

Gelet op de wet van 16 juli 1973 waarbij de bescherming van de ideologische en filosofische strekkingen gewaarborgd wordt;

Gelet op het decreet van 17 juli 1987 over de audiovisuele sector;

Gelet op het besluit van de Executieve van 13 juni 1988 tot instelling van de Hoge Raad voor de Audiovisuele Sector van de Franse Gemeenschap,

Besluit :

Artikel 1. De heer Christian Bourgoignies wordt tot lid van de Hoge Raad voor de Audiovisuele Sector benoemd, ter vervanging van de heer Etienne Derue, ontslagnemend lid.

Dit lid voleindigt het mandaat van zijn voorganger.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Brussel, 23 december 1991.

Vanwege de Executieve van de Franse Gemeenschap :

De Minister-Voorzitter,

V. FEAUX

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALSE GEWEST

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

[S-C — 27506]

Urbanisme et aménagement du territoire. — Plan de secteur

Un arrêté de l'Exécutif régional wallon du 6 septembre 1991 arrête définitivement la modification partielle des planches 35/6, 42/4, 42/7, 42/8, 43/1 et 43/2 du plan de secteur de Verviers-Eupen portant sur l'inscription du tracé du T.G.V. sur les communes de Baelen, Eupen, Herve, Kelmis, Limbourg, Lontzen, Raeren, Thimister-Clermont et Welkenraedt.

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 résiduels compris entre la ligne de chemin de fer T.G.V. et l'autoroute E40 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, 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 Verviers-Eupen 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 Verviers-Eupen. 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

MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

[S-C — 27506]

Städtebau und Raumordnung. — Sektorenplan

Ein Erlaß der Wallonischen Regionalexekutive vom 6. September 1991 legt endgültig die Abänderung der Karten 35/6, 42/4, 42/7, 42/8, 43/1 und 43/2 des Sektorenplans Verviers-Eupen zur Eintragung der Trasse des Hochgeschwindigkeitszuges T.G.V. auf den Gemeinden Baelen, Eupen, Herve, Kelmis, Limbourg, Lontzen, Raeren, Thimister-Clermont und Welkenraedt fest.

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

1° die Maßnahmen zur Neustrukturierung der städtischen 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 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 beiliegt 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, der Generaldirektion der Naturressourcen und der Umwelt und des Wallonischen Ministeriums für Ausrüstung und Transportwesen 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 Verviers-Eupen vorgesehenen Trasse zu ermöglichen.

Der Königliche Erlaß vom 4. Juni 1958 bezüglich der entlang der Autobahnen gelegenen Seitenstreifen findet keine Anwendung auf die Trasse des T.G.V. im Sektor Verviers-Eupen. Zugunsten der der Autobahn zugehörigen Ausrüstungen und Infrastrukturen wie Parkplätze, Rastplätze, Anschlußstellen, Zubringerstrassen, kann die Trasse örtlich abgelenkt 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

MINISTERIE VAN HET WAALSE GEWEST

[S-C — 27506]

Ruimtelijke ordening en stedenbouw. — Gewestplan

Bij besluit van de Waalse Gewestexecutieve van 6 september 1991 is de gedeeltelijke wijziging van de kaarten 35/6, 42/4, 42/7, 42/8, 43/1 en 43/2 van het gewestplan Verviers-Eupen definitief besloten met het oog op de opening van het SST-tracé op het grondgebied van de gemeenten Baelen, Eupen, Herve, Kelmis, Limbourg, Lontzen, Raeren, Thimister-Clermont en Welkenraedt.

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 langsrijden 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 autowegkunstwerken 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 infrastructures gekoppeld zullen zijn, zullen de overblijvende terreinen gelegen tussen de SST-spoorweglijn en de E40-autosnelweg 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 bouwvergunningaanvraag;

5° de projecten van de N.M.B.S. zullen vóór 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, van de Algemene Directie Natuurlijke Hulpbronnen en Milieu en van het Ministerie van Uitrustingen 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 Eupen-Verviers 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 Eupen-Verviers. Wat betreft de bij de autosnelweg horende uitrustingen en infrastructures, 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

