

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C – 2014/27009]

28 NOVEMBRE 2013. — Arrêté du Gouvernement wallon adoptant définitivement le projet de révision du plan de secteur de Liège (planche 42/1) en vue de permettre l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset

Le Gouvernement wallon,

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2009 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 décembre 2011 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement;

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie (CWATUPE);

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

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 les arrêtés du Gouvernement wallon des 29 juillet 1993, 4 mai 1995, 6 février 2003 et 1^{er} mars 2012 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2009 (*Moniteur belge* du 19 juin 2009) décidant la mise en révision du plan de secteur de Liège (planche 42/1) et adoptant l'avant-projet de révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 janvier 2013 (*Moniteur belge* du 31 janvier 2013) adoptant provisoirement le projet de révision du plan de secteur de Liège (planche 42/1) en vue de permettre l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset;

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 du 13 mars 2013 au 26 avril 2013 dans les communes de Grâce-Hollogne et Awans et répertoriées en annexe au présent arrêté;

Vu les séances d'information qui se sont tenues le 15 mars 2013 à Awans et le 19 mars 2013 à Grâce-Hollogne;

Vu les procès-verbaux des séances de clôture de l'enquête publique qui se sont tenues à Awans et Grâce-Hollogne le 26 avril 2013;

Vu les procès-verbaux des réunions de concertation qui se sont tenues à l'issue de l'enquête publique le 2 mai 2013 à Awans et Grâce-Hollogne;

Vu l'avis favorable, assorti de remarques, du conseil communal d'Awans du 28 mai 2013;

Vu l'avis favorable, assorti de remarques, du conseil communal de Grâce-Hollogne du 27 mai 2013;

Vu l'avis favorable, assorti de remarques, du Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable (CWEDD) du 18 juillet 2013 et référencé CWEDD/13/CS.935;

Vu l'avis favorable, assorti de remarques, de la Commission régionale d'Aménagement du Territoire (CRAT) du 29 août 2013 et référencé CRAT/13/AV.344;

Etude d'incidences**Qualité de l'étude d'incidences**

Considérant que le CWEDD estime que l'auteur d'étude a livré une étude de bonne qualité où l'autorité compétente trouvera les éléments pour prendre sa décision;

Considérant que la CRAT estime que l'étude d'incidences est de bonne qualité et relève qu'elle analyse de manière complète et détaillée les impacts du projet sur l'environnement;

Mesures à mettre en œuvre**Réclamations et observations**

Considérant que le CWEDD appuie toutes les suggestions de l'auteur d'étude et insiste particulièrement sur les suivantes :

- le plan de gestion des terres de déblai sera finalisé au stade de la demande de permis unique et comprendra les éléments énumérés par l'auteur d'étude; ce plan de gestion sera analysé par l'étude d'incidences relative au projet de construction du terminal et les terres limoneuses excavées ne pourront être mises en décharge;

- les réglementations prévues au Code de l'eau seront suivies de manière à protéger la nappe des craies; les eaux de pluie récoltées seront au maximum utilisés sur le site pour diminuer les volumes rejetés et le prélèvement les aquifères; les eaux de ruissellement seront évacuées en eaux de surface ou infiltrées dans les zones non urbanisées;

- l'utilisation de techniques écologiques sera préférée à l'emploi de biocides sur les voies ferrées;

- un merlon sera prévu entre Bierset et la liaison ferroviaire;

- l'installation des activités industrielles particulièrement bruyantes se fera au plus près de l'échangeur de Loncin et de la ligne de chemin de fer;

- les lignes de bus seront adaptées en vue de desservir la zone d'activité économique industrielle située sur le territoire de la commune d'Awans; un arrêt de bus supplémentaire devrait être installé sur la N637 entre Liège Logistics et celui de la rue en Bois; un réseau de cheminement lent sera mis en place vers les arrêts de bus et la gare de Bierset;

Considérant que le CWEDD demande :

- que la demande de permis relative au terminal air/TGV-fret tienne compte des mesures proposées par l'auteur d'étude;

- qu'un plan d'éradication des espèces invasives soit mis en place;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle qu'il a estimé dans son arrêté du 17 janvier 2013 adoptant provisoirement le projet de révision du plan de secteur de Liège que les mesures proposées par l'auteur d'étude destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs de la mise en œuvre de l'avant-projet de plan et de ses variantes sont trop détaillées pour être retenues à l'échelle du plan de secteur et que le respect des réglementations en vigueur apporte à ce niveau la plupart des garanties nécessaires; que les mesures qu'il a néanmoins retenues ont été intégrées dans la déclaration environnementale qu'il a produite en application de l'article 44 du Code et qui est jointe en annexe au présent arrêté;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne que les recommandations concernant la demande de permis relative au futur terminal air/TGV-fret ne relèvent pas de l'échelle du plan de secteur; que l'auteur d'étude qui sera chargé d'évaluer ses incidences sur l'environnement pourra néanmoins s'y référer;

Considérant que les mesures en matière d'éradication des espèces invasives ne relèvent pas du plan de secteur;

Enquête publique

Réclamations et observations

Considérant qu'un réclamant s'étonne que la commune d'Ans n'ait pas dû organiser d'enquête publique puisque le charroi issu de l'activité économique industrielle de la zone nord devrait affecter les rues Charlet et de Loncin qui ne supportent aujourd'hui qu'un charroi de transit inter-villages;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que l'article 43 du CWATUPE prescrit que l'enquête publique doit être annoncée et le projet de plan déposé dans chacune des communes auxquelles s'étend le projet de plan;

Considérant que par communes auxquelles s'étend le projet de plan il faut comprendre les communes sur le territoire desquelles le plan de secteur est révisé; que ce dernier n'est pas révisé sur le territoire de la commune d'Ans; que le Gouvernement wallon n'était dès lors pas tenu d'étendre l'enquête publique à celle-ci;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne toutefois que les éditions des trois quotidiens dans lesquels l'avis annonçant l'enquête publique a été publié, de même que celle du journal publicitaire distribué gratuitement à la population, sont également distribuées dans la commune d'Ans de telle sorte que ses habitants ont été informés au même titre que les habitants d'Awans et de Grâce-Hollogne;

Objectif poursuivi par le Gouvernement wallon

Réclamations et observations

Considérant que des réclamants trouvent affligeant qu'au nom d'un soi-disant développement économique, ce qui reste de campagne aux portes des zones urbaines soit sacrifié alors que quelques kilomètres plus loin, dans des zonings existants, se trouvent plusieurs halls inoccupés ainsi que des friches industrielles;

Considérant que le CWEDD remet un avis favorable conditionnel sur le projet de révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset;

Considérant que la CRAT est favorable à l'objectif de la révision du plan de secteur qui vise à soutenir le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset en localisant de manière optimale le terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle qu'il ne projette pas étendre la zone destinée à l'urbanisation au plan de secteur de Liège mais souhaite modifier certaines de ses composantes suite à sa décision de relocaliser de manière optimale auprès de l'aéroport la plate-forme air/TGV qu'il avait inscrite au plan de secteur en 2003 au nord de la ligne ferroviaire L36;

Zone d'activité économique industrielle située au nord de la ligne ferroviaire L36 (territoire de la commune d'Awans)

Périmètre de la zone

Réclamations et observations

Considérant qu'un réclamant pense qu'il serait opportun de modifier la partie de la zone d'activité économique industrielle existante délimitée par les rues de Loncin, de la Maison Rouge et Charlet en zone d'habitat à caractère rural en raison de la présence d'habitations;

Considérant qu'un réclamant souhaite avoir l'assurance que sa maison ne sera pas expropriée et savoir ce qu'il pourra construire sur le reste de sa propriété;

Considérant que des réclamants s'étonnent que des personnes puissent construire rue Paul-Emile Janson;

Considérant que la CRAT recommande de retirer de la zone d'activité économique industrielle une habitation située rue de Loncin;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que les terrains concernés par les réclamations ont été intégrés dans le périmètre de la zone d'activité économique industrielle suite à l'avis que la CRAT a rendu dans le cadre de la révision du plan de secteur de Liège que le Gouvernement wallon a adoptée définitivement le 6 février 2003;

Considérant que la décision du Gouvernement wallon était motivée par le fait 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;

Considérant que le Gouvernement wallon ne peut de même donner suite aux demandes qui lui sont formulées de modifier en partie le périmètre de la zone d'activité économique industrielle inscrite au plan de secteur en 2003 afin de tenir compte des évolutions de son occupation qui lui sont rapportées dès lors que les besoins en zones d'activité économique restent avérés et qu'elles ont été autorisées en tenant compte de cet impératif;

Considérant que le Gouvernement wallon décide de s'écarter de l'avis de la CRAT pour ces motifs et de ne pas modifier le périmètre de la zone d'activité économique industrielle existante;

Considérant que les expropriations nécessaires à la mise en œuvre de la zone d'activité économique industrielle ne relèvent pas du plan de secteur mais du plan d'expropriation qui sera établi par les opérateurs publics qui en seront chargés; qu'il appartiendra aux éventuels réclamants de faire valoir leurs observations au moment où il sera soumis à enquête publique;

Considérant que l'article 111, alinéa 1^{er}, du Code précise les conditions dans lesquelles les constructions, les installations ou les bâtiments existants dans la zone d'activité économique industrielle peuvent faire l'objet de travaux de transformation, d'agrandissement ou de reconstruction; qu'il appartiendra aux éventuels candidats constructeurs de s'y référer avant de solliciter les permis d'urbanisme requis pour réaliser les travaux qu'ils souhaitent effectuer;

Considérant que la réclamation concernant une construction rue Paul-Emile Janson est trop imprécise pour que le Gouvernement wallon puisse y apporter une réponse;

Affectation de la zone

Réclamations et observations

Considérant que des réclamants estiment que l'abrogation de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.10 » sur le plan qui portait sur la spécialisation de l'affectation de la zone d'activité économique industrielle aura des effets différents, et certainement plus nombreux, sur l'environnement qu'en l'état du plan de secteur;

Considérant qu'un réclamant conteste la conclusion de l'auteur d'étude sur les effets de l'abrogation de la prescription supplémentaire sur les émissions atmosphériques et craint au contraire que la diversification des activités qu'elle pourrait amener engendre des nuisances olfactives, sans parler des pollutions atmosphériques qui pourraient en découler, alors que ce n'est pas le cas aujourd'hui;

Considérant qu'un réclamant aimerait que la prescription supplémentaire soit maintenue, sachant que les entreprises logistiques sont par nature moins polluantes que les entreprises industrielles;

Considérant que des réclamants s'étonnent de l'abrogation de la prescription supplémentaire alors que le conseil communal avait marqué son accord sur celle-ci en 2003;

Considérant qu'Elia informe de l'existence d'installations électriques à haute tension à proximité de l'endroit des travaux et rappelle les dispositions légales à respecter avant toute intervention à proximité immédiate de leurs installations;

Considérant que le conseil communal d'Awans estime que les nuisances entraînées par les activités autres que logistique risquent d'entraîner des nuisances plus importantes pour les riverains, et ce malgré la zone tampon de 50 m, et émet dès lors un avis favorable sur le projet de plan à la condition que la nouvelle prescription supplémentaire assortissant la zone d'activité économique industrielle soit complétée par la phrase suivante : « Cette zone sera réservée à des entreprises relevant de la logistique »;

Considérant que le CWEDD estime, comme l'auteur d'étude, que l'avant-projet de plan répond à un besoin en zone d'activité économique industrielle non spécialisée;

Considérant que le CWEDD note qu'une nouvelle infrastructure d'assainissement devra être réalisée avant la mise en œuvre de la zone étant donné la saturation de la station d'épuration d'Awans;

Considérant que la CRAT est favorable à la modification de la zone de services publics et d'équipements communautaires réservée à l'aménagement d'une plate-forme air/TGV en zone d'activité économique industrielle;

Considérant que la CRAT prend acte de la suppression de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.10 » sur le plan qui entraînera une plus grande flexibilité en terme d'accueil de nouvelles entreprises du fait de l'abandon de la spécialisation de l'affectation (entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route);

Considérant que la CRAT s'interroge toutefois sur le fait qu'une telle zone soit affectée en zone d'activité économique industrielle à caractère généraliste; sa spécialisation à l'activité logistique aurait été plus compréhensible au vu de sa localisation, proche d'un échangeur routier, d'un aéroport et d'une ligne de chemin de fer;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon a décidé de modifier l'option qu'il avait arrêtée en 2003 pour l'affectation de la zone d'activité économique industrielle située au nord de la ligne TGV en raison du déplacement de la plate-forme air-TGV;

Considérant que l'éloignement de la zone d'activité économique industrielle par rapport à l'aéroport et l'évolution des besoins économiques et sociaux à rencontrer dans le plan de secteur de Liège ont convaincu le Gouvernement wallon de ne pas réorienter son affectation vers l'activité de logistique qui bénéficie, au sud de la ligne de chemin de fer, de terrains mieux localisés et d'infrastructures plus adaptées à son développement; que cette analyse a été validée par l'auteur d'étude qui souligne en particulier que les zones d'activité économique non spécialisées se caractérisent par une densité nette d'emplois à l'hectare supérieure aux zones d'activité économique spécialisées;

Considérant que le Gouvernement wallon précise que son option ne vise pas à interdire les activités de logistique dans la zone d'activité économique industrielle puisqu'elles pourront y être autorisées, au même titre que toutes les activités visées à l'article 30bis du CWATUPE; que l'auteur d'étude précise même à cet égard qu'elle risque d'attirer encore un grand nombre d'entreprises issues du secteur de la logistique et du transport;

Considérant que les recommandations formulées par Elia relèvent de l'échelle du permis d'urbanisme et/ou d'urbanisation et non de l'échelle du plan de secteur;

Considérant que l'auteur d'étude estime que les effets de la modification apportée à la prescription supplémentaire assortissant la zone d'activité économique industrielle sur l'environnement en général ne sont pas sensiblement différents de ceux qui ont été mis en évidence en 2003;

Considérant qu'en ce qui concerne spécifiquement les effets d'une zone non spécialisée sur la qualité de l'air l'auteur d'étude estime qu'on ne peut affirmer qu'ils seraient significativement supérieurs aux effets d'une zone spécialisée dans l'activité de logistique en l'absence de données liées à des projets concrets et compte tenu du cadre légal qui fixe, dans tous les cas, les normes d'émissions à respecter; que le Gouvernement wallon n'a pas de raisons de remettre en cause cette conclusion d'autant que tant le CWEDD que la CRAT ont estimé que l'auteur d'étude a livré une étude de bonne qualité;

Considérant que le Gouvernement wallon décide en conclusion de ne pas donner suite à la demande des réclamants et du conseil communal d'Awans et d'affecter les terrains situés au nord de la ligne ferroviaire L36 en zone d'activité économique industrielle;

Considérant que le Gouvernement wallon estime ne pas devoir adopter de mesures particulières pour l'assainissement de la zone dont la conception et l'établissement sont déjà encadrés par des dispositions réglementaires spécifiques;

Accessibilité à la zone et mobilité dans la zone

Réclamations et observations

Considérant qu'un réclamant rappelle que la construction de l'échangeur de Loncin a modifié la structure des voiries des villages de Hognoul, Fooz et Awans et estime que le projet de plan vise encore à réduire des voiries qui pourtant structuraient le village depuis des centaines d'années;

Considérant que des réclamants s'étonnent que le projet d'aménagement de la zone d'activité économique industrielle nord ne soit pas figuré sur le projet de plan;

Considérant qu'un réclamant souhaite que le village d'Awans soit épargné par le trafic lié à la zone d'activité économique industrielle nord et signale qu'aucune solution n'est formellement avancée sur l'accessibilité de cette dernière, si ce n'est par l'utilisation de voiries locales du village d'Awans, inadaptées et interdites au charroi lourd;

Considérant qu'un réclamant estime qu'il y aurait lieu d'exclure le passage du charroi par les voiries d'Awans en rendant matériellement impossible l'accès à partir de la zone d'activité économique industrielle nord;

Considérant qu'un réclamant estime qu'il y aurait lieu de privilégier de nouveaux modes d'accès à la zone d'activité économique industrielle soit directement par l'échangeur, soit par la zone d'activité économique industrielle sud;

Considérant qu'un réclamant estime que l'accès envisagé par la sortie 30 Crisnée découragera les industriels, travailleurs et clients de la zone d'activité économique industrielle nord qui viendront de Liège par la E40, la E42 ou la E25 et engendrera de ce fait un accroissement du trafic dans le village d'Awans si la zone n'est pas rendue matériellement inaccessible à partir de ce dernier;

Considérant qu'un réclamant s'interroge sur les effets du projet de plan sur les voiries vicinales situées dans le périmètre de la zone d'activité économique industrielle nord et la possibilité de continuer à les utiliser, tel le chemin n° 5, entre les rues de Stockis et de Loncin, qui permet aux usagers des modes doux de rejoindre Ans;

Considérant que la CRAT recommande de s'assurer du maintien du chemin vicinal n° 5 qui est actuellement fréquenté par les riverains;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon prend acte des craintes exprimées par les réclamants quant aux effets du trafic lié aux activités qui seront autorisées dans la zone d'activité économique industrielle nord sur le village d'Awans;

Considérant que le Gouvernement wallon rappelle cependant qu'il a décidé de ne pas modifier l'option qu'il a arrêtée en 2003 pour la desserte de la zone d'activité économique industrielle par la route en raison des conclusions de l'auteur d'étude;

Considérant que le Gouvernement wallon souligne en effet que les effets des modifications apportées aux zones inscrites au plan de secteur sur la mobilité dans le village d'Awans ne sont pas sensiblement différents de ceux qui ont été mis en évidence en 2003 et qu'il avait estimé alors que la gestion de la mobilité au nord de la ligne ferroviaire L36 devait être limitée, à l'échelle du plan de secteur, à l'inscription du tracé, et de son périmètre de réservation, d'une nouvelle route régionale à établir le long et au nord de la ligne TGV, de l'échangeur de Crisnée à la zone logistique de Bierset;

Considérant que le détail du tracé des voiries et les caractéristiques des principaux aménagements projetés dans la zone d'activité économique industrielle devront quant à eux être précisés dans le dossier que les opérateurs publics en charge de sa mise en œuvre devront établir en vue de bénéficier des aides de la Région pour acquérir, exproprier et aménager les espaces destinés à accueillir les activités économiques; que c'est à cette échelle que les options relatives à la mobilité dans la zone et à l'extérieur de celle-ci, tous modes confondus, devront être débattues;

Considérant que le Gouvernement wallon fait enfin observer que la zone d'activité économique industrielle dispose déjà d'un accès vers les zones d'activité économique situées au sud de la ligne ferroviaire L36 qui bénéficient quant à elles d'un accès performant au réseau autoroutier;

Considérant que le Gouvernement wallon estime que la recommandation de la CRAT relative au maintien du chemin vicinal n° 5 ne relève pas de l'échelle du plan de secteur et, plus largement, que l'organisation des déplacements des piétons dans la zone d'activité économique industrielle doit être étudiée par les opérateurs en charge de sa mise en œuvre;

Considérant que le Gouvernement wallon décide en conclusion de ne pas donner suite aux réclamations et à la recommandation de la CRAT;

Périmètre d'isolement

Réclamations et observations

Considérant qu'un réclamant estime indispensable de maintenir, en bordure de la zone d'habitat à caractère rural d'Awans, un périmètre d'isolement d'une largeur minimum de 50 m, constitué selon les avis des experts en la matière, de merlons verdurés ou d'écrans végétaux denses selon la topographie du site, et de dispositifs antibruit adéquats lorsque cela s'avère nécessaire;

Considérant qu'un réclamant souhaite avoir l'assurance que le périmètre d'isolement sera bien réalisé tel que décrit;

Considérant que la CRAT s'interroge sur le caractère redondant de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.53 » sur le plan qui prévoit un périmètre d'isolement alors que l'article 30bis alinéa 4 du CWATUPE prévoit que « la zone d'activité économique industrielle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement »;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon précise que la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.53 » sur le plan ne modifie pas le libellé de la disposition qu'il a adoptée en 2003;

Considérant que le Gouvernement wallon a retenu l'option de maintenir le périmètre d'isolement décrit dans l'arrêté du 6 février 2003 en raison du fait que les effets des modifications apportées à la zone d'activité économique industrielle sur la zone d'habitat à caractère rural contiguë ne sont pas sensiblement différents de ceux qui l'avaient justifié;

Considérant que le principe de décrire le périmètre d'isolement a été adopté par le Gouvernement wallon en 2003 en réponse à l'avis de la CRAT qui demandait que la prescription supplémentaire de chaque zone d'activité économique inscrite au plan de secteur soit complétée par une disposition décrivant le type de périmètre ou de dispositif d'isolement à mettre en œuvre;

Considérant que le Gouvernement wallon estime pour ces motifs qu'il y a lieu de ne pas modifier aujourd'hui le niveau de protection accordé en 2003 aux habitants de la zone d'habitat à caractère rural d'Awans contre les incidences paysagères, urbanistiques et acoustiques de la zone d'activité économique industrielle contiguë et décide en conclusion de maintenir la disposition à travers l'inscription de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.53 » sur le plan;

Considérant que la prescription supplémentaire repérée par le sigle « S.53 » sur le plan qui décrit le périmètre d'isolement est une disposition réglementaire; qu'il appartiendra aux opérateurs qui seront chargés de la mise en œuvre de la nouvelle zone de s'y conformer;

Zones d'activité économique industrielle situées au sud de la ligne ferroviaire L36 (territoire de la commune de Grâce-Hollogne)

Zone d'activité économique industrielle dite « Liège Logistics »

Affectation de la zone

Considérant que la CRAT est favorable à la modification de la spécialisation de la zone d'activité économique industrielle et estime que sa spécialisation à l'activité logistique est pertinente au vu de sa localisation proche d'un échangeur autoroutier, d'un aéroport et d'une ligne de chemin de fer et des entreprises logistiques déjà installées dans la zone;

Zone d'activité économique industrielle dite « Plaine de Cubber »

Affectation de la zone

Considérant que la CRAT estime que la spécialisation de la zone à l'activité logistique est pertinente au vu de sa localisation proche d'un échangeur autoroutier, d'un aéroport et d'une ligne de chemin de fer;

Périmètre d'isolement

Réclamations et observations

Considérant que des réclamants décrivent les dispositifs qui devraient être aménagés pour les protéger des nuisances du projet Carex compte tenu de la situation particulière de leurs propriétés;

Considérant que des réclamants demandent qu'un écran antibruit soit posé le long d'une prairie située rue sergent aviateur Bailly afin de les protéger des nuisances de la L36A;

Considérant que le conseil communal de Grâce-Hollogne demande que le terminal soit implanté aussi loin que possible des habitations riveraines et qu'un écran antibruit soit éventuellement établi, selon les possibilités techniques, sans que cela puisse constituer une nuisance visuelle pour les bénéficiaires;

Considérant que la CRAT s'interroge sur le caractère redondant de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.55 » sur le plan qui prévoit un périmètre d'isolement alors que l'article 30 bis alinéa 4 du CWATUPE prévoit que « la zone d'activité économique industrielle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement »;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon précise que le périmètre d'isolement qu'il impose a pour objet d'atténuer les incidences paysagères, urbanistiques et acoustiques de la zone d'activité économique industrielle sur la zone d'habitat à caractère rural de Bierset dans son ensemble et ne se limite donc pas à atténuer les effets du terminal et des infrastructures de communication ferroviaires;

Considérant que le Gouvernement wallon a retenu l'option de maintenir le périmètre d'isolement décrit dans l'arrêté du 6 février 2003 et d'en adapter la conception, afin de tenir compte de l'encombrement de la nouvelle infrastructure de communication ferroviaire, en raison du fait que les effets des modifications apportées aux composantes du plan de secteur sur la zone d'habitat à caractère rural contiguë ne sont pas sensiblement différents de ceux qui l'avaient justifié;

Considérant que le principe de décrire le périmètre d'isolement a été adopté par le Gouvernement wallon en 2003 en réponse à l'avis de la CRAT qui demandait que la prescription supplémentaire de chaque zone d'activité économique inscrite au plan de secteur soit complétée par une disposition décrivant le type de périmètre ou de dispositif d'isolement à mettre en œuvre;

Considérant que le Gouvernement wallon estime pour ces motifs qu'il y a lieu de ne pas modifier aujourd'hui le niveau de protection accordé en 2003 aux habitants de la zone d'habitat à caractère rural de Bierset contre les incidences paysagères, urbanistiques et acoustiques de la zone d'activité économique industrielle contiguë et décide en conclusion de maintenir la disposition à travers l'inscription de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.55 » sur le plan;

Considérant que le Gouvernement wallon prend acte des réclamations concernant les nuisances de la ligne L36A mais soulignent que les mesures à mettre éventuellement en œuvre pour les atténuer ne relèvent pas de l'échelle du plan de secteur;

Tracé projeté d'infrastructures de communication ferroviaires destinées au raccordement d'un terminal air/TGV-fret au réseau ferroviaire

Considérant que la CRAT est favorable à l'inscription de tracés d'infrastructures de communication ferroviaires;

Périmètre de réservation destiné à réserver les espaces nécessaires à la réalisation d'un terminal air/TGV-fret et des voies ferrées de raccordement au réseau ferroviaire

Réclamations et observations

Considérant que le CWEDD estime que la relocalisation du terminal à proximité du domaine aéroportuaire est pertinente au vu des objectifs poursuivis et apprécie la pertinence de la variante planologique proposée par l'auteur d'étude;

Considérant que le CWEDD demande que la possibilité d'ouvrir le terminal au trafic passager pour le zoning et/ou l'aéroport soit étudiée;

Considérant que le CWEDD demande que la justification de l'abandon du raccordement à la L36A vers Kinkempois soit détaillée;

Considérant que le CWEDD demande que les coûts engendrés par la nécessité de recouvrir entièrement le terminal pour permettre l'allongement éventuel de la piste secondaire de l'aéroport soient évalués;

Considérant que la CRAT est favorable à l'inscription d'un périmètre de réservation en surimpression d'une partie de la zone d'activité économique industrielle inscrite à Grâce-Hollogne destiné à réserver les espaces nécessaires à la réalisation d'un terminal air/TGV-fret et des voies ferrées de raccordement au réseau ferroviaire;

Considérant que la CRAT estime que l'inscription de ce périmètre offre les mêmes garanties en terme d'affectation du sol et de réservation des espaces nécessaires pour la construction du terminal que l'option retenue en 2003 (zone de services publics et d'équipements communautaires assortie d'une prescription supplémentaire la réservant à l'implantation d'une plate-forme air-TGV); que ce périmètre permettra de rapprocher le terminal de l'activité aéroportuaire et de libérer les espaces qui ne seraient pas occupés au terme de la réalisation du terminal sans devoir recourir à une nouvelle révision du plan de secteur;

Réponses du Gouvernement wallon

Considérant que le Gouvernement wallon précise que l'ouverture du terminal air TGV/fret aux passagers à destination de l'aéroport et/ou des zones d'activité économique ne se justifie pas en raison de l'existence d'une gare déjà accessible aux passagers à Bierset-Awans et ne peut se concevoir dans un même espace en raison des contraintes liées à l'exploitation d'une gare accessible aux passagers et d'un terminal TGV/fret où doivent être organisées des opérations de manutention en relation avec l'aéroport, dans un espace rigoureusement circonscrit pour des motifs liés aux opérations de douane, le réseau ferroviaire et le réseau routier;

Considérant que l'auteur d'étude a analysé les différentes possibilités de raccordement du projet de terminal air/TGV-fret au réseau ferroviaire actuel, plus particulièrement la ligne 36A qui pourrait être utilisée en cas de problème sur la ligne 36;

Considérant que l'aménagement d'un raccordement du terminal à la ligne 36A vers Kinkempois nécessiterait d'éloigner sensiblement ce dernier du domaine aéroportuaire, en raison des rayons de courbure à respecter pour l'établissement de la voie, ce qui serait contraire à l'objectif poursuivi par le Gouvernement wallon;

Considérant que l'itinéraire vers Liège/Allemagne via Kinkempois serait en outre très lent à cause de la distance à parcourir, de la vitesse autorisée sur la ligne et dans la traversée des installations de la gare de Kinkempois et du cisaillement de la ligne 37 à Angleur pour rejoindre la L3; que c'est pour cette raison que cette hypothèse n'a pas été retenue par l'étude de faisabilité d'une intermodalité air/fer à partir de l'axe ferroviaire à grande vitesse qui est à l'origine de la décision du Gouvernement wallon de réviser le plan de secteur de Liège;

Considérant que l'auteur d'étude a mis en évidence la nécessité d'enterrer le terminal en raison des contraintes aéroportuaires et ferroviaires à respecter; qu'il n'y a dès lors pas de raisons de croire que l'allongement éventuel de la piste secondaire de l'aéroport modifierait sensiblement l'ordre de grandeur du coût des travaux de terrassement qu'il a évalué;

Zone de services publics et d'équipements communautaires (territoire de la commune de Grâce-Hollogne)

Considérant que la CRAT est favorable à l'inscription de la zone de services publics et d'équipements communautaires à Grâce-Hollogne qui vise un ajustement cartographique à la situation existante;

Tracé existant d'une infrastructure de communication routière et abrogation du tracé projeté d'une infrastructure de communication routière et du périmètre de réservation inscrit en surimpression aux zones traversées

Considérant que la CRAT est favorable à l'inscription de tracés d'infrastructures de communication routières;

Considérant que la CRAT est favorable à la suppression du tracé projeté d'une infrastructure de communication routière et du périmètre de réservation inscrit en surimpression des zones traversées vu que la voirie a été construite;

Considérant que le Gouvernement wallon précise que l'abrogation du périmètre précité ne porte pas atteinte au périmètre de réservation des espaces nécessaires à la protection et au maintien de l'infrastructure aéroportuaire qu'il a inscrit au plan de secteur le 1^{er} mars 2012; que ce dernier est donc maintenu en surimpression aux zones du plan de secteur situées dans le périmètre de la zone A du plan de développement à long terme de l'aéroport de Liège-Bierset;

Sur la proposition du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,

Arrête :

Article 1^{er}. La révision du plan de secteur de Liège (planche 42/1) est arrêtée définitivement conformément à la carte annexée au présent arrêté, en vue de :

* l'abrogation :

- de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.08 » assortissant la zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne;

- de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.09 » assortissant la zone de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune d'Awans;

- de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.10 » assortissant la zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune d'Awans;

- de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.11 » assortissant la zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne;

- du tracé projeté d'une infrastructure de communication routière et le périmètre de réservation inscrit en surimpression aux zones traversées;

* et de l'inscription :

- d'une zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune d'Awans;

- d'une zone de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne;

- du tracé projeté d'infrastructures de communication ferroviaires destinées au raccordement d'un terminal air/TGV-fret au réseau ferroviaire;

- d'un périmètre de réservation en surimpression à une partie de la zone d'activité économique industrielle inscrite sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne destiné à réserver les espaces nécessaires à la réalisation d'un terminal air/TGV-fret et des voies ferrées de son raccordement au réseau ferroviaire;

- du tracé existant d'une infrastructure de communication routière.

