

**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**

Le Gouvernement wallon,

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 août 2004 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement modifié par arrêtés du Gouvernement wallon des 16 septembre 2004, 15 avril 2005 et du 15 mai 2008;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 14 mai 2009 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 et du patrimoine, notamment les articles 1<sup>er</sup>, 21 à 25, 28, 30, 40 à 42, 43 à 46, 452/25;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 26 novembre 1987 établissant le plan de secteur de Liège, modifié notamment par l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 10 décembre 1992 et par les arrêtés du Gouvernement wallon des 29 juillet 1993, 4 mai 1995 et 6 février 2003;

Vu le Schéma de développement de l'espace régional adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 février 2003 (*Moniteur belge* du 21 mars 2003) adoptant définitivement la révision du plan de secteur de Liège en vue de permettre le développement de l'activité aéroportuaire de Liège-Bierset et de l'activité qui lui est liée;

Considérant que cet arrêté a notamment inscrit:

– sur la commune d'Awans, une zone de services publics et d'équipements communautaires au nord de la ligne ferroviaire 36 et de la ligne TGV, assortie d'une prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.09 » la réservant à l'implantation d'une plate-forme air-TGV;

– sur la commune d'Awans, une zone d'activité économique industrielle au nord de la ligne ferroviaire 36 et de la ligne TGV, assortie d'une prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.10 » la réservant aux entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route à développer en vue d'accueillir les infrastructures de groupage-dégroupage et des prestataires de services logistiques rail-route;

– sur la commune de Grâce-Hollogne, une zone de services publics et d'équipements communautaires entre la ligne ferroviaire 36 et le site de Liège Logistics, assortie d'une prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.07 » la réservant à l'implantation d'une plate-forme rail-route;

– sur la commune de Grâce-Hollogne, une zone d'activité économique industrielle sur la partie ouest de Liège Logistics, assortie d'une prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.08 » la réservant à des entreprises relevant de la logistique;

– sur la commune de Grâce-Hollogne, une zone d'activité économique industrielle sur la partie est de Liège Logistics, assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.11 », la réservant aux entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route existants en vue d'accueillir les infrastructures de groupage-dégroupage et des prestataires de services logistiques rail-route;

Considérant que de nouvelles données sont disponibles quant à l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset;

Considérant en effet que Liège Airport S.A. a fait réaliser une étude intitulée « Etude de faisabilité d'une intermodalité air/fer à partir de l'axe ferroviaire à grande vitesse » dont les conclusions ont été déposées en décembre 2007;

Considérant que le Gouvernement wallon avait retenu en 2003 l'option d'inscrire au plan de secteur de Liège une zone destinée spécifiquement au développement d'une plate-forme air/rail afin de soutenir les activités de l'aéroport de Liège-Bierset;

Considérant que le choix de la localisation la plus adéquate pour cet équipement mérite à ce titre de réexaminer l'option retenue par le Gouvernement wallon à la lumière de l'expertise la plus récente;

Considérant que les auteurs de l'étude analysent l'opportunité d'un nouveau service de fret ferroviaire express utilisant au mieux le réseau à grande vitesse, et dont l'aéroport de Liège serait l'une des plateformes intermodales air/fer;

Considérant que l'étude met en évidence que le fret ferroviaire express à grande vitesse offre une alternative compétitive aux transports terrestre et aérien au niveau du temps et du coût, en présentant un bilan écologique favorable, notamment pour les émissions répertoriées « Kyoto »;

Considérant que les auteurs de l'étude estiment que l'offre de fret ferroviaire express est intéressante et à développer en premier lieu sur l'axe Paris-Liège-Cologne-Francfort, ces villes disposant d'aéroports qui accueillent ensemble trois des quatre plus grands intégrateurs de courriers express (Federal Express, TNT, UPS);

Considérant que l'étude souligne la situation de Liège en plein cœur d'un « triangle d'or » Amsterdam-Paris-Francfort qui génère 66 % du fret aérien européen;

Considérant que les auteurs de l'étude rappellent que l'aéroport de Liège-Bierset accueille le Hub européen de TNT qui y investit pour s'étendre et a obtenu la, prolongation de son agrément jusqu'en 2038;

Considérant que les auteurs de l'étude estiment cependant que l'offre de TGV fret sera confrontée à une concurrence bien établie et devra « rassurer » les acteurs susceptibles de l'utiliser, les ruptures de charges qu'elle engendre étant pénalisantes par rapport au transport routier;

Considérant que les auteurs de l'étude estiment que les destinations-cibles de Liège, à savoir Paris, Amsterdam, Londres et Francfort, se trouvent à la distance limite permettant un basculement des utilisateurs vers le transport ferroviaire, ceci impliquant que Liège devra donc réfléchir à des destinations plus lointaines, ce qui semble possible car les acteurs ont manifesté un intérêt pour les villes du sud de la France et d'Europe du Sud;

Considérant que l'étude démontre en conclusion l'intérêt de localiser un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset;

