

D6000/42S/Rev.4

REGION WALLONNE.

ARRETE DE L'EXECUTIF REGIONAL WALLON ARRETANT DEFINITIVEMENT 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 EN VUE DE L'INSCRIPTION DU TRACE DU T.G.V.

L'Exécutif régional wallon,

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, notamment l'article 40 modifié par les décrets des 6 mars 1985 et 27 avril 1989 et l'article 40bis y inséré par le décret du 6 mars 1985;

Vu la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, notamment l'article 4 § 2 ;

Vu l'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes, notamment l'article 2 ;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon 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 qu'il y a lieu de mettre en révision le plan de secteur de VERVIERS-EUPEN en vue de l'inscription du tracé du projet de T.G.V. selon les variantes à 300km/h le long de l'autoroute E40 soit jusqu'à Welkenraedt, soit jusqu'à Walhorn, où elles rejoignent la ligne 37 ;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 20 juillet 1989 arrêtant provisoirement 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 en vue de l'inscription du tracé du T.G.V. ;

Vu l'accord intervenu le 26 janvier 1990 au sein du Gouvernement sur les propositions de tracés du T.G.V. ;

Vu l'avis de l'Exécutif régional wallon du 17 mai 1990 concernant la réalisation du projet de T.G.V. ;

Vu l'enquête publique qui a eu lieu du 20 novembre 1989 au 3 janvier 1990 inclus ;

Vu les réclamations et observations qui ont été déposées dans le cadre de ladite enquête ;

Vu l'avis des Conseils communaux de :

- EUPEN, le 12 février 1990 ;
- HERVE, le 29 janvier 1990 ;
- LA CALAMINE, le 29 janvier 1990 ;
- LIMBOURG, le 5 février 1990 ;
- RAEREN, le le 30 janvier 1990 ;
- THIMISTER-CLERMONT, le 26 janvier 1990 ;
- WELKENRAEDT, le 30 janvier 1990 ;

Vu l'absence d'avis - dès lors réputés favorables - des Conseils communaux de BAELEN et LONTZEN ;

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

Vu l'avis de la Commission régionale d'Aménagement du Territoire du 1er mars 1991 ;

Considérant que le T.G.V. constitue essentiellement une infrastructure à caractères international et national et que les remèdes aux nuisances qu'il implique devront être pris en charge financièrement par la Société nationale des Chemins de Fer belges, le Fonds de Compensation T.G.V. des Communes ou toute autre source de financement nationale ou internationale ;

Considérant les éléments qui ont amené la Commission régionale d'Aménagement du Territoire à se prononcer en faveur de la réalisation de la ligne T.G.V. au sud de l'autoroute E40 avec raccordement à Welkenraedt à la ligne 37 existante : impératifs techniques, proximité de la Ville d'Herve au nord de l'autoroute, impact moindre du point de vue paysager ;

Considérant que le tracé via Welkenraedt, s'il offre l'avantage sur le plan environnemental d'éviter la construction d'un viaduc franchissant l'autoroute E40 pour rejoindre la ligne 37 existante, présente l'inconvénient d'allonger le temps de parcours entre Liège et Aix-la-Chapelle/Cologne, s'écarte de l'option générale de couplage du tracé T.G.V. à l'infrastructure autoroutière et pose des problèmes d'aménagement en gare de Welkenraedt ;

Considérant que, pour ces raisons, il s'indique de s'écarter de l'avis de la C.R.A.T et de retenir le tracé situé au sud de l'autoroute E40 jusqu'à Walhorn où il rejoint la ligne 37 existante, tout en réservant à la S.N.C.B la possibilité de réaliser le T.G.V. selon le tracé prévu par Welkenraedt sur base du bilan coûts-avantages comparatif des deux solutions et des résultats de l'étude d'impact sur l'environnement ;

Considérant que toutes les mesures doivent être prise en vue d'éviter ou à tout le moins limiter les nuisances pour les populations riveraines de la ligne T.G.V. Dans cette optique, il conviendra pour la S.N.C.B. de prendre en considération les recommandations formulées par la Commission régionale d'Aménagement du Territoire afin de protéger les populations des localités de Herve et Chainoux ;

Considérant que l'ensemble des liaisons routières et chemins d'exploitation, des réseaux hydrographiques, hydrauliques, de transport de fluides et d'énergie, de télécommunication, en ce compris les infrastructures qui y sont associées, entravés ou sérieusement perturbés par la ligne de chemin de fer T.G.V. devra être rétabli sans charge financière pour la Région wallonne ;

Considérant que le réaménagement du tissu urbanisé déstructuré par le passage du T.G.V. devra être étudié sur la base de plans particuliers d'aménagement, ainsi que d'opérations de rénovation urbaine, de revitalisation des centres urbains et de développement rural; qu'à cette occasion, les affectations prévues aux plans d'aménagement existants pour les terrains situés en bordure du tracé du T.G.V. seront adaptées conformément aux dispositions de l'article 14 du Code wallon de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme de manière à assurer leur compatibilité avec cette infrastructure ;