Art. 2. La prescription supplémentaire suivante, repérée par le sigle « *S.53 », est d'application dans la zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune d'Awans :

« Cette zone comportera en bordure de la zone d'habitat à caractère rural d'Awans 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 ».

Art. 3. La prescription supplémentaire suivante, repérée par le sigle « *S.54 », est d'application dans la zone d'activité économique industrielle dite « Liège Logistics » sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne :

« Cette zone sera réservée à des entreprises relevant de la logistique ».

Art. 4. La prescription supplémentaire suivante, repérée par le sigle « *S.55 », est d'application dans la zone d'activité économique industrielle dite « Plaine de Cubber » sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne :

« 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. Là où les voies ferrées de raccordement du terminal air/TGV-fret au réseau ferroviaire empiètent sur le périmètre d'isolement, sa largeur et sa configuration seront adaptées de manière à le maintenir entre les voies ferrées de raccordement au terminal et la zone d'habitat à caractère rural de Bierset. Il sera dans ce cas constitué au minimum d'un dispositif antibruit adéquat adapté à la présence de la voie ferrée, des activités projetées dans la zone d'activité économique et à la situation des lieux. ».

Art. 5. La déclaration environnementale produite par le Gouvernement wallon en application de l'article 44 du Code est jointe en annexe au présent arrêté.

Art. 6. Le Ministre de l'Aménagement du Territoire est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 28 novembre 2013.

Le Ministre-Président,
R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,
Ph. HENRY

Annexe 1^{re} - Déclaration environnementale

Déclaration environnementale relative à l'adoption définitive de la révision du plan de secteur de Liège (planche 42/1) en vue de permettre l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset.

I. Introduction

La présente déclaration environnementale est requise en vertu de l'article 44, alinéa 2, du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie (ci-après, le Code).

Elle accompagne l'arrêté du Gouvernement wallon adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Liège (planche 42/1) en vue de permettre l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset. Elle est publiée au *Moniteur belge* en même temps que ledit arrêté.

La présente déclaration environnementale résume la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans la révision du plan de secteur et dont l'étude d'incidences, les avis, les réclamations et les observations ont été pris en considération.

Cette déclaration environnementale résume également les raisons des choix de la révision du plan de secteur, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées.

Etant, par hypothèse, de nature synthétique, la présente déclaration environnementale renvoie pour le détail au texte de l'arrêté du Gouvernement wallon.

Dans un souci de lisibilité, la déclaration environnementale se subdivise en trois chapitres : le premier est consacré à l'objet de la révision du plan de secteur, le second à la chronologie de la révision du plan de secteur et le troisième aux considérations environnementales.

II. Objet de la révision du plan de secteur.

La révision du plan de secteur de Liège (planche 42/1) porte sur :

* l'abrogation :

- de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.08 » assortissant la zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne;

- de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.09 » assortissant la zone de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune d'Awans;

- de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.10 » assortissant la zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune d'Awans;

- de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.11 » assortissant la zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne;

- du tracé projeté d'une infrastructure de communication routière et le périmètre de réservation inscrit en surimpression aux zones traversées;

* et l'inscription :

- d'une zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune d'Awans;

- d'une zone de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne;

- du tracé projeté d'infrastructures de communication ferroviaires destinées au raccordement d'un terminal air/TGV-fret au réseau ferroviaire;

- d'un périmètre de réservation en surimpression à une partie de la zone d'activité économique industrielle inscrite sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne destiné à réserver les espaces nécessaires à la réalisation d'un terminal air/TGV-fret et des voies ferrées de son raccordement au réseau ferroviaire;

- du tracé existant d'une infrastructure de communication routière.

La prescription supplémentaire suivante, repérée par le sigle « *S.53 », est d'application dans la zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune d'Awans :

« Cette zone comportera en bordure de la zone d'habitat à caractère rural d'Awans 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 ».

La prescription supplémentaire suivante, repérée par le sigle « *S.54 », est d'application dans la zone d'activité économique industrielle dite « Liège Logistics » sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne :

« Cette zone sera réservée à des entreprises relevant de la logistique ».

La prescription supplémentaire suivante, repérée par le sigle « *S.55 », est d'application dans la zone d'activité économique industrielle dite « Plaine de Cubber » sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne :

« 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. Là où les voies ferrées de raccordement du terminal air/TGV-fret au réseau ferroviaire empiètent sur le périmètre d'isolement, sa largeur et sa configuration seront adaptées de manière à le maintenir entre les voies ferrées de raccordement au terminal et la zone d'habitat à caractère rural de Bierset. Il sera dans ce cas constitué au minimum d'un dispositif antibruit adéquat adapté à la présence de la voie ferrée, des activités projetées dans la zone d'activité économique et à la situation des lieux. ».

III. Chronologie de la révision du plan de secteur

27 mai 2009 - Arrêté du Gouvernement wallon décidant la mise en révision du plan de secteur de Liège (planche 42/1) et adoptant l'avant-projet de révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset.

19 novembre 2009 - Arrêté du Gouvernement wallon décidant de faire réaliser une étude d'incidences sur l'avant-projet de révision du plan de secteur de Liège (planche 42/1) en vue de permettre l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset.

15 septembre 2010 - Notification de sa désignation au Bureau Igretec SCRL pour réaliser l'étude d'incidences relative à l'avant-projet de plan.

Novembre 2011 - Dépôt de la version finale de l'étude.

17 janvier 2013 - Arrêté du Gouvernement wallon adoptant provisoirement le projet de révision du plan de secteur de Liège (planche 42/1) en vue de permettre l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset.

13 mars au 26 avril 2013 - Enquête publique dans les communes de Grâce-Hollogne et Awans.

15 mars 2013 - Séance d'information à Awans.

19 mars 2013 - Séance d'information à Grâce-Hollogne.

26 avril 2013 - Séances de clôture de l'enquête publique à Awans et Grâce-Hollogne.

2 mai 2013 - Réunions de concertation à Awans et Grâce-Hollogne.

27 mai 2013 - Avis favorable, assorti de remarques, du conseil communal de Grâce-Hollogne.

28 mai 2013 - Avis favorable, assorti de remarques, du conseil communal de Awans.

18 juillet 2013 - Avis favorable, assorti de remarques, du Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable (CWEDD).

29 août 2013 - Avis favorable, assorti de remarques, de la Commission régionale d'Aménagement du Territoire (CRAT).

IV. Considérations environnementales

A l'issue de la phase de consultation et de concertation le Gouvernement wallon a procédé aux adaptations du projet de plan soumis à enquête publique afin de rencontrer les réclamations et observations et les avis, dès lors que ces derniers étaient justifiés et contribuaient à optimiser la prise en compte des enjeux environnementaux.

La présente déclaration ne porte que sur les considérations environnementales pour lesquelles, à l'une ou l'autre étape du processus de révision de plan de secteur présenté ci-dessus, un impact - positif ou négatif - a été identifié. Elle établit la synthèse de la manière dont le présent arrêté adoptant définitivement la révision du plan de secteur les a prises en considération renvoyant pour le détail au texte de l'arrêté et à l'avis de la CRAT.

Lors de l'étude d'incidences, l'auteur a identifié une incidence majeure à l'échelle du plan de secteur qui concerne l'effet des espaces réservés par l'avant-projet de plan à la relocalisation du terminal air/TGV-fret et aux voies ferrées de son raccordement au réseau ferroviaire sur le développement des activités dans les zones d'activité économique existantes.

Le Gouvernement wallon a pris en conséquence les décisions exposées ci-après :

1. inscrire un périmètre de réservation en surimpression à une partie de la zone d'activité économique industrielle inscrite sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne destiné à réserver les espaces nécessaires à la réalisation du terminal air/TGV-fret en lieu et place de la zone de services publics et d'équipements communautaires. Ceci permet de faciliter, le cas échéant, le retour des terrains non mis en œuvre à destination de l'activité économique. La partie de la zone d'activité économique industrielle concernée est de plus réduite par rapport à la variante recommandée par l'auteur d'étude afin de ne pas hypothéquer une trop grande superficie de terrain destiné à l'activité industrielle;

2. Adapter la conception du périmètre d'isolement à constituer en bordure de la zone d'habitat à caractère rural de Bierset de manière à tenir compte de l'encombrement des voies ferrées de raccordement du terminal air/TGV-fret au réseau ferroviaire et d'éviter ainsi qu'une application uniforme de la disposition existante n'hypothèque là aussi une trop grande superficie de terrain destiné à l'activité industrielle.

Un certain nombre d'incidences ont été évoquées par l'auteur d'étude ou dans le cadre de la phase de consultation et de concertation :

Incidences sur l'air et le climat

La nouvelle localisation du terminal induira une implantation en déblai résultant des contraintes aéroportuaires et de la configuration des raccordements ferroviaires ce qui engendrera un chantier de découverte important.

D'autre part, l'auteur d'étude signale que comme les riverains les plus proches sont assez éloignés et à l'écart des vents dominants balayant le chantier, ils ne devraient pas subir d'impacts significatifs dus à la propagation des poussières.

Pour limiter la propagation des poussières, les recommandations d'usage relatives au déroulement du chantier seront d'application et indiquées dans le cahier des charges des travaux.

L'auteur d'étude estime que le transport de ces quantités importantes de terres induira des émissions de CO₂ significatives dans l'atmosphère sans pour autant compromettre le bilan carbone très favorable du terminal en raison du report modal massif de fret routier vers le rail.

Cependant, il recommande d'effectuer au stade du projet de terminal un bilan carbone complet qui évaluera la quantité d'émissions évitées grâce au report modal de fret et détaillera « les immobilisations » dues au transport de déblais, à la fabrication des rames, à la construction des bâtiments... Sur base de celui-ci, il y aura lieu d'évaluer si des stratégies de réduction des émissions pourraient être mises en œuvre.

Comme la réalisation des déblais sera l'un des postes les plus importants d'émission de gaz à effet de serre, il estime que toute mesure permettant de réduire la distance à parcourir pour l'évacuation des terres sera bénéfique sur ce point et que les terres de découverture devraient être utilisées pour la réalisation des merlons.

Il recommande également de finaliser un plan de gestion des terres de déblais au stade de la demande de permis unique du terminal.

Toutes ces recommandations concernent la mise en œuvre du futur terminal air/TGV-fret, c'est pourquoi le Gouvernement wallon n'a pas adopté de mesures spécifiques au niveau du plan de secteur. Ainsi, il appartiendra au porteur du projet de terminal air/TGV-fret d'effectuer un bilan carbone du projet s'il le juge nécessaire et de finaliser le plan de gestion des terres de déblais demandé dans le cadre de la demande de permis unique.

Incidences sur les eaux superficielles et souterraines

En raison d'une densité d'emplois supposée plus importante en zone d'activité économique industrielle non spécialisée qu'en zone logistique, l'abrogation de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.10 » au nord de la voie ferrée conduira à une charge polluante plus élevée en eaux usées domestiques.

Même si cette augmentation n'a aucune influence sur le dimensionnement du réseau d'égouttage, celle-ci vient renforcer la problématique du traitement des eaux usées de l'ensemble de la zone d'activité économique qui ne peut plus à l'heure actuelle, être traitées par la station d'épuration la plus proche déjà saturée.

L'auteur d'étude estime que les points à approfondir dans les études d'incidences de projets sont toutes les matières réglementées dans les zones de prévention, en particulier les éventuels pompages d'eau souterraine pour divers usages et la manipulation et le stockage des substances à risques. Conjointement chaque projet devrait idéalement être évalué par rapport à son imperméabilisation et à l'accroissement global de celle-ci.

Le Gouvernement wallon n'a pas adopté de mesures spécifiques au niveau du plan de secteur en raison des garanties offertes par les réglementations en vigueur.

Incidences sur le sol et le sous-sol

Le fait de déplacer la localisation du terminal du nord vers le sud conduit à des impacts ou des risques supplémentaires sur le sol ou le sous-sol.

Selon les données disponibles, la zone initiale est nettement moins exposée au risque des puits de phosphates que le périmètre de la nouvelle implantation du terminal.

La moitié du périmètre de réservation du nouveau raccordement ferroviaire rendu nécessaire par le déplacement vers le sud du terminal est également exposée à ce risque.

En conséquence, l'avant-projet de plan conduit à un risque majoré et à une augmentation sensible des coûts de mise en œuvre du terminal même si ces terrains étaient destinés à l'urbanisation et donc soumis à des contraintes.

L'auteur d'étude a évalué que l'implantation en déblai du terminal va générer un volume de terres de déblais de l'ordre du million de m³ qui sont en principe limoneuses.

Il estime que des solutions pour la valorisation de cette quantité de limons devront être trouvées et que leur mise en décharge devrait être proscrite.

Indépendamment des essais de sol préalables à toutes constructions, des techniques particulières d'investigation notamment géophysiques devront être mises en œuvre pour les parcelles listées dans l'étude d'incidences et un contact sera obligatoirement pris avec l'administration avant tout projet afin de consulter les plans disponibles et de prendre en compte les mesures indispensables pour minimiser le risque technique.

Le Gouvernement wallon n'a pas adopté de mesures spécifiques au niveau du plan de secteur en raison des garanties offertes par les réglementations en vigueur.

Incidences sur la faune et la flore

Par rapport à la situation existante, l'impact sur le milieu biologique sera avant tout lié à la mise en œuvre de terrains déjà destinés à l'urbanisation au plan de secteur et actuellement non construits.

L'avant-projet de plan n'apportera pas fondamentalement d'impacts supplémentaires et ne modifiera pas les possibilités d'aménager des zones d'activités économiques en favorisant le développement de la nature.

Cependant, l'auteur d'étude souligne que l'abrogation de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.10 » conduit à plus de flou pour l'aménagement de la zone tampon en bordure d'Awans là où la prescription précisait des modalités incontestablement favorables au maillage écologique (largeur minimum, composition...).

L'imposition d'un dispositif d'isolement entre les zones d'activité économique industrielle et les zones d'habitat à caractère rural de Bierset et d'Awans est cependant favorable pour la faune et la flore.

Le Gouvernement wallon y répond par l'inscription des prescriptions supplémentaires repérées par les sigles « *S.53 » et « *S.55 » sur le plan. Il estime par ailleurs qu'il n'est pas approprié de généraliser les autres mesures préconisées par l'auteur d'étude pour limiter les effets sur le milieu biologique. Il conviendra de les étudier au cas par cas lors de la mise en œuvre du plan afin d'en assurer une efficacité optimale.

Incidences sur la santé et la sécurité de l'homme

Le changement de localisation du terminal air-TGV/fret a pour effet de l'implanter dans une zone caractérisée par d'importantes contraintes liées à la sécurité aérienne. Ces contraintes ont un impact non seulement sur l'aménagement du terminal mais également sur le déroulement des travaux.

Au vu des contraintes aéroportuaires, Belgocontrol a émis une série de recommandation quant à la phase de chantier et la phase de fonctionnement du terminal air/TGV-fret.

Le recouvrement d'une partie du terminal (environ 3 000 m² à l'est) est dans tous les cas le minimum à prévoir pour éviter les perturbations des radio-altimètres et respecter les aires de sécurité RESA.

Les mesures de sécurité définitives devront cependant être précisées par Belgocontrol à la suite d'une étude réalisée par un bureau d'étude spécialisé.

Le Gouvernement wallon a pris en compte les contraintes aéroportuaires lors de la révision du plan de secteur. Elles ne remettent pas en cause la position du terminal et sa faisabilité mais il estime qu'elles devront être examinées plus en détail lors de la phase d'étude du terminal.

Incidences sur l'ambiance sonore

Le changement de localisation du terminal n'est pas significatif pour l'exposition des riverains au bruit.

Le Gouvernement fait cependant sienne la recommandation de l'auteur d'étude de privilégier l'implantation des activités industrielles les plus bruyantes au plus près de l'échangeur autoroutier de Loncin et de la ligne de chemin de fer.

Quant à l'abrogation de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.10 », cela ouvre la possibilité d'accueillir un spectre plus large d'activités à caractère industriel.

Dans tous les cas, ces activités futures resteront soumises aux mêmes valeurs limites de bruit.

En revanche, l'abrogation de cette prescription enlève l'obligation d'implanter un dispositif antibruit adéquat dans la zone tampon bordant le village d'Awans et supprime du plan de secteur une mesure explicitement destinée à la protection de celui-ci contre le bruit.

C'est pourquoi, le Gouvernement wallon inscrit la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.53 » sur le plan en lieu et place de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.10 » sur le plan afin de maintenir la disposition adoptée en 2003 décrivant le type de périmètre ou de dispositif d'isolement à mettre en œuvre.

Le Gouvernement wallon retient également la mesure visant la réalisation de contrôles acoustiques et vibratoires à proximité de la boucle de la voie ferrée de raccordement du terminal air/TGV-fret au réseau ferroviaire parmi les suggestions de l'auteur d'étude visant à assurer le suivi des incidences de la mise en œuvre du plan.

Incidences sur l'ambiance visuelle

Globalement, l'évolution de la perception visuelle de ces terrains déjà inscrits en zone destinée à l'urbanisation au plan de secteur ne sera pas fondamentalement modifiée.

La nouvelle localisation du terminal, impliquant son implantation en déblai, aura comme conséquence de réduire considérablement sa perception visuelle depuis les abords du site.

Les raccordements ferroviaires pourront quelque peu perturber les vues pour les riverains plus proches, en raison de l'implantation probable de caténaires et de pylônes. Ces impacts seront cependant atténués par la zone tampon de 50 mètres prescrites pour la zone d'activité économique en bordure du village de Bierset.

L'abrogation de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.10 » relative à la zone d'activité économique au nord de la voie ferrée permettra l'implantation d'une gamme plus large d'activités dans le futur parce que qui pourrait faciliter l'émergence d'une plus grande variété dans les typologies bâties et les aménagements par rapport à une zone exclusivement logistique.

En revanche, l'auteur d'étude estime que l'abrogation de cette prescription conduit à plus de flou pour la zone tampon en bordure d'Awans alors qu'elle précisait des modalités favorables à la dissimulation du futur parc d'activités économiques.

L'imposition d'un dispositif d'isolement entre les zones d'activité économique industrielle et les zones d'habitat à caractère rural de Bierset et d'Awans permettra de limiter les effets sur le paysage.

Le Gouvernement wallon y répond par l'inscription des prescriptions supplémentaires repérées par les sigles « *S.53 » et « *S.55 » sur le plan qui décrivent le type de périmètre ou de dispositif d'isolement à mettre en œuvre. Il estime par ailleurs qu'il n'est pas approprié de généraliser les autres mesures préconisées par l'auteur d'étude pour limiter les effets sur le paysage. Il conviendra de les étudier au cas par cas lors de la mise en œuvre du plan afin d'en assurer une efficacité optimale.

Incidences sur les biens matériels et patrimoniaux

L'implantation du terminal implique des déblais importants dans une zone archéologique sensible qui nécessitera des investigations préalables au chantier.

L'auteur d'étude préconise de procéder à des investigations préalables au chantier compte tenu de l'importance des travaux de déblaiement prévus.

Les travaux liés au terminal air/TGV-fret ainsi qu'aux raccordements ferroviaires impliqueront la démolition de la voirie d'accès à la caserne militaire et de la caserne elle-même. Toutefois, la Défense a déjà prévu la relocalisation des forces armées.

L'auteur d'étude estime que l'abrogation de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « *S.10 » n'aura pas d'impact sur les biens matériels et patrimoniaux.

Incidences sur la mobilité, les réseaux et les infrastructures

La nouvelle localisation du terminal prévue à l'avant-projet de plan est adéquate du point de vue de l'accessibilité et certainement plus opportune que la localisation initiale dans la configuration actuelle du réseau routier. Dans son nouvel emplacement, en comparaison au trafic observé actuellement, le terminal n'engendrera pas d'impact notable sur la circulation.

Par ailleurs, l'infrastructure de communication routière existante en périphérie est performante et tout à fait apte à accueillir du trafic supplémentaire.

En transformant une zone logistique en une zone industrielle généraliste, l'abrogation de la prescription supplémentaire assortissant la zone d'activité économique industrielle située au nord de la voie ferrée pourrait avoir un effet sur la composition du charroi, caractérisé par proportionnellement moins de camions (la zone ne sera plus exclusivement occupée par des entreprises logistiques) mais plus de voitures individuelles (la zone industrielle « généraliste » présentera probablement une densité d'emplois plus importante qu'une zone exclusivement logistique).

Cependant, on peut raisonnablement penser que quantitativement, le charroi global de la zone sera du même ordre de grandeur que celui qui aurait été généré par la mise en œuvre du plan de secteur dans sa configuration actuelle.

Le véritable enjeu de mobilité lié à cette zone est son accessibilité pour le charroi lourd. Le plan de secteur prévoit à cet égard une nouvelle connexion routière vers l'échangeur de Crisnée qui n'a pas été réalisée à ce jour.

En résumé, l'avant-projet de plan ne génère pas d'impacts significatifs sur la mobilité par rapport à l'évolution potentielle de la situation, si l'on tient compte des affectations actuelles du plan de secteur.

L'auteur d'étude signale également que certains endroits de la zone d'activité économique industrielle nord sont assez éloignés des arrêts de transports en commun existants et recommande de veiller à ce que les lignes de bus actuelles soient aménagées, de façon à pénétrer au sein de la zone et la desservir efficacement.

Il estime que la mise en œuvre de la zone pourrait inclure la mise en place d'un réseau de circulation lente qui convergerait vers les arrêts de transports en commun et permettrait de rejoindre, le plus rapidement possible la gare de Bierset.

Il suggère également qu'un arrêt supplémentaire soit prévu sur la RN637, entre celui de Liège Logistics et de la rue en Bois. Il estime qu'à défaut, le début de la RN637 devait être aménagé pour que les trottoirs du nouveau tronçon se poursuivent jusqu'à l'arrêt de bus de Liège Logistics.

Le Gouvernement wallon fait sienne les propositions de l'auteur d'étude visant à limiter les effets sur la mobilité à l'exception de la proposition relative à l'arrêt de bus.

Le Gouvernement wallon estime en conclusion que la solution la meilleure pour rencontrer les objectifs poursuivis par le Gouvernement wallon, dans le respect des objectifs énoncés à l'article 1^{er} du Code, consiste à retenir la révision de plan de secteur telle qu'exposée ci-dessus.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 novembre 2013 adoptant définitivement la révision du plan de secteur Liège (planche 42/1) en vue de permettre l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset.

Namur, le 28 novembre 2013.

Le Ministre-Président,
R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,
Ph. HENRY

Annexe 2 - Avis de la CRAT

N° réf. CRAT/13/AV.344

BB

Le 29 août 2013

Avis de la CRAT relatif au projet de révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre l'implantation d'un terminal air/TGV fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset (GRACE-HOLLOGNE)

INTRODUCTION

Saisine et réponse

- Par son courrier reçu le 13 juin 2013, la Cellule de Développement territorial a sollicité l'avis de la Commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT) sur ledit projet.

- Conformément à l'article 43, § 4 du CWATUPE, l'avis de la CRAT porte sur le dossier comprenant le projet de plan accompagné de l'étude d'incidences et des réclamations, observations, procès-verbaux et avis émis durant l'enquête publique.

Description du projet

Le projet de révision du plan de secteur de Liège vise :

1) L'inscription de :

- une zone d'activité économique industrielle à Awans;

- une zone de services publics et d'équipements communautaires à Grâce-Hollogne;

- le tracé d'infrastructures de communication ferroviaires destinées au raccordement d'un terminal air/TGV-fret au réseau ferroviaire;
- un périmètre de réservation en surimpression d'une partie de la zone d'activité économique industrielle inscrite à Grâce-Hollogne destiné à réserver les espaces nécessaires à la réalisation d'un terminal air/TGV-fret et des voies ferrées de raccordement au réseau ferroviaire;
- le tracé existant d'une infrastructure de communication routière;
- la prescription supplémentaire « *S.53 » sur la zone d'activité économique industrielle à Awans en précisant que cette zone comportera en bordure de la zone d'habitat à caractère rural d'Awans un périmètre d'isolement d'une largeur de minimum 50 mètres, 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;
- la prescription supplémentaire « *S.54 » dans la zone d'activité économique industrielle dite « Liège Logistics » à Grâce-Hollogne en précisant que cette zone est réservée à des entreprises relevant de la logistique;
- la prescription supplémentaire « *S.55 » dans la zone d'activité économique industrielle dite « Plaine de Cubber » à Grâce-Hollogne en précisant que cette zone est 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 de minimum 50 mètres, 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. Là où les voies ferrées de raccordement du terminal air/TGV-fret au réseau ferroviaire empiètent sur le périmètre d'isolement, sa largeur et sa configuration seront adaptées de manière à le maintenir entre les voies ferrées de raccordement du terminal air/TGV-fret et la zone d'habitat à caractère rural de Bierset. Il sera dans ce cas constitué au minimum d'un dispositif antibruit adéquat adapté à la présence de la voie ferrée, des activités projetées dans la zone d'activité économique et à la situation des lieux.

2) L'abrogation de plusieurs prescriptions supplémentaires (*S.08, 09, 10 et 11) et du tracé projeté d'une infrastructure de communication routière et le périmètre de réservation inscrit en surimpression des zones traversées.

Rétroactes

La CRAT a déjà formulé plusieurs avis sur ce projet :

1) Le 7 juillet 2009, la CRAT a remis un avis relatif à l'avant-projet et au contenu de l'étude d'incidences (Réf. : 09/CRAT A.822-AN). « Elle est favorable sur le contenu de l'étude d'incidences.

La CRAT estime que le contenu repris dans le dossier est satisfaisant en ce qu'il correspond au contenu général fixé dans l'article 42 du CWATUP ».

2) Le 10 février 2011, la CRAT a émis des considérations sur la première phase de l'étude d'incidences (Réf. : 11/CRAT A.960-AN). « La CRAT prend acte de la première phase de l'étude d'incidences et est favorable à la poursuite de la procédure.

Elle regrette toutefois que l'étude d'incidences fournisse peu d'informations sur les différentes possibilités de raccordement du projet de terminal air/TGV fret au réseau ferroviaire actuel, et plus particulièrement à la ligne 36A qui pourrait être utilisée en cas de problème sur la ligne 36. La CRAT souhaite dès lors qu'Infrabel viennent exposer, lors d'une prochaine réunion de la CRAT, sa vision stratégique du développement ferroviaire et l'intégration du projet sur son réseau.

La CRAT s'interroge également sur l'évolution du projet qui prévoyait initialement une activité nocturne au niveau du terminal air/TGV fret et qui est présenté actuellement comme un projet qui fonctionnera pendant la journée et utilisera des lignes non spécifiquement dédiées au TGV ».

3) Le 29 septembre 2011, la CRAT a émis des considérations sur la deuxième phase de l'étude d'incidences (Réf. : 11/CRAT A.998-AN). « La CRAT prend acte du contenu de la deuxième phase de l'étude d'incidences.

Elle regrette toutefois que l'étude d'incidences fournisse peu d'informations techniques sur les différentes possibilités de raccordement du projet de terminal air/TGV fret au réseau ferroviaire actuel, et plus particulièrement aux lignes 36A, 36 et LGV 2, et sur le choix des raccordements. La CRAT souhaite dès lors obtenir des informations techniques complémentaires sur ces possibilités de raccordement et sur le schéma de circulation ferroviaire à proximité du site.

La CRAT souhaite également que l'étude d'incidences soit complétée en fournissant les informations suivantes :

- S'assurer de la compatibilité de la zone *S.08 avec la présence de la balise de Belgocontrol;
- Compléter le tableau sur les coûts d'aménagement par les surcoûts induits notamment par l'épuration des eaux usées et par l'évacuation des terres excavées;
- S'assurer de la compatibilité de la zone d'isolement avec la zone prévue pour l'inscription du raccordement ferroviaire vers l'Allemagne;
- Etablir un tableau qui reprendrait un comparatif précis entre le projet d'affectation d'une zone d'équipements communautaires et de services publics au droit du terminal air/TGV fret et l'alternative proposée par le bureau d'étude qui consisterait à maintenir une zone d'activité économique avec un périmètre de réservation ».