Considérant que les auteurs de l'étude ont analysé de manière détaillée les options de capacité d'accueil et d'implantation du terminal;

Considérant que les auteurs de l'étude estiment qu'un développement phasé réalisant un terminal à deux voies et prévoyant l'espace pour deux voies supplémentaires, serait une solution prudente et économique;

Considérant que les auteurs de l'étude retiennent, comme implantation du terminal, une zone située le long de la ligne ferroviaire 36A, du côté de cette ligne opposé aux pistes de l'aéroport, cette solution assurant un excellent compromis entre des coûts raisonnables et une bonne accessibilité tant routière qu'en ce qui concerne la connexion à l'aéroport;

Considérant que les auteurs de l'étude suggèrent en outre de raccorder le futur terminal à la ligne ferroviaire 36A en direction de Bruxelles, mais aussi à la ligne ferroviaire 36 en direction de l'Allemagne;

Considérant que ces conclusions ne peuvent être mises en œuvre dans le cadre du plan de secteur aujourd'hui en vigueur;

Considérant que le Gouvernement wallon estime qu'il y a lieu de retenir les propositions de l'auteur d'étude et de réviser pour ces motifs le plan de secteur de Liège;

Considérant que la modification de la localisation de la plate-forme air/rail telle que suggérée par l'étude nécessite de modifier l'affectation d'une partie des zones d'activité économique industrielle inscrites au plan de secteur;

Considérant que l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset vise à rencontrer de manière durable des besoins économiques, de mobilité et environnementaux de la collectivité;

Considérant que l'implantation d'un terminal air/TGV-fret à proximité de l'aéroport de Liège-Bierset répond à la plupart des objectifs du Schéma de Développement de l'Espace régional (SDER), à savoir, notamment: structurer l'espace wallon, intégrer la dimension supra-régionale dans le développement de la Wallonie, contribuer à la création d'emplois et de richesses, améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité;

Considérant que le SDER définit des « parcs logistiques de type B » proposant une intermodalité intercontinentale air/route/TGV, qui devront notamment bénéficier d'une excellente accessibilité

autoroutière, de bonnes liaisons avec l'aéroport Brussels Airport à Zaventem et prévoir le raccordement au chemin de fer, la présence d'une ligne TGV étant un plus qui assurerait une plus grande sécurité pour le transport rapide;

Considérant que le SDER présente la région liégeoise comme point d'ancrage sur les eurocorridors que sont l'axe Bruxelles-Liège et la dorsale wallonne reliant les aires métropolitaines lilloise et liégeoise;

Considérant que le SDER présente la région liégeoise comme nœud de communication intégrant aéroport, port fluvial, gare TGV et plate-forme multimodale;

Considérant que les terrains retenus par l'étude pour l'implantation du terminal air/TGV-fret et des liaisons ferroviaires s'étendent sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne;

Considérant que la commune de Grâce-Hollogne n'a pas élaboré de schéma de structure communal;

Considérant que les terrains retenus par les auteurs de l'étude pour l'implantation du terminal air/TGV-fret sont actuellement inscrits au plan de secteur en zone d'activité économique industrielle assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S08 » pour la majeure partie, et de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.11 » pour le reste;

Considérant que les terrains concernés par les liaisons ferroviaires sont actuellement inscrits au plan de secteur en zone d'activité économique industrielle assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.08 », en zone d'habitat à caractère rural et en zone de services publics et d'équipements communautaires assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.07 »;

Considérant que les terrains situés au nord de la ligne TGV s'étendent sur le territoire de la commune de Awans et sont inscrits au plan de secteur en zone d'activité économique industrielle assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.10 »;

Considérant qu'un projet de schéma de structure communal est en cours d'élaboration sur la commune de Awans; que l'avant-projet n'a pas encore été approuvé par le Conseil communal;

Considérant que les terrains situés dans la partie sud de la zone d'activité économique industrielle assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.10 » sont partiellement couverts par le périmètre de réservation de la ligne TGV dont la mise en œuvre est achevée et par le périmètre de réservation d'une infrastructure de communication routière en projet;

Considérant que les terrains concernés par l'avant-projet de plan ne sont situés dans aucun autre périmètre visé par le Code;

Considérant que les terrains industriels attenants à l'aéroport de Bierset sont en zone franche urbaine au sens de l'article 38 du décret-programme relatif aux Actions Prioritaires pour l'Avenir wallon;

Considérant que l'ensemble des terrains concernés par l'avant-projet de plan situés dans le triangle formé par les lignes ferroviaires 36 et 36A et l'autoroute E42 sont couverts par un périmètre de reconnaissance économique arrêté le 26 février 1979, les affectant à l'usage des services;

Considérant qu'une partie des terrains concernés par l'avant-projet de plan situés dans le triangle formé par les lignes ferroviaires 36 et 36A et l'autoroute E42 sont couverts par un périmètre de reconnaissance économique arrêté le 15 mars 1999, les affectant à l'usage d'activité économique mixte;

Considérant que les terrains concernés par l'avant-projet de plan se situent dans le périmètