

Urbanisme et aménagement du territoire
Wavre-Jodoigne-Perwez. — Plan de secteur

Un arrêté de l'Exécutif régional wallon du 6 septembre 1991 arrête définitivement la modification partielle des planches 32/8, 40/4 et 41/1 du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez portant sur l'inscription du tracé du T.G.V. sur les communes de Hélocine et Orp-Jauche.

Le même arrêté stipule que le permis de bâtir sera soumis au respect des conditions répondant au moins aux principes d'aménagement suivants :

1° les opérations de restructuration des tissus urbanisés et ruraux feront l'objet de conventions passées entre l'Etat, la S.N.C.B., la Région wallonne, les provinces et les communes concernées par le passage du T.G.V. Celles-ci fixeront les missions imparties à chacun des intervenants ainsi que les interventions financières. Ces conventions seront conclues préalablement à la délivrance des permis de bâtir;

2° dans le cadre des compétences de la Région wallonne, l'ensemble des ouvrages d'art et infrastructures autoroutiers, des liaisons routières et chemins d'exploitation, des réseaux hydrographiques, hydrauliques, de transport de fluides et d'énergie, de télécommunication, en ce compris les équipements qui y sont associés, entravés ou sérieusement perturbés par la ligne de chemin de fer T.G.V. devra être rétabli sans charge financière pour la Région wallonne;

3° les terrains résiduaux compris entre la ligne de chemin de fer T.G.V. et l'autoroute E40 ou la ligne de chemin de fer 94 lorsque les tracés de ces infrastructures sont jumelés seront intégrés dans le domaine public ou d'organismes d'intérêt public et inscrits en zone d'espaces verts au plan de secteur;

4° des dispositifs anti-bruit seront aménagés aux endroits où la ligne traverse ou se rapproche de zones habitées. Les modalités de réalisation de ces dispositifs de même que les mesures particulières destinées à assurer la protection des populations riveraines contre les nuisances inhérentes à la ligne T.G.V. ainsi que la sauvegarde de l'environnement seront précisées sur base des résultats de l'étude d'incidences du T.G.V. sur l'environnement accompagnant la demande de permis de bâtir;

5° les projets de la S.N.C.B. seront soumis préalablement à l'introduction du dossier de permis de bâtir à une commission de concertation instituée par l'Exécutif. Celle-ci comportera des représentants de la Direction générale de l'Aménagement du Territoire et du Logement, de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement et du Ministère de l'Équipement et des Transports.

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires ainsi que des principes ci-avant énoncés, la construction des diverses installations directement nécessaires à l'exploitation ferroviaire, notamment les bâtiments abritant les équipements électriques, les quais de secours et les voies de garage de secours et d'entretien peut être autorisée dans les zones de réservation inscrites le long du tracé de la ligne de chemin de fer T.G.V.

Par application de l'article 4 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, l'Exécutif autorise la construction de la ligne de chemin de fer T.G.V. sur le domaine de l'autoroute E40 afin de permettre la réalisation du tracé prévu pour cette ligne au plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez modificatif.

L'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes n'est pas applicable au tracé du T.G.V. dans le secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez. Au droit des équipements et infrastructures annexes de l'autoroute tels que parkings, aires de repos, échangeurs, bretelles d'accès, le tracé pourra être localement infléchi afin de réduire les coûts d'aménagement. Les ouvrages devront toutefois être réalisés dans une zone de 100 mètres maximum à partir du bord extérieur de l'autoroute. Les équipements qui malgré cette inflexion seront touchés par la ligne T.G.V., seront rétablis sans intervention financière de la Région wallonne.

L'avis de la Commission régionale d'aménagement du territoire du 1er mars 1991 est publié ci-dessous.

ÜBERSETZUNG

[S-C — 27503]

Städtebau und Raumordnung
Wavre-Jodoigne-Perwez. — Sektorenplan

Ein Erlaß der Wallonischen Regionalexekutive vom 6. September 1991 legt endgültig die Abänderung der Karten 32/8, 40/4 und 41/1 des Sektorenplans Wavre-Jodoigne-Perwez zur Eintragung der Trasse des Hochgeschwindigkeitszuges T.G.V. auf den Gemeinden Hélocine und Orp-Jauche fest.

Der gleiche Erlaß bestimmt, daß für Baugenehmigungen Bedingungen einzuhalten sind, die mindestens folgenden Raumordnungsgrundsätzen entsprechen :

1° die Maßnahmen zur Neustrukturierung der städtlichen und ländlichen Gefüge müssen Gegenstand von Verträgen sein, die zwischen dem Staat, der N.E.G.B., der Wallonischen Region, den durch die Durchfahrt des T.G.V. betroffenen Provinzen und Gemeinden abgeschlossen werden. Diese Verträge müssen die jeder der Parteien obliegenden Aufgaben sowie die finanziellen Beiträge festlegen. Sie sind vor der Erteilung von Baugenehmigungen abzuschließen;

2° im Rahmen des Zuständigkeitsbereichs der Wallonischen Region müssen die gesamten Kunstbauwerke und Autobahnbauten, Straßenverbindungen und Wirtschaftswege, hydrographischen, hydraulischen, Flüssigkeits- und Energiebeförderungsnetze, fernmeldetechnischen Netze, einschließlich der damit verbundenen Ausrüstungen, die durch die T.G.V.-Eisenbahnstrecke beeinträchtigt oder ernsthaft gestört werden, ohne finanzielle Lasten für die Wallonische Region hergestellt werden;

3° die Abfallgelände, die zwischen der T.G.V. Eisenbahnstrecke und dem Autobahn E40 oder der Eisenbahnstrecke 94 eingeschlossen sind und wenn die Trasse dieser Infrastrukturen miteinander verbunden sind, werden in das öffentliche Eigentum oder in das Eigentum von Einrichtungen öffentlichen Interesses eingefügt und als Grüngebiet im Sektorenplan eingetragen;

4° schallschluckende Vorrichtungen sind an den Stellen anzubringen, wo die Strecke Wohngebiete durchquert oder an ihnen vorbeiführt. Die Durchführungsmodalitäten für diese Vorrichtungen sowie die Sondermaßnahmen zum Schutz der anliegenden Bevölkerung gegen die mit der T.G.V.-Strecke verbundenen Einwirkungen sowie der Umweltschutz sind aufgrund der Ergebnisse der Studie über die Umweltverträglichkeit des T.G.V., die dem Baugesuch beiliegend näher zu bestimmen;

5° die projekte der N.E.G.B. sind vor Einreichen der Baugenehmigungsakte einer durch die Exekutive eingerichteten Konzertierungskommission vorzulegen. Diese setzt sich aus Vertretern der Generaldirektion der Raumordnung und des Wohnungswesens, der Generaldirektion der Naturressourcen und der Umwelt und des Wallonischen Ministeriums für Ausrüstung und Sportwesen zusammen.

Unbeschadet der gesetzlichen und verordnungsmäßigen Bestimmungen sowie der oben erwähnten Grundsätze darf die Errichtung der verschiedenen direkt für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen Anlagen, insbesondere der Gebäude zur Unterbringung der elektrischen Ausrüstung, der Notbahnsteige und der Notabstell- und Wartungsleise in den hierfür entlang der Trasse der T.G.V.-Eisenbahnstrecke ausgewiesenen Gebiete genehmigt werden.

In Anwendung des Artikels 4 des Gesetzes vom 12. Juli 1956 zur Festlegung eines Statuts der Autobahnen genehmigt die Exekutive die Bauausführung der T.G.V.-Eisenbahnstrecke auf dem Gebiet der Autobahn E40, um die Ausführung der für diese Strecke im abändernden Sektorenplan Wavre-Jodoigne-Perwez vorgesehenen Trasse zu ermöglichen.

Der Königliche Erlaß vom 4. Juni 1958 bezüglich der entlang die Autobahnen gelegenen Seitenstreifen findet keine Anwendung auf die Trasse des T.G.V. im Sektor Wavre-Jodoigne-Perwez. Zugunsten der der Autobahn zugehörigen Ausrüstungen und Infrastrukturen wie Parkplätze, Rastplätze, Anschlußstellen, Zubringerstrassen, kann die Trasse örtlich abgebogen werden, um die Ausbaukosten zu kürzen. Die Bauwerke sollen jedoch in einem Gebiet von höchstens 100 M ab dem Außenrand der Autobahn ausgeführt werden. Die Ausrüstungen, die ungeachtet dieses Abbiegens durch die T.G.V.-Strecke betroffen sind, werden ohne finanzielle Beteiligung der Wallonischen Region wieder hergestellt.

Das günstige Gutachten des Regionalen Raumordnungsbeirates vom 1. März 1991 wird nachstehend veröffentlicht.

VERTALING

[S-C — 27503]

Ruimtelijke ordening en stedenbouw Waver-Geldenaken-Perwijs. — Gewestplan

Bij besluit van de Waalse Gewestexecutieve van 6 september 1991 is de gedeeltelijke wijziging van de kaarten 32/8, 40/4 en 41/1 van het gewestplan Waver-Geldenaken-Perwijs definitief besloten met het oog op de opnemings van het SST-tracé op het grondgebied van de gemeenten Hélécine en Orp-Jauche.

Bij hetzelfde besluit is bepaald dat de bouwvergunning onderworpen zal worden aan het naleven van de voorwaarden die minstens aan volgende beginselen van ruimtelijke ordening beantwoorden :

1° de handelingen met het oog op de wijziging van de stads- en plattelandsstructuren zullen het voorwerp zijn van overeenkomsten gesloten tussen de Staat, de N.M.B.S., het Waalse Gewest en de bij het langrijden van de SST betrokken provincies en gemeenten. Deze overeenkomsten zullen de aan elke partij toegewezen opdrachten bepalen alsook de financiële tussenkomsten. Zij zullen gesloten worden alvorens de bouwvergunningen worden afgegeven;

2° in het kader van de bevoegdheden van het Waalse Gewest zal het geheel van de door de SST-spoorweglijn belemmerde of ernstig ontregelde autowegkustwerken en -infrastructuren, wegverbindingen en exploitatiewegen, hydrografische en hydraulische netten, vervoersnetten voor vloeistoffen en energie, telecommunicatienetten, met inbegrip van de uitrustingen die erbij horen, hersteld worden zonder financiële last voor het Waalse Gewest;

3° wanneer de tracés van die infrastructuur gekoppeld zullen zijn, zullen de overblijvende terreinen gelegen tussen de SST-spoorweglijn en de E40-autosnelweg of de spoorweglijn 94 geïntegreerd worden in het staatsdomein of in het domein van instellingen van openbaar nut en als groenstrookgebieden opgenomen worden op het gewestplan;

4° geluidwerende voorzieningen zullen geplaatst worden waar de lijn bebouwde gebieden doorkruist of nadert. De uitvoeringsmodaliteiten van die voorzieningen en de bijzondere maatregelen met het oog op de bescherming van de aanwonende bevolking tegen de aan de SST-lijn inherente hinder alsook op het milieubehoud zullen bepaald worden op basis van de uitslagen van de milieueffectrapportering van de SST die gepaard gaan met de bouwvergunningsaanvraag;

5° de projecten van de N.M.B.S. zullen voor de indiening van het bouwvergunningdossier voorgelegd worden aan een door de Executieve ingestelde overlegcommissie. Die commissie zal bestaan uit vertegenwoordigers van de Algemene Directie Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, van de Algemene Directie Natuurlijke Hulpbronnen en Milieu en van het Ministerie van Uitrusting en Vervoer.

Onverminderd de wettelijke en reglementaire bepalingen alsook voornoemde beginselen mag de bouw van de verschillende installaties die rechtstreeks nodig zijn voor de spoorwegexploitatie, met name de hulpperrons, de opstel- en onderhoudssporen, toegelaten worden in de langs het tracé van de SST-spoorweglijn opgenomen reservatiegebieden.

Krachtens artikel 4 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen geeft de Executieve toestemming voor de bouw van de SST-spoorweglijn op het domein van de E40-autosnelweg opdat het op het wijzigingsgewestplan Waver-Geldenaken-Perwijs voor die lijn voorziene tracé verwezenlijkt zou kunnen worden.

Het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen is niet van toepassing op het SST-tracé in het gewestplan Waver-Geldenaken-Perwijs. Wat betreft de bij de autosnelweg horende uitrustingen en infrastructuur, zoals parkeerterreinen, rustplaatsen, knooppunten, opritten, mag het tracé plaatselijk afgebogen worden teneinde de inrichtingskosten te verminderen. De werken zullen echter uitgevoerd moeten worden in een gebied van hoogstens 100 meter vanaf de buitenrand van de autosnelweg. De uitrustingen die ondanks die afbuiging door de SST-lijn getroffen zullen worden, zullen zonder financiële tussenkomst van het Waalse Gewest hersteld worden.

Het gunstige advies van de « Commission régionale d'aménagement du territoire » (Regionale Commissie van ruimtelijke ordening) van 1 maart 1991 wordt hierna bekendgemaakt.

AVIS DE LA COMMISSION REGIONALE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU 1er MARS 1991

COMMISSION REGIONALE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

AVIS DE LA CRAT RELATIF A LA MODIFICATION PARTIELLE DU PLAN DE SECTEUR DE WAVRE-JODOIGNE-PERWEZ
EN VUE DE L'INSCRIPTION DU TRACÉ DE LA LIGNE TGV
TRONCON HELECINE - FRONTIERE ALLEMANDE

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme pour la région wallonne, notamment les articles 40 et 40bis;

Vu l'arrêté royal du 28 mars 1979 établissant le plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez,

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 16 février 1989 décidant la mise en révision partielle du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez en vue d'y inscrire une zone de réservation pour l'implantation d'une ligne TGV;

Vu l'Arrêté de l'Exécutif régional wallon du 20 juillet 1989 arrêtant provisoirement la modification partielle des planches 32/8 - 40/4 - 41/1 du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez;

Vu les réclamations et observations émises par les particuliers, associations de personnes, organismes publics et d'intérêt public lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 20 novembre 1989 au 3 janvier 1990 inclus et répertoriées comme suit:

LES RECLAMATIONS DES PARTICULIERS CLASSEES PAR COMMUNE

1. HELECINE

M. et Mme GHENNE-FLAMENT et 4 signataires
Rue Hubert Vollon, 19 - 5919 HELECINE

2. ORP-JAUCHE

M. Joseph JACQUES
Rue du Tumulus, 5 - 5961 NODUWEZ

Vu l'avis des conseils communaux du secteur, à savoir :

- HELECINE, le 27 février 1990
- ORP-JAUCHE, le 5 février 1990;

Vu l'avis de la Députation permanente du Conseil provincial du Brabant, du 1er février 1990;

Vu le dossier d'enquête publique transmis par Monsieur le Gouverneur de la Province de Brabant à la Commission régionale d'Aménagement du Territoire, section Aménagement du Territoire et Urbanisme, et mis à la disposition de ses membres en avril 1990;

Vu l'avis du Ministère de l'Agriculture du 13 juin 1990;

Vu les situations existantes et juridiques du secteur;

Considérant que le 26 janvier 1990, un accord est intervenu au sein du Gouvernement sur les propositions de tracés et que ces propositions sont en général celles qui ont été proposées par le Conseil d'administration de la SNCB sur la base de l'étude d'incidence sur l'environnement et des conditions de rentabilité et d'intégration dans le trafic intérieur;

Considérant qu'en ce qui concerne plus particulièrement le plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez, la proposition retenue dans cet accord est d'accoler la ligne TGV au coté sud de l'autoroute E40 et, dès lors, de traverser les communes de HELECINE et d'ORP-JAUCHE;

Considérant que la CRAT prend également acte des revendications émises par l'Exécutif Régional Wallon, le 24 mai 1990, concernant la réalisation du projet de TGV sur les bases proposées par le Gouvernement;

la CRAT émet en date du 1er mars 1991 l'avis suivant :

A. CONSIDERATIONS GENERALES

1. La CRAT rappelle que le 29 novembre 1988, elle a marqué son accord pour que soit entamée la procédure de révision des plans de secteur en vue d'y inscrire les différentes propositions de tracés telles qu'elles lui avaient été communiquées pour l'Exécutif Régional Wallon.

2. La CRAT constate qu'une certaine confusion a régné dans l'esprit du public en ce qui concerne l'enquête publique relative à la modification partielle des plans de secteur aux fins d'y inscrire le tracé de la ligne TGV et l'enquête publique sur l'étude d'incidence sur l'environnement de ce projet.

La CRAT tient dès lors à rappeler que l'inscription du tracé d'une telle infrastructure dans les plans de secteur constitue un préalable obligatoire. Par contre, les dispositions légales actuelles relatives à l'enquête publique sur l'étude d'incidence sur l'environnement d'un projet lient celle-ci à la demande d'un permis de bâtir.

Il était donc logique que les documents relatifs à l'étude d'incidence sur l'environnement des tracés du TGV ne soient pas joints aux documents d'aménagement mis à la disposition du public.

Il en est de même pour la limite de 1 000 m donnée à la zone cartographiée pour les besoins de l'enquête publique qui a, dans certains cas, été confondue avec le tracé proprement dit de la ligne TGV ou avec l'entière de la zone qui serait soumise à expropriation.

Cette mauvaise interprétation de la carte a entraîné dans certaines communes un grand nombre de réclamations provenant de personnes dont les biens sont situés à plusieurs centaines de mètres du tracé de la ligne TGV.

En ce qui concerne la procédure d'enquête publique, les dispositions légales qui ont été appliquées sont celles qui sont prévues par le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme.

3. La CRAT constate que l'enquête publique sur la modification partielle des plans de secteur a quelque peu été influencée par la diffusion donnée aux décisions gouvernementales.

En effet, à quelques exceptions près, les réclamants se sont prononcés concernant le tracé situé au sud de l'autoroute E40, ignorant de ce fait le tracé situé au nord de cette autoroute.

4. La CRAT émet les recommandations suivantes concernant les aspects d'aménagement du territoire, les aspects techniques et les autres aspects liés à la construction de la ligne TGV.

4.1. La ligne TGV ne peut, en aucun cas, constituer une barrière infranchissable. L'ensemble des liaisons, tant routières que les chemins d'exploitation ou les chemins de servitude privée, doit être recréé, voire créé.

Il en va de même pour l'ensemble du réseau hydraulique qui sera touché par la construction de la ligne TGV.

4.2. S'il est généralement admis, qu'en matière de paysage, la solution idéale est de construire une infrastructure de ce type au niveau du sol, ou, mieux encore, en déblai, la topographie des lieux nécessitera le recours à des remblais et à la construction d'ouvrages d'art (viaducs).

Les remblais devront être plantés de préférence en essences feuillues indigènes et un soin tout particulier devra être apporté à l'esthétique des ouvrages d'art.

Il importe, en effet, d'assurer une aussi bonne intégration que possible de la ligne au sein des sites traversés.

La Région wallonne devrait créer dans les plus brefs délais un comité d'accompagnement — composé notamment d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes — afin de le charger de suivre l'élaboration des documents qui constitueront le dossier de permis de bâtir et plus particulièrement l'esthétique des ouvrages d'art, l'intégration de la ligne aux sites paysagers et la protection des populations contre les nuisances acoustiques.

Ce comité serait également chargé d'assurer le suivi de l'élaboration de l'étude d'incidences sur l'environnement.

4.3. Lorsque la ligne se rapproche ou traverse des zones habitées, elle sera édifée en "tranchée ouverte" avec murs ou merlons anti-bruit ou, mieux encore, en "coulée verte" (par exemple: tunnel recouvert de terre et de plantations), ceci afin de répondre aux nuisances causées par le bruit.

Au cours d'une visite du site d'implantation de la ligne TGV Atlantique en France, tout en reconnaissant les caractéristiques particulières de la topographie des régions traversées par cette ligne, les participants ont pu constater que les nuisances acoustiques causées par la présence d'une ligne TGV sont discontinues et ne sont, dès lors, en rien comparables à celles d'une autoroute.

De même, les vibrations causées par le passage d'un TGV sont inférieures à celles que l'on ressent lors du passage d'un train de marchandises sur le réseau traditionnel.

La CRAT rappelle, en outre, qu'aucun train TGV ne circule actuellement la nuit mais elle doit cependant signaler que les travaux d'entretien d'un réseau TGV s'effectuent de nuit.

4.4. L'inscription de la ligne TGV dans un plan de secteur et surtout sa construction, impliquera, par la suite, une révision complémentaire de ce plan de secteur. En effet, il y aura lieu d'étudier l'ensemble des zonages situés le long du tracé de la ligne, de manière à déterminer leur compatibilité avec cette infrastructure.

Certains zonages devront être modifiés. Des zones d'habitat notamment devront être revues.

Des zones non aedificandi devraient être rapidement inventoriées, de manière à ce que des permis de bâtir ne soient plus accordés pour des terrains proches de la ligne TGV.

4.5. Des opérations de remembrement rural s'avèrent nécessaires.

Elles doivent s'opérer préalablement à l'exécution des travaux et être conçues de manière à englober une surface plus large que celle actuellement prévue par les dispositions légales et sans création de charges pour les administrations communales.

En outre, elles tiendront compte des répercussions effectives sur les parties déjà remembrées.

De plus, là où la nécessité s'en fera sentir, il y aura lieu de procéder à des restructurations du tissu urbain ou rural. A cette fin, des aides publiques exceptionnelles et limitées dans le temps devront être attribuées aux collectivités locales.

Un fonds destiné à compenser les nuisances d'environnement et à restructurer les liaisons intra-communales devraient être créé en faveur des communes traversées par la ligne TGV et par priorité en faveur des communes concernées par un tracé en site propre.

4.6. La SNCB devra veiller à réduire au maximum les nuisances causées par les charrois et les chantiers nécessaires à la construction de la ligne et aux ouvrages d'art.

4.7. Des campagnes de fouilles archéologiques devront être organisées dans les sites répertoriés, préalablement aux travaux de construction de la ligne en laissant au personnel scientifique chargé de cette mission des délais suffisants pour la mener à bien.

La possibilité de fouilles de sauvetage sera garantie en cas de découvertes fortuites au cours de la construction de la ligne.

4.8. La traversée des sites classés et des sites archéologiques concernés par le tracé de la ligne TGV devra faire l'objet d'une étude particulière en vue d'en atténuer ou d'en supprimer les effets négatifs.

5. Etant donné le caractère supranational du projet du TGV, la CRAT demande à l'Exécutif Régional Wallon de défendre auprès du Gouvernement National, des mesures consécutives aux modifications d'aménagement du territoire, à savoir :

5.1. la CRAT considère comme acquis que des expropriations des biens immobiliers non bâtis sont réalisées sur base de la valeur venale accordant une indemnité légale au propriétaire et à l'occupant locataire des terres agricoles.

De plus, la CRAT demande, qu'à titre exceptionnel, les règles de fiscalité actuellement en vigueur, soient adaptées, afin de neutraliser les effets des expropriations liées au projet.

Enfin, la CRAT estime que les surfaces perdues pour l'agriculture pourraient être déduites des quotas européens relatifs "au gel des terres agricoles", si celui-ci devient effectif.

5.2. Les expropriations de biens immobiliers bâtis doivent donner lieu à des indemnisations prenant en compte tous les préjudices subis.

Il n'est, en effet, pas socialement équitable que les expropriés supportent un préjudice pour l'exécution d'une infrastructure d'intérêt public dont ils ne profiteront pas directement.

5.3. Il convient que les communes qui seront traversées par la ligne TGV obtiennent des compensations financières en rapport direct avec les préjudices subis (perte de revenus cadastraux, perte de revenus à l'impôt des personnes physiques, ...).

5.4. Il convient que de nouvelles mesures légales exceptionnelles soient étudiées pour compenser les préjudices subis par les riverains de la future ligne dont les biens bâtis ne sont pas situés dans les périmètres d'expropriation.

6. Dans le secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez, les implications sur le terrain des tracés de la ligne TGV situés soit au nord, soit au sud de l'autoroute E40 — qui correspondent à l'option retenue par l'Exécutif régional wallon d'une vitesse de 300 km/h — sont quasi équivalentes tant en terme de perte de superficies agricoles que pour le tissu rural.

En outre, le jumelage du tracé de la ligne TGV à celui de l'autoroute E40 réduit considérablement les nuisances créées par l'implantation d'une nouvelle infrastructure en site neuf.

Il y a toutefois lieu de prendre en considération que les équipements hydrauliques de l'autoroute sont implantés au nord de celle-ci.

La CRAT se prononce en faveur de la réalisation du tracé situé au sud de l'autoroute en raison des effets négatifs que le choix du tracé nord aurait dans les secteurs de Huy-Waremme et de Liège.

La CRAT demande également qu'un écran anti-bruit soit édifié là où la ligne TGV se situera au niveau du sol ou en remblai et par priorité pour protéger la commune d'Orp-Jauche de part et d'autre de la rue de la Bacquelaine.

B. CONSIDERATIONS PARTICULIERES

1. HELECINE

GHENNE-FLAMANT

Il est pris acte des considérations émises dans la réclamation auxquelles il est répondu dans les considérations générales. Le village d'Opheylissem se situant au nord de l'autoroute E 40 n'est pas directement concerné par le tracé de la ligne TGV puisque la CRAT a opté pour le tracé au sud de l'E40.

2. ORP-JAUCHE

JACQUES Joseph

Le franchissement de la rue du Tumulus par la ligne TGV se fera en souterrain comme c'est le cas pour l'autoroute E40. Le terrain du réclamant se situant à proximité immédiate risque d'être pour partie exproprié. Les modalités de cette expropriation seront réglées en cours de procédure. Les autres observations de la réclamation sont examinées dans les considérations générales.

AVIS OFFICIELS — OFFICIËLE BERICHTEN

MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE LA FONCTION PUBLIQUE

6 NOVEMBRE 1991. — Circulaire n° 350
Participation de personnes handicapées
aux concours de recrutement

Aux administrations et autres services des ministères et aux organismes d'intérêt public soumis à l'autorité, au pouvoir de contrôle ou de tutelle de l'Etat.

Copie à Messieurs les Présidents des Exécutifs (article 87, § 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles).

Madame le Ministre,
Monsieur le Ministre,
Madame le Secrétaire d'Etat,
Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Dans la mesure du possible, des mesures appropriées seront prises à l'égard de candidats handicapés, enregistrés par le Fonds communautaire pour l'intégration sociale et professionnelle des personnes handicapées, afin de leur offrir la possibilité de participer aux concours de recrutement organisés par le Secrétariat permanent de recrutement.

En cas d'inscription à un concours de recrutement, les candidats handicapés doivent donc se faire connaître auprès du Secrétariat permanent de recrutement et joindre à leur formulaire d'inscription au concours l'attestation requise de reconnaissance de personne handicapée mentionnant leur numéro d'enregistrement.

Ces formalités doivent être accomplies avant la date de clôture des inscriptions.

Le Ministre de la Fonction publique,
R. Langendries.

MINISTERIE VAN BINNENLANDSE ZAKEN EN OPENBAAR AMBT

6 NOVEMBER 1991. — Omzendbrief nr. 350
Deelneming van de minder-validen
aan de vergelijkende wervingsexamens

Aan de besturen en andere diensten van de ministeries alsook aan de instellingen van openbaar nut onder het gezag, de controle of het toezicht van de Staat.

Afschrift aan de Heren Voorzitters van de Executieven (artikel 87, § 3, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen).

Mevrouw de Minister,
Mijnheer de Minister,
Mevrouw de Staatssecretaris,
Mijnheer de Staatssecretaris,

Voor de minder-valide kandidaten die ingeschreven zijn bij het Vlaams Fonds voor sociale integratie van personen met een handicap zullen in de mate van het mogelijke gepaste maatregelen worden genomen, ten einde hun praktische deelneming aan de examens die georganiseerd worden door het Vast Wervingssecretariaat, mogelijk te maken.

Bij inschrijving voor een vergelijkend wervingsexamen moeten de minder-valide kandidaten zich bij het Vast Wervingssecretariaat kenbaar maken en bij hun inschrijvingsformulier het vereiste attest van erkenning van minder-valide dat hun inschrijvingsnummer vermeldt, bijvoegen.

Deze formaliteiten moeten vóór de datum van afsluiting van de inschrijvingen vervuld worden.

De Minister van Openbaar Ambt,
R. Langendries.