2. AVIS

La CRAT est favorable à l'objectif de la révision du plan de secteur qui vise à soutenir le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset en localisant de manière optimale le terminal air/TGV fret à proximité de l'aéroport.

2.1. Sur l'inscription d'un périmètre de réservation en surimpression d'une partie de la zone d'activité économique industrielle inscrite à Grâce-Hollogne destiné à réserver les espaces nécessaires à la réalisation d'un terminal air/TGV-fret et des voies ferrées de raccordement au réseau ferroviaire

La CRAT est favorable à l'inscription de ce périmètre.

Elle estime que l'inscription de ce périmètre offre les mêmes garanties en termes d'affectation du sol et de réservation des espaces nécessaires pour la construction du terminal. Ce périmètre permettra également de rapprocher le terminal de l'activité aéroportuaire et de libérer les espaces qui ne seraient pas occupés au terme de la réalisation du terminal sans devoir recourir à une nouvelle révision du plan de secteur.

Vu l'inscription de ce périmètre, la CRAT est dès lors favorable à l'abrogation de la prescription « *S.09 » qui réservait une zone pour l'implantation d'une plateforme multimodale air/TGV fret plus au nord.

2.2. Sur l'inscription d'une zone d'activité économique industrielle à Awans

La CRAT prend acte de la suppression de la prescription supplémentaire « *S.10 » qui entraînera une plus grande flexibilité en terme d'accueil de nouvelles entreprises du fait de l'abandon de la spécialisation de l'affectation (entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route).

Elle s'interroge toutefois sur le fait qu'une telle zone soit affectée en zone d'activité économique industrielle à caractère généraliste. Sa spécialisation à l'activité logistique aurait été plus compréhensible au vu de sa localisation, proche d'un échangeur autoroutier, d'un aéroport et d'une ligne de chemin de fer.

La CRAT émet également les différentes recommandations suivantes :

- Assurer une accessibilité efficace à la zone;
- Retirer de la zone d'activité économique une habitation située rue de Loncin;
- S'assurer du maintien du chemin vicinal n°5 qui est actuellement fréquenté par les riverains.

La CRAT s'interroge enfin sur le caractère redondant de la prescription supplémentaire « *S.53 » qui prévoit un périmètre d'isolement alors que l'article 30bis alinéa 4 du CWATUPE prévoit que « la zone d'activité économique industrielle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement ».

2.3. Sur l'inscription de la prescription supplémentaire « *S.54 » dans la zone d'activité économique industrielle dite « Liège Logistics » à Grâce-Hollogne

La CRAT est favorable à l'inscription de la prescription supplémentaire « *S.54 » en remplacement de la prescription « *S.11 ».

Sa spécialisation à l'activité logistique est pertinente au vu de sa localisation, proche d'un échangeur autoroutier, d'un aéroport et d'une ligne de chemin de fer, et des entreprises logistiques déjà installées dans la zone.

2.4. Sur l'inscription de la prescription supplémentaire « *S.55 » dans la zone d'activité économique industrielle dite « Plaine de Cubber » à Grâce-Hollogne

La CRAT est favorable à l'inscription de la prescription supplémentaire « *S.55 » en remplacement de la prescription « *S.08 ».

Sa spécialisation à l'activité logistique est pertinente au vu de sa localisation, proche d'un échangeur autoroutier, d'un aéroport et d'une ligne de chemin de fer.

La CRAT s'interroge toutefois sur le caractère redondant de la prescription supplémentaire « *S.55 » qui prévoit un périmètre d'isolement alors que l'article 30bis alinéa 4 du CWATUPE prévoit que « la zone d'activité économique industrielle comporte un périmètre ou un dispositif d'isolement ».

2.5. Sur l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires à Grâce-Hollogne

La CRAT est favorable à l'inscription de cette zone de services publics et d'équipements communautaire.

Cette inscription vise en effet un ajustement cartographique à la situation existante.

2.6. Sur l'inscription de tracés d'infrastructures de communication ferroviaires et routières

La CRAT est favorable à l'inscription de ces tracés.

2.7. Sur la suppression du tracé projeté d'une infrastructure de communication routière et du périmètre de réservation inscrit en surimpression des zones traversées

La CRAT est favorable la suppression de ce tracé et de son périmètre de réservation vu que la voirie a été construite.

2.8. Sur la qualité de l'étude d'incidences

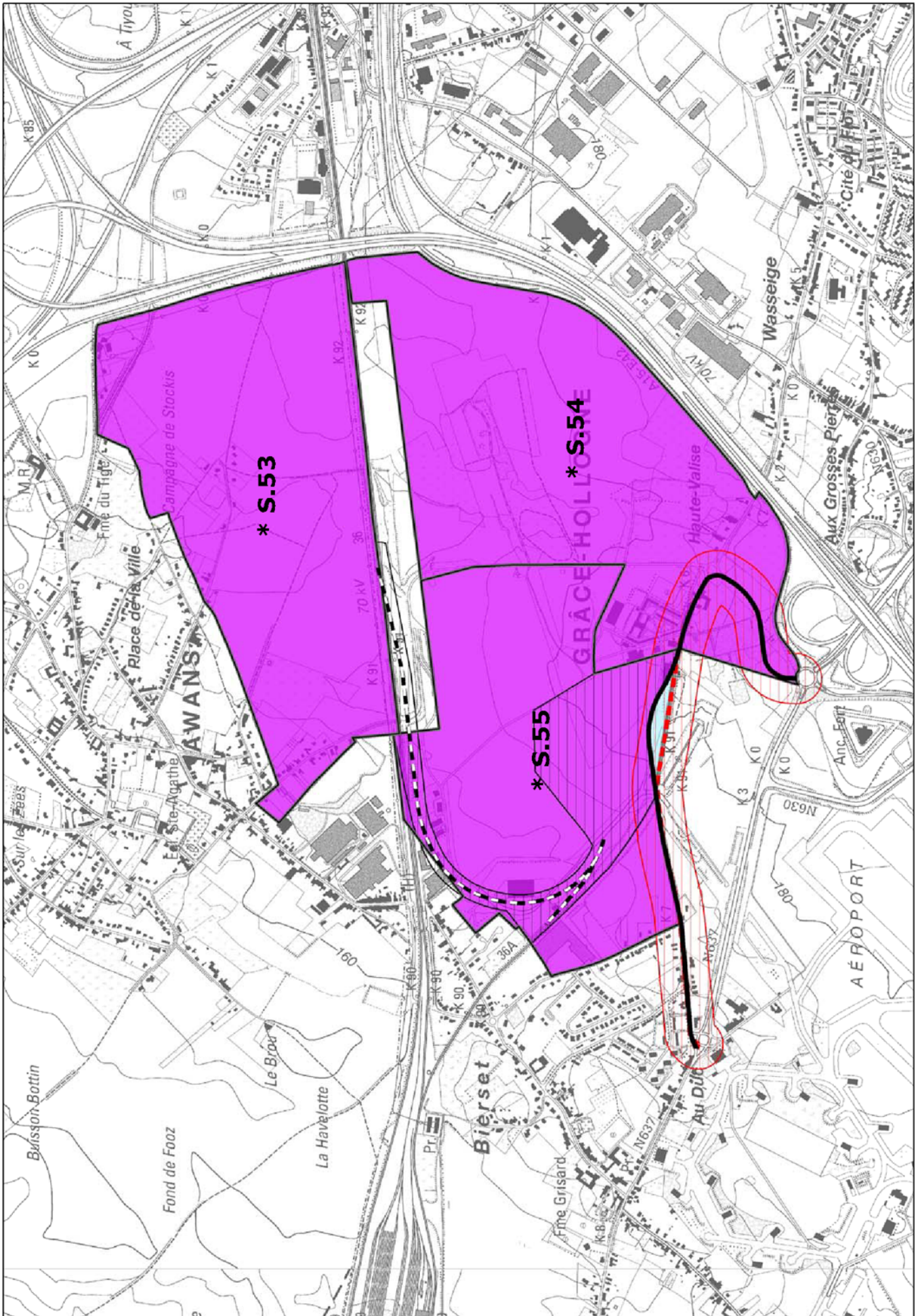
La CRAT estime que l'étude est de bonne qualité.

Elle relève que l'étude d'incidences analyse de manière complète et détaillée les impacts du projet sur l'environnement.

Pour la CRAT :

Pierre GOVAERTS,

Président



Annexe 3 - Liste des réclamants

Nom	Prénom	n°	Rue	CP	Commune
Antoine	Brigitte	34	Rue Sergent Aviateur Bailly	4460	GRACE-HOLLOGNE
Beckers-Tondeur	Sabine	108	Rue de Loncin	4340	AWANS
Elia		19	Avenue Albert I ^{er}	5000	NAMUR
Maes-Zocchi		32	Rue Sergent Aviateur Bailly	4460	GRACE-HOLLOGNE
Parisse	René	34	Rue Sergent Aviateur Bailly	4460	GRACE-HOLLOGNE
Tondeur	Patrick	108	Rue de Loncin	4340	AWANS
Tsingos	Béranger	11	Rue Paul Janson	4340	AWANS

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C – 2014/27009]

28. NOVEMBER 2013 — Erlass der Wallonischen Regierung zur endgültigen Verabschiedung des Entwurfs der Revision des Sektorenplans Lüttich (Karte 42/1), um die Errichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht in der Nähe des Flughafens Lüttich-Bierset zu erlauben

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 17. Juli 2009 zur Regelung der Arbeitsweise der Regierung;

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 15. Dezember 2011 zur Festlegung der Verteilung der Zuständigkeiten unter die Minister und zur Regelung der Unterzeichnung der Urkunden der Regierung;

Aufgrund des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau, den Erbe und die Energie (CWATUPE);

Aufgrund des am 27. Mai 1999 durch die Wallonische Regierung verabschiedeten Entwicklungsplans des regionalen Raums (SDER);

Aufgrund des Erlasses der wallonischen Regionalexekutive vom 26. November 1987 zur Festlegung des Sektorenplans von Lüttich, abgeändert u.a. durch die Erlasse der wallonischen Regionalexekutive vom 6. September 1991 und vom 10. Dezember 1992 und durch die Erlasse der Wallonischen Regierung vom 29. Juli 1993, 4. Mai 1995, 6. Februar 2003 und 1. März 2012;

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 27. Mai 2009 (*Belgisches Staatsblatt* vom 19. Juni 2009), durch den beschlossen wurde, den Sektorenplan Lüttich (Karte 42/1) einer Revision zu unterziehen, und zur Verabschiedung des Vorentwurfs zur Revision des Sektorenplans Lüttich um die Errichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht in der Nähe des Flughafens Lüttich-Bierset zu erlauben;

Aufgrund des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 17. Januar 2013 (*Belgisches Staatsblatt* vom 31. Januar 2013) zur vorläufigen Verabschiedung des Entwurfs der Revision des Sektorenplans Lüttich (Karte 42/1), um die Errichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht in der Nähe des Flughafens Lüttich-Bierset zu erlauben;

Aufgrund der als Anlage zum vorliegenden Erlass erörterten Bemerkungen und Einwände von Privatpersonen, Vereinigungen von natürlichen Personen sowie von öffentlichen Einrichtungen und Einrichtungen öffentlichen Interesses anlässlich der öffentlichen Untersuchung, die vom 13. März 2013 bis zum 26. April 2013 in den Gemeinden Grâce-Hollogne und Awans stattgefunden hat;

Aufgrund der Informationsversammlungen, die am 15. März 2013 in Awans und am 19. März 2013 in Grâce-Hollogne stattgefunden haben;

Aufgrund der Protokolle der Versammlungen zum Abschluss der öffentlichen Untersuchung, die am 26. April 2013 in Awans und Grâce-Hollogne stattgefunden haben;

Aufgrund der Protokolle der Konzertierungsversammlungen, die nach Abschluss der öffentlichen Untersuchung am 2. Mai 2013 in Awans und Grâce-Hollogne stattgefunden haben;

Aufgrund des mit Bemerkungen versehenen günstigen Gutachtens des Gemeinderats Awans vom 28. Mai 2013;

Aufgrund des mit Bemerkungen versehenen günstigen Gutachtens des Gemeinderats Grâce-Hollogne vom 27. Mai 2013;

Aufgrund des mit Bemerkungen versehenen günstigen Gutachtens des Wallonischen Umweltrates für eine nachhaltige Entwicklung (CWEDD) vom 18. Juli 2013, mit Bezugszeichen CWEDD/13/CS.935;

Aufgrund des mit Bemerkungen versehenen günstigen Gutachtens des Regionalausschusses für Raumordnung (CRAT) vom 29. August 2013 mit Bezugszeichen CRAT/13/AV.344;

Umweltverträglichkeitsprüfung:**Qualität der Umweltverträglichkeitsprüfung**

In Erwägung folgender Gründe:

Der CWEDD ist Ansicht, dass der Umweltverträglichkeitsprüfer eine Umweltverträglichkeitsprüfung guter Qualität abgegeben hat und dass die zuständige Behörde darin die Elemente finden wird, um ihren Beschluss zu fassen;

Der CRAT erachtet, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung guter Qualität ist, und weist darauf hin, dass sie auf vollständige und detaillierte Weise die Auswirkungen des Planentwurfs auf die Umwelt analysiert.

Einzuleitende MaßnahmenBeschwerden und Bemerkungen

Der CWEDD unterstützt alle Empfehlungen des Umweltverträglichkeitsprüfers und besteht insbesondere auf die Folgenden:

- Der Verwaltungsplan der Abraumerde wird im Stadium des Antrags auf die Globalgenehmigung erstellt und enthält die von dem Umweltverträglichkeitsprüfer aufgeführten Elemente; dieser Verwaltungsplan wird in der Umweltverträglichkeitsprüfung über das Bauprojekt des Terminals analysiert und die ausgebagerte Lehmerde darf nicht in eine Deponie gelagert werden.

- Die im Wassergesetzbuch vorgesehenen Regelungen werden beachtet, damit die Grundwasserschicht von Kreiden geschützt wird; das gesammelte Regenwasser wird soweit möglich vor Ort benutzt, um die abgeleiteten Volumen und die Entnahme von Grundwasserleitern zu reduzieren; Abflusswasser wird als Oberflächenwasser entsorgt oder in nicht verstädterte Gebiete versickert;

- Der Einsatz von ökologischen Techniken wird der Verwendung von Bioziden auf Schienenwegen vorgezogen.

- Ein Schutzwall wird zwischen Bierset und dem Eisenbahnanschluss vorgesehen werden;

- Die besonders lauten industriellen Tätigkeiten werden sich möglichst nah von dem Autobahnkreuz von Loncin und der Eisenbahnlinie niederlassen;

- Die Buslinien werden angepasst, um das industrielle Gewerbegebiet auf dem Gebiet der Gemeinde Awans zu bedienen; eine zusätzliche Haltestelle sollte auf der N637 zwischen Liège Logistics und der Haltestelle der "rue en Bois" angelegt werden; ein Langsamverkehrsnetz wird in Richtung der Haltestellen und des Bahnhofs von Bierset angelegt;

Der CWEDD beantragt, dass:

- der Genehmigungsantrag bezüglich des Terminals Luft/TGV-Fracht die von dem Umweltverträglichkeitsprüfer vorgeschlagenen Maßnahmen berücksichtigt;

- ein Plan zur Vernichtung der invasiven Pflanzenarten eingesetzt wird;

Antworten der Wallonischen Regierung

Die Wallonische Regierung erinnert daran, dass sie in ihrem Erlass vom 17. Januar 2013 zur vorläufigen Verabschiedung des Entwurfs zur Revision des Sektorenplans Lüttich erachtet hat, dass die von dem Umweltverträglichkeitsprüfer vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung oder Ausgleichung der negativen Auswirkungen der Durchführung des Vorentwurfs des Plans und seiner Varianten zu detailliert sind, um im Rahmen des Sektorenplans getroffen zu werden, und dass die Beachtung der geltenden Regelungen in dieser Hinsicht die meisten notwendigen Garantien erbringt; dass die Maßnahmen, die sie jedoch berücksichtigt hat, in die in Anwendung von Artikel 44 des Gesetzbuches von ihr ausgestellte und als Anlage zum vorliegenden Erlass beigefügte Umwelterklärung eingegliedert worden sind;

Die Wallonische Regierung unterstreicht, dass die Empfehlungen bezüglich des Genehmigungsantrags für das zukünftige Terminal-Gebäude Luft/TGV-Fracht nicht im Rahmen des Sektorenplans zu behandeln sind; dass der Umweltverträglichkeitsprüfer, der mit der Analyse seiner Auswirkungen auf die Umwelt beauftragt wird, sich jedoch darauf beziehen kann;

Die Maßnahmen zur Vernichtung der invasiven Pflanzenarten sind nicht im Rahmen des Sektorenplans zu ergreifen;

Öffentliche UntersuchungBeschwerden und Bemerkungen

Ein Beschwerdeführer ist erstaunt, dass die Gemeinde Ans keine öffentliche Untersuchung organisieren musste, denn der durch die industriellen Aktivitäten des nördlichen Gebiets verursachte Verkehr müsste Auswirkungen auf die Straßen "Rue Charlet" und "Rue de Loncin" haben, die heute nur mit einem Durchgangsverkehr zwischen Dörfern belastet sind;

Antworten der Wallonischen Regierung

Artikel 43 des CWATUPE schreibt vor, dass die öffentliche Untersuchung bekannt gegeben und der Planentwurf in jeder Gemeinde, auf die sich der Planentwurf erstreckt, vorgelegt werden muss.

Unter Gemeinden, auf die sich der Planentwurf erstreckt, sind die Gemeinden zu verstehen, auf deren Gebiet der Sektorenplan revidiert wird; Letzterer wird nicht auf dem Gebiet der Gemeinde Ans revidiert; die Wallonische Regierung ist demnach nicht verpflichtet, die öffentliche Untersuchung auf diese Gemeinde zu erstrecken;

Die Wallonische Regierung unterstreicht jedoch, dass die Auflagen der drei Tageszeitungen, in denen die Bekanntmachung der öffentlichen Untersuchung veröffentlicht worden ist, sowie diejenige der kostenlos an die Bevölkerung ausgeteilten Reklamezeitung, ebenfalls in der Gemeinde Ans verteilt werden, sodass ihre Einwohner genauso wie diejenigen der Gemeinden Awans und Grâce-Hollogne informiert worden sind;

Von der Wallonischen Regierung verfolgtes ZielBeschwerden und Bemerkungen

Manche Beschwerdeführer finden es bedauernd, dass das was vor den Toren der Stadtgebiete an Ländlichkeiten übrig bleibt im Namen einer so genannten wirtschaftlichen Entwicklung geopfert wird, obwohl sich einige Kilometer weiter in bereits bestehenden Betriebsgeländen mehrere unbenutzte Hallen und Industriebrachen befinden;

Der CWEDD gibt ein bedingt günstiges Gutachten über den Entwurf zur Revision des Sektorenplans Lüttich ab, um die Errichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht in der Nähe des Flughafens Lüttich-Bierset zu erlauben;

Der CRAT befürwortet das Ziel einer Revision des Sektorenplans, dass darin besteht, die Entwicklung der Flughafenaktivität in Lüttich-Bierset zu unterstützen, indem der Standort des Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht in der Nähe des Flughafens optimal bestimmt wird;

Antworten der Wallonischen Regierung

Die Wallonische Regierung erinnert daran, dass sie nicht vorhat, das zur Verstädterung bestimmte Gebiet im Sektorenplan Lüttich zu erweitern, möchte jedoch infolge ihres Beschlusses, den Standort der von ihr im Jahre 2003 im Sektorenplan nördlich der Eisenbahnlinie L36 eingetragenen Plattform Luft/TGV optimal zu bestimmen, einige Bestandteile des Gebiets ändern;

Nördlich der Eisenbahnlinie L36 (Gebiet der Gemeinde Awans) gelegenes industrielles Gewerbegebiet**Umkreis des Gebiets**Beschwerden und Bemerkungen

Ein Beschwerdeführer ist der Ansicht, dass es angebracht wäre, den Teil des bestehenden industriellen Gewerbegebiets, das durch die Straßen "Rue de Loncin", "Rue de la Maison Rouge" und "Rue Charlet" abgegrenzt ist, wegen den bereits vorhandenen Wohnungen in ein Wohngebiet mit ländlichem Charakter umzuwandeln;

Ein Beschwerdeführer möchte sich Gewissheit verschaffen, dass sein Haus nicht enteignet wird und möchte wissen, was er auf seinem restlichen Grundstück bauen darf;

Einige Beschwerdeführer sind erstaunt, dass manche Personen in der "Rue Paul-Emile Janson" bauen dürfen;

Der CRAT empfiehlt, ein in der "Rue de Loncin" gelegenes Wohngebäude aus dem industriellen Gewerbegebiet zu entfernen;

Antworten der Wallonischen Regierung

Die von den Beschwerden betroffenen Grundstücke sind infolge des Gutachtens, das der CRAT im Rahmen der Revision des von der Wallonischen Regierung am 6. Februar 2003 endgültig verabschiedeten Sektorenplans Lüttich abgegeben hat, in den Umkreis des industriellen Gewerbegebiets aufgenommen worden;

Der Beschluss der Wallonischen Regierung wurde durch die Tatsache begründet, dem Umkreis des industriellen Gewerbegebiets mehr Kohärenz zu verleihen, besonders jedoch dessen Zugang ohne Durchfahrt durch das Dorf Awans zu ermöglichen;

Ebenso kann die Wallonische Regierung den an sie gerichteten Anträgen, den Umkreis des im Sektorenplan 2003 eingetragenen industriellen Gewerbegebiets zwecks der Berücksichtigung der ihr mitgeteilten Entwicklungen seiner Benutzung zu ändern, nicht Folge leisten, insofern der Bedarf an Gewerbegebieten weiterhin erwiesen ist und sie unter Berücksichtigung dieser Anforderung zugelassen wurden;

Die Wallonische Regierung beschließt aus diesen Gründen, sich von dem Gutachten des CRAT zu distanzieren und den Umkreis des bestehenden Gewerbegebiets nicht zu ändern;

Die zur Einrichtung des industriellen Gewerbegebiets erforderlichen Enteignungen fallen nicht unter den Sektorenplan, sondern unter den Enteignungsplan, der von den damit beauftragten öffentlichen Operatoren erstellt wird; die eventuellen Beschwerdeführer haben ihre Bemerkungen gelten zu lassen, wenn dieser Enteignungsplan einer öffentlichen Untersuchung unterzogen wird;

In Artikel 111, Absatz 1 des Gesetzbuches werden die Bedingungen angegeben, unter denen die in dem industriellen Gewerbegebiet bestehenden Bauten, Anlagen oder Gebäude Gegenstand von Umbau-, Vergrößerungs- oder Wiederaufbauarbeiten sein können; die eventuellen Baubewerber müssen sich danach richten, bevor sie die zur Durchführung ihrer beabsichtigten Arbeiten erforderlichen Städtebaugenehmigungen ersuchen;

Die Beschwerde bezüglich eines Baus in der "Rue Paul-Emile Janson" ist nicht ausführlich genug, als dass die Wallonische Regierung eine Antwort darauf abgeben kann;

Zweckbestimmung des GebietsBeschwerden und Bemerkungen

Manche Beschwerdeführer sind der Ansicht, dass die Aufhebung der zusätzlichen, im Plan mit "S.10" gekennzeichneten Vorschrift, die sich auf die Spezialisierung der Zweckbestimmung des industriellen Gewerbegebiets bezog, andere und bestimmt zahlreichere Auswirkungen auf die Umwelt haben wird als im Zustand des Sektorenplans;

Ein Beschwerdeführer bestreitet die Schlussfolgerung des Umweltverträglichkeitsprüfers bezüglich der Aufhebung der zusätzlichen Vorschrift über die Luftemissionen und befürchtet im Gegenteil, dass die Diversifizierung der Tätigkeiten, die sie nach sich ziehen könnte, Geruchsbelästigungen verursacht, ohne auch nur die Luftverschmutzungen zu erwähnen, die sich daraus ergeben könnten, was heute nicht der Fall ist;

Ein Beschwerdeführer wünscht, dass die zusätzliche Vorschrift erhalten bleibt, da die Logistikunternehmen bekanntlich umweltfreundlicher sind als Industrieunternehmen;

Manche Beschwerdeführer sind über die Aufhebung der zusätzlichen Vorschrift erstaunt, zumal der Gemeinderat dieser im Jahre 2003 zugestimmt hat;

Elia informiert über das Vorhandensein von elektrischen Hochspannungsanlagen in der Nähe der Arbeiten und erinnert an die gesetzlichen Bestimmungen, die vor jedem Eingriff in unmittelbarer Nähe ihrer Anlagen einzuhalten sind;

Der Gemeinderat von Awans ist der Ansicht, dass die durch die anderen als logistischen Tätigkeiten verursachten Belästigungen schwerwiegendere Belästigungen für die Anwohner nach sich ziehen könnten, und dies trotz der vorhandenen Pufferzone von 50 m, und gibt demnach ein günstiges Gutachten über den Planentwurf ab unter der Bedingung, dass die mit dem industriellen Gewerbegebiet verbundene neue zusätzliche Vorschrift durch folgenden Satz ergänzt wird: "Dieses Gebiet ist den Logistikunternehmen vorbehalten";

Der CWEDD ist wie der Umweltverträglichkeitsprüfer der Ansicht, dass der Planvorentwurf einem Bedarf an nicht spezialisierten industriellen Gewerbegebieten nachkommt;

Der CWEDD bemerkt, dass angesichts der Überbelastung der Klärstation von Awans vor der Einrichtung des Gebiets eine neue Sanierungsinfrastruktur durchgeführt werden muss;

Der CRAT befürwortet die Umwandlung des der Einrichtung einer Plattform Luft/TGV vorbehaltenen Gebiets für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen in ein industrielles Gewerbegebiet;

Der CRAT nimmt die Streichung der zusätzlichen, im Plan mit "S.10" gekennzeichneten Vorschrift zur Kenntnis, die wegen dem Verzicht auf die Spezialisierung der Zweckbestimmung (Unternehmen, die die bimodalen Einrichtungen Straße-Schiene benutzen) in Sachen Aufnahme neuer Unternehmen eine größere Flexibilität nach sich zieht;

Der CRAT macht sich jedoch Gedanken über die Tatsache, dass einem solchen Gebiet die Zweckbestimmung eines industriellen Gewerbegebiets mit allgemeinem Charakter gegeben wird; seine Spezialisierung in logistischen Tätigkeiten wäre aufgrund seiner Lokalisierung in der Nähe eines Autobahnkreuzes, eines Flughafens und einer Eisenbahnlinie verständlicher gewesen;

Antworten der Wallonischen Regierung

Die Wallonische Regierung hat beschlossen, die von ihr im Jahre 2003 für die Zweckbestimmung des nördlich der TGV-Linie gelegenen industriellen Gewerbegebiets verabschiedete Option wegen der Verlegung der Plattform Luft-TGV zu ändern;

Die Entfernung des industriellen Gewerbegebiets im Verhältnis zum Flughafen und die Entwicklung der wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnisse, denen im Sektorenplan Lüttich nachgekommen werden muss, haben die Wallonische Regierung überzeugt, seine Zweckbestimmung nicht auf logistische Tätigkeiten neu auszurichten, die

südlich der Eisenbahnlinie über günstiger gelegene Grundstücke und für ihre Entwicklung besser angepasste Infrastrukturen verfügt; diese Analyse ist vom Umweltverträglichkeitsprüfer validiert worden, der insbesondere unterstreicht, dass sich die nicht spezialisierten Gewerbegebiete durch eine höhere Nettdichte von Arbeitsplätzen pro Hektar auszeichnen als die spezialisierten Gewerbegebiete;

Die Wallonische Regierung erwähnt, dass ihre Option nicht darauf abzielt, die logistischen Tätigkeiten in dem industriellen Gewerbegebiet zu verbieten, da sie dort ebenso wie alle anderen in Artikel 30*bis* des CWATUPE erwähnten Tätigkeiten zugelassen werden können; der Umweltverträglichkeitsprüfer erwähnt sogar diesbezüglich, dass sie noch zahlreiche Unternehmen aus dem logistischen Sektor und dem Transportwesen anziehen könnte;

Die von Elia geäußerten Empfehlungen fallen in den Rahmen der Städtebau- und/oder Verstärkungsgenehmigung und nicht in den Rahmen des Sektorenplans;

Der Umweltverträglichkeitsprüfer ist der Ansicht, dass sich die Auswirkungen der Änderung der mit dem industriellen Gewerbegebiet verbundenen zusätzlichen Vorschrift auf die Umwelt im Allgemeinen nicht merklich von denjenigen unterscheiden, die im Jahre 2003 hervorgehoben worden sind;

Was spezifisch die Auswirkungen eines nicht spezialisierten Gebiets auf die Luftqualität betrifft, ist der Umweltverträglichkeitsprüfer der Ansicht, dass man nicht behaupten kann, dass sie wesentlich größer sind als die Auswirkungen eines spezialisierten Gebiets in logistischen Tätigkeiten, da keine Angaben in Verbindung mit konkreten Projekten vorliegen und ein gesetzlicher Rahmen zu berücksichtigen ist, in dem in allen Fällen die einzuhaltenden Emissionsnormen festgelegt werden; für die Wallonische Regierung liegen keine Gründe vor, um diese Schlussfolgerung in Frage zu stellen, insofern sowohl der CWEDD als auch der CRAT die Ansicht vertreten haben, dass der Umweltverträglichkeitsprüfer eine Studie von guter Qualität vorgelegt hat;