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 23 janvier 1979 établissant le plan de secteur de Verviers-Eupen;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 16 février 1989 décidant la mise en révision partielle du plan de secteur de Verviers-Eupen 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 35/6 - 42/3 - 42/4 - 42/7 - 42/8 - 43/1 - 43/2 du plan de secteur de Verviers-Eupen;

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 TELLES QUE REPERTORIEES PAR LE GOUVERNEMENT PROVINCIAL

PLAN DE SECTEUR VERVIERS-EUPEN

1. RANDAXHE Henri
Rue Père Nicolas Hardy, 16 - 4661 THIMISTER CLERMONT

2. GOOR François
Rue du Père Nicolas Hardy, 25 - 4661 CLERMONT

3. MOSSOUX Jacques
Rue du Père Nicolas Hardy, 27 - 4661 CLERMONT

4. SCHYNS-LENNERTS M. et E.
Rue du Père Nicolas Hardy, 23 - 4661 CLERMONT

5. BASTIN-GOKA H. et L.
Heggensbrück, 4 - 4832 BAELEN-SUR-VEVDRE

6. LANGHOR J. et Y.
Rue Haute, 22 - 4711 LONTZEN

7. SOBATEM
Am Kiesel, 11 - 4700 EUPEN

8. EUROPEAN TRUCK CENTER
Rue Mitoyenne, 33 - 4832 BAELEN

9. CENTRACAR
Herbesthaler Strasse, 132 - 4700 EUPEN

10. Transports internationaux Jean HECK
Siebeponisweg, 12 - BP 66 - 4700 EUPEN

11. SIMON-BINDELS N.
Rue du Père Nicolas Hardy, 15 - 4660 ELSAUTE-THIMISTER

12. SIMON-THISSEN Louis Edmond
Rue Père Nicolas Hardy, 13 - 4661 THIMISTER-CLERMONT

13. Carrières GUSSEN Frères
Chemin de St Roch - 4831 BILSTAIN

14. MARECHAL Albert
Rue Nicolas Hardy, 6 - 4660 THIMISTER

15. HEUSCHEN-DRO UV EN V.
Rue Haute, 1 - 4711 ASTENET-LONTZEN

16. ESPOSITO C.
Allée Ma Campagne, 11 - 4840 WELKENRAEDT

17. ABRAS André
La Forge, 17 - 4661 THIMISTER-CLERMONT

18. d'OULTERMONT D., PUTTERS Ch., AUSSEMS H.
Rue Chantraine, 23 - 4661 CLERMONT

19. CORMANN-LENNERTS J.
Rue Père Nicolas Hardy, 21 - 4661 THIMISTER-CLERMONT

20. SCHILS, TAQUET et ROSEWICK
Rue Mitoyenne, 49b - 4840 WELKENRAEDT

21. PELZER-MUNNIX
Rue de la Gare, 100 - 4728 HERGENRATH

22. LENNERTS-NIZET J.
Bois La Dame, 1 - 4661 THIMISTER

23. LENNERTS-LUMEY J.M.
Bois La Dame, 1 - 4661 THIMISTER

24. DUBOIS-ZIESEKE
Fossei, 100 - 4729 HAUSET

25. DECKERS-BROUN H.
Rue Rémersdael, 38 - 4581 HOMBORG
26. BROUN Bruno
Atherstrasse, 24 - 4728 HERGENRATH
27. RADERMACKER Norbert
Beben, 118 - 4730 RAEREN
28. SCHLOSSMACHER, WELING, WAGENER
Vervierstrasse, 14 - 4700 EUPEN
29. Gilde des Agriculteurs
Kreuzstrasse, 72 - 4711 WALHORN
30. KREUSCH Robert
Heidestrassen, 37 - 4728 HERGENRATH
31. KNAUF Roland
Flönnes, 11 - 4728 HERGENRATH
32. SCHOPP Günter
Bertholfstrasse, 45 - 4728 HERGENRATH
33. TANDTE, SCHWARZ, FREDEBEUL
Grünthal, 9 - 4728 HERGENRATH
34. SCHRODER C.
Grünthal, 91 - 4728 HERGENRATH
35. SCHILLINGS Albert
Boschhausen, 14 - 4728 HERGENRATH
36. HUH Thorsten
Grünthal, 1 - 4728 HERGENRATH
37. HUH Manfred
Grünthal, 1 - 4728 HERGENRATH
38. HUH Elke
Grünthal, 1 - 4728 HERGENRATH
39. DOHLE Michael
Im Grünthal, 40 - 4728 HERGENRATH
40. HORSCH, Wilhelmine
Atherstrasse, 32 - 4728 HERGENRATH
41. KESSEL Paul
Haag, 11 - 4728 HERGENRATH
42. HAMERS Doris
Atherstrasse, 28 - 4728 HERGENRATH
43. ROVENICH Heinz
Atherstrasse, 28 - 4728 HERGENRATH
44. BEYERT
Helmus, 2 - 4728 HERGENRATH
45. SCHROEDER Peter
Atherstrasse, 32 - 4728 HERGENRATH
46. NELLESEN Theo
Marienheide, 19 - 4728 HERGENRATH
47. SCHAFFRATH Rolf
An der Helmus, 5 - 4728 HERGENRATH
48. ECOLO-LIMBOURG
Cité Carlier, 61 - 4831 LIMBOURG
49. PIERRARD I.
Chaussée Charlemagne, 126 - 4661 THIMISTER
50. LE TERROIR
Association pour la Sauvegarde
et le Respect de l'Environnement au Pays de Herve
Barbothez, 31 - 4653 BOLLAND
51. Consorts SEQUARIS
Rue du Père Nicolas Hardy, 1 - 4660 THIMISTER
52. Terra Ostbelgien
4728 HERGENRATH
53. Chaux et Dolomies sprl
In der Rotsch - 4711 WALHORN
54. Carrières GUSSEN Frères
Chemin de St Roch - 4831 BILSTAIN
55. HERZIG Peter
Prestenstr. 83 - ASTENET/LONTZEN
56. SIMON-HARDY A.
Rue du Père N. Hardy, 17 - 4661 THIMISTER-CLERMONT
57. GODFIRNON Julien et 72 signataires
Rue de José - HERVE

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

- Eupen, le 12 février 1990
- Herve, le 29 janvier 1990
- La Calamine, le 29 janvier 1990
- Limbourg, le 5 février 1990
- Raeren, le 30 janvier 1990
- Thimister-Clermont, le 26 janvier 1990
- Welkenraedt, le 30 janvier 1990,

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

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

Vu l'avis du Ministère de l'Agriculture du 9 janvier 1990;

Vu l'avis de la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement - Inspection de Verviers — du 1er décembre 1989;

Vu l'avis de la Société Provinciale d'Industrialisation du 8 décembre 1989;

Vu l'avis de la Fédération du Tourisme de la Province de Liège du 19 décembre 1989;

Vu l'avis du Fonds des Routes — Direction provinciale de Liège — du 13 décembre 1989;

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 Verviers-Eupen, la proposition retenue dans cet accord est celle du tracé en site propre, le long de l'autoroute E 40 côté sud.

A Herve, le tracé de la ligne TGV suit le côté sud de l'autoroute E 40 jusque Welkenraedt où la ligne TGV croise l'autoroute E 40 pour se raccorder à nouveau sur la ligne de chemin de fer L 37 jusqu'à la frontière allemande. Le tracé retenu traverse les communes de: Herve, Thimister-Clermont, Welkenraedt, Limbourg, Baelen, Lontzen, Kelmis et Raeren,

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 1000 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'entièreté 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 jusqu'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 le long du côté sud de l'autoroute E 40, 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 du 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 édifiée 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 devrait 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 vénale 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.

La CRAT estime enfin que les surfaces perdues pour l'agriculture doivent 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 indemnités 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 mais 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. Le tracé inscrit dans le plan de secteur de Verviers-Eupen résulte notamment des options retenues dans le plan de secteur précédent, à savoir de Liège.

Le tracé est donc jumelé à l'autoroute E 40, côté sud, et ce jusque Welkenraedt.

Des impératifs techniques et la proximité de la ville de Herve plaident en faveur de cette solution.

En outre, un jumelage sud est préférable à un jumelage nord du point de vue paysager, les sites étant déjà plus perturbés au sud qu'au nord.

Un projet de nouvel accès autoroutier existe au niveau du hameau d'Elsaute (pont 57).

Bien qu'un permis de bâtir ait été octroyé en avril 1990, il s'avère nécessaire de prendre en considération le tracé de la ligne TGV et d'adapter en conséquence cet accès sous peine de devoir le démolir lors de l'édification de la ligne.

A partir de Welkenraedt, différents tracés sont possibles. La CRAT se prononce en faveur du tracé qui croise l'autoroute E 40 et rejoint la ligne de chemin de fer existante L 37.

Elle demande que ce croisement s'effectue par passage inférieur de la ligne TGV de manière à profiter au maximum de la topographie des lieux.

Le choix de ce tracé se justifie par des impératifs environnementaux. En effet, le prolongement de la ligne in situ propre jusque Walhorn nécessite la construction d'un viaduc très élevé qui doit franchir l'autoroute E 40 pour rejoindre la ligne de chemin de fer L 37 à Lontzen.

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 les populations des localités de :

Herve: à l'est de la rue Sur les Vignes sur une longueur de 300 m

Chainoux: 150 m à l'est de la rue Hautregard sur une longueur de 600 m.

B. CONSIDERATIONS PARTICULIERES

1. BAELEN

1 (5) BASTIN Hubert

Il est pris acte des différentes considérations. L'option retenue par la CRAT de rejoindre la ligne 37 existante au niveau de Welkenraedt, écarte tout danger d'expropriation pour le réclamant.

2 (7) SOBATEM

Il est pris acte de l'opposition au tracé situé au sud de l'autoroute E 40. L'absence de données précises ne permet pas de localiser les terrains en question.

3 (8) EUROPEAN TRUCK CENTER

Il est pris acte de l'opposition au tracé situé au sud de l'autoroute E 40. Cette option sur Baelen n'a pas été retenue par la CRAT.

4 (9) CENTRACAR Il y est répondu dans la réclamation n° 3.

5 (10) TRANSPORTS INTERNATIONAUX JEAN HECK

Il y est répondu dans la réclamation n° 3.

2. EUPEN

1 (28) SCHLOSSMACHER - WELING - WAGENER Il est pris acte de la réclamation. Le tracé retenu par la CRAT ne concerne pas la ville d'Eupen.

3. HERVE

1 (57) GODFIRNON Julien et 72 signataires.
 Il est pris acte de la demande de prolongement à Soumagne. Cette solution n'a pas été retenue par la CRAT.
 Il y a cependant lieu de noter qu'au niveau de la route de José et du chemin des Halles, la ligne devra être construite en déblai profond. La rue de José sera néanmoins franchie en viaduc pour amener la mise en parallèle de la ligne TGV et de l'autoroute E 40.

4. LA CALAMINE (KELMIS)

1 (21) PELZER - MUNNIX
 Il est pris acte de la demande de renseignements qui n'est pas de l'objet direct de la présente enquête.

2 (25) DECKERS - BROUN H.
 Il est pris acte des différentes questions soulevées dans la réclamation auxquelles il est répondu dans les considérations générales. En ce qui concerne plus particulièrement la procédure d'enquête relative au plan de secteur, elle a pour objet de déterminer le tracé le plus adéquat. En fin de procédure, un seul tracé sera inscrit au plan de secteur. Il y a également lieu de noter que, lorsque la ligne TGV reprendra le tracé de la ligne 37, aucune expropriation ne devrait intervenir.

Il est répondu aux réclamations numéros 3 à 21 dans la réclamation n°2.

- 3 (26) BROUN Bruno
- 4 (30) KREUSCH Robert
- 5 (31) KNAUF Roland
- 6 (32) SCHOPP Günter
- 7 (33) TANDTE J. - SCHWARZ M. - FREDEBEUL B.
- 8 (34) SCHRÖDER Cornélia
- 9 (35) SCHILLINGS Albert
- 10 (36) HUHNS Thorsten
- 11 (37) HUHNS Manfred
- 12 (38) HUHNS Elke
- 13 (39) DOHLE Michael
- 14 (40) HORSCH Wilhelmine
- 15 (41) KESSEL Paul
- 16 (42) HAMERS Doris
- 17 (43) RÖVENICH Heinz
- 18 (44) Dr BEYERT
- 19 (45) SCHROEDER Peter
- 20 (46) HELLESSEN Théo
- 21 (47) SCHAFFRATH Rolf

22 (52) TERRA OSTBELGIEN
 Il est pris acte des différentes observations; La présente enquête a pour objectif de déterminer le tracé le plus adéquat. En fin de procédure, un seul tracé sera inscrit au plan de secteur. Le point 3 est rencontré par la CRAT. Le point 4 éliminera de la demande de permis de bâtir comme c'est précisé dans les considérations générales.

5. LIMBOURG

1 (48) ECOLO - LIMBOURG (SIEBERTZ R.)
 Il est pris acte des différentes observations auxquelles il est répondu dans les considérations générales.
 En ce qui concerne la protection de la forêt de Grünhaut, la CRAT n'a pas retenu le tracé nord mais il y a lieu de noter que la ligne TGV devra être construite en déblai. Des aménagements particuliers devront être prévus pour protéger la faune et la flore à cet endroit.

6. LONTZEN

1 (6) LANGHOR J.
 Il est pris acte de la réclamation. La ligne TGV reprenant le tracé de la ligne 37 du réseau classique, il n'est prévu aucune expropriation.

2 (13) Carrières GUSSEN Frères
 La réclamation est rencontrée par l'option prise par la CRAT de faire emprunter la ligne 37 par le TGV à partir de Welkenraedt.

3 (15) HEUSCHEN - DROUVEN
 Il est pris acte des différentes observations mais le passage du TGV sur le site existant ne peut déprécier davantage le bien de la réclamante.

4 (29) BAUERNGILDE de Walhorn
 Il est pris acte des remarques de la réclamation.
 Celle-ci est rencontrée par le choix de la CRAT en faveur du tracé de la ligne 37.

5 (53) CHAUX et DOLOMIES SPRL
 Cette société n'est pas concernée par le tracé de la ligne TGV étant donné l'option en faveur de la ligne 37.

6 (54) Carrières GUSSEN Frères
 Le tracé au sud de l'autoroute E 40 n'a été retenu que jusque Welkenraedt Les carrières GUSSEN Frères ne sont donc pas concernées.

7 (55) HERZIG Peter
 Il est pris acte de la réclamation

7. RAEREN

I (20) SCHILS-TAQUET-ROSEWICK
 Il est pris acte de la réclamation à laquelle il est répondu dans les considérations générales.

2 (24) DUBOIS-ZIESEKE

Il est pris acte des observations auxquelles il est répondu dans les considérations générales.
En outre, à cet endroit, le TGV empruntera la ligne 37 existante.

3 (27) RADERMACHER Norbert

Il est pris acte des différentes questions soulevées dans la réclamation auxquelles il est répondu dans les considérations générales.

En ce qui concerne plus particulièrement la procédure d'enquête relative au plan de secteur, elle a pour objet de déterminer le tracé le plus adéquat. En fin de procédure, un seul tracé sera inscrit au plan de secteur. Il y a également lieu de noter que lorsque la ligne TGV reprendra le tracé de la ligne 37, aucune expropriation ne devrait intervenir.

8. THIMISTER-CLERMONT

(1) RANDAXHE H.

Il est pris acte des remarques de la réclamation. L'implantation d'un nouvel échangeur à Elsaute devra effectivement tenir compte du tracé de la ligne TGV.

En ce qui concerne une expropriation éventuelle, l'absence de renseignements précis (données cadastrales) ne permet pas de situer avec exactitude le bien du réclamant. Si une expropriation doit intervenir, ses modalités seront réglées en cours de procédure.

2 (2) GOOR François

Il est pris acte des observations de la réclamation.

L'absence de renseignements précis (données cadastrales) ne permet pas de localiser avec exactitude le bien du réclamant.

Toutefois, si une expropriation doit avoir lieu, ses modalités seront réglées en cours de procédure.

3 (3) MOSSOUX Jacques

Il est pris acte de la réclamation à laquelle il est répondu dans la réclamation n° 2.

4 (4) SCHYNS-LENNERTS E. et M.

Il est pris acte des considérations émises par les réclamants. Il y est répondu dans les considérations générales.

5 (11) SIMON-BINDELS N. et M.

Il est pris acte des observations formulées par les réclamants.

Le plan cadastral annexé permet de situer avec exactitude leurs biens et de constater qu'une partie des parcelles 718b et 714c (prairies) se trouve dans la zone de réservation et est donc susceptible d'expropriation.

6 (12) SIMON-THISSEN Louis

Il est pris acte des remarques de la réclamation. Il y a lieu de noter que la parcelle 715c risque d'être pour partie expropriée. Elle se situe en effet dans la zone de réservation.

7 (14) MARECHAL Albert

Il est pris acte des différentes questions dont les sujets sont abordés dans les considérations générales.

8 (17) ABRAS Andre

Il est pris acte des différentes observations et questions auxquelles il est répondu dans les considérations générales.
La parcelle cadastrale citée se situe au nord de l'autoroute E 40.

9 (18) D'OUTREMONT B.-PUTTERS Ch.-AUSSEM H.

Il est pris acte de la proposition de construire un tunnel entre les lieux-dits "Trou du Bois et Harwent". Cette solution n'a pas été retenue par la CRAT, la ligne TGV devant être construite en déblai entre ces deux lieux.

Les autres remarques sont examinées dans les considérations générales.

10 (19) CORMANN-LENNERTS J.

Il est pris acte des différentes observations de la réclamation, auxquelles il est répondu dans les considérations générales.

11 (22) LENNERTS-NIZET 1.

Il est pris acte des différentes remarques qui sont examinées dans les considérations générales.

12 (23) LENNERTS Jean-Marie

Il est pris acte des différentes observations qui sont traitées dans les considérations générales.

13 (49) PIERRARD L.

Il est pris acte des différentes considérations émises.

La procédure du Code wallon de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme a été respectée en matière de publicité contrairement à ce que signale la réclamante. Les autres remarques sont examinées dans les considérations générales.

14 (51) Consorts SEQUARIS et Dicky Pneus

Il est pris acte de la demande de modification du plan de secteur pour des parcelles de terrain situées rue Bois-la-Dame et rue du Père N. Hardy. Cette demande est sans objet par rapport à la présente enquête.

15 (56) SIMON-HARDY A.

Il est pris acte des différentes remarques.

Il y a lieu de noter que la ferme et ses dépendances se situent dans la zone de réservation et risquent d'être frappées d'expropriation dont les modalités seront réglées en cours de procédure.

Réclamations hors délai

15 SIMON-THISSEN Ed. Il est pris acte des remarques qui ont trait à la construction d'un nouvel accès autoroutier à Elsaute et qui ne concernent pas l'objet de la présente enquête.

16. SIMON A. Il y est répondu dans la réclamation n° 15.

17. LEDENT Paul Il y est répondu dans la réclamation n° 15.

18. ROYEN Lucien Il y est répondu dans la réclamation n° 15.

9. WELKENRAEDT

(16) ESPOSITO C. Il est pris acte des considérations émises par le réclamant. Néanmoins, la ligne TGV reprenant le tracé de la ligne existante L 37 dans la traversée de Welkenraedt, aucune expropriation ne devrait être envisagée.

10. DIVERS (hors délai)

I (50) ASBL "Le Terroir" Il est pris acte des diverses remarques.

OFFICIËLE BERICHTEN — AVIS OFFICIELS

ARBITRAGEHOF

Bekendmaking van vacature

Een franstalige rechter van het Arbitragehof zal op 21 juni 1992 in ruste worden gesteld. In de vacature zal worden voorzien op grond van artikel 34, § 1, 2^o, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof.

COUR D'ARBITRAGE

Publication de vacance

Un juge d'expression française de la Cour d'arbitrage sera admis à la retraite le 21 juin 1992. La vacance est à pourvoir sur base de l'article 34, § 1^{er}, 2^o, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage.

MINISTERIE VAN BINNENLANDSE ZAKEN
EN OPENBAAR AMBT

Personeel

Huishoudelijk Reglement van de Directieraad
van het Ministerie van Binnenlandse Zaken
en Openbaar Ambt

Artikel 1. De directieraad, samengesteld overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 9 februari 1990 tot bepaling van de samenstelling van de directieraad van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt, vergadert telkens wanneer de Minister, de voorzitter of ten minste twee stemgerechtigde leden erom verzoeken en in elk geval ten minste zes maal per jaar.

