrijven, o.a. met een hoge toegevoegde waarde;

* deze zone zal langs de woonzones met landelijk karakter van Ferdoux en Bierset een isolerende perimeter bevatten van ten minste 50m breed, bestaande uit een groene beveiligingsmuur of dichte plantaardige schermen in harmonie met de typografie van de site, met daarnaast een degelijke antigeluids-infrastructuur indien de geplande activiteit dit vereist;

* passende bouwafmetingen zullen worden opgelegd om de overgang tussen de industriële activiteiten en de landbouwzone vlot te laten verlopen;

— een groene zone op de oude zandgroeve « Les Vignes » in functie van zijn biologisch belang;

— een groene zone op de zandgroeve van Fontaine en een verbindingscorridor tussen de twee zandgroeven en tussen de zandgroeve van Fontaine en het park van het kasteel van Lexhy;

— een landbouwzone ter vervanging van de woonzone met lineair landelijk karakter gelegen tussen Ferdoux en Hozémont;

— een zone met gemengde economische activiteit te Rouvroy, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *3 op het plan. Deze zone zal zijn voorbehouden voor bedrijven waarvan de ligging de nabijheid van de luchthaven, of de daarmee verbonden activiteiten vereist;

— een zone met gemengde economische activiteit, dat deels het dorp Velroux tussen de zone met gemengde industriële economische activiteit ingetekend *2 omvat, de woonzone met landelijk karakter van Velroux zoals behouden en de zone van openbare diensten en gemeenschappelijke uitrustingen ingenomen door Landsverdediging, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *4 op het plan :

* deze zone zal zijn voorbehouden voor bedrijven waarvan de ligging de nabijheid van de luchthaven, of de daarmee verbonden activiteiten vereist;

* deze zone zal langs de woonzones met landelijk karakter van Velroux een isolerende perimeter bevatten van ten minste 50m breed, bestaande uit een groene beveiligingsmuur of dichte plantaardige schermen in harmonie met de typografie van de site, met daarnaast een degelijke antigeluids-infrastructuur indien de geplande activiteit dit vereist;

— een landbouwzone ter vervanging van de woonzone met landelijk karakter gelegen ten noorden van de « rue de Fontaine » en aan beide kanten van de « avenue des Acacias » en de « rue de la Forge », tot aan het kruispunt;

— een zone met gemengde economische activiteit tussen de zone met industriële economische activiteit ingetekend *2 en het dorp Bierset, waarbij het zuiden van de woonzone met landelijk karakter van Bierset dat in de zone A van het plan met betrekking tot de blootstelling aan geluidshinder ligt en de aanpalende terreinen worden geïntegreerd, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *5 op het plan. Deze zone zal zijn voorbehouden voor activiteiten die slechts licht vervoer veroorzaken; bedrijven uit de kleinhandel zullen zijn uitgesloten; de constructies zullen in de bestaande worden geïntegreerd;

— een zone met gemengde economische activiteit ten zuiden van de autosnelweg E40, tegenover de luchthaveninfrastructuur, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *6 op het plan. Deze zone zal worden voorbehouden voor kantooractiviteiten en ondersteunende infrastructuur voor de passagiersluchthaven. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan het architecturale gedeelte van de constructies;

— een zone met openbare diensten en gemeenschappelijke infrastructuur tussen de spoorlijn 36 en de site van Liège Logistics, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *7 op het plan. Deze zone zal zijn voorbehouden voor de inplanting van een spoor-weg platform;

— een zone met industriële economische activiteit langs het westelijke gedeelte van Liège Logistics, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *8 op het plan. Deze zone zal zijn voorbehouden voor bedrijven uit de logistiek;

* deze zone zal langs de woonzones met landelijk karakter van Bierset een isolerende perimeter bevatten van ten minste 50m breed, bestaande uit een groene beveiligingsmuur of dichte plantaardige schermen in harmonie met de typografie van de site, met daarnaast een degelijke antigeluids-infrastructuur indien de geplande activiteit dit vereist;

— een zone met industriële economische activiteit langs het oostelijke gedeelte van Liège Logistics, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *11 op het plan. Deze zone zal zijn voorbehouden voor bedrijven die gebruik zullen maken van de bestaande bi-modale uitrustingen spoor-weg, om groupage-dégroupage infrastructuur te ontvangen en logistieke dienstverlenende bedrijven spoor-weg;

— een « zone met een later te realiseren bestemming » langs de zuidkant van de « terril du corbeau » (zogenaamde plaats « En Boutte ») momenteel ingeschreven als zone van gemeenschappelijke uitrustingen in het sectorplan;

— een woonzone in de zogenaamde plaats « Paire du Bonnier », momenteel ingeschreven als « zone met een later te realiseren bestemming »;

— een woonzone met landelijk karakter in oostelijke uitbreiding van het dorp Horion;

— het tracé van een nieuw stuk van de weg naar Hanuit (n637) en zijn reserveringsperimeter.

§ 7. Op het grondgebied van de gemeente Saint-Georges-sur-Meuse heeft het plan als voorwerp de inschrijving van een « zone met een later te realiseren bestemming » op het gedeelte van de woonzones met landelijk karakter van Sur-les-Bois gelegen in zone A van het plan met betrekking tot de blootstelling aan de geluidshinder, uitgebreid naar de aanpalende terreinen, gepaard gaand met een bijkomend voorschrift, ingetekend *12 waarbij de woonfunctie op termijn wordt uitgesloten.

De regering behoudt een maximale oppervlakte van 45 ha voor als woonzone of woonzone met een landelijk karakter.

Art. 2. De herziening wordt aangenomen conform het bijgevoegde plan.

Art. 3. De Minister voor ruimtelijke ordening wordt belast met de uitvoering van voorliggend besluit.

Namen, 6 februari 2003.

De Minister-president,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE
De Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Milieu,
M. FORET