Die Wallonische Regierung beschließt demzufolge, dem Antrag der Beschwerdeführer und des Gemeinderats von Awans nicht Folge zu leisten und die nördlich der Eisenbahnlinie L36 gelegenen Grundstücke in ein industrielles Gewerbegebiet umzuwandeln;

Die Wallonische Regierung ist der Ansicht, dass sie keine besonderen Maßnahmen für die Sanierung des Gebiets zu verabschieden braucht, dessen Konzipierung und Einrichtung bereits durch spezifische verordnungsrechtlichen Bestimmungen eingrahmt sind;

Zugänglichkeit des Gebiets und Mobilität im Gebiet

Beschwerden und Bemerkungen

Ein Beschwerdeführer erinnert daran, dass der Bau des Autobahnkreuzes von Loncin die Straßenstruktur der Dörfer Hognoul, Fooz und Awans verändert hat und ist der Ansicht, dass durch den Planentwurf noch mehr Straßen verloren gehen, obwohl diese dem Dorf seit hunderten von Jahren eine Struktur gegeben haben;

Manche Beschwerdeführer sind erstaunt, dass das Projekt zur Einrichtung des nördlichen industriellen Gewerbegebiets nicht im Planentwurf angegeben wird;

Ein Beschwerdeführer wünscht, dass das Dorf Awans von dem Verkehr in Verbindung mit dem nördlichen industriellen Gewerbegebiet verschont wird und weist darauf hin, dass keine offizielle Lösung bezüglich der Zugänglichkeit dieses Gebiets vorgebracht wird, außer der Benutzung der lokalen Straßen des Dorfes Awans, die für einen LKW-Verkehr ungeeignet und verboten sind;

Ein Beschwerdeführer ist der Ansicht, dass es angebracht wäre, die Durchfahrt des Verkehrs durch die Straßen von Awans auszuschließen, indem der Zugang ab dem nördlichen industriellen Gewerbegebiet durch materielle Maßnahmen unmöglich gemacht wird;

Ein Beschwerdeführer ist der Ansicht, dass es angebracht wäre, neue Mittel für den Zugang zum industriellen Gewerbegebiet zu bevorzugen, entweder über das Autobahnkreuz oder über das südliche industrielle Gewerbegebiet;

Ein Beschwerdeführer ist der Ansicht, dass der durch die Ausfahrt 30 Crisnée in Betracht gezogene Zugang die Gewerbetreibenden, Arbeitnehmer und Kunden des nördlichen industriellen Gewerbegebiets, die über die E40, die E42 oder die E25 aus Lüttich kommen, abschrecken und dadurch eine Zunahme des Verkehrs im Dorf Awans nach sich ziehen wird, wenn das Gebiet nicht ab diesem Dorf durch materielle Maßnahmen unzugänglich gemacht wird;

Ein Beschwerdeführer macht sich Gedanken über die Auswirkungen des Planentwurfs auf die sich im Umkreis des nördlichen industriellen Gewerbegebiets befindenden Vicinalwege und über die Möglichkeit, diese weiterhin zu benutzen, wie beispielsweise den Weg Nr. 5 zwischen den Straßen "Rue de Stockis" und "Rue de Loncin", durch den die Benutzer sanfter Verkehrsmittel Ans erreichen können;

Der CRAT empfiehlt, sich zu vergewissern, dass der Vicinalweg Nr. 5, der gegenwärtig von den Anwohnern benutzt wird, erhalten bleibt;

Antworten der Wallonischen Regierung

Die Wallonische Regierung nimmt die von den Beschwerdeführern geäußerten Befürchtungen zur Kenntnis, was die Auswirkungen des Verkehrs in Verbindung mit den im nördlichen industriellen Gewerbegebiet zugelassenen Tätigkeiten auf das Dorf Awans betrifft;

Die Wallonische Regierung erinnert jedoch daran, dass sie beschlossen hat, die von ihr im Jahre 2003 verabschiedete Option für die Straßenverkehrsverbindung des industriellen Gewerbegebiets aufgrund der Schlussfolgerungen des Umweltverträglichkeitsprüfers nicht zu ändern;

Die Wallonische Regierung unterstreicht in der Tat, dass sich die Auswirkungen der in den im Sektorenplan eingetragenen Gebieten vorgenommenen Änderungen auf die Mobilität im Dorf Awans nicht merklich von denjenigen unterscheiden, die im Jahr 2003 hervorgehoben worden sind und dass sie damals der Ansicht war, dass die Verwaltung der Mobilität nördlich der Eisenbahnlinie L36 im Rahmen des Sektorenplans auf die Eintragung der Trasse und ihres Reserveumkreises einer neuen, entlang und nördlich der TGV-Linie zwischen dem Autobahnkreuz von Crisnée und dem logistischen Gebiet von Bierset einzurichtenden Regionalstraße beschränkt werden musste;

Was die Einzelheiten der Trasse der Straßen und die Merkmale der wichtigsten geplanten Einrichtungen im industriellen Gewerbegebiet angeht, müssen diese in einer Akte angegeben werden, die die mit seiner Durchführung beauftragten öffentlichen Operatoren im Hinblick auf den Erhalt von Beihilfen der Region zwecks des Erwerbs, der Enteignung und der Einrichtung der zur Ansiedlung wirtschaftlicher Tätigkeiten bestimmten Räume erstellen müssen; die Optionen bezüglich der Mobilität in dem Gebiet und außerhalb des Gebiets müssen für alle Verkehrsmittel in diesem Rahmen diskutiert werden;

Die Wallonische Regierung möchte abschließend darauf hinweisen, dass das industrielle Gewerbegebiet bereits über einen Zugang zu den südlich der Eisenbahnlinie L36 gelegenen Gewerbegebieten verfügt, die wiederum über einen effizienten Zugang zum Autobahnnetz verfügt;

Die Wallonische Regierung ist der Ansicht, dass die Empfehlung des CRAT bezüglich der Erhaltung der Vicinalstraße Nr. 5 nicht in den Rahmen des Sektorenplans fällt, und im weiteren Sinne, dass die Organisierung der Fußgängerbewegungen im industriellen Gewerbegebiet von den mit seiner Durchführung beauftragten Operatoren untersucht werden muss;

Die Wallonische Regierung beschließt folglich, den Beschwerden und der Empfehlung des CRAT nicht Folge zu leisten ;

Abtrenngebiet

Beschwerden und Bemerkungen

Ein Beschwerdeführer ist der Ansicht, dass es unerlässlich ist, am Rande des Wohngebiets mit ländlichem Charakter in Awans ein mindestens 50 m breites Abtrenngebiet zu erhalten, das sich nach den Gutachten der Sachverständigen in diesem Bereich je nach Beschaffenheit des Geländes aus grünlichen Zinnen oder aus pflanzlich dicht bewachsenen Stellwänden zusammensetzt und, falls erforderlich, auch über angemessene Lärmschutzvorrichtungen verfügt;

Ein Beschwerdeführer möchte sicher sein, dass das Abtrenngebiet so eingerichtet wird wie beschrieben;

Der CRAT macht sich Gedanken über die Redundanz der zusätzlichen, im Plan mit *"*S.53"* gekennzeichneten Vorschrift, die ein Abtrenngebiet vorsieht, obwohl Artikel 30*bis*, Absatz 4 des CWATUPE vorsieht, dass *"das industrielle Gewerbegebiet ein Abtrenngebiet oder eine Abtrennvorrichtung enthält"*;

Antworten der Wallonischen Regierung

Die Wallonische Regierung weist darauf hin, dass die zusätzliche, im Plan mit *"*S.53"* gekennzeichnete Vorschrift nicht den Wortlaut der von ihr im Jahre 2003 verabschiedete Bestimmung ändert;

Die Wallonische Regierung hat die Option in Betracht gezogen, den im Erlass vom 6. Februar 2003 beschriebenen lärmschützenden Perimeter zu erhalten, weil sich die Auswirkungen der im industriellen Gewerbegebiet vorgenommenen Änderungen auf das angrenzende Wohngebiet mit ländlichem Charakter nicht merklich von denjenigen unterscheiden, die ihn gerechtfertigt hatten;

Der Grundsatz, das Abtrenngebiet zu beschreiben, wurde von der Wallonischen Regierung im Jahre 2003 in Antwort auf das Gutachten des CRAT verabschiedet, der beantragt hatte, dass die zusätzliche Vorschrift eines jeden, im Sektorenplan eingetragenen Gewerbegebiets durch eine Bestimmung ergänzt wird, in der die Art des einzurichtenden Abtrenngebiets oder der einzurichtenden Abtrennvorrichtung beschrieben wird;

Die Wallonische Regierung ist aus diesen Gründen der Ansicht, dass es angebracht ist, das den Einwohnern des Wohngebiets mit ländlichem Charakter von Awans im Jahre 2003 gewährte Schutzniveau gegen die landschaftlichen, städtebaulichen und akustischen Auswirkungen des angrenzenden industriellen Gewerbegebiets heute nicht zu ändern, und beschließt demzufolge, die Bestimmung via die Eintragung im Plan der zusätzlichen, mit *"*S.53"* gekennzeichneten Vorschrift aufrechtzuerhalten;

Die zusätzliche, im Plan mit *"*S.53"* gekennzeichnete Vorschrift, in der das Abtrenngebiet beschrieben wird, ist eine verordnungsrechtliche Bestimmung; die mit der Einrichtung des neuen Gebiets beauftragten Operatoren haben diese einzuhalten;

Südlich der Eisenbahnlinie L36 (Gebiet der Gemeinde Grâce-Hollogne) gelegene industrielle Gewerbegebiete **Industrielles Gewerbegebiet genannt "Liège Logistics"**

Zweckbestimmung des Gebiets

Der CRAT befürwortet die Änderung der Spezialisierung des industriellen Gewerbegebiets und ist der Ansicht, dass die Spezialisierung auf logistische Tätigkeiten in Anbetracht seiner Nähe zum Autobahnkreuz, zu einem Flughafen und zu einer Eisenbahnlinie, sowie zu den in diesem Gebiet bereits angesiedelten Logistikunternehmen relevant ist;

Industrielles Gewerbegebiet genannt "Plaine de Cubber"

Zweckbestimmung des Gebiets

Der CRAT ist der Ansicht, dass die Spezialisierung des Gebiets auf logistische Tätigkeiten in Anbetracht der Nähe zum Autobahnkreuz, zu einem Flughafen und zu einer Eisenbahnlinie relevant ist;

Abtrenngebiet

Beschwerden und Bemerkungen

Manche Beschwerdeführer geben eine Beschreibung der Vorrichtungen ab, die unter Berücksichtigung der besonderen Lage ihrer Grundstücke eingerichtet werden sollten, um sie gegen Belästigungen durch das Projekt Carex zu schützen;

Manche Beschwerdeführer beantragen, dass eine Lärmschutzabschirmung entlang einer in der "Rue Sergent Aviateur Bailly" gelegenen Wiese angebracht wird, um sie gegen die Belästigungen der L36A zu schützen;

Der Gemeinderat von Grâce-Hollogne beantragt, dass der Terminal so weit entfernt wie möglich von den anliegenden Wohngebäuden angesiedelt wird und dass je nach den technischen Möglichkeiten eventuell eine Lärmschutzabschirmung angebracht wird, ohne dass diese eine visuelle Belästigung für die Begünstigten darstellen kann;

Der CRAT macht sich Gedanken über die Redundanz der zusätzlichen, im Plan mit *"*S.55"* gekennzeichneten Vorschrift, die ein Abtrenngebiet vorsieht, obwohl Artikel 30*bis*, Absatz 4 des CWATUPE vorsieht, dass *"das industrielle Gewerbegebiet ein Abtrenngebiet oder eine Abtrennvorrichtung enthält"*;

Antworten der Wallonischen Regierung

Die Wallonische Regierung weist darauf hin, dass das von ihr auferlegte Abtrenngebiet zum Zweck hat, die landschaftlichen, städtebaulichen und akustischen Auswirkungen des industriellen Gewerbegebiets auf das Wohngebiet mit ländlichem Charakter von Bierset in seiner Gesamtheit zu mildern, und dass es sich demnach nicht nur darauf beschränkt, die Auswirkungen des Terminals und der Eisenbahnverbindungsinfrastrukturen zu mildern;

Die Wallonische Regierung hat die Option in Betracht gezogen, den im Erlass vom 6. Februar 2003 beschriebenen lärmschützenden Perimeter zu erhalten und dessen Planung anzupassen, um die Verkehrsüberlastung der neuen Eisenbahnverbindungsinfrastruktur zu berücksichtigen, weil sich die Auswirkungen der in den Bestandteilen des Sektorenplans vorgenommenen Änderungen auf das angrenzende Wohngebiet mit ländlichem Charakter nicht merklich von denjenigen unterscheiden, die ihn gerechtfertigt hatten;

Der Grundsatz, das Abtrenngebiet zu beschreiben, wurde von der Wallonischen Regierung im Jahre 2003 in Antwort auf das Gutachten des CRAT verabschiedet, der beantragt hatte, dass die zusätzliche Vorschrift eines jeden, im Sektorenplan eingetragenen Gewerbegebiets durch eine Bestimmung ergänzt wird, in der die Art des einzurichtenden Abtrenngebiets oder der einzurichtenden Abtrennvorrichtung beschrieben wird;

Die Wallonische Regierung ist aus diesen Gründen der Ansicht, dass es angebracht ist, das den Einwohnern des Wohngebiets mit ländlichem Charakter von Bierset im Jahre 2003 gewährte Schutzniveau gegen die landschaftlichen, städtebaulichen und akustischen Auswirkungen des angrenzenden industriellen Gewerbegebiets heute nicht zu ändern, und beschließt demzufolge, die Bestimmung via die Eintragung im Plan der zusätzlichen, mit *"*S.55"* gekennzeichneten Vorschrift aufrechtzuerhalten;

Die Wallonische Regierung nimmt die Beschwerden betreffend die Belästigungen der Linie L36A zur Kenntnis, unterstreicht jedoch, dass die eventuell zu treffenden Maßnahmen zu deren Milderung nicht in den Rahmen des Sektorenplans fallen;

Geplante Trasse der Eisenbahnverbindungsinfrastrukturen zwecks des Anschlusses eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht an das Eisenbahnnetz

Der CRAT befürwortet die Eintragung der Trassen von Eisenbahnverbindungsinfrastrukturen;

Reserveumkreis, der dazu bestimmt ist, die zur Einrichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht und des Eisenbahnanschlusses an das Eisenbahnnetz notwendigen Räume vorzubehalten

Beschwerden und Bemerkungen

Der CWEDD ist der Ansicht, dass die Relokalisierung des Terminals in der Nähe des Flughafenbereichs in Anbetracht der verfolgten Ziele relevant ist und schätzt die Relevanz der vom Umweltverträglichkeitsprüfer vorgeschlagene raumplanerische Variante;

Der CWEDD beantragt, dass die Möglichkeit untersucht wird, den Terminal für den Personenverkehr für das Betriebsgelände und/oder den Flughafen zugänglich zu machen;

Der CWEDD beantragt, dass die Gründe für den Verzicht auf den Anschluss an die L36A nach Kinkempois näher im Einzelnen erläutert werden;

Der CWEDD beantragt, dass die durch die Notwendigkeit der vollständigen Überdeckung des Terminals zwecks der eventuellen Verlängerung der Nebenpiste des Flughafens verursachten Kosten eingeschätzt werden;

Der CRAT befürwortet die Eintragung eines Reserveumkreises als Überdruck zu einem Teil des in Grâce-Hollogne eingetragenen industriellen Gewerbegebiets, das dazu bestimmt ist, die für die Einrichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht und der Eisenbahnlinien für den Anschluss an das Eisenbahnnetz notwendigen Räume vorzubehalten;

Der CRAT ist der Ansicht, dass die Eintragung dieses Umkreises dieselben Garantien in Sachen Zweckbestimmung des Bodens und Vorbehalt der für den Bau eines Terminals notwendigen Räume wie die im Jahre 2003 in Betracht gezogene Option bietet (Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen mit der zusätzlichen Vorschrift, es der Niederlassung einer Plattform Luft/TGV vorzubehalten); dass dieser Umkreis ermöglicht, den Terminal der Flughafenaktivität näher zu bringen und die Räume, die nach der Einrichtung des Terminals unbenutzt bleiben sollten, freizugeben, ohne auf eine neue Revision des Sektorenplans zurückgreifen zu müssen;

Antworten der Wallonischen Regierung

Die Wallonische Regierung weist darauf hin, dass der Zugang des Terminals Luft-TGV/Fracht für die Passagiere in Richtung Flughafen und/oder Gewerbegebiete aufgrund des Vorhandenseins eines bereits für die Passagiere in Bierset-Awans zugänglichen Bahnhofs nicht gerechtfertigt ist und dass er wegen den mit dem Betrieb eines den Passagieren zugänglichen Bahnhofs und eines Terminals TGV/Fracht, in dem Handhabungsabläufe im Zusammenhang mit dem Flughafen in einem wegen Zollvorgängen strengstens begrenzten Raum, mit dem Eisenbahnnetz und dem Straßennetz organisiert werden müssen, verbundenen Einschränkungen in ein und demselben Raum undenkbar ist;

Der Umweltverträglichkeitsprüfer hat die verschiedenen Möglichkeiten zum Anschluss des Projekts des Terminals Luft/TGV an das gegenwärtige Eisenbahnnetz, insbesondere an die Linie 36A, die im Falle eines Problems auf der Linie 36 benutzt werden könnte, analysiert;

Die Einrichtung eines Anschlusses des Terminals an die Linie 36A nach Kinkempois würde erfordern, dass Letzterer wegen den zwecks der Einrichtung der Eisenbahn einzuhaltenden Biegeradien möglichst weit vom Flughafenbereich entfernt ist, was dem von der Wallonischen Regierung verfolgten Ziel zuwiderlaufen würde;

Die Strecke nach Lüttich/Deutschland über Kinkempois wäre außerdem wegen der zurückzulegenden Entfernung, der auf der Linie und in der Überquerung der Anlagen des Bahnhofs von Kinkempois zugelassenen Geschwindigkeit und der Schienenkreuzung der Linie 37 in Angleur zur Erreichung der L3 sehr langsam; aus diesem Grund ist diese Möglichkeit in der Machbarkeitsstudie für eine Intermodalität Luft/Eisenbahn ab der Hochgeschwindigkeitsachse, die dem Beschluss der Wallonischen Regierung, den Sektorenplan Lüttich zu revidieren, zugrunde liegt, nicht in Betracht gezogen worden;

Der Umweltverträglichkeitsprüfer hat die Notwendigkeit hervorgehoben, den Terminal wegen Einschränkungen, die im Flughafen- und Eisenbahnbereich zu beachten sind, zu begraben; demnach bestehen keine Gründe zu glauben, dass die Verlängerung der Nebenpiste des Flughafens die Größenordnung der von ihm veranschlagten Kosten für die Erdarbeiten merklich ändern würde;

Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen (Gebiet der Gemeinde Grâce-Hollogne)

Der CRAT befürwortet die Eintragung des Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen in Grâce-Hollogne, die auf eine kartographische Anpassung an die bestehende Lage abzielt;

Bestehende Trasse einer Straßenverkehrsinfrastruktur und Aufhebung der geplanten Trasse der Straßenverkehrsinfrastruktur und des als Überdruck zu den durchquerten Gebieten eingetragenen Reserveumkreises

Der CRAT befürwortet die Eintragung der Trassen von Straßenverkehrsinfrastrukturen;

Der CRAT befürwortet die Streichung der geplanten Trasse einer Straßenverkehrsinfrastruktur und des als Überdruck zu den durchquerten Gebieten eingetragenen Reserveumkreises, da die Straße gebaut worden ist;

Die Wallonische Regierung weist darauf hin, dass die Aufhebung des vorerwähnten Umkreises den Reserveumkreis der zum Schutz und zur Aufrechterhaltung der Flughafeninfrastruktur erforderlichen Räume, die sie am 1. März 2012 im Sektorenplan eingetragen hat, nicht beeinträchtigt; Letzterer wird demnach als Überdruck zu den Gebieten des Sektorenplans, die in der Zone A des langfristigen Entwicklungsplans des Flughafens von Lüttich-Bierset liegen aufrechterhalten;

Auf Vorschlag des Ministers für Umwelt, Raumordnung und Mobilität,

Beschließt:

Artikel 1 - Die Revision des Sektorenplans Lüttich (Karten 42/1) wird gemäß der dem vorliegenden Erlass als Anlage beigefügten Karte endgültig verabschiedet, zwecks:

* der Aufhebung:

- der zusätzlichen, mit "S.08" gekennzeichneten Vorschrift, die das industrielle Gewerbegebiet auf dem Gebiet der Gemeinde Grâce-Hollogne betrifft;

- der zusätzlichen, mit "S.09" gekennzeichneten Vorschrift, die das Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen auf dem Gebiet der Gemeinde Awans betrifft;

- der zusätzlichen, mit "S.10" gekennzeichneten Vorschrift, die das industrielle Gewerbegebiet auf dem Gebiet der Gemeinde Awans betrifft;

- der zusätzlichen, mit *"*S.11"* gekennzeichneten Vorschrift, die das industrielle Gewerbegebiet auf dem Gebiet der Gemeinde Grâce-Hollogne betrifft;
- der geplanten Trasse einer Straßenverkehrsinfrastruktur und des Reserveumkreises als Überdruck zu den durchquerten Gebieten;
- * und der Eintragung:
 - eines industriellen Gewerbegebiets auf dem Gebiet der Gemeinde Awans;
 - eines Gebiets für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen auf dem Gebiet der Gemeinde Grâce-Hollogne;
 - der geplanten Trasse von Eisenbahnverbindungsinfrastrukturen zwecks des Anschlusses eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht an das Eisenbahnnetz;
 - eines Reserveumkreises als Überdruck zu einem auf dem Gebiet der Gemeinde Grâce-Hollogne gelegenen Teil des industriellen Gewerbegebiets, der für die notwendigen Flächen zum Bau eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht und der Eisenbahnlinien für den Anschluss an das Eisenbahnnetz vorbehalten ist;
 - der bestehenden Trasse einer Straßenverkehrsinfrastruktur.

Art. 2 - Die folgende zusätzliche, mit *"*S.53"* gekennzeichnete Vorschrift ist in dem industriellen Gewerbegebiet auf dem Gebiet der Gemeinde Awans anwendbar:

"Besagte Zone umfasst am Rande des Wohngebiets mit ländlichem Charakter in Awans ein 50 m breites Abtrenngebiet, das 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".

Art. 3 - Die folgende zusätzliche, mit *"*S.54"* gekennzeichnete Vorschrift ist in dem industriellen Gewerbegebiet genannt "Liège-Logistics" auf dem Gebiet der Gemeinde Grâce-Hollogne anwendbar:

"Besagte Zone ist den Logistikunternehmen vorbehalten".

Art. 4 - Die folgende zusätzliche, mit *"*S.55"* gekennzeichnete Vorschrift ist in dem industriellen Gewerbegebiet genannt "Plaine de Cubber" auf dem Gebiet der Gemeinde Grâce-Hollogne anwendbar:

"Besagte Zone ist den Logistikunternehmen vorbehalten. Besagte Zone umfasst am Rande des Wohngebiets mit ländlichem Charakter von Bierset ein mindestens 50 m breites Abtrenngebiet, 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. Dort wo die Eisenbahnlinien zum Anschluss des Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht an das Eisenbahnnetz auf das Abtrenngebiet übergreift, werden seine Breite und seine Gestaltung so angepasst, dass es zwischen den Eisenbahnlinien zum Anschluss des Terminals und dem Wohngebiet mit ländlichem Charakter von Bierset eingeschlossen wird. In diesem Fall besteht es mindestens aus einer angemessenen Lärmschutzvorrichtung, die unter Berücksichtigung des Vorhandenseins der Eisenbahnlinie, der in dem Gewerbegebiet geplanten Aktivitäten und der Ortsbeschaffenheit angepasst ist."

Art. 5 - Die von der Wallonischen Regierung in Anwendung von Artikel 44 des Gesetzbuches verkündigte Umwelterklärung wird vorliegendem Erlass beigefügt.

Art. 6 - Der Minister für Raumordnung wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 28. November 2013

Der Minister-Präsident
R. DEMOTTE

Der Minister für Umwelt, Raumordnung und Mobilität
Ph. HENRY

Anlage 1 – Umwelterklärung

Umwelterklärung bezüglich der endgültigen Verabschiedung der Revision des Sektorenplans Lüttich (Karte 42/1), um die Errichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht in der Nähe des Flughafens Lüttich-Bierset zu erlauben.

I. Einleitung

Die vorliegende Umwelterklärung ist aufgrund des Absatzes 2 von Artikel 44 des Wallonischen Gesetzbuches über die Raumordnung, den Städtebau, das Erbe und die Energie (nachstehend "das Gesetzbuch" genannt) erforderlich.

Sie wird dem Erlass der Wallonischen Regierung zur endgültigen Verabschiedung des Entwurfs der Revision des Sektorenplans Lüttich (Karte 42/1), um die Errichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht in der Nähe des Flughafens Lüttich-Bierset zu erlauben, beigefügt. Sie wird gleichzeitig mit dem besagten Erlass im *Belgischen Staatsblatt* veröffentlicht.

In der vorliegenden Umwelterklärung wird zusammengefasst, wie die Umwelterwägungen in die Revision des Sektorenplans einbezogen worden sind, und inwiefern die Umweltverträglichkeitsprüfung, die Gutachten, die eingetroffenen Beschwerden und Bemerkungen berücksichtigt wurden.

Die Gründe für die Entscheidungen, die bei der Revision des Sektorenplans unter Berücksichtigung der in Erwägung gezogenen anderen vernünftigen Lösungen getroffen worden sind, werden ebenfalls in dieser Umwelterklärung zusammengefasst.

Da diese Umwelterklärung grundsätzlich einen zusammenfassenden Charakter hat, wird für die Einzelheiten auf den Wortlaut des Erlasses der Wallonischen Regierung hingewiesen.

Der Übersichtlichkeit halber wird die Umwelterklärung in drei Kapitel unterteilt: Das erste Kapitel betrifft den Gegenstand der Revision des Sektorenplans, das zweite die Chronologie dieser Revision und das dritte die Umwelterwägungen.

II. Gegenstand der Revision des Sektorenplans.

Die Revision des Sektorenplans Lüttich (Karte 42/1) besteht in

* der Aufhebung

- der zusätzlichen, mit *"*S.08"* gekennzeichneten Vorschrift, die das industrielle Gewerbegebiet im Bereich der Gemeinde Grâce-Hollogne betrifft,

- der zusätzlichen, mit *"*S.09"* gekennzeichneten Vorschrift, die das Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen im Bereich der Gemeinde Awans betrifft,

- der zusätzlichen, mit *"*S.10"* gekennzeichneten Vorschrift, die das industrielle Gewerbegebiet im Bereich der Gemeinde Awans betrifft,

- der zusätzlichen, mit *"*S.11"* gekennzeichneten Vorschrift, die das industrielle Gewerbegebiet im Bereich der Gemeinde Grâce-Hollogne betrifft,

- der geplanten Trasse einer Straßenverkehrsinfrastruktur und des Reserveumkreises als Überdruck über den durchquerten Gebieten,

* und der Eintragung

- eines industriellen Gewerbegebiets im Bereich der Gemeinde Awans,

- eines Gebiets für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen im Bereich der Gemeinde Grâce-Hollogne,

- der geplanten Trasse der Eisenbahnverkehrsinfrastrukturen zwecks Anschlusses eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht an das Eisenbahnnetz,

- eines Reserveumkreises als Überdruck über einem im Bereich der Gemeinde Grâce-Hollogne eingetragenen Teil des industriellen Gewerbegebiets, der für die notwendigen Flächen vorbehalten sein wird, um den Bau eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht und die Eisenbahnlinien für den Anschluss an das Eisenbahnnetz zu ermöglichen,

- der bestehenden Trasse einer Straßenverkehrsinfrastruktur.

In dem industriellen Gewerbegebiet im Bereich der Gemeinde Awans ist folgende zusätzliche Vorschrift anwendbar, die mit *"*S.53"* gekennzeichnet wird:

"Besagte Zone umfasst am Rande des Wohngebiets mit ländlichem Charakter in Awans ein 50 m breites Abtrenngebiet, das 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".

In dem industriellen Gewerbegebiet genannt "Liège Logistics" im Bereich der Gemeinde Grâce-Hollogne ist folgende zusätzliche Vorschrift anwendbar, die mit *"*S.54"* gekennzeichnet wird:

"Besagte Zone ist den Logistikunternehmen vorbehalten".

In dem industriellen Gewerbegebiet genannt "Plaine de Cubber" im Bereich der Gemeinde Grâce-Hollogne ist folgende zusätzliche Vorschrift anwendbar, die mit *"*S.55"* gekennzeichnet wird:

"Besagte Zone ist den Logistikunternehmen vorbehalten. esagte Zone umfasst am Rande des Wohngebiets mit ländlichem Charakter von Bierset ein mindestens 50 m breites Abtrenngebiet, 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. Dort wo die Eisenbahnlinien zum Anschluss des Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht an das Eisenbahnnetz auf das Abtrenngebiet übergreift, werden seine Breite und seine Gestaltung so angepasst, dass es zwischen den Eisenbahnlinien zum Anschluss des Terminals und dem Wohngebiet mit ländlichem Charakter von Bierset eingeschlossen wird. In diesem Fall besteht er mindestens aus einer angemessenen Lärmschutzvorrichtung, die unter Berücksichtigung des Vorhandenseins der Eisenbahnlinie, der in dem Gewerbegebiet geplanten Aktivitäten und der Ortsbeschaffenheit angepasst ist."

Chronologie der Revision des Sektorenplans

27. Mai 2009 – Erlass der Wallonischen Regierung, durch den beschlossen wurde, den Sektorenplan Lüttich (Karte 42/1) einer Revision zu unterziehen, und zur Verabschiedung des Vorentwurfs der Revision des Sektorenplans Lüttich, um die Errichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht in der Nähe des Flughafens Lüttich-Bierset zu erlauben.

19. November 2009 – Erlass der Wallonischen Regierung, durch den beschlossen wurde, eine Umweltverträglichkeitsprüfung über den Vorentwurf der Revision des Sektorenplans Lüttich (Karte 42/1), um die Errichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht in der Nähe des Flughafens Lüttich-Bierset zu erlauben, durchführen zu lassen.

15. September 2010 – Zustellung an das Büro Ingretec srl, dass es bezeichnet wurde, um die Umweltverträglichkeitsprüfung bezüglich des Planvorentwurfs durchzuführen.

November 2011 – Vorlage der Endfassung der Umweltverträglichkeitsprüfung.

17. Januar 2011 – Erlass der Wallonischen Regierung zur vorläufigen Verabschiedung des Entwurfs der Revision des Sektorenplans Lüttich (Karte 42/1), um die Errichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht in der Nähe des Flughafens Lüttich-Bierset zu erlauben.

13. März bis 26. April 2013 – Öffentliche Untersuchung in den Gemeinden Grâce-Hollogne und Awans.

15. März 2013 – Informationsversammlung in Awans.

19. März 2013 – Informationsversammlung in Grâce-Hollogne.

26. April 2013 – Abschlussitzung der öffentlichen Untersuchung in Awans und Grâce-Hollogne.

2. Mai 2013 – Konzertierungsversammlung in Awans und Grâce-Hollogne.

27. Mai 2013 – Abgabe des mit Bemerkungen versehenen günstigen Gutachtens des Gemeinderats Grâce-Hollogne.

28. Mai 2013 – Abgabe des mit Bemerkungen versehenen günstigen Gutachtens des Gemeinderats Awans.

18. Juli 2013 – Abgabe des mit Bemerkungen versehenen günstigen Gutachtens des Wallonischen Umweltrates für eine nachhaltige Entwicklung ("Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable", CWEDD).

29. August 2013 – Abgabe des mit Bemerkungen versehenen günstigen Gutachtens des Regionalausschusses für Raumordnung ("Commission régionale d'Aménagement du Territoire", CRAT).

III. Umwelterwägungen

Im Anschluss an die Befragungs- und Konzertierungsphase hat die Wallonische Regierung den einer öffentlichen Untersuchung unterzogenen Planentwurf angepasst, um den Beschwerden, Bemerkungen und Gutachten Rechnung zu tragen, soweit diese begründet waren und zu einer optimalen Berücksichtigung der Umweltaspekte beitragen.

Die vorliegende Erklärung betrifft lediglich diejenigen Umwelterwägungen, für die im Laufe des oben angeführten Verfahrens zur Revision des Sektorenplans positive oder negative Auswirkungen identifiziert worden sind. Darin wird zusammengefasst, inwiefern diese Erwägungen im vorliegenden Erlass zur endgültigen Verabschiedung der Revision des Sektorenplans berücksichtigt worden sind, wobei für die Einzelheiten auf den Wortlaut des Erlasses und auf das Gutachten des CRAT hingewiesen wird.

Bei der Aufstellung der Umweltverträglichkeitsprüfung hat deren Autor erhebliche Auswirkungen auf Ebene des Sektorenplans festgestellt, die mit der Wirkung der durch Planvorentwurf für die Standortverlagerung des Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht und für die Eisenbahnlinien zu dessen Anschluss an das Eisenbahnnetz vorbehaltenen Flächen auf die Entwicklung der Tätigkeiten in den bestehenden Gewerbegebieten zusammenhängen.

Folglich hat die Wallonische Regierung die nachstehend angeführten Beschlüsse gefasst:

1. einen Reserveumkreis als Überdruck über einem im Bereich der Gemeinde Grâce-Hollogne eingetragenen Teil des industriellen Gewerbegebiets, der für die notwendigen Flächen zum Bau eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht vorbehalten ist, anstelle des Gebiets für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen eintragen. Dadurch soll die Rückkehr der nicht bewirtschafteten Grundstücke zur Zweckbestimmung als Gewerbegebiete erleichtert werden. Zudem ist der betroffene Teil des Gewerbegebiets im Vergleich zu dem vom Umweltverträglichkeitsprüfer empfohlenen Ausmaß begrenzt, um zu verhindern, dass eine zu große, zur Industrietätigkeit bestimmte Oberfläche verschleudert wird.

2. Die Gestaltung des am Rande des Wohngebiets mit ländlichem Charakter von Bierset einzurichtenden Abstandsbereichs so anzupassen, dass der Überlastung der Eisenbahnlinien zum Anschluss des Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht an das Eisenbahnnetz Rechnung getragen wird, und dass somit verhindert wird, dass durch eine einseitige Anwendung der bestehenden Bestimmung auch hier eine zu große, zur Industrietätigkeit bestimmte Oberfläche verschleudert wird.

Es wurden etliche Auswirkungen bereits vom Umweltverträglichkeitsprüfer bzw. im Rahmen der Befragungs- und Konzertierungsphase erwähnt.

Auswirkungen auf Luft und Klima

Wegen der mit dem Flughafen verbundenen Einschränkungen und der Gestaltung der Eisenbahnverbindungen setzt der neue Standort für das Terminal-Gebäude voraus, dass es mit Erdabtragungen gebaut wird, was beträchtliche Abraumarbeiten mit sich bringen wird.

Andererseits weist der Umweltverträglichkeitsprüfer darauf hin, dass die nächsten Anwohner keinen bedeutenden Auswirkungen wegen der Verstreuung von Stäuben ausgesetzt sein sollten, da sie eher weit entfernt und außerhalb der Reichweite der auf der Baustelle vorherrschenden Winde wohnen.

Damit die Verbreitung der Stäube eingeschränkt werden kann, sollen die üblichen Empfehlungen in Bezug auf den Bauablauf Anwendung finden und im Lastenheft für die Bauarbeiten angegeben werden.

Der Umweltverträglichkeitsprüfer ist der Auffassung, dass die Beförderung dieser großen Erdmengen bedeutende CO₂-Emissionen in die Luft hervorrufen wird, ohne dass dafür die bislang sehr vorteilhafte Kohlenstoffbilanz des Terminal-Gebäudes schlechter wird, dank der erheblichen Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Eisenbahn.

Allerdings empfiehlt er, in der Projektphase des Terminal-Gebäudes eine vollständige Kohlenstoffbilanz aufzustellen, die eine Abschätzung der durch Verlagerung des Güterverkehrs vermiedenen Emissionsmengen liefern und die sich aus dem Transport von Abraumerde, der Herstellung von Zügen, dem Bau von Gebäuden usw. ergebenden "Engpässe" ausführlich darlegen soll. Auf Basis dieser Bilanz wird es Anlass geben zur Einschätzung davon, ob Strategien zur Emissionsverringering eingeleitet werden können.

Insofern als die Erdabtragungen eine der Hauptursachen der Treibhausgasemissionen darstellen werden, meint er, dass in dieser Hinsicht sich jede Maßnahme als positiv erweisen wird, durch die die zum Abtransport der Erde zurückzulegende Entfernung vermindert werden kann, und dass die Abraumerde für die Errichtung der Schutzwälle verwendet werden sollte.

Er empfiehlt ebenfalls, zum Zeitpunkt der Beantragung einer Globalgenehmigung für das Terminal-Gebäude einen Verwaltungsplan bezüglich der Abraumerde zu erstellen.

Alle diese Empfehlungen beziehen sich auf die Einrichtung des künftigen Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht, weshalb die Wallonische Regierung keine spezifischen Maßnahmen auf Ebene des Sektorenplans getroffen hat. Daher kommt es dem Projektträger für das Terminal-Gebäude Luft/TGV-Fracht zu, eine Kohlenstoffbilanz des Projekts zu ziehen, falls er sie für notwendig hält, und den im Rahmen des Antrags auf Globalgenehmigung erforderlichen Verwaltungsplan für Abraumerde zu erstellen.

Auswirkungen auf Oberflächen- und Grundwasser

Wegen einer Beschäftigungsdichte, die als größer in einem nicht spezialisierten industriellen Gewerbegebiet gilt als in einem Logistikgebiet, wird die Aufhebung der zusätzlichen, mit "S.10" gekennzeichneten Vorschrift nördlich der Eisenbahn zu einer größeren Schadstoffbelastung in den Haushaltsabwässern führen.

Auch wenn diese Zunahme die Dimensionierung des Kanalisationsnetzes keineswegs beeinflusst, verschärft sie noch die Problematik der Abwasserbehandlung im gesamten Gewerbegebiet, weil das Abwasser derzeit nicht mehr zur nächsten, schon überbelasteten Klärstation abgeleitet werden kann.

Der Umweltverträglichkeitsprüfer ist der Ansicht, dass die in den Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfungen tiefer zu ergründenden Aspekte eigentlich alle geregelten Fragen bezüglich der Präventivzonen sind, insbesondere das etwaige Abpumpen von Grundwasser zu verschiedenen Zwecken und die Handhabung bzw. Lagerung gefährlicher Stoffe. Des Weiteren sollte im Idealfall jegliches Projekt hinsichtlich seiner Undurchlässigkeit und der gesamten Zunahme Letzterer bewertet werden.

Angesichts der Sicherheitsgarantien, die die geltenden Rechtsvorschriften gewähren, hat die Wallonische Regierung keine spezifischen Maßnahmen auf Ebene des Sektorenplans ergriffen.

Auswirkungen auf Boden und Unterboden

Die Umsiedlung des Terminal-Gebäudes von Norden nach Süden wird zusätzliche Auswirkungen auf bzw. Risiken für Boden oder Unterboden zur Folge haben.

Den verfügbaren Daten zufolge ist die ursprüngliche Zone der Gefahr der Phosphatvorkommen viel weniger ausgesetzt als der Umkreis der neuen Lage des Terminals.

Die Hälfte des Reserveumkreises für den wegen der Umsiedlung des Terminal-Gebäudes nach Süden erforderlich gewordenen Eisenbahnanschluss ist auch diesem Risiko ausgesetzt.

Infolgedessen setzt der Planvorentwurf ein erhöhtes Risiko und eine deutliche Steigerung der Aufwendungen für die Errichtung des Terminals voraus, auch wenn diese Grundstücke der Verstädterung vorbehalten waren und somit Einschränkungen unterlagen.

Das Volumen der Abraumerde, die durch die Erdabtragungen zum Bau des Terminal-Gebäudes erzeugt werden soll und vermutlich lehmig sein wird, hat der Umweltverträglichkeitsprüfer auf ungefähr eine Million m³ veranschlagt.

Er ist der Ansicht, dass Lösungen für die Verwertung dieser Mengen Lehm zu finden sein werden und dass deren Ablagerung untersagt sein sollte.

Unabhängig von den vor jeglichem Bau durchzuführenden Bodenprüfungen werden besondere – vor allem geophysikalische – Untersuchungstechniken für diejenigen Parzellen angewendet werden müssen, die in der Umweltverträglichkeitsprüfung aufgelistet sind, und ist vor jedem Projekt eine Kontaktaufnahme mit der Verwaltung verbindlich, um die verfügbaren Pläne einzusehen und die unentbehrlichen Maßnahmen zur Beschränkung des technischen Risikos auf ein Minimum mitzuberücksichtigen.

Angesichts der Sicherheitsgarantien, die die geltenden Rechtsvorschriften gewähren, hat die Wallonische Regierung keine spezifischen Maßnahmen auf Ebene des Sektorenplans ergriffen.

Auswirkungen auf Fauna und Flora

Angesichts der aktuellen Lage werden die Auswirkungen auf den biologischen Lebensraum vor allem auf die Einrichtung von Grundstücken zurückzuführen sein, die im Sektorenplan bereits zur Verstädterung bestimmt und gegenwärtig unbebaut sind.

Der Planvorentwurf zieht grundsätzlich keine zusätzlichen Änderungen nach sich und die Möglichkeiten, Gewerbegebiete einzurichten, so dass die Entwicklung der Natur gefördert wird, werden nicht geändert.

Der Umweltverträglichkeitsprüfer unterstreicht jedoch, dass die Aufhebung der zusätzlichen, mit "S.10" gekennzeichneten Vorschrift da wo sie Modalitäten festgelegt hat, die für eine ökologische Verflechtung (Mindestbreite, Zusammensetzung...) zweifellos günstig sind, für die Einrichtung der Pufferzone zu mehr Unklarheit führt.

Die Auferlegung einer Abtrennvorrichtung zwischen den industriellen Gewerbegebieten und den Wohngebieten mit ländlichem Charakter von Bierset und Awans ist jedoch für die Fauna und die Flora günstig.

Die Wallonische Regierung kommt dem nach, indem sie die zusätzlichen, mit "S.53" und "S.55" gekennzeichneten Vorschriften im Plan einträgt. Sie hält außerdem für unangebracht, die anderen, von dem Umweltverträglichkeitsprüfer empfohlenen Maßnahmen zur Begrenzung der Auswirkungen auf den biologischen Lebensraum zu verallgemeinern. Bei der Durchführung des Planes gilt es, alle Maßnahmen je nach Fall zu analysieren, um deren optimale Wirksamkeit zu sichern.

Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und Sicherheit

Die Änderung der Lokalisierung des Terminals Luft-TGV/Fracht hat zur Folge, dass er in einem Gebiet eingerichtet wird, das durch erhebliche Einschränkungen in Verbindung mit der Sicherheit im Luftverkehr gekennzeichnet ist. Diese Beschränkungen haben nicht nur Auswirkungen auf die Einrichtung des Terminals, sondern ebenfalls auf den Ablauf der Arbeiten.

In Anbetracht der Einschränkungen in Verbindung mit dem Flughafen hat Belgocontrol eine Reihe von Empfehlungen betreffend die Bauphase und die Betriebsphase des Terminals Luft/TGV-Fracht abgegeben.

Die Überdeckung eines Teils des Terminals (etwa 3 000 m² östlich) ist in jedem Fall das Mindeste, dass zur Vermeidung von Störungen der Funkhöhenmesser und zur Einhaltung der RESA- Sicherheitsfläche vorzusehen ist.

Die endgültigen Sicherheitsmaßnahmen müssen jedoch nach Abschluss einer von einem spezialisierten Studienbüro durchgeführten Studie festgelegt werden.

Die Wallonische Regierung hat bei der Revision des Sektorenplans die Einschränkungen in Verbindung mit dem Flughafen berücksichtigt. Sie stellen den Standort des Terminals und dessen Durchführbarkeit nicht in Frage, doch die Regierung ist der Ansicht, dass sie bei der Prüfungsphase des Terminals im Einzelnen untersucht werden müssen.

Auswirkungen auf die akustische Umgebung

Die Änderung der Lokalisierung des Terminals ist für die Lärmbelästigung der Anwohner unbedeutend.

Die Wallonische Regierung macht sich die Empfehlung des Umweltverträglichkeitsprüfers zu eigen, die Ansiedlung der industriellen Tätigkeiten mit dem größten Lärm so nah wie möglich am Autobahnkreuz von Loncin und an der Eisenbahnlinie vorzuziehen.

Was die Aufhebung der zusätzlichen, mit "S.10" gekennzeichneten Vorschrift betrifft, wird dadurch die Möglichkeit eines erweiterten Spektrums von Tätigkeiten mit industriellem Charakter geöffnet.

In allen Fällen werden diese zukünftigen Tätigkeiten weiterhin den gleichen Lärmgrenzwerten unterliegen.

Durch die Aufhebung dieser Vorschrift wird jedoch von der Verpflichtung befreit, in der Pufferzone entlang des Dorfes Awans eine angemessene Lärmschutzvorrichtung anzubringen, und eine Maßnahme aus dem Sektorenplan gestrichen, die ausdrücklich zum Schutz dieses Dorfes gegen den Lärm bestimmt ist.

Deshalb hat die Wallonische Regierung die zusätzliche, im Plan mit "*S.53" gekennzeichnete Vorschrift anstelle der zusätzlichen, im Plan mit "*S.10" gekennzeichnete Vorschrift eingetragen, um die im Jahre 2003 verabschiedete Bestimmung, in der die Art des Abtrenngebiets oder der Abtrennvorrichtung, die einzurichten sind, beschrieben werden, aufrechtzuerhalten.

Die Wallonische Regierung zieht unter den Empfehlungen des Umweltverträglichkeitsprüfers zur Gewährleistung der Überwachung der Auswirkungen der Durchführung des Plans ebenfalls die Maßnahme in Betracht, die auf die Durchführung von Lärm- und Schwingungskontrollen in der Nähe der Eisenbahnschleife zum Anschluss des Terminals Luft/TGV-Fracht an das Eisenbahnnetz abzielt.

Auswirkungen auf die visuelle Stimmung

Die Entwicklung der visuellen Wahrnehmung dieser Grundstücke, die im Plan bereits in einem zur Verstädterung bestimmten Gebiet eingetragen sind, wird sich grundsätzlich nicht ändern.

Der neue Standort für das Terminal-Gebäude, das voraussetzt, dass es mit Erdabtragungen gebaut wird, wird zur Folge haben, seine visuelle Wahrnehmung ab den Umgebungen des Geländes erheblich zu reduzieren.

Die Eisenbahnanschlüsse könnten wegen der wahrscheinlichen Anlage von Oberleitungsmasten und Gittermasten die Sicht für die nächsten Anlieger einigermaßen stören. Diese Auswirkungen werden jedoch durch die Pufferzone von 50m, die für das Gewerbegebiet am Rande des Dorfs Bierset vorgeschrieben ist, gemildert.

Die Aufhebung der zusätzlichen, mit "*S.10" gekennzeichneten Vorschrift bezüglich des Gewerbegebiets nördlich der Eisenbahnlinie wird die Niederlassung einer breiteren Auswahl von Tätigkeiten in dem zukünftigen Gewerbepark erlauben, was die Entstehung einer größeren Vielfaltigkeit der Gebäudearten und Anlagen im Verhältnis zu einem ausschließlich logistischen Gebiet fördern könnte.

Dagegen erachtet der Umweltverträglichkeitsprüfer, dass die Aufhebung dieser Vorschrift zu mehr Unklarheit für die Pufferzone am Rande von Awans führt, da sie Modalitäten festlegte, die zum Verbergen des zukünftigen Gewerbegebiets beitragen würden.

Die Auferlegung einer Abtrennvorrichtung zwischen den industriellen Gewerbegebieten und den Wohngebieten mit ländlichen Charakter von Bierset und Awans wird erlauben, die Auswirkungen auf die Landschaft zu begrenzen.

Die Wallonische Regierung geht darauf ein durch die Eintragung von zusätzlichen, auf dem Plan mit "*S.53" und "*S.55" gekennzeichneten Vorschriften, die beschreiben, welche Art Abtrenngebiet oder Abtrennvorrichtung einzusetzen ist. Sie hält außerdem für nicht geeignet, die anderen, von dem Umweltverträglichkeitsprüfers empfohlenen Maßnahmen zur Begrenzung der Auswirkungen auf die Landschaft zu verallgemeinern. Es gilt, sie je nach Fall bei der Durchführung des Planes zu analysieren, um deren optimale Wirksamkeit zu sichern.

Auswirkungen auf Sach- und Erbwerte

Die Anlage des Terminalgebäudes setzt große Erdabtragungen in einer empfindlichen archäologischen Zone voraus; deshalb werden vor den Bauarbeiten Untersuchungen durchgeführt werden müssen.

Der Umweltverträglichkeitsprüfer empfiehlt, angesichts des Umfangs der vorgesehenen Erdabtragungsarbeiten Untersuchungen vor den Bauarbeiten vorzunehmen.

Die mit dem Terminalgebäude Luft/TGV-Fracht sowie mit den Eisenbahnanschlüssen verbundenen Arbeiten werden den Abbruch der Zugangsstraße zur Militärkaserne und der Kaserne selbst voraussetzen. Jedoch hat die Landesverteidigung einen neuen Standort für die Streitkräfte bereits vorgesehen.

Der Umweltverträglichkeitsprüfer ist der Ansicht, dass die Aufhebung der zusätzlichen Vorschrift *S.10" keine Auswirkungen auf die natürlichen und menschlichen Güter haben wird.

Ein- und Auswirkungen auf die Mobilität, das Verkehrsnetz und die Infrastrukturen.

Der im Sektorenplan vorgesehene neue Standort für das Terminal-Gebäude ist hinsichtlich der Zugänglichkeit geeignet und bestimmt zweckmäßiger als der ursprüngliche Standort angesichts der heutigen Gestaltung des Straßennetzes. An seinem neuen Standort wird das Terminalgebäude im Vergleich mit dem zur Zeit beobachteten Verkehr keine bedeutenden Auswirkungen auf den Verkehr haben werden.

Außerdem ist die am Stadtrand bestehende Straßenverkehrsinfrastruktur effizient und ganz und gar geeignet, um einen höheren Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Durch die Umwandlung eines logistischen Gebiets in ein allgemeines Industriegebiet könnte sich die Aufhebung der mit dem industriellen Gewerbegebiet nördlich der Eisenbahnlinie verbundenen zusätzlichen Vorschrift auf die Zusammensetzung des Verkehrs auswirken, der verhältnismäßig aus weniger LKW (in dem Gebiet werden nicht mehr ausschließlich logistische Unternehmen niedergelassen sein) und mehr PKW (das "allgemeine" Industriegebiet wird wahrscheinlich eine höhere Beschäftigungsdichte als ein ausschließlich logistisches Gebiet aufweisen) bestehen wird.

Jedoch kann davon ausgegangen werden, dass das allgemeine Verkehrsaufkommen des Gebiets denselben Umfang haben wird als derjenige, der von der Durchführung des Sektorenplans in seiner heutigen Fassung erzeugt wäre.

Als echte Mobilitätsherausforderung in Verbindung mit diesem Gebiet wird dessen Zugänglichkeit für den Schwerlastverkehr angestrebt. In dieser Hinsicht wird im Sektorenplan eine neue Straßenverbindung mit dem Autobahnkreuz von Crisnée, die noch nicht verwirklicht worden ist, vorgesehen.

In kurz hat der Vorentwurf zum Plan keine bedeutenden Auswirkungen auf die Mobilität im Verhältnis zu der potentiellen Lagenentwicklung unter Berücksichtigung der heutigen Zweckbestimmungen des Sektorenplans.

Der Umweltverträglichkeitsprüfer weist ebenfalls darauf hin, dass bestimmte Orte des industriellen Gewerbegebiets in ziemlich weiter Entfernung der Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel liegen, und empfiehlt eine Anpassung der heutigen Buslinien, so dass sie innerhalb des Gebiets fahren und es wirksam bedienen.

Er erachtet, dass die Erschließung des Gebiets die Anlage eines Netzes für den langsamen Verkehr einschließen könnte, das zu den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel führen würde und es erlauben würde, möglichst schnell den Bahnhof von Bierset zu erreichen.

Er schlägt ebenfalls vor, dass eine zusätzliche Haltestelle an der RN637 zwischen derjenigen von Liège Logistic und derjenigen der "rue en Bois" vorgesehen wird. Er ist der Ansicht dass wenn es nicht der Fall ist, der Anfang der RN637 angepasst werden soll, damit die Bürgersteige des neuen Abschnitts bis zur Bushaltestelle von "Liège Logistics" verlängert werden.

Die Wallonische Regierung schließt sich den Vorschlägen des Umweltverträglichkeitsprüfers zur Begrenzung der Auswirkungen auf die Mobilität an, mit Ausnahme des Vorschlags bezüglich der Bus-Haltestelle.

Die Wallonische Regierung ist schlussfolgernd der Ansicht, dass die beste Lösung zur Erreichung der von der Wallonischen Regierung verfolgten Zielsetzungen unter Beachtung der in Artikel 1 des Gesetzbuches angeführten Ziele darin besteht, die Revision des Sektorenplans, so wie sie oben dargelegt wird, in Betracht zu ziehen.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 28. November 2013 zur endgültigen Verabschiedung des Entwurfs der Revision des Sektorenplans Lüttich (Karte 42/1), um die Errichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht in der Nähe des Flughafens Lüttich-Bierset zu erlauben, beigefügt zu werden.

Namur, den 28. November 2013

Der Minister-Präsident
R. DEMOTTE

Der Minister für Umwelt, Raumordnung und Mobilität
Ph. HENRY

Anlage 2 : Gutachten des Regionalausschusses für Raumordnung (CRAT)

Unser Zeichen.: CRAT/13/AV.344

BB

Den 29. August 2013

**Gutachten des CRAT über den Entwurf zur Revision des Sektorenplans Lüttich,
um die Errichtung eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht
in der Nähe des Flughafens Lüttich-Bierset (GRACE-HOLLOGNE) zu erlauben**

EINLEITUNG

Einreichung des Antrags und Antwort

Durch ihr am 13. Juni 2013 eingegangenes Schreiben hat die Zelle für die räumliche Entwicklung das Gutachten des Regionalausschusses für Raumordnung (CRAT) über den besagten Entwurf beantragt.

Gemäß Artikel 43 §4 des CWATUPE bezieht sich das Gutachten des CRAT auf die Akte mit dem Planentwurf, dem ebenfalls die Umweltverträglichkeitsprüfung und die während der öffentlichen Untersuchung erörterten Beanstandungen, Bemerkungen, Protokolle und Stellungnahmen beigefügt sind.

Beschreibung des Entwurfs

Der Entwurf zur Revision des Sektorenplans Lüttich betrifft:

- 1) die Eintragung der folgenden Elemente:
 - ein industrielles Gewerbegebiet in Awans;
 - ein Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen in Grâce-Hollogne;
 - Die geplante Trasse der Eisenbahnverbindungsinfrastrukturen zwecks des Anschlusses eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht an das Eisenbahnnetz
 - ein Reserveumkreis als Überdruck zu einem in Grâce-Hollogne gelegenen Teil des industriellen Gewerbegebiets, der für die notwendigen Flächen vorbehalten sein wird, um den Bau eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht und die Eisenbahnlinien für den Anschluss an das Eisenbahnnetz zu erlauben;
 - die bestehende Trasse einer Straßenverkehrsinfrastruktur.
 - die zusätzliche Vorschrift "S.53" auf dem industriellen Gewerbegebiet in Awans, mit dem Vermerk, dass besagte Zone am Rande des Wohngebiets mit ländlichem Charakter in Awans ein 50 m breites Abtrenngebiet umfasst, das 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
 - die folgende zusätzliche, mit "S.54" gekennzeichnete Vorschrift ist in dem industriellen Gewerbegebiet genannt "Liège-Logistics" in Grâce-Hollogne, mit dem Vermerk, dass dieses Gebiet den Logistikunternehmen vorbehalten ist;
 - die zusätzliche Vorschrift "S.55" auf dem industriellen Gewerbegebiet genannt "Plaine de Cubber" in Grâce-Hollogne, mit dem Vermerk, dass besagte Zone den Logistikunternehmen vorbehalten ist. Besagte Zone umfasst am Rande des Wohngebiets mit ländlichem Charakter von Bierset ein mindestens 50 m breites Abtrenngebiet, 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. Dort wo die Eisenbahnlinien zum Anschluss des Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht an das Eisenbahnnetz auf das Abtrenngebiet übergreift, werden seine Breite und seine Gestaltung so angepasst, dass es zwischen den Eisenbahnlinien zum Anschluss des Terminals Luft/TGV-Fracht und dem Wohngebiet mit ländlichem Charakter von Bierset eingeschlossen wird. In diesem Fall besteht er mindestens aus einer angemessenen Lärmschutzvorrichtung, die unter Berücksichtigung des Vorhandenseins der Eisenbahnlinie, der in dem Gewerbegebiet geplanten Aktivitäten und der Ortsbeschaffenheit angepasst ist.

2) Die Aufhebung von mehreren zusätzlichen Vorschriften (*S.08,09,10 und 11) und der geplanten Trasse einer Straßenverkehrsinfrastruktur und der Reserveumkreis als Überdruck über die durchquerten Gebiete.

Vorgeschichte

Der CRAT hat bereits mehrere Gutachten über diesen Entwurf abgegeben:

1) Am 07. Juli 2009 hat der CRAT ein Gutachten über den Vorentwurf und den Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfung abgegeben (Zeichen: 09/CRAT A.822-AN). *"Er hat eine günstige Stellung über den Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfung."*

Der CRAT ist der Ansicht, dass der in der Akte aufgenommene Inhalt zufriedenstellend ist, da er dem allgemeinen, in Artikel 42 des CWATUP festgelegten Inhalt entspricht."