Considérant que la réalisation de la ligne de chemin de fer T.G.V. sera accompagnée d'opérations de remembrement rural destinées à la fois à en réduire les nuisances et à en diminuer le coût de réalisation en optimisant le nombre d'ouvrages d'art;

Considérant que lorsque la ligne de chemin de fer est jumelée à l'autoroute E40 il y a lieu, dans un souci de concentration des nuisances et de gestion parcimonieuse du sol, de rapprocher au maximum les deux infrastructures pour autant que les conditions de sécurité et de commodité de l'autoroute soient préservées. Les équipements et infrastructures annexes de l'autoroute tels que parkings, aires de repos, échangeurs, bretelles d'accès touchés par la réalisation de la ligne T.G.V. seront rétablis sans intervention financière de la Région wallonne ;

Considérant que cette option nécessitera pour la réalisation de la ligne T.G.V. d'emprunter le domaine de l'autoroute ou d'empiéter sur les zones de dégagement de celle-ci; que cela implique pour l'Exécutif d'accorder une dérogation à la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes en application de son article 4 et de ne pas appliquer pour le T.G.V. l'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes;

Considérant que les biens immeubles situés entre la ligne de chemin de fer T.G.V. et l'autoroute E40 devront être expropriés dans le cadre de la construction de la ligne et que l'affectation de ces terrains au plan de secteur est adaptée en conséquence ;

Considérant qu'il est nécessaire d'assurer l'intégration la plus harmonieuse de la ligne T.G.V. aux sites traversés, et plus spécialement aux sites présentant un intérêt paysager et aux sites classés;

Considérant qu'une attention particulière devra être accordée à la qualité esthétique des ouvrages d'art ;

Considérant qu'il s'impose de prendre toutes les dispositions nécessaires à la sauvegarde du patrimoine archéologique, notamment celles relatives aux travaux de fouille sur les sites répertoriés préalablement à la construction de la ligne et celles permettant les fouilles en cas de découverte fortuite pendant les travaux de réalisation du T.G.V.;

Considérant qu'il importe d'assurer la sauvegarde des zones d'intérêt biologique ;

Considérant qu'une commission de concertation sera instituée afin de suivre l'élaboration des dossiers de permis de bâtir et vérifier le respect des principes énoncés ci-dessus ;

Considérant que les zones de réservation inscrites le long du tracé du T.G.V. pourront comporter les installations annexes indispensables au fonctionnement, à la sécurité et à l'entretien de la ligne ;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur proposition de son Ministre de l'Aménagement du Territoire, de la Recherche, des Technologies et des Relations extérieures pour la Région wallonne et de son Ministre des Travaux publics et de l'Équipement ;

ARRETE :

Article 1er: 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, WELKENRAEDT est arrêtée définitivement conformément aux plans ci-annexés.

Article 2 : 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 résiduairens compris entre la ligne de chemin de fer T.G.V. et l'autoroute E40 lorsque les tracés de ces infrastructures sont jumelées 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'Equipement et des Transports .

Article 3 : 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 TGV.

Article 4 : 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 TGV 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.

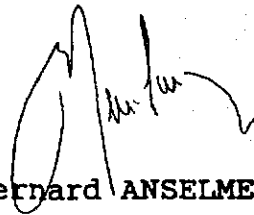
Article 5 : L'arrêté royal du 4 juin 1958 concernant les zones de dégagement établies le long des autoroutes n'est pas applicable au tracé du TGV dans le secteur de VERVIERS-EUPEN. Au droit des équipements et infrastructures annexes de l'autoroute tels que parkings, aires de repos, échangeurs, bretelles 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 TGV, seront rétablis sans intervention financière de la Région wallonne.

Article 6 : En dérogation à l'article 1, la SNCB pourra être autorisée à réaliser la variante de tracé adoptée par la CRAT prévoyant le raccord à Welkenraedt à la ligne 37 existante, sur base du bilan coûts-avantages de cette solution et des résultats de l'étude d'incidences sur l'environnement.

Article 7 : Les Ministres de l'Exécutif régional wallon ayant l'Aménagement du Territoire et les Travaux publics dans leurs attributions sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Fait à NAMUR, le 06 SEP. 1991

Le Ministre-Président de l'Exécutif régional wallon,
chargé de l'Economie, des PME et de la Fonction
publique régionale,



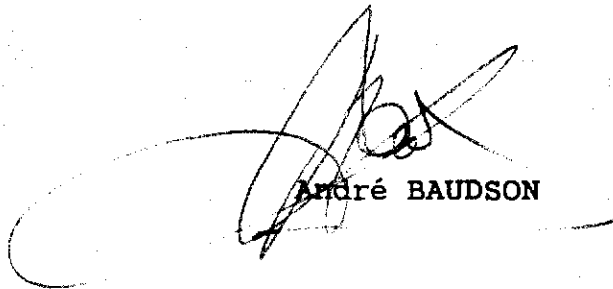
Bernard ANSELME

Le Ministre de l'Aménagement du territoire,
de la Recherche, des Technologies et des Relations
extérieures pour la Région wallonne,



Albert LIENARD

Le Ministre des Travaux publics et de
l'Équipement pour la Région wallonne,



André BAUDSON