Art. 2. § 1. De voorzitter stelt de agenda van de vergadering vast. Hij verstuurt de oproeping, samen met de agenda, de stukken betreffende de te behandelen punten en de notulen bedoeld in artikel 8 ten minste acht dagen vóór de vergadering aan de leden. De eentalige leden van de directieraad geven ervan kennis aan hun tweetalig adjunct. In spoedeisende gevallen kan deze periode tot drie dagen worden herleid.

§ 2. De leden en de tweetalige adjuncten van een eentalig lid die om een dwingende reden verhinderd zijn de vergadering bij te wonen delen dit vóór de vergadering mee aan de voorzitter, die de directieraad ervan in kennis stelt bij de aanvang van de vergadering.

Indien de meerderheid van de aanwezige leden de aanwezigheid van een verhinderd lid onontbeerlijk acht voor de behandeling van een of meer agendapunten, kan de voorzitter beslissen de behandeling van die punten te verdagen.

Op gemotiveerd verzoek van een lid kan de voorzitter beslissen de behandeling van een of meer agendapunten te verdagen.

De overeenkomstig de tweede en de derde alinea uitgestelde agendapunten worden tijdens de eerstvolgende vergadering afgehandeld.

§ 3. Bij eenparige beslissing van de aanwezige leden, kunnen nieuwe punten aan de agenda worden toegevoegd, behalve indien zij specifiek de diensten van een verhinderd lid betreffen. De dagorde wordt in dit geval bij het begin van de vergadering aangevuld.

Art. 3. De voorzitter wijst de ambtenaren aan die fungeren als secretaris en als plaatsvervangend secretaris van de directieraad. Indien de secretaris persoonlijk belang heeft bij een of meer agendapunten, dient hij de vergadering te verlaten tijdens de behandeling van deze punten en wordt hij vervangen door de plaatsvervangend secretaris. Wanneer deze laatste om dezelfde redenen eveneens de vergadering dient te verlaten neemt het jongste lid aanwezig in de directieraad het secretariaat waar.

MINISTERE DE L'INTERIEUR
ET DE LA FONCTION PUBLIQUE

Personnel

Règlement d'ordre intérieur du Conseil de Direction
du Ministère de l'Intérieur
et de la Fonction publique

Article 1^{er}. Le conseil de direction, composé conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 9 février 1990 déterminant la composition du conseil de direction du Ministère de l'Intérieur et de la Fonction publique, se réunit chaque fois que le Ministre, le président ou deux membres au moins ayant voix délibérative le demandent et, en tout cas, au moins six fois par an.

Art. 2. § 1^{er}. Le président arrête l'ordre du jour de la réunion. Il envoie aux membres la convocation accompagnée de l'ordre du jour, des documents concernant les points à discuter et du procès-verbal visé à l'article 8, ce au moins huit jours avant la réunion. Les membres unilingues du conseil de direction en donnent connaissance à leur adjoint bilingue. Dans les cas d'urgence, ce délai peut être ramené à trois jours.

§ 2. Les membres et les adjoints bilingues d'un membre unilingue empêchés pour un motif impérieux d'assister à la réunion en avisent avant la séance le président, qui au début de la réunion informe le conseil de direction de cet empêchement.

Si la majorité des membres en séance estime que la présence d'un membre empêché est indispensable pour l'examen d'un ou de plusieurs points de l'ordre du jour, le président peut décider de reporter l'examen de ces points.

A la demande motivée d'un membre, le président peut décider de reporter l'examen d'un ou de plusieurs points.

L'examen des points de l'ordre du jour reportés conformément aux alinéas 2 et 3 est ajourné à la prochaine réunion.

§ 3. A l'unanimité des membres présents, de nouveaux points peuvent être ajoutés à l'ordre du jour, sauf s'ils concernent spécifiquement les services qui relèvent d'un membre empêché. L'ordre du jour est dans ce cas complété dès le début de la réunion.

Art. 3. Le président désigne les fonctionnaires qui auront qualité de secrétaire et de secrétaire suppléant du conseil de direction. Si le secrétaire a un intérêt personnel à un ou plusieurs points de l'ordre du jour, il doit quitter la séance durant l'examen de ces points et il est remplacé par le secrétaire suppléant. Lorsque ce dernier doit, pour les mêmes motifs, également quitter la réunion, le membre le plus jeune présent au conseil de direction assure le secrétariat.