2) Am 10. Februar 2011 hat der CRAT Erwägungen über die erste Phase der Umweltverträglichkeitsprüfung (Ref: 11/CRAT A.960-AN) geäußert. *"Der CRAT nimmt die erste Phase der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Kenntnis und ist für die Weiterführung des Verfahrens."*

Er bedauert jedoch, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung wenig Informationen über die verschiedenen Möglichkeiten zum Anschluss des Projekts des Terminals Luft/TGV an das gegenwärtige Eisenbahnnetz, insbesondere an die Linie 36A, die im Falle eines Problems auf der Linie 36 benutzt werden könnte, enthält. Der CRAT wünscht daher, dass Infrabel anlässlich einer nächsten Sitzung seine strategische Vision der Eisenbahntwicklung und die Eingliederung des Projekts in sein Netz darstellen kommt;

Der CRAT stellt sich ebenfalls Fragen über die Entwicklung des Entwurfs, der ursprünglich eine nächtliche Tätigkeit im Terminal Luft/TGV-Fracht vorsah, und der jetzt als ein Projekt vorgestellt ist, das tagsüber funktionieren wird und nicht spezifisch für das TGV bestimmte Linien benutzen wird.“

3) Am 29. September 2011 hat der CRAT Erwägungen über die zweite Phase der Umweltverträglichkeitsprüfung (Ref: 11/CRAT A.998-AN) geäußert. *„Der CRAT nimmt den Inhalt der zweiten Phase der Umweltverträglichkeitsprüfung zur Kenntnis.“*

Er bedauert jedoch dass die Umweltverträglichkeitsprüfung wenig technische Informationen über die verschiedenen Möglichkeiten zum Anschluss des Projekts des Terminals Luft/TGV an das gegenwärtige Eisenbahnnetz, insbesondere an die Linie 36A, 36 und LGV 2 und über die Wahl der Anschlüsse gibt. Der CRAT möchte dann zusätzliche technische Informationen über diese Anschlussmöglichkeiten und über das Schema des Eisenbahnverkehrs in der Nähe des Gebiets erhalten.

Der CRAT wünscht ebenfalls, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung mit den folgenden Informationen ergänzt wird:

- Sich von der Vereinbarkeit des Gebiets *S.08 mit dem Vorhandensein des Markierungszeichens Belgocontrol vergewissern;
- Die Tabelle der Einrichtungskosten mit den infolge u.a. der Abwasserklärung und der Abfuhr der ausgebaggerten Erde entstehenden Mehrkosten ergänzen;
- Sich von der Vereinbarkeit des Abtrenngebiets mit dem für die Eintragung des Eisenbahnanschlusses nach Deutschland vorgesehenen Gebiet vergewissern.
- Eine Tabelle erstellen mit einem genauen Vergleich zwischen dem Entwurf zur Ausweisung eines Gebiets als Gebiet für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen in Höhe des Terminal Luft/TGV-Fracht und der von dem Studienbüro vorgeschlagenen Alternativlösung, die darin bestehen würde, ein Gewerbegebiet mit einem Reserveumkreis beizubehalten.“

GUTACHTEN

Der CRAT befürwortet das Ziel einer Revision des Sektorenplans, dass darin besteht, die Entwicklung der Flughafenaktivität in Lüttich-Bierset zu unterstützen, indem der Standort des Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht in der Nähe des Flughafens optimal bestimmt wird;

2.1. Betreffend die Eintragung eines Reserveumkreises als Überdruck zu einem in Grâce-Hollogne gelegenen Teil des industriellen Gewerbegebietes, der für die notwendigen Flächen vorbehalten sein wird, um den Bau eines Terminal-Gebäudes Luft/TGV-Fracht und die Eisenbahnlinien für den Anschluss an das Eisenbahnnetz zu erlauben

Der CRAT stimmt der Eintragung dieses Reserveumkreises zu.

Er ist der Ansicht, dass die Eintragung dieses Umkreises dieselben Garantien in Sachen Zweckbestimmung des Bodens und Vorbehalt der für den Bau eines Terminals notwendigen Räume bietet. Dieser Umkreis ermöglicht, den Terminal der Flughafenaktivität näher zu bringen und die Räume, die nach der Einrichtung des Terminals unbenutzt bleiben sollten, freizugeben, ohne auf eine neue Revision des Sektorenplans zurückgreifen zu müssen;

Angesichts der Eintragung dieses Umkreises spricht sich der CRAT für die Aufhebung der Vorschrift *“*S.09“* aus, die ein Gebiet der Anlage einer multimodalen Plattform Luft/TGV-Fracht mehr nördlich vorbehielt.

2.2. Betreffend die Eintragung eines industriellen Gewerbegebietes in Awans

Der CRAT nimmt die Streichung der zusätzlichen, im Plan mit *“*S.10“* gekennzeichneten Vorschrift zur Kenntnis, die wegen dem Verzicht auf die Spezialisierung der Zweckbestimmung (Unternehmen, die die bimodalen Einrichtungen Straße-Schiene benutzen) in Sachen Aufnahme neuer Unternehmen eine größere Flexibilität nach sich zieht;

Er macht sich jedoch Gedanken über die Tatsache, dass einem solchen Gebiet die Zweckbestimmung eines industriellen Gewerbegebietes mit allgemeinen Charakter gegeben wird Seine Spezialisierung in logistischen Tätigkeiten wäre aufgrund seiner Lokalisierung in der Nähe eines Autobahnkreuzes, eines Flughafens und einer Eisenbahnlinie verständlicher gewesen.

Der CRAT macht ebenfalls folgende Empfehlungen:

- Eine wirksame Zugänglichkeit des Gebiets gewährleisten;
- Aus dem Gewerbegebiet ein *“rue de Loncin“* gelegenes Wohnhaus entziehen;
- Sich zu vergewissern, dass der Vicinalweg Nr. n° 5, der gegenwärtig von den Anwohnern benutzt wird, erhalten bleibt;

Abschließend macht sich der CRAT Gedanken über die Redundanz der zusätzlichen Vorschrift *“*S.53“*, die ein Abtrenngebiet vorsieht, obwohl Artikel 30bis, Absatz 4 des CWATUPE vorsieht, dass *“das industrielle Gewerbegebiet ein Abtrenngebiet oder eine Abtrennvorrichtung enthält“*;

2.3. Betreffend die Eintragung der zusätzlichen Vorschrift *“*S.54“* in dem industriellen Gewerbegebiet genannt *“Liège-Logistics“* in Grâce-Hollogne

Der CRAT befürwortet die Eintragung der zusätzlichen Vorschrift *“*S.54“* anstelle der Vorschrift *“*S.11“*.

Seine Spezialisierung auf logistische Tätigkeiten ist in Anbetracht der Nähe zum Autobahnkreuz, zu einem Flughafen und zu einer Eisenbahnlinie und zu den innerhalb des Gebiets bereits niedergelassenen logistischen Unternehmen relevant.

2.4. Betreffend die Eintragung der zusätzlichen Vorschrift *“*S.55“* in dem industriellen Gewerbegebiet genannt *“Plaine de Cubber“* in Grâce-Hollogne

Der CRAT befürwortet die Eintragung der zusätzlichen Vorschrift *“*S.55“* anstelle der Vorschrift *“*S.08“*.

Seine Spezialisierung in logistischen Tätigkeiten ist aufgrund seiner Lokalisierung in der Nähe eines Autobahnkreuzes, eines Flughafens und einer Eisenbahnlinie relevant.

Der CRAT macht sich jedoch Gedanken über die Redundanz der zusätzlichen Vorschrift "S.55", die ein Abtrenngebiet vorsieht, obwohl Artikel 30bis, Absatz 4 des CWATUPE vorsieht, dass "das industrielle Gewerbegebiet ein Abtrenngebiet oder eine Abtrennvorrichtung enthält".

2.5. Betreffend die Eintragung eines Gebiets für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen in Grâce-Hollogne

Der CRAT spricht sich für die Eintragung dieses Gebiets für öffentliche Dienststellen und gemeinschaftliche Anlagen aus.

Diese Eintragung zielt nämlich auf eine kartographische Anpassung an die bestehende Lage ab.

2.6. Betreffend die Eintragung von Trassen von Eisenbahnverbindungs- und Strassenverkehrsinfrastrukturen;

Der CRAT stimmt der Eintragung dieser Trassen zu.

2.7. Betreffend die Streichung der geplanten Trasse einer Straßenverkehrsinfrastruktur und des als Überdruck zu den durchquerten Gebieten eingetragenen Reserveumkreises

Der CRAT hat eine günstige Stellung betreffend die Streichung dieser Trasse und deren Reserveumkreises genommen, da der Verkehrsweg gebaut worden ist.

2.8. Betreffend die Qualität der Umweltverträglichkeitsprüfung

Der CRAT beurteilt die Qualität der Umweltverträglichkeitsprüfung als gut.

Er weist darauf hin, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung auf vollständige und detaillierte Weise die Auswirkungen des Planentwurfs auf die Umwelt analysiert.

Für den CRAT:

Pierre GOVAERTS,
Vorsitzender

Anlage 3 - Liste der Beschwerdeführer

Name	Vorname	Nr.	Straße	PLZ	Gemeinde
Antoine	Brigitte	34	Rue Sergent Aviateur Bailly	4460	GRACE-HOLLOGNE
Beckers-Tondeur	Sabine	108	Rue de Loncin	4340	AWANS
Elia		19	Avenue Albert I ^{er}	5000	NAMUR
Maes-Zocchi		32	Rue Sergent Aviateur Bailly	4460	GRACE-HOLLOGNE
Parisse	René	34	Rue Sergent Aviateur Bailly	4460	GRACE-HOLLOGNE
Tondeur	Patrick	108	Rue de Loncin	4340	AWANS
Tsingos	Béranger	11	Rue Paul Janson	4340	AWANS

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C - 2014/27009]

28 NOVEMBER 2013. — Besluit van de Waalse Regering tot definitieve aanneming van de ontwerp-herziening van het gewestplan Luik (blad 42/1) met het oog op de vestiging van een terminal lucht/HST-vrachtverkeer bij de luchthaven Luik-Bierset

De Waalse Regering,

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 17 juli 2009 tot regeling van de werking van de Regering;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 15 december 2011 tot vaststelling van de verdeling van de ministeriële bevoegdheden en tot regeling van de ondertekening van haar akten;

Gelet op het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Patrimonium en Energie (CWATUPE);

Gelet op het gewestelijk ruimtelijk ontwikkelingsplan (SDER), aangenomen door de Waalse Regering op 27 mei 1999;

Gelet op het besluit van de Waalse Gewestexecutieve van 26 november 1987 tot opstelling van het gewestplan Luik, inzonderheid gewijzigd bij de besluiten van de Waalse Gewestexecutieve van 6 september 1991 en 10 december 1992 en bij de besluiten van de Waalse Regering van 29 juli 1993, 4 mei 1995, 6 februari 2003 en 1 maart 2012;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 27 mei 2009 (*Belgisch Staatsblad* van 19 juni 2009) waarbij beslist wordt het gewestplan Luik (blad 42/1) te herzien en waarbij het voorontwerp van herziening van het gewestplan Luik aangenomen wordt met het oog op de vestiging van een terminal lucht/HST-vrachtverkeer bij de luchthaven Luik-Bierset;

Gelet op het besluit van de Waalse Regering van 17 januari 2013 (*Belgisch Staatsblad* van 31 januari 2013) tot voorlopige aanneming van de ontwerp-herziening van het gewestplan Luik (blad 42/1) met het oog op de vestiging van een terminal lucht/HST-vrachtverkeer bij de luchthaven Luik-Bierset;

Gelet op de bezwaarschriften en opmerkingen die de particulieren, de verenigingen van personen, de openbare instellingen en de instellingen van openbaar nut ingediend hebben tijdens het openbaar onderzoek dat van 13 maart 2013 tot 26 april 2013 in de gemeenten Grâce-Hollogne en Awans heeft plaatsgevonden en die als bijlage bij dit besluit opgenomen zijn;

Gelet op de informatievergaderingen die op 15 maart 2013 in Awans en op 19 maart 2013 in Grâce-Hollogne gehouden werden;

Gelet op de processen-verbaal van de sluitingszittingen van het openbaar onderzoek die op 26 april 2013 in Grâce-Hollogne plaatsvonden;

Gelet op de processen-verbaal van de overlegvergaderingen die na afloop van het openbaar onderzoek op 2 mei 2013 plaatsvonden in Awans en Grâce-Hollogne;

Gelet op het van bemerkingen voorzien gunstig advies van de gemeenteraad van Awans van 28 mei 2013;

Gelet op het van bemerkingen voorzien gunstig advies van de gemeenteraad van Grâce-Hollogne van 27 mei 2013;

Gelet op het van bemerkingen voorzien gunstig advies van de "Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable" (Waalse Raad voor Leefmilieu voor Duurzame Ontwikkeling) van 18 juli 2013 (met referte CWEDD/13/CS.935);

Gelet op het van bemerkingen voorzien gunstig advies van de Gewestelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening (CRAT) van 29 augustus 2013 (ref. CRAT/13/AV.344);

Effectenonderzoek

Kwaliteit van het effectenonderzoek

Overwegende dat de "CWEDD" acht dat de auteur van het effectenonderzoek een onderzoek van goede kwaliteit heeft verricht waarin de bevoegde overheid de elementen zal vinden om haar beslissing te nemen;

Overwegende dat de CRAT vindt dat het effectenonderzoek van goede kwaliteit is en dat ze erop wijst dat het effectenonderzoek de milieueffecten van het ontwerp volledig en uitvoerig analyseert;

Uit te voeren maatregelen

Bezwaren en opmerkingen

Overwegende dat de "CWEDD" alle suggesties van de auteur van het onderzoek steunt en vooral de nadruk legt op de volgende:

- het beheersplan van de uitgegraven aarde zal in het stadium van de globale vergunningsaanvraag worden afgewerkt en zal de elementen opgesomd door de auteur van het onderzoek omvatten; dit beheersplan zal door het effectenonderzoek betreffende het bouwproject van de terminal worden onderzocht en de uitgegraven leemgrond zal niet mogen gestort worden;

- De reglementeringen bepaald in het Waterwetboek zorgen ervoor dat de krijtlaag wordt beschermd; het opgevangen regenwater zal zoveel mogelijk op de site worden gebruikt om de geloosde volumes en de opnemingen in de waterlagen te verminderen; het afvloeiend hemelwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater of wordt in de niet-bebouwde gebieden doorgesijpeld;

- het gebruik van ecologische technieken zal verkozen worden boven het gebruik van biociden op de spoorlijnen;

- er wordt een beschuttingsmuur voorzien tussen Bierset en de spoorverbinding;

- de installatie van bijzondere luidruchtige industriële activiteiten zal zo dicht mogelijk bij het knooppunt van Loncin en de spoorlijn plaatsvinden;

- de buslijnen zullen aangepast worden om de industriële bedrijfsruimte gelegen op het grondgebied van de gemeente Awans te bedienen; er zou een bijkomende bushalte op de N637 tussen Liège Logistics en die van de rue en Bois moeten geplaatst worden; er wordt een trage weg voorzien naar de bushaltes en het station van Bierset;

Overwegende dat de CWEDD vraagt :

- dat de vergunningsaanvraag betreffende de terminal lucht/HST-vracherverkeer rekening houdt met de maatregelen voorgesteld door de auteur van het onderzoek;

- dat een uitroeiingsplan van overwoekerende soorten wordt opgesteld;

Antwoorden van de Waalse Regering

Overwegende dat de Waalse Regering eraan herinnert dat zij in haar besluit van 17 januari 2013 tot voorlopige aanneming van het ontwerp tot herziening van het gewestplan Luik van oordeel is dat de maatregelen voorgesteld door de auteur van het onderzoek die bestemd zijn om de negatieve effecten van de uitvoering van het voorontwerp van plan te voorkomen, te beperken of te compenseren, te uitvoerig zijn om op schaal van het gewestplan in aanmerking te komen en dat de naleving van de vigerende regelgevingen de nodige waarborgen levert op dat vlak; dat de maatregelen die hij evenwel weerhouden heeft, opgenomen werden in de milieuverklaring die hij voortgebracht heeft overeenkomstig artikel 44 van het Wetboek en die als bijlage bij dit besluit wordt gevoegd;

Overwegende dat de Waalse Regering onderstreept dat de aanbevelingen betreffende de vergunningsaanvraag m.b.t. de toekomstige terminal lucht/HST-vracherverkeer niet vallen onder de schaal van het gewestplan; dat de auteur van het onderzoek die ermee belast zal zijn om zijn effecten op het milieu te evalueren er evenwel zal kunnen naar verwijzen;

Overwegende dat de maatregelen inzake uitroeiing van de overwoekerende soorten niet vallen onder het gewestplan;

Openbaar onderzoek

Bezwaren en opmerkingen

Overwegende dat een bezwaarindiener zich verwondert over het feit dat de gemeente Ans geen openbaar onderzoek heeft moeten organiseren omdat het vracherverkeer uit de industriële bedrijfsruimte van het noordelijk gebied de rue Charlet en rue de Loncin zou moeten treffen die op heden alleen maar belast worden met een doorgaand verkeer tussen de dorpen;

Antwoorden van de Waalse Regering

Overwegende dat artikel 43 van het CWATUPE voorschrijft dat het openbaar onderzoek aangekondigd moet worden en dat het ontwerp van plan moet worden ingediend in elk gemeente die betrokken is bij het ontwerp van plan;

Overwegende dat men dient te verstaan onder gemeenten die bij het ontwerp plan betrokken zijn, de gemeenten op het grondgebied waarvan het gewestplan wordt herzien; dat laatstgenoemde niet is herzien op het grondgebied van de gemeente Ans; dat de Waalse Regering dan ook niet verplicht was om het openbaar onderzoek naar deze gemeente uit te breiden;

Overwegende dat de Waalse Regering evenwel onderstreept dat de edities van de drie dagbladen waarin het bericht van openbaar onderzoek bekendgemaakt werd, alsook de kosteloos aan de bevolking verdeelde reclamekrant, ook in de gemeente Ans worden verdeeld zodat de inwoners van die gemeente dus op dezelfde wijze ingelicht werden als die van Awans en Grâce-Hollogne;

Doelstelling van de Waalse Regering

Bezwaren en opmerkingen

Overwegende dat bezwaarindieners het jammerlijk vinden dat namens een zogenaamde economische ontwikkeling, het platteland naast de stedelijke gebieden opgeofferd wordt terwijl een paar kilometers verder, in de bestaande industriegebieden, verschillende hallen leegstaan en verschillende industrieterreinen verlaten zijn;

Overwegende dat de CWEDD een voorwaardelijk gunstig advies heeft uitgebracht over de ontwerp-herziening van het gewestplan Luik met het oog op de vestiging van een terminal lucht/HST-vrachtverkeer bij de luchthaven Luik-Bierset;

Overwegende dat de CRAT de doelstelling van de herziening van het gewestplan gunstig gezind is, en dat dit doel tot de ontwikkeling van de luchthavenactiviteit van Luik-Bierset strekt door de terminal lucht/HST-vrachtverkeer op optimale wijze naast te luchthaven te vestigen;

Antwoorden van de Waalse Regering

Overwegende dat de Waalse Regering eraan herinnert dat zij niet van plan is om het gebied bestemd voor bebouwing in het gewestplan Luik uit te breiden maar sommige bestanddelen ervan wenst te wijzigen ten gevolge van haar beslissing om op optimale wijze een nieuwe ligging te geven aan het platform luchtvaart/HST naast de luchthaven die zij in 2003 in het gewestplan had opgenomen ten noorden van de spoorlijn L36;

Industriële bedrijfsruimte gelegen ten noorden van spoorlijn L 36 (grondgebied van de gemeente Awans)

Omtrek van het gebied

Bezwaren en opmerkingen

Overwegende dat een bezwaarindiener vindt dat het opportuun zou zijn om het gedeelte van de bestaande industriële bedrijfsruimte afgebakend door de rues de Loncin, de la Maison Rouge en Charlet als woongebied met een landelijk karakter te wijzigen wegens de aanwezigheid van woningen;

Overwegende dat een bezwaarindiener zeker wenst te zijn van het feit dat zijn huis niet onteigend zal worden en dat hij wenst te weten wat hij op de rest van zijn eigendom zal mogen bouwen;

Overwegende dat bezwaarindieners zich verbazen over het feit dat mensen de toelating krijgen om rue Paul-Emile Janson te bouwen;

Overwegende dat de CRAT aanbeveelt om een woning gelegen rue de Loncin uit de industriële bedrijfsruimte te verwijderen;

Antwoorden van de Waalse Regering

Overwegende dat de gronden betrokken bij de bezwaren in de omtrek van de industriële bedrijfsruimte werden opgenomen na het advies uitgebracht door de CRAT in het kader van de herziening van het gewestplan Luik dat de Waalse Regering op 6 februari 2003 definitief heeft aangenomen;

Overwegende dat de beslissing van de Waalse Regering gemotiveerd was door het feit dat men meer samenhang moest geven aan de omtrek van de bedrijfsruimte maar vooral de toegankelijkheid tot de omtrek mogelijk maken zonder het dorp Awans te moeten doorkruisen;

Overwegende dat de Waalse Regering ook geen gevolg kan geven aan de haar geformuleerde vragen om de omtrek van de industriële bedrijfsruimte opgenomen in het gewestplan in 2003 gedeeltelijk te wijzigen, om rekening te houden met de veranderingen van zijn bezetting die haar worden vermeld daar de behoeften aan bedrijfsruimtes aangetoond blijven en daar ze toegelaten werden rekening houdend met deze nood;

Overwegende dat de Waalse Regering om die redenen beslist om van het advies van de CRAT af te wijken en om de omtrek van de bestaande industriële bedrijfsruimte niet te wijzigen;

Overwegende dat de onteigeningen die nodig zijn voor de ontsluiting van de industriële bedrijfsruimte niet onder het gewestplan vallen maar onder het onteigeningsplan dat door de ermee belaste openbare operatoren wordt opgemaakt; dat de eventuele bezwaarindieners hun opmerkingen zullen moeten laten gelden op het ogenblik waarop het aan een openbaar onderzoek zal worden onderworpen;

Overwegende dat artikel 111, eerste lid, van het Wetboek de voorwaarden bepaalt waarin de bouwwerken, de installaties of de gebouwen die in de industriële bedrijfsruimte bestaan het voorwerp kunnen uitmaken van verbouwingen, uitbreidingen of vernieuwbouw; dat de eventuele kandidaat-bouwers daarnaar zullen moeten verwijzen vóór ze de stedenbouwkundige vergunningen aanvragen die vereist zijn om de door hen gewenste werken uit te voeren;

Overwegende dat het bezwaar betreffende een bouwwerk rue Paul-Emile Janson te onduidelijk is om aan de Waalse Regering de mogelijkheid te bieden om daar een antwoord op te geven;

Bestemming van het gebied

Bezwaren en opmerkingen

Overwegende dat bezwaarindieners vinden dat de opheffing van het bijkomend voorschrift gemerkt "S.10" op het plan dat betrekking had op de specialisatie van de bestemming van de industriële bedrijfsruimte andere effecten, en zeker talrijker, zal hebben op het milieu dan de huidige staat van het gewestplan;

Overwegende dat een bezwaarindiener de conclusies van de auteur van het onderzoek over de gevolgen van de opheffing van het bijkomend voorschrift op de luchtmissies betwist en integendeel vreest dat de diversificatie van de activiteiten dat ze zou kunnen tweewegbrengen geurhinder zou kunnen veroorzaken, om de luchtvervuiling maar niet te noemen die daaruit zou kunnen voortvloeien, terwijl dit vandaag niet het geval is;

Overwegende dat een bezwaarindiener voor de handhaving van het bijkomend voorschrift pleit, wetende dat logistieke bedrijven van nature minder vervuilend zijn dan industriële bedrijven;

Overwegende dat bezwaarindieners zich verwonderen over de opheffing van het bijkomend voorschrift terwijl de gemeenteraad in 2003 met dit voorschrift had ingestemd;

Overwegende dat Elia over de aanwezigheid van hoogspanningsinstallaties in de nabijheid van de werken informeert en de wettelijke bepalingen herhaalt die moeten worden nageleefd vóór elke tussenkomst in de onmiddellijke nabijheid van hun installaties;

Overwegende dat de gemeenteraad van Awans vindt dat de hinder veroorzaakt door activiteiten die niet logistiek zijn een grotere hinder voor de omwonenden zou kunnen veroorzaken en dit, ondanks een bufferzone van 50 m, en dan ook een gunstig advies uitbrengt over het ontwerp van plan op voorwaarde dat het nieuw bijkomend voorschrift in combinatie met de industriële bedrijfsruimte wordt aangevuld met volgende zin: "Dat gebied wordt voorbehouden voor logistiekondernemingen.";

Overwegende dat de CWEDD vindt, zoals de auteur van het onderzoek, dat het voorontwerp van plan inspeelt op een behoefte aan niet gespecialiseerde industriële bedrijfsruimte;

Overwegende dat de CWEDD erop wijst dat een nieuwe saneringsinfrastructuur uitgevoerd zal moeten worden vóór de ontsluiting van het gebied gelet op de verzadiging van het zuiveringsstation van Awans;

Overwegende dat de CRAT de wijziging van het gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen voorbehouden voor de aanleg van een platform luchtvaart/HST in een industriële bedrijfsruimte gunstig gezind is;

Overwegende dat de CRAT akte neemt van de schrapping van het bijkomend voorschrift gemerkt "S.10" op het plan, die meer flexibiliteit zal teweegbrengen inzake onthaal van nieuwe bedrijven door het opgeven van de specialisatie van de bestemming (bedrijven die gebruik maken van de bimodale uitrustingen spoor-wegverkeer);

Overwegende dat de CRAT zich evenwel vragen stelt over het feit dat een dergelijk gebied als industriële bedrijfsruimte met een algemene bestemming wordt bestemd; de specialisatie ervan voor de logistieke activiteit zou gemakkelijker te begrijpen geweest zijn gelet op de ligging ervan, dichtbij een knooppunt, een luchthaven en een spoorlijn;

Antwoorden van de Waalse Regering

Overwegende dat de Waalse Regering beslist heeft om de optie te wijzigen die zij in 2003 beslist had voor de bestemming van de industriële bedrijfsruimte gelegen ten noorden van de SST-lijn wegens de verplaatsing van het platform luchtvaart/HST;

Overwegende dat de afstand van de industriële bedrijfsruimte t.o.v. de luchthaven en de evolutie van de economische en sociale behoeften waarop in het gewestplan Luik moet worden ingespeeld, de Waalse Regering ervan overtuigd heeft om zijn bestemming niet naar de logistieke activiteiten te heroriënteren die, ten zuiden van de spoorlijn, over beter gelegen gronden en over beter aan zijn ontwikkeling aangepaste infrastructuren beschikken; dat deze analyse door de auteur van het onderzoek werd gevalideerd en dat hij vooral de nadruk legt op het feit dat de niet-gespecialiseerde bedrijfsruimtes gekenmerkt worden door een netto dichtheid van tewerkstelling per hectare die hoger is dan in de gespecialiseerde bedrijfsruimtes;

Overwegende dat de Waalse Regering bepaalt dat haar optie niet bedoeld is om de logistieke activiteiten in de industriële bedrijfsruimte te verbieden daar zij op die plaats kunnen worden toegelaten, net als alle activiteiten bedoeld in artikel 30bis van het "CWATUPE"; dat de auteur van het onderzoek in dat opzicht zelfs bepaalt dat dit gebied een groot aantal bedrijven uit de logistieke en vervoerssector zou kunnen aantrekken;

Overwegende dat de aanbevelingen van Elia onder de schaal van de stedenbouwkundige en/of bebouwingsvergunning vallen en niet onder de schaal van het gewestplan;

Overwegende dat de auteur van het onderzoek vindt dat de gevolgen van de wijziging aangebracht aan het bijkomend voorschrift in combinatie met de industriële bedrijfsruimte op het milieu in het algemeen niet veel verschillen van de gevolgen die in 2003 aan het licht werden gebracht;

Overwegende dat wat specifiek de gevolgen van een niet-gespecialiseerd gebied op de kwaliteit van de lucht betreft, de auteur van het onderzoek vindt dat men niet kan beweren dat ze aanzienlijk hoger zouden zijn dan de gevolgen van een gespecialiseerd gebied in de logistieke activiteiten bij gebrek aan gegevens i.v.m. concrete projecten en rekening houdende met het wettelijk kader dat, in elk geval, de na te leven emissienormen bepaalt; dat de Waalse Regering geen reden heeft om deze conclusie in twijfel te trekken, te meer daar zowel de "CWEDD" als de "CRAT" geacht hebben dat de auteur van het onderzoek een onderzoek van goede kwaliteit heeft verricht;

Overwegende dat de Waalse Regering tot slot beslist om geen gevolg te geven aan de vraag van de bezwaarindieners en de gemeenteraad van Awans en de gronden gelegen ten noorden van de spoorlijn L36 te bestemmen als industriële bedrijfsruimte;

Overwegende dat de Waalse Regering vindt dat ze geen bijzondere maatregelen moet aannemen voor de sanering van het gebied waarvan het ontwerp en de inrichting reeds door specifieke reglementaire bepalingen worden omkaderd;

Toegankelijkheid tot het gebied en mobiliteit in het gebied

Bezwaren en opmerkingen

Overwegende dat een bezwaarindiener eraan herinnert dat de aanleg van het knooppunt van Loncin de structuur van de wegen in de dorpen van Hognoul, Fooz en Awans gewijzigd heeft en vindt dat het ontwerp van plan nog als bedoeling heeft om wegen te verminderen die de structuur van het dorp sinds honderden jaren bepaalden;

Overwegende dat bezwaarindieners zich erover verwonderen dat het ontwerp van inrichting van de noordelijke industriële bedrijfsruimte niet op het ontwerp van plan voorkomt;

Overwegende dat een bezwaarindiener wenst dat het dorp Awans gespaard zou blijven van het verkeer veroorzaakt door de noordelijk industriële bedrijfsruimte en erop wijst dat er geen enkele oplossing wordt voorgesteld i.v.m. de toegankelijkheid tot laatstgenoemde, behalve door het gebruik van de plaatselijke wegen van het dorp Awans die niet aangepast zijn en verboden zijn voor zwaar vrachtverkeer;

Overwegende dat een bezwaarindiener vindt dat men het vrachtverkeer door de wegen van Awans zou moeten voorkomen door de toegang tot het dorp vanaf de noordelijke industriële bedrijfsruimte feitelijk onmogelijk te maken;

Overwegende dat een bezwaarindiener vindt dat men de voorkeur zou moeten geven aan nieuwe toegangswijzen tot de industriële bedrijfsruimte, hetzij rechtstreeks via het knooppunt, hetzij via de zuidelijke industriële bedrijfsruimte;

Overwegende dat een bezwaarindiener vindt dat de geplande toegang via de afrit 30 Crisnée de industriële werknemers en klanten van de noordelijke industriële bedrijfsruimte zal ontmoedigen, die uit Luik komen via de E40, de E42 of de E25 en daardoor een toename van het verkeer in het dorp Awans zal veroorzaken indien dat gebied niet feitelijk ontoegankelijk wordt gemaakt vanaf het dorp;

Overwegende dat een bezwaarindiener zich vragen stelt over de gevolgen van het ontwerp van plan op de buurtwegen in de omtrek van de noordelijke industriële bedrijfsruimte en de mogelijkheid om ze verder te gebruiken, zoals de weg nr. 5 tussen de rues de Stockis en de Loncin waarmee de gebruikers van het zacht vervoer Ans kunnen bereiken;

Overwegende dat de CRAT aanbeveelt om de buurtweg nr. 5 te behouden die momenteel door de omwonenden wordt gebruikt;

Antwoorden van de Waalse Regering

Overwegende dat de Waalse Regering akte neemt van de vrees uitgedrukt door de bezwaarindieners wat betreft de gevolgen van het verkeer i.v.m. de activiteiten die voor het dorp van Awans toegelaten zullen worden in de noordelijke industriële bedrijfsruimte;

Overwegende dat de Waalse Regering er evenwel aan herinnert dat zij beslist heeft om de optie die zij bepaald heeft in 2003 voor de wegbediening van de industriële bedrijfsruimte niet te wijzigen wegens de conclusies van de auteur van het onderzoek;

Overwegende dat de Waalse Regering echter onderstreept dat de gevolgen van de wijzigingen aangebracht aan de gebieden opgenomen in het gewestplan op de mobiliteit in het dorp Awans niet veel verschillen van de gevolgen die in 2003 aan het licht werden gebracht en dat zij toen van mening was dat het beheer van de mobiliteit ten noorden van de spoorlijn L36 beperkt moest worden, op schaal van het gewestplan, tot de opneming van het tracé, en van zijn reserveringsomtrek, van een nieuwe gewestweg die aangelegd moet worden langs en ten noorden van de SST-lijn, van het knooppunt van Crisnée tot het logistieke gebied van Bierset;

Overwegende dat het detail van het tracé van de wegen en de kenmerken van de voornaamste inrichtingen voorzien in de industriële bedrijfsruimte moeten bepaald worden in het dossier dat de openbare operatoren belast met de ontsluiting ervan, zullen moeten opmaken om de tegemoetkomingen van het Gewest te krijgen om de ruimten bestemd voor de opvang van de economische activiteiten te kopen, te onteigenen en in te richten; dat de opties betreffende de mobiliteit in het gebied en daarbuiten, op deze schaal besproken zullen worden voor alle modi;

Overwegende dat de Waalse Regering tot slot laat opmerken dat de industriële bedrijfsruimte reeds over een toegang beschikt tot de industriële bedrijfsruimten gelegen ten zuiden van de spoorlijn L36 die dan weer over een uitstekende toegang tot het snelwegnet beschikken;

Overwegende dat de Waalse Regering vindt dat de aanbeveling van de CRAT betreffende het behoud van de buurtweg nr. 5 niet onder het gewestplan valt en, in ruimere zin, dat de organisatie van de verplaatsingen van de voetgangers in de industriële bedrijfsruimte door de operatoren belast met zijn ontsluiting moet worden onderzocht;

Overwegende dat de Waalse Regering tot slot beslist om geen gevolg te geven aan de bezwaren en de aanbeveling van de CRAT;

Afzonderingsomtrek

Bezwaren en opmerkingen

Overwegende dat een bezwaarindiener acht dat het onontbeerlijk is een minstens 50 m brede afzonderingsomtrek opgetrokken, volgens de adviezen van deskundigen terzake, uit groene merloenen of dichtbegroeide plantenschermen afhankelijk van de topografie van de site, samen met gepaste geluidswerende toepassingen indien het nodig is, aan de rand van het woongebied met een landelijk karakter van Awans te handhaven;

Overwegende dat een bezwaarindiener zeker wil zijn dat de afzonderingsomtrek wel zoals omschreven uitgevoerd zal worden;

Overwegende dat de CRAT zich vragen stelt over het overtollige karakter van het bijkomend voorschrift gemerkt "S.53" op het plan dat in een afzonderingsomtrek voorziet terwijl artikel 30bis, vierde lid, van het "CWATUPE" bepaalt dat "de gemengde bedrijfsruimte een afzonderingsomtrek of -marge bevat";

Antwoorden van de Waalse Regering

Overwegende dat de Waalse Regering bepaalt dat het bijkomend voorschrift gemerkt "S.53" op het plan de bewoordingen van de bepaling die ze in 2003 heeft aangenomen, niet wijzigt;

Overwegende dat de Waalse Regering de optie heeft weerhouden die erin bestaat de afzonderingsomtrek omschreven in het besluit van 6 februari 2003 te handhaven omdat de effecten van de wijzigingen aangebracht in de industriële bedrijfsruimte op het aangrenzende woongebied met een landelijk karakter niet veel verschillend zijn van degene die de afzonderingsomtrek hadden gerechtvaardigd;

Overwegende dat het principe om de afzonderingsomtrek te omschrijven in 2003 door de Waalse Regering is aangenomen als antwoord op het advies van de CRAT die erom verzocht dat het bijkomend voorschrift van elke bedrijfsruimte opgenomen in het gewestplan aangevuld wordt met een bepaling tot omschrijving van het uit te voeren type afzonderingsomtrek of -marge;

Overwegende dat de Waalse Regering om die redenen acht dat het beschermingsniveau toegekend in 2003 aan de bewoners van het woongebied met een landelijk karakter tegen de landschappelijke, stedenbouwkundige en akoestische gevolgen van de aangrenzende industriële bedrijfsruimte niet gewijzigd moet worden en tot slot beslist de bepaling te handhaven via de opneming van het bijkomend voorschrift gemerkt "S.53" op het plan;

Overwegende dat het bijkomend voorschrift gemerkt "S.53" op het plan dat de afzonderingsomtrek omschrijft, een reglementaire bepaling is; dat de met de uitvoering van het nieuwe gebied belaste operatoren zich daaraan zullen moeten aanpassen;

Industriële bedrijfsruimtes gelegen bezuiden spoorlijn L36 (grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne)

Industriële bedrijfsruimte "Liège Logistics"

Bestemming van het gebied

Overwegende dat de CRAT met de wijziging van de specialisatie van de industriële bedrijfsruimte instemt en acht dat haar specialisatie voor de logistieke activiteit relevant is aangezien ze gelegen is bij een verkeerswisselaar voor een autosnelweg, een luchthaven en een spoorlijn en bij de logistieke ondernemingen die reeds in het gebied gevestigd zijn;

Industriële bedrijfsruimte "Plaine de Cubber"

Bestemming van het gebied

Overwegende dat de CRAT acht dat de specialisatie van het gebied voor de logistieke activiteit relevant is aangezien ze gelegen is bij een verkeerswisselaar voor een autosnelweg, een luchthaven en een spoorlijn;

Afzonderingsomtrek

Bezwaren en opmerkingen

Overwegende dat bezwaarindieners de voorzieningen omschrijven die uitgerust zouden moeten worden om hen te beschermen tegen de hinder van het ontwerp Carex rekening houdende met de bijzondere toestand van hun eigendommen ;

Overwegende dat bezwaarindieners erom verzoeken dat een gepaste geluidswerende scherm geplaatst wordt langs een weide gelegen "rue sergent aviateur Bailly" om hen te beschermen tegen de hinder van de L36A;

Overwegende dat de gemeenteraad van Grâce-Hollogne vraagt dat de terminal zo ver mogelijk van de naburige woningen wordt gevestigd en dat een geluidswerend scherm eventueel geplaatst wordt volgens de technische mogelijkheden zonder een gezichtshinder voor de begunstigden te vormen;

Overwegende dat de CRAT zich vragen stelt over het overtollige karakter van het bijkomend voorschrift gemerkt "S.55" op het plan dat in een afzonderingsomtrek voorziet terwijl artikel 30bis, vierde lid, van het "CWATUPE" bepaalt dat "de gemengde bedrijfsruimte een afzonderingsomtrek of -marge bevat";

Antwoorden van de Waalse Regering

Overwegende dat de Waalse Regering bepaalt dat de afzonderingsomtrek die ze oplegt, als doel heeft de landschappelijke, stedenbouwkundige en akoestische gevolgen van de aangrenzende industriële bedrijfsruimte op het hele woongebied met een landelijk karakter van Bierset te verminderen en zich dus niet beperkt tot het verminderen van de gevolgen van de terminal en van de spoorweginfrastructuur;

Overwegende dat de Waalse Regering de optie heeft weerhouden die erin bestaat de afzonderingsomtrek omschreven in het besluit van 6 februari 2003 te handhaven en de opvatting ervan aan te passen om rekening te houden met de overbezetting van de nieuwe spoorweginfrastructuur aangezien de effecten van de wijzigingen aangebracht in de bestandsdelen van het gewestplan op het aangrenzende woongebied met een landelijk karakter niet veel verschillend zijn van degene die de afzonderingsomtrek hadden gerechtvaardigd;

Overwegende dat het principe om de afzonderingsomtrek te omschrijven in 2003 door de Waalse Regering is aangenomen als antwoord op het advies van de CRAT die erom verzocht dat het bijkomend voorschrift van elke bedrijfsruimte opgenomen in het gewestplan aangevuld wordt met een bepaling tot omschrijving van het uit te voeren type afzonderingsomtrek of -marge;

Overwegende dat de Waalse Regering om die redenen acht dat het beschermingsniveau toegekend in 2003 aan de bewoners van het woongebied met een landelijk karakter van Bierset tegen de landschappelijke, stedenbouwkundige en akoestische gevolgen van de aangrenzende industriële bedrijfsruimte niet gewijzigd moet worden en tot slot beslist de bepaling te handhaven via de opnemings van het bijkomend voorschrift gemerkt "S.55" op het plan;

Overwegende dat de Waalse Regering akte neemt van de bezwaren betreffende de hinder van lijn L36A maar onderstreept dat de maatregelen die eventueel getroffen moeten worden om ze te verminderen, niet onder de schaal van het gewestplan vallen;

Overwogen tracé van spoorlijnen voor een aansluiting van een luchthaven/TGV-vrachttterminal op het spoornet

Overwegende dat de CRAT de opnemings van een tracé van spoorlijnen gunstig gezind is;

Reserveringsomtrek bestemd om de nodige ruimtes voor te behouden voor de uitvoering van een luchthaven/TGV-vrachttterminal en van spoorlijnen aangesloten op het spoornet

Bezwaren en opmerkingen

Overwegende dat de CWEDD acht dat de relokalisering van de terminal bij het luchthavendomein relevant is gezien de nagestreefde doelstellingen en de relevantie van de door de auteur van het onderzoek voorgestelde planologisch variant op prijs stelt;

Overwegende dat de CWEDD erom verzoekt dat de mogelijkheid om de terminal te openen voor het tijdelijke verkeer naar de industriezone en/of de luchthaven onderzocht wordt;

Overwegende dat de CWEDD erom verzoekt dat de rechtvaardiging van het afzien van de aansluiting op de L36A naar Kinkempois gedetailleerd wordt;

Overwegende dat de CWEDD erom verzoekt dat de kosten veroorzaakt door de noodzaak om de terminal volledig te dekken voor de eventuele verlenging van de secundaire baan van de luchthaven geraamd worden;

Overwegende dat de CRAT een gunstig advies uitbrengt over de opnemings van een reserveringsomtrek als overdruk van een deel van de industriële bedrijfsruimte opgenomen op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne bestemd voor het voorzien in de nodige ruimtes voor de uitvoering van een luchthaven/TGV-vrachttterminal en spoorlijnen voor een aansluiting op het spoornet;

Overwegende dat de CRAT acht dat de opnemings van die omtrek inzake de bestemming van de grond en de reservering van de ruimtes nodig voor de bouw van de terminal dezelfde garanties biedt als de optie weerhouden in 2003 (gebied van openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen voorzien van een bijkomend voorschrift dat dit gebied voorbehoudt voor de vestiging van een platform luchtvaart/TGV-vrachtvervoer); dat die omtrek de terminal dichterbij de luchthavenactiviteit kan brengen en de ruimtes die na de uitvoering van de terminal niet bezet zouden worden, kan vrijmaken zonder het gewestplan opnieuw te herzien;

Antwoorden van de Waalse Regering

Overwegende dat de Waalse Regering bepaalt dat de opening van de luchthaven/TGV-vrachttterminal aan de passagiers naar de luchthaven en/of de bedrijfsruimtes wegens het bestaan van een station dat reeds toegankelijk is voor de passagiers in Bierset-Awans niet gerechtvaardigd wordt en niet in dezelfde ruimte kan worden ontworpen wegens de drukfactoren gebonden aan de uitbating van een voor de passagiers toegankelijke station en van een luchthaven/TGV-vrachttterminal waarin onderhoudsvoorzieningen i.v.m. de luchthaven in een wegens gronden gebonden aan de verrichtingen van de douane nauwkeurig beperkte ruimte, het spoornet en het verkeersnet georganiseerd moeten worden;

Overwegende dat de auteur van het onderzoek de verschillende mogelijkheden heeft onderzocht inzake de aansluiting van het project van luchthaven/TGV-vrachttterminal op het huidige spoornet, en bijzonder lijn 36A die in geval van probleem op lijn 36 zou kunnen worden gebruikt;

Overwegende dat de aanleg van een aansluiting van de terminal op lijn 36A naar Kinkempois zou vereisen dat die terminal op een tamelijk lange afstand van het luchthavendomein aangelegd zou moeten worden wegens de bochten die voor de aanleg van de sporen moeten worden nageleefd, wat strijdig zou zijn met de door de Waalse Regering nagestreefde doelstelling;

Overwegende dat het traject naar Luik/Duitsland via Kinkempois bovendien zeer traag zou verlopen wegens de afstand, de op de lijn toegelaten snelheid en de doortocht door het station van Kinkempois en de afschuiving van lijn 37 in Angleur om op de L3 te komen; dat die hypothese om die reden niet weerhouden is door de haalbaarheidsstudie van een intermodaliteit tussen spoor en weg vanaf het hogesnelheidsspoor dat aan de basis ligt van de beslissing van de Waalse Regering tot herziening van het gewestplan van Luik;

Overwegende dat de auteur van het onderzoek de nadruk heeft gelegd op de noodzaak om de terminal in te graven wegens de luchthaven- en spoorwegdrukfactoren die moeten worden nageleefd; dat er dan ook geen reden is om te denken dat de eventuele verlenging van de secundaire baan van de luchthaven de orde van grootte van de grondwerken die hij heeft geraamd, aanzienlijk zou wijzigen;

Gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen (grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne)

Overwegende dat de CRAT de opneming van het gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen in Grâce-Hollogne die een cartografische aanpassing aan de bestaande toestand beoogt, gunstig gezind is;

Bestaand tracé van een weginfrastructuur en opheffing van het overwogen tracé van een weginfrastructuur en van de reserveringsomtrek opgenomen als overdruk van de doorkruiste gebieden

Overwegende dat de CRAT de opneming van tracés van weginfrastructuren gunstig gezind is;

Overwegende dat de CRAT de schrapping van het overwogen tracé van een weginfrastructuur en van de reserveringsomtrek opgenomen als overdruk van de doorkruiste gebieden gunstig gezind is, aangezien de weg gebouwd is;

Overwegende dat de Waalse Regering bepaalt dat de opheffing van bovenvermelde omtrek de reserveringsomtrek van de ruimtes nodig voor de bescherming en de vrijwaring van de luchthaveninfrastructuur die ze op 1 maart 2012 in het gewestplan heeft opgenomen, niet aantast; dat laatstgenoemde dus als overdruk op de gebieden van het gewestplan gelegen in de omtrek van zone A van het ontwikkelingsplan op lange termijn van de luchthaven Luik-Bierset wordt gehandhaafd;

Op de voordracht van de Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit,

Besluit :

Artikel 1. De herziening van het gewestplan Luik (blad 42/1) wordt definitief aangenomen overeenkomstig de kaart als bijlage bij dit besluit, met het oog op :

* de opheffing van:

- het bijkomend voorschrift, gemerkt "S.08" in combinatie met de industriële bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne;

- het bijkomend voorschrift, gemerkt "S.09" in combinatie met het gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen op het grondgebied van de gemeente Awans;

- het bijkomend voorschrift, gemerkt "S.10" in combinatie met de industriële bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Awans;

- het bijkomend voorschrift, gemerkt "S.11" in combinatie met de industriële bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne;

- het ontwerp-tracé van een weginfrastructuur en de reserveringsomtrek als overdruk van de doorkruiste gebieden;

* en de opneming van :

- een industriële bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Awans;

- een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne;

- het overwogen tracé van spoorlijnen voor een aansluiting van een luchthaven/TGV-vrachtterminal op het spoornet;

- een reserveringsomtrek als overdruk van een deel van de industriële bedrijfsruimte opgenomen op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne bestemd voor het voorzien in de nodige ruimte voor de uitvoering van een luchthaven/TGV-vrachtterminal en spoorlijnen voor een aansluiting op het spoornet;

- het bestaande tracé van een weginfrastructuur.

Art. 2. Het volgend bijkomend voorschrift, gemerkt "S.53", is van toepassing op de industriële bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Awans :

"Dit gebied bevat aan de rand van het woongebied met een landelijk karakter van Awans een minstens 50 m brede afzonderingsomtrek opgetrokken uit groene merloenen of dichtbegroeide plantenschermen afhankelijk van de topografie, samen met een gepaste geluidswerende toepassing wanneer dit vereist wordt door de overwogen activiteit".

Art. 3. Het volgend bijkomend voorschrift, gemerkt "S.54", is van toepassing op de industriële bedrijfsruimte genoemd "Liège Logistics" op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne :

"Dit gebied wordt voorbehouden voor logistiekondernemingen".

Art. 4. Het volgend bijkomend voorschrift, gemerkt "S.55, is van toepassing op de industriële bedrijfsruimte genoemd "Plaine de Xubber" op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne :

“Dit gebied wordt voorbehouden voor logistiekondernemingen. “Dit gebied bevat aan de rand van het woongebied met een landelijk karakter van Bierset een minstens 50 m brede afzonderingsomtrek opgetrokken uit groene merloenen of dichtbegroeide plantenschermen afhankelijk van de topografie, samen met een gepaste geluidswerende toepassing wanneer dit vereist wordt door de overwogen activiteit. Daar waar de spoorlijnen voor de aansluiting van de luchthaven/TGV-vrachttterminal op het spoorwet grond innemen op de afzonderingsomtrek, worden breedte en configuratie ervan aangepast om erover te waken dat die omtrek tussen de spoorlijnen voor de aansluiting op de terminal en het woongebied met een landelijk karakter van Bierset behouden blijft. In dat geval wordt er minstens een geluidswerend systeem opgetrokken dat aangepast is aan de aanwezigheid van de spoorlijn, de overwogen activiteiten van de bedrijfsruimte en de plaatselijke kenmerken.”.

Art. 5. De milieuverklaring opgemaakt door de Waalse Regering op grond van artikel 44 van het Wetboek wordt als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Art. 6. De Minister van Ruimtelijke Ordening is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 28 november 2013.

De Minister-President,
R. DEMOTTE

De Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit,
Ph. HENRY

Bijlage 1 - Milieubeleidsverklaring

Milieubeleidsverklaring betreffende de definitieve aanneming van de herziening van het gewestplan Luik (blad 42/1) met het oog op de vestiging van een luchthaven/HST-vrachttterminal nabij de luchthaven van Luik-Bierset

I. Inleiding

Deze milieubeleidsverklaring wordt vereist krachtens artikel 44, tweede lid, van het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Patrimonium en Energie (hierna het “Wetboek”).

Ze gaat bij het besluit van de Waalse Regering tot definitieve aanneming van de herziening van het gewestplan Luik (blad 42/1) met het oog op de vestiging van een luchthaven/HST-vrachttterminal nabij de luchthaven van Luik-Bierset. Ze wordt samen met dat besluit bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

Deze milieubeleidsverklaring is een samenvatting van de manier waarop de milieuovertwegingen werden opgenomen in de herziening van het gewestplan en waarop de milieueffectenstudie, de adviezen, bezwaren en opmerkingen in overweging werden genomen.

Ze is ook een samenvatting van de redenen voor de keuzes van de herziening van het gewestplan, rekening houdende met de andere in het vooruitzicht gestelde redelijke oplossingen.

Daar deze milieuverklaring hypothetisch gesproken een samenvatting is, zij voor de details verwezen naar de tekst van het besluit van de Waalse Regering.

Voor meer leesbaarheid werd deze milieuverklaring opgedeeld in drie hoofdstukken : het eerste hoofdstuk gaat over de inhoud van de herziening van het gewestplan, het tweede over de chronologie ervan en het derde over de milieuovertwegingen.

II. Voorwerp van de herziening van het gewestplan

De herziening van het gewestplan Luik (blad 42/1) heeft betrekking op :

* de opheffing van :

- het bijkomende voorschrift gemerkt met het teken « *S.08 » in combinatie met de industriële bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne;

- het bijkomend voorschrift gemerkt met het teken « *S.09 » in combinatie met het gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen op het grondgebied van de gemeente Awans;

- het bijkomende voorschrift gemerkt met het teken « *S.10 » in combinatie met de industriële bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Awans;

- het bijkomend voorschrift gemerkt met het teken « *S.11 » in combinatie met de industriële bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne;

- het ontwerp-tracé voor een weginfrastructuur en de reserveringsomtrek opgenomen in overdruk van de doortrokken gebieden;

* en de opneming van :

- een industriële bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Awans;

- een gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne;

- het geplande tracé van spoorweginfrastructuren ter aansluiting van een luchthaven/HST-vrachttterminal op het spoorwegwet;

- een reserveringsomtrek in overdruk van een deel van de industriële bedrijfsruimte opgenomen op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne bestemd om te voorzien in de nodige ruimte voor de uitvoering van een luchthaven/HST-vrachttterminal en spoorlijnen ter aansluiting op het spoorwegwet;

- het bestaande tracé van een weginfrastructuur.

Volgend bijkomend voorschrift, gemerkt met het teken « *S.53 », is van toepassing op de industriële bedrijfsruimte op het grondgebied van de gemeente Awans :

« Dit gebied bevat aan de rand van het woongebied met een landelijk karakter van Awans een minstens 50 m brede afzonderingsomtrek opgetrokken uit groene merloenen of dichtbegroeide plantenschermen naar gelang van de topografie, samen met een gepaste geluidswerende voorziening wanneer dit vereist wordt door de overwogen activiteit ».

Volgend bijkomend voorschrift, gemerkt met het teken « *S.54 », is van toepassing op de industriële bedrijfsruimte « Liège Logistics » op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne :

« Dit gebied is bestemd voor ondernemingen uit de logistieksector ».

Volgend bijkomend voorschrift, gemerkt met het teken « *S.55 », is van toepassing op de industriële bedrijfsruimte « Plaine de Cubber » op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne :

« Dit gebied is bestemd voor ondernemingen uit de logistieksector. Dit gebied bevat aan de rand van het woongebied met een landelijk karakter van Awans een minstens 50 m brede afzonderingsomtrek opgetrokken uit groene merloenen of dichtbegroeide plantenschermen naar gelang van de topografie, samen met een gepaste geluidswerende voorziening wanneer dit vereist wordt door de overwogen activiteit. Daar waar de spoorlijnen voor de aansluiting van de luchthaven/TGV-vrachttterminal op het spoornet grond innemen op de afzonderingsomtrek, worden breedte en configuratie ervan aangepast om ervoor te zorgen dat die omtrek tussen de spoorlijnen voor de aansluiting op de terminal en het woongebied met een landelijk karakter van Bierset behouden blijft. In dat geval wordt er minstens een geluidswerend systeem opgetrokken dat aangepast is aan de bestaande spoorlijn, de overwogen activiteiten van de bedrijfsruimte en de plaatselijke kenmerken. ».

III. Chronologie van de herziening van het gewestplan

27 mei 2009 - Besluit van de Waalse Regering tot herziening van het gewestplan Luik (blad 42/1) en tot aanneming van het voorontwerp van herziening van het gewestplan Luik met het oog op de vestiging van een luchthaven/HST-vrachttterminal nabij de luchthaven van Luik-Bierset.

19 november 2009 - Besluit van de Waalse Regering waarbij beslist wordt een effectonderzoek te laten uitvoeren i.v.m. het voorontwerp van herziening van het gewestplan Luik (blad 42/1) met het oog op de vestiging van een luchthaven/HST-vrachttterminal nabij de luchthaven van Luik-Bierset.

15 september 2010 - Kennisgeving aan het bureau Igretec scrl van zijn aanwijzing om het effectonderzoek i.v.m. het voorontwerp van plan uit te voeren.

November 2011 - Overlegging van de eindversie van het onderzoek.

17 januari 2013 - Besluit van de Waalse Regering tot voorlopige aanneming van het ontwerp van herziening van het gewestplan Luik (blad 42/1) met het oog op de vestiging van een luchthaven/HST-vrachttterminal nabij de luchthaven van Luik-Bierset.

13 maart tot 26 april 2013 - Openbaar onderzoek in de gemeenten Grâce-Hollogne en Awans.

15 maart 2013 - Informatievergadering in Awans.

19 maart 2013 - Informatievergadering in Grâce-Hollogne.

26 april 2013 - Vergadering tot sluiting van het openbaar onderzoek in Awans en Grâce-Hollogne.

2 mei 2013 - Overlegvergaderingen in Awans en Grâce-Hollogne.

27 mai 2013 - Gunstig advies, vergezeld van bemerkingen, van de gemeenteraad van Grâce-Hollogne.

28 mei 2013 - Gunstig advies, vergezeld van bemerkingen, van de gemeenteraad van Awans.

18 juli 2013 - Gunstig advies, vergezeld van bemerkingen, van de « Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable (CWEDD) » (Waalse milieuraad voor duurzame ontwikkeling).

29 augustus 2013 - Gunstig advies, vergezeld van bemerkingen, van de « Commission régionale d'Aménagement du Territoire (CRAT) » (Gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening).

IV. Milieu-overwegingen

Na afloop van de raadplegings- en overlegfase is de Waalse Regering overgegaan tot de aanpassingen van het aan openbaar onderzoek onderworpen planontwerp om in te spelen op de bezwaren, bemerkingen en adviezen, daar laatstgenoemde immers gegrond waren en bijdroegen tot een betere inachtneming van de milieu-uitdagingen.

Deze milieubeleidsverklaring betreft slechts de milieu-overwegingen waarvoor een - positieve of negatieve - weerslag geïdentificeerd werd bij de één of andere fase van het hierboven voorgedragen gewestplanherzieningsproces. Ze bevat de synthese van de wijze waarop dit besluit tot definitieve aanneming van de gewestplanherziening er rekening mee gehouden heeft, waarbij voor details verwezen wordt naar de tekst van het besluit en naar het advies van de CRAT.

Tijdens het effectonderzoek heeft de auteur een belangrijke weerslag op schaal van het gewestplan vastgesteld, met name het effect van de ruimtes die het voorontwerp voor de herlokalisatie van de luchthaven/HST-vrachttterminal en de spoorweglijnen tot aansluiting op het spoorwegnet bestemd op de ontwikkeling van de activiteiten in de bestaande bedrijfsruimtes.

De Waalse Regering heeft dientengevolge de volgende besluiten genomen :

1. de opneming van een reserveringsomtrek als overdruk van een deel van de industriële bedrijfsruimte opgenomen op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne om te voorzien in de nodige ruimte voor de verwezenlijking van een luchthaven/HST-vrachttterminal in plaats van het gebied voor openbare nutsvoorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen. Hierdoor kunnen de niet gebruikte terreinen desgevallend weer voor economische activiteit bestemd worden. Bovendien is het gedeelte van de betrokken industriële bedrijfsruimte verkleind t.o.v. de door de auteur van het onderzoek aanbevolen variant ten einde een niet te grote voor industriële activiteit bestemde terreinoppervlakte op het spel te zetten;

2. de aanpassing van het ontwerp van de aan de rand van het woongebied met landelijk karakter van Bierset aan te leggen afzonderingsomtrek om rekening te houden met de opstopping van de spoorweglijnen tot aansluiting van de luchthaven/HST-vrachttterminal op het spoorwegnet en zodoende te voorkomen dat een eenvormige toepassing van de bestaande bepaling ook daar een te grote voor industriële activiteit bestemde terreinoppervlakte op het spel zet.

Een bepaald aantal effecten werd aangeroerd door de auteur van het onderzoek of in het kader van de raadplegings- en overlegfase :

Effecten op lucht en klimaat

De nieuwe lokalisatie van de terminal zal een vestiging in ingraving teweegbrengen als gevolg van de luchthaveneisen en de configuratie van de spoorwegaansluitingen, waardoor een belangrijke werf in ingraving zal ontstaan.

Anderzijds wijst de auteur van het onderzoek erop dat de dichtstbijgelegen omwonenden tamelijk verwijderd zijn en niet getroffen worden door de dominante winden die de werf aanvegen en dus vermoedelijk geen last zullen krijgen van significante stofverspreidingseffecten.

Om stofverspreiding te beperken zullen de gebruikelijke aanbevelingen betreffende het verloop van de werf van toepassing zijn en in het bestek van de werken opgenomen worden.

De auteur van het onderzoek is de mening toegedaan dat het vervoer van die grote hoeveelheden grond belangrijke emissies CO₂ in de lucht zal veroorzaken zonder evenwel de koolstofbalans van de terminal, die zeer gunstig is sinds de massale modale overgang van weg- naar spoorwegvervoer, op het spel te zetten.

Desalniettemin beveelt hij aan een volledige koolstofbalans op te maken in de terminalontwerpfase met het oog op de evaluatie van de hoeveelheid emissies die voorkomen worden dankzij de modale vrachtovergang en op de uitvoerige beschrijving van de « immobilisaties » te wijten aan het vervoer van uitgegraven aarde, aan de fabricage van treinstellen, aan de constructie van gebouwen ... Op basis hiervan zal beoordeeld moeten worden of strategieën ter beperking van de emissies tot stand gebracht zouden kunnen worden.

Daar de verwezenlijking van de ophogingen één van de belangrijkste posten inzake broeikasgaseffecten zal uitmaken, acht hij dat elke maatregel tot beperking van de voor de afvoer van de gronden af te leggen afstand weldoend zal zijn op dat punt en dat de uitgegraven aarde voor de fabricage van merloenen gebruikt zou moeten worden.

Hij beveelt ook aan een plan inzake het beheer van uitgegraven aarde af te werken bij de aanvraag tot eenmalige vergunning van de terminal.

Daar al die aanbevelingen betrekking hebben op de uitvoering van de toekomstige luchthaven/HST-vrachttterminal, heeft de Waalse Regering geen specifieke maatregelen aangenomen op het vlak van het gewestplan. Aldus zal het aan de drager van het project luchthaven/HST-vrachttterminal toekomen om een koolstofbalans van het project op te maken indien hij zulks noodzakelijk acht en te zorgen voor de afwerking van het plan inzake het beheer van uitgegraven aarde dat vereist wordt in het kader van de aanvraag tot eenmalige vergunning.

Effecten op de oppervlakte- en grondwateren

Vanwege een banendichtheid die vermoedelijk belangrijker is in een niet gespecialiseerde industriële bedrijfsruimte dan in een gebied bestemd voor logistiek, zal de opheffing van het bijkomende voorschrift gemerkt met het teken « *S.10 » ten noorden van de spoorweglijn een hogere vuilvracht inzake huishoudelijke afvalwateren teweegbrengen.

Ook al heeft die verhoging geen invloed op de dimensionering van het afwateringsnet, ze verergerd de problematiek inzake de behandeling van de afvalwateren van de gezamenlijke bedrijfsruimte, die nu niet meer behandeld kunnen worden door het al verzadigde dichtbijgelegen zuiveringsstation.

De auteur van het onderzoek acht dat de geregementeerde aangelegenheden in de preventiegebieden de punten zijn die in de onderzoeken naar de effecten van projecten grondig geanalyseerd moeten worden, in het bijzonder het eventuele oppompen van grondwater voor diverse gebruiken en het hanteren en opslaan van risicostoffen. Tegelijkertijd zou elk project idealiter beoordeeld moeten worden t.o.v. zijn impregnatie en van de globale toename hiervan.

De Waalse Regering heeft geen specifieke maatregelen op het niveau van het gewestplan aangenomen vanwege de garanties die door de van kracht zijnde regelgevingen geboden worden.

Effecten op de grond en de ondergrond

Het feit dat de ligging van de terminal van het noorden naar het zuiden verplaatst wordt brengt bijkomende effecten of risico's voor de grond of de ondergrond met zich mee.

Volgens de beschikbare gegevens is het oorspronkelijke gebied duidelijk minder blootgesteld aan de risico's van de fosfaatputten dan de omtrek van de nieuwe vestiging van de terminal.

De helft van de reserveringsomtrek van de nieuwe spoorwegaansluiting die nodig is vanwege de zuidwaartse verplaatsing van de terminal wordt ook aan dat risico blootgesteld.

Dientengevolge brengt het voorontwerp van plan een groter risico en een aanzienlijke verhoging van de kosten voor de uitvoering van de terminal met zich mee, ook al waren die terreinen voor bebouwing bestemd en dus aan eisen onderworpen.

De auteur van het onderzoek heeft beoordeeld dat de vestiging in ingraving één miljoen m³ in principe slib bevattende uitgegraven aarde zal teweegbrengen.

Hij is de mening toegedaan dat oplossingen voor de opwaardering van die hoeveelheid slib gevonden moeten worden en dat het storten ervan verboden zou moeten worden.

Los van de grondproeven die aan elk bouw voorafgaan, moeten bijzondere onderzoekstechnieken, met name geofysische, aangewend worden voor de percelen vermeld in het effectonderzoek en moet voor elk project contact met de administratie opgenomen worden om inzage te nemen van de beschikbare plannen en om de nodige maatregelen in overweging te nemen ten einde het technische risico te minimaliseren.

De Waalse Regering heeft geen specifieke maatregelen op het niveau van het gewestplan aangenomen vanwege de garanties die door de van kracht zijnde regelgevingen geboden worden.

Effecten op de fauna en de flora

Ten opzichte van de bestaande situatie zal de weerslag op het biologische milieu voornamelijk verband houden met de aanleg van terreinen die op het gewestplan al voor bebouwing bestemd zijn en nog niet bebouwd zijn.

Het voorontwerp van plan zal grondig geen bijkomende effecten teweegbrengen en zal de mogelijkheden tot inrichting van de bedrijfsruimtes niet wijzigen door de ontwikkeling van de natuur te bevorderen.

De auteur van het onderzoek benadrukt evenwel dat de opheffing van het bijkomende voorschrift gemerkt met het teken « *S.10 » meer onduidelijkheid met zich meebrengt voor de aanleg van de bufferzone aan de rand van Awans, terwijl het voorschrift voorzag in modaliteiten die de dichtheid van het ecologische netwerk (minimale breedte, samenstelling, ...) ontgeenziglijk gunstig gezind waren.

Het opleggen van een afzonderingsvoorziening tussen de industriële bedrijfsruimten en de woongebieden met een landelijk karakter van Bierset en Awans is echter gunstig voor de fauna en de flora.

De Waalse Regering speelt daarop in door bijkomende voorschriften, gemerkt met de tekens « *S.53 » en « *S.55 », op het plan op te nemen. Zij is overigens de mening toegedaan dat de veralgemening van de overige maatregelen die de auteur van het onderzoek aanbeveelt om de effecten op het biologische milieu te beperken niet geschikt is. Ze zullen al naar gelang van het geval bij de uitvoering van het plan onderzocht moeten worden met het oog op een optimale efficiëntie.

Effecten op de gezondheid en de veiligheid van de mens

De wijziging van de ligging van de luchthaven/HST-vrachttterminal heeft tot gevolg dat hij gevestigd wordt in een gebied gekenmerkt door hoge eisen i.v.m. de luchtveiligheid. Deze eisen hebben een weerslag niet alleen op de inrichting van de terminal maar ook op het verloop van de werkzaamheden.

Gezien de luchthaveneisen, heeft Belgocontrol een reeks aanbevelingen uitgebracht m.b.t. de fasen van de werf en de werking van de luchthaven/HST-vrachterminal.

De overdekking van een gedeelte van de terminal (ongeveer 3 000 m² oostwaarts) is hoe dan ook het minimum waarin voorzien moet worden om storingen van de radio-altimeters te voorkomen en de veiligheidsruimten RESA in acht te nemen.

De definitieve veiligheidsmaatregelen moeten echter nader bepaald worden door Belgocontrol na een onderzoek dat door een gespecialiseerd onderzoeksbureau gevoerd zal worden.

De Waalse Regering heeft bij de herziening van het gewestplan geen rekening gehouden met de luchthaveneisen. Ze zetten de ligging en de haalbaarheid van de terminal niet op losse schroeven maar hij is de mening toegedaan dat ze uitvoeriger onderzocht zullen moeten worden tijdens de onderzoeksfase van de terminal.

Effecten op de geluidsomgeving

De wijziging van de ligging van de terminal is niet veelzeggend wat betreft de blootstelling van de omwonenden aan geluid.

De Regering sluit evenwel aan bij de aanbeveling van de auteur van het onderzoek om de luidruchtigste industriële activiteiten eerder nabij het verkeersknooppunt van Loncin en de spoorweglijn te vestigen.

Anderzijds biedt de opheffing van het bijkomende voorschrift gemerkt met het teken « *S.10 » de mogelijkheid om een ruimere waaier aan activiteiten met een industrieel karakter op te vangen.

In ieder geval blijven die toekomstige activiteiten aan dezelfde geluidsgrenswaarden onderworpen.

Daarentegen heeft de opheffing van dat voorschrift tot gevolg dat de verplichting tot vestiging van een geschikte antigeluidsvoorziening in de bufferzone aan de rand van het dorp Awans wegvalt en dat een maatregel tot expliciete afscherming van dat dorp tegen geluid van het gewestplan geschrapt wordt.

Daarom neemt de Waalse Regering het bijkomende voorschrift met het teken « *S.53 » op het plan op in plaats van het bijkomende voorschrift met het teken « *S.10 » met het oog op het behoud van de in 2003 aangenomen bepaling waarin het type uit te voeren afzonderingsontrek of -voorziening omschreven wordt.

Onder de suggesties van de auteur van het onderzoek betreffende de monitoring van de effecten van de uitvoering van het plan kiest de Waalse Regering ook voor de maatregel tot uitvoering van geluids- en trillingscontroles nabij de bocht van de spoorwegaansluiting van de luchthaven/HST-vrachterminal.

Effecten op de visuele omgeving

Globaal gezien zal de evolutie van de visuele perceptie van die terreinen, die al als bebouwingsgebied op het gewestplan opgenomen zijn, niet grondig veranderd worden.

De nieuwe ligging van de terminal, met name een vestiging in ingraving, zal tot gevolg hebben dat de visuele perceptie ervan vanaf de omgeving van de locatie aanzienlijk beperkt zal worden.

De spoorwegaansluitingen kunnen het uitzicht van de dichtstbij gelegen omwonenden wat storen wegens de vermoedelijke plaatsing van bovenleidingen en masten. Die effecten zullen evenwel verzacht worden door de bufferzone van 50 meter die voorgeschreven wordt voor de bedrijfsruimte aan de rand van het dorp Bierset.

De opheffing van het bijkomende voorschrift gemerkt met het teken « *S.10 » betreffende de bedrijfsruimte ten noorden van de spoorweg zal de vestiging van een groter gamma activiteiten in het toekomstige park mogelijk maken. Hierdoor zouden het ontstaan van een grotere verscheidenheid in de gebouwde typologieën en de inrichtingen t.o.v. een uitsluitend logistieke zone vergemakkelijkt kunnen worden.

Daarentegen vindt de auteur van het onderzoek dat de opheffing van dat voorschrift meer onduidelijkheid met zich meebrengt voor de bufferzone aan de rand van Awans terwijl het voorzag in modaliteiten om de toekomstige bedrijfsruimte aan het zicht te onttrekken.

Door het opleggen van een afzonderingsvoorziening tussen de industriële bedrijfsruimten en de woongebieden met een landelijk karakter van Bierset en Awans zullen de effecten op het landschap beperkt kunnen worden.

De Waalse Regering speelt daarop in door de opneming op het plan van bijkomende voorschriften, gemerkt met de tekens « *S.53 » en « *S.55 », die het type uit te voeren afzonderingsontrek of -voorziening omschrijven. Zij is overigens de mening toegedaan dat de veralgemening van de overige maatregelen die de auteur van het onderzoek aanbeveelt om de effecten op het landschap te beperken niet geschikt is. Ze zullen al naar gelang van het geval bij de uitvoering van het plan onderzocht moeten worden met het oog op een optimale efficiëntie.

Effecten op de materiële en patrimoniale goederen

De vestiging van de terminal brengt aanzienlijke uitgravingen met zich mee in een gevoelig archeologisch gebied waar onderzoeken gevoerd zullen moeten worden vooraleer de werkzaamheden aangevat worden.

Rekening houdend met de omvang van de geplande uitgravingswerken, raadt de auteur van het onderzoek aan eerst onderzoeken te doen.

De werkzaamheden betreffende de luchthaven/HST-vrachterminal alsook de spoorwegaansluitingen zullen de afbraak van de toegangsweg tot de militaire kazerne en van de kazerne tot gevolg hebben. Landsverdediging heeft echter al voorzien in de herlokalisering van de strijdkrachten.

De auteur van het onderzoek meent dat de opheffing van het bijkomende voorschrift gemerkt met het teken « *S.10 » geen weerslag op de materiële en patrimoniale goederen zal hebben.

Effecten op de mobiliteit, de verkeersnetten en de infrastructuren

De nieuwe lokalisering van de terminal waarin het voorontwerp van plan voorziet is geschikt wat de toegankelijkheid betreft en zeker geschikter dan de oorspronkelijke lokalisering in de huidige configuratie van het wegennet. In vergelijking met het thans waargenomen verkeer zal de terminal geen noemenswaardige weerslag op het verkeer teweegbrengen in zijn nieuwe lokatie.

Anderzijds functioneert de bestaande communicatie-infrastructuur in de periferie goed en kan ze moeiteloos bijkomend verkeer opvangen.

Door een voor logistiek bestemd gebied in een allround industrieel gebied om te zetten zou de opheffing van het bijkomende voorschrift dat voorzien wordt voor de ten noorden van de spoorweg gelegen industriële bedrijfsruimte een effect kunnen hebben op de samenstelling van het wagenpark, gekenmerkt door verhoudingsgewijs minder vrachtwagens (het gebied zal niet meer uitsluitend door logistieke bedrijven gebruikt worden) maar door meer individuele wagens (het « allround » industrieel gebied zal vermoedelijk zorgen voor een grotere banendichtheid dan een gebied dat uitsluitend voor logistiek bestemd is).

Men kan evenwel redelijkerwijs veronderstellen dat het globale wagenpark van het gebied kwantitatief gezien van dezelfde orde van grootte zal zijn dan hetgene dat de tenuitvoerlegging van het gewestplan in zijn huidige configuratie teweeggebracht zou hebben.

De echte mobiliteitsuitdaging i.v.m. dat gebied is de toegankelijkheid ervan voor het zware verkeer. Het gewestplan voorziet in dat opzicht in een nieuwe wegverbinding met het verkeersknooppunt van Crisnée, die nog niet is verwezenlijkt.

Kortom, het voorontwerp van plan heeft geen noemenswaardige weerslag op de mobiliteit t.o.v. de mogelijke evolutie van de toestand, indien rekening gehouden wordt met de huidige bestemmingen van het gewestplan.

De auteur van het onderzoek wijst er ook op dat bepaalde plaatsen van de noordelijke industriële bedrijfsruimte tamelijk verwijderd zijn van de bestaande openbaarvervoershalses en raadt aan ervoor te zorgen dat de huidige buslijnen zo aangelegd worden dat ze het gebied binnenkomen en op efficiënte wijze bedienen.

Hij is de mening toegedaan dat de aanleg van het gebied aanleiding zou kunnen geven tot de totstandbrenging van een traag verkeersnet dat naar de openbaarvervoershalses zou convergeren en de mogelijkheid zou bieden om zo snel mogelijk het station van Bierset te bereiken.

Hij suggereert ook dat voorzien wordt in een bijkomende halte op de RN637, tussen die van Liège Logistics en de “rue en Bois”. Hij vindt dat bij gebreke daarvan het begin van de RN637 ingericht zou moeten worden zodat de stoepen van het nieuwe weggedeelte verlengd worden tot de bushalte van Liège Logistics.

De Waalse Regering sluit aan bij de voorstellen van de auteur van het onderzoek tot beperking van de effecten op de mobiliteit, met uitsluiting van het voorstel betreffende de bushalte.

De Waalse Regering acht bij wijze van conclusie dat de beste oplossing om in te spelen op de door haar nagestreefde doelstellingen, met inachtneming van de doelstellingen opgesomd in artikel 1 van het Wetboek, erin bestaat te kiezen voor de gewestplanherziening zoals hierboven uiteengezet.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 28 november 2013 tot voorlopige aanneming van het ontwerp van herziening van het gewestplan Luik (blad 42/1) met het oog op de vestiging van een luchthaven/HST-vrachtterminal nabij de luchthaven van Luik-Bierset.

Namen, 28 november 2013.

De Minister-President,

R. DEMOTTE

De Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit,

Ph. HENRY

Bijlage 2 : Advies van de CRAT

Onze ref. CRAT/13/AV.344

BB

29 augustus 2013

Advies van de CRAT betreffende de ontwerp-herziening van het gewestplan Luik om de vestiging mogelijk te maken van een luchthaven/TGV-vrachtterminal mogelijk te maken in de nabijheid van de luchthaven Luik-Bierset (GRACE-HOLLOGNE)

INLEIDING

Aanhangigmaking en antwoord

- In haar schrijven van 13 juni 2013 heeft de Cel Ruimtelijke Ontwikkeling verzocht om het advies van de “Commission régionale d’aménagement du territoire (CRAT)” over genoemd ontwerp.

- Overeenkomstig artikel 43, §4, van het CWATUPE heeft het advies van de CRAT betrekking op het dossier dat bestaat uit het ontwerp van plan samen met het effectonderzoek en uit de bezwaren, opmerkingen, processen-verbaal en adviezen uitgebracht tijdens het openbaar onderzoek.

Omschrijving van het ontwerp

De ontwerp-herziening van het gewestplan Luik beoogt:

1) de opnemings van :

- een industriële bedrijfsruimte te Awans;
- een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen te Grâce-Hollogne;
- het overwogen tracé van spoorlijnen voor een aansluiting van een luchthaven/TGV-vrachttterminal op het spoornet;
- een reserveringsomtrek als overdruk van een deel van de industriële bedrijfsruimte opgenomen op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne bestemd voor het voorzien in de nodige ruimte voor de uitvoering van een luchthaven/TGV-vrachttterminal en spoorlijnen voor een aansluiting op het spoornet;
- het bestaande tracé van een weginfrastructuur.
- het bijkomend voorschrift “*S.53” in de industriële bedrijfsruimte te Awans met de vermelding dat dit gebied aan de rand van het woongebied met een landelijk karakter van Awans een minstens 50 m brede afzonderingsomtrek bevat, opgetrokken uit groene merloenen of dichtbegroeide plantenschermen afhankelijk van de topografie, samen met een gepaste geluidswerende toepassing wanneer dit vereist wordt door de overwogen activiteit;
- het bijkomend voorschrift, gemerkt “*S.54”, in de industriële bedrijfsruimte genoemd “Liège Logistics” op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne met de vermelding dat dit gebied voorbehouden wordt aan ondernemingen uit de logistieksector;
- het bijkomend voorschrift “*S.55” in de industriële bedrijfsruimte genaamd “Plaine de Cubber” te Grâce-Hollogne met de vermelding dat dit gebied voorbehouden wordt voor ondernemingen uit de logistieksector. Dit gebied bevat aan de rand van het woongebied met een landelijk karakter van Bierset een minstens 50 m brede afzonderingsomtrek, opgetrokken uit groene merloenen of dichtbegroeide plantenschermen afhankelijk van de topografie, samen met een gepaste geluidswerende toepassing wanneer dit vereist wordt door de overwogen activiteit. Daar waar de spoorlijnen voor de aansluiting van de luchthaven/TGV-vrachttterminal op het spoornet grond innemen op de afzonderingsomtrek, worden breedte en configuratie ervan aangepast om ervoor te zorgen dat die omtrek tussen de spoorlijnen voor de aansluiting op de terminal en het woongebied met een landelijk karakter van Bierset behouden blijft. In dat geval wordt er minstens een geluidswerend systeem opgetrokken dat aangepast is aan de aanwezigheid van de spoorlijn, de overwogen activiteiten van de bedrijfsruimte en de plaatselijke kenmerken.

2) De opheffing van verschillende bijkomende voorschriften (*S.08, 09, 10 en 11) en van het ontwerp-tracé van een verkeersweg en de reserveringsomtrek opgenomen als overdruk voor de gebieden waar de weg doorheen loopt.

Voorgeschiedenis

De “CRAT” heeft al verschillende adviezen over dat ontwerp uitgebracht :

1) *Op 07 juli 2009 heeft de “CRAT” advies uitgebracht over het voorontwerp en de inhoud van het effectenonderzoek (Ref: 09/CRAT A.822-AN). “De CRAT is voorstander van de inhoud van het effectenonderzoek*

De CRAT acht dat de inhoud van het dossier toereikend is voor zover die overeenstemt met de algemene inhoud zoals vastgesteld in artikel 42 van het Wetboek”.

2) *Op 10 februari 2011 deelde de CRAT enkele bemerkingen mee in verband met de eerste fase van het effectenonderzoek (Ref: 11/CRAT A.960-AN). “De “CRAT” neemt akte van de eerste fase van het effectenonderzoek en is de voortzetting van de procedure gunstig gezind.*

De CRAT betreurt evenwel dat het effectenonderzoek weinig informatie levert over de verschillende aansluitingsmogelijkheden van het project voor deze terminal op het huidige spoornet, en meer bepaald op lijn 36A die gebruikt zou kunnen worden bij problemen op lijn 36. De CRAT zou bijgevolg willen dat Infrabel tijdens een eerstvolgende vergadering van de Raad zijn beleid komt uiteenzetten wat betreft de aanleg van spoorlijnen en de integratie ervan met het net.

De CRAT heeft eveneens vragen bij de evolutie van het project, dat aanvankelijk nachtelijke bedrijvigheid voorzag in de luchthaven-TGV terminal, terwijl dit project nu voorgesteld wordt als een project met enkel een werking over dag en gebruik van niet-exclusieve TGV-spoorlijnen”.

3) *Op 29 april 2011 deelde de CRAT enkele bemerkingen mee in verband met de tweede fase van het effectenonderzoek (Ref: 11/CRAT A.998-AN). « De CRAT neemt akte van de tweede fase van het effectenonderzoek.*

De CRAT betreurt evenwel dat het effectenonderzoek weinig technische informatie verstrekt over de verschillende aansluitingsmogelijkheden met het project voor de luchthaven/TGV-vrachttterminal met het huidige spoornet, en meer bepaald de lijnen 36A, 36 en LGV2 en de keuze van de aansluitingen. De CRAT wenst bijgevolg aanvullende technische informatie over die aansluitingsmogelijkheden en over het schema voor treinverkeer in de nabijheid van de site.

De CRAT wenst eveneens dat het effectenonderzoek aangevuld wordt met volgende informatie:

- Zekerheid verkrijgen over de verenigbaarheid van gebied *S.08 met de aanwezigheid van de baken van Belgocontrol;
- De tabel vervolledigen m.b.t. de inrichtingskosten met de meerkost voortvloeiend uit met name de zuivering van afvalwater en de afvoer van afgegraven aarde;
- Zekerheid krijgen over de verenigbaarheid van de afzonderingsmarge met het gebied voorzien voor de opnemings van de spooraansluiting naar Duitsland ;
- Een tabel opstellen met een duidelijke vergelijking tussen de ontworpen bestemming van een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen ter hoogte van de terminal en het alternatief voorgesteld door een ingenieurskantoor, waarbij een bedrijfsruimte met reserveringsomtrek behouden zou blijven”.

2. ADVIES

De CRAT is voorstander van de doelstelling waarbij in een herziening wordt voorzien voor het gewestplan ter ondersteuning van de luchthavenactiviteit Luik-Bierset met optimale lokalisering van de terminal bij de luchthaven.

2.1. Betreffende een reserveringsomtrek als overdruk van een deel van de industriële bedrijfsruimte opgenomen op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne bestemd voor het voorzien in de nodige ruimte voor de uitvoering van een luchthaven/TGV-vrachttterminal en spoorlijnen voor een aansluiting op het spoornet

De CRAT is voorstander van de opnemings van deze reserveringsomtrek.

De CRAT acht dat de opnemings van die omtrek dezelfde waarborgen biedt in termen van grondgebruik en reservering van de ruimte voor de bouw van de terminal. Die omtrek biedt ook de mogelijkheid om de terminal dichter bij de luchthaven te bouwen en ruimte vrij te maken die niet ingenomen zou worden na de bouw van de terminal zonder een nieuwe herziening van het gewestplan te moeten aanvatten.

Gelet op de opnemings van die omtrek is de CRAT bijgevolg voorstander van de opheffing van voorschrift « *S.09 », waarbij noordelijker een gebied voorbehouden zou worden voor de vestiging van een multimodaal platform.

2.2. Betreffende de opnemings van een industriële bedrijfsruimte te Awans

De CRAT neemt akte van de schrapping van bijkomend voorschrift « *S.10 », met een hogere flexibiliteit voor de vestiging van beginnende ondernemingen aangezien afgezien wordt van de specialisering van deze ruimte (bedrijven die gebruik maken van bimodale uitrustingen spoor/rijwegen).

De Raad heeft echter vragen bij de omvorming van een dergelijk gebied tot een bedrijfsruimte met een all-round karakter. De specialisering als logistieke ruimte zou, gelet op de ligging ervan, begrijpelijker zijn, namelijk in de buurt van een wisselaar, een luchthaven en een spoorlijn.

De CRAT maakt eveneens volgende aanbevelingen :

- Een doeltreffende bereikbaarheid voor het gebied waarborgen;
- Een woning gelegen rue de Loncin uit de bedrijfsruimte weghalen;
- Het behoud van de onverharde weg n° 5 waarborgen die tegenwoordig door de buurtbewoners gebruikt wordt.

Uiteindelijk stelt de CRAT zich vragen over het overtollige karakter van het bijkomend voorschrift gemerkt "*S.53" op het plan dat in een afzonderingsomtrek voorziet terwijl artikel 30bis, vierde lid, van het "CWATUPE" bepaalt dat "de industriële bedrijfsruimte een afzonderingsomtrek of -marge bevat";

2.3. Over de opnemng van het bijkomende voorschrift "*S.54" in de industriële bedrijfsruimte genoemd "Liège.Logistics" op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne

De CRAT is de opnemng van het bijkomende voorschrift "*S.54" als vervanging van het voorschrift "*S.11" gunstig gezind.

De specialisatie van het gebied voor de logistieke activiteit is relevant aangezien ze gelegen is bij een verkeerswisselaar voor een autosnelweg, een luchthaven en een spoorweglijn en logistieke bedrijven die reeds in het gebied gevestigd zijn.

2.4. Over de opnemng van het bijkomende voorschrift "*S.55" in de industriële bedrijfsruimte genoemd "Plaine de Cubber" op het grondgebied van de gemeente Grâce-Hollogne

De CRAT is de opnemng van het bijkomende voorschrift "*S.55" als vervanging van het voorschrift "*S.08" gunstig gezind.

De specialisatie van het gebied voor de logistieke activiteit is relevant aangezien ze gelegen is bij een verkeerswisselaar voor een autosnelweg, een luchthaven en een spoorweglijn.

Nochtans stelt de CRAT zich vragen over het overtollige karakter van het bijkomend voorschrift gemerkt "*S.55" op het plan dat in een afzonderingsomtrek voorziet terwijl artikel 30bis, vierde lid, van het "CWATUPE" bepaalt dat "de industriële bedrijfsruimte een afzonderingsomtrek of -marge bevat".

2.5. Over de opnemng van een gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen te Grâce-Hollogne

De CRAT is de opnemng van dat gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen gunstig gezind.

Deze opnemng beoogt inderdaad een cartografische aanpassing aan de bestaande toestand.

2.6. Over de opnemng van een tracé van spoorweglijnen en weginfrastructuren

De CRAT is de opnemng van die tracé's gunstig gezind.

2.7. Over de schrapping van het ontwerp-tracé voor weginfrastructuren en een reserveringsomtrek als overdruk van de doortrokken gebieden.

De « CRAT » is de schrapping van dat tracé en zijn reserveringsomtrek gunstig gezind aangezien de weg aangelegd is.

2.8. Over de kwaliteit van het effectonderzoek

De CRAT vindt dat het effectonderzoek van goede kwaliteit is.

Ze wijst erop dat het effectonderzoek de milieueffecten van het ontwerp volledig en uitvoerig analyseert.

Voor de CRAT :

Pierre GOVAERTS,
Voorzitter

Bijlage 3 – Lijst van de bezwaarindieners

Naam	Voornaam	Nr.	Straat	PC	GEMEENTE :
Antoine	Brigitte	34	Rue Sergent Aviateur Bailly	4460	GRACE-HOLLOGNE
Beckers-Tondeur	Sabine	108	Rue de Loncin	4340	AWANS
Elia		19	Avenue Albert I ^{er}	5000	NAMEN
Maes-Zocchi		32	Rue Sergent Aviateur Bailly	4460	GRACE-HOLLOGNE
Parisse	René	34	Rue Sergent Aviateur Bailly	4460	GRACE-HOLLOGNE
Tondeur	Patrick	108	Rue de Loncin	4340	AWANS
Tsingos	Béranger	11	Rue Paul Janson	4340	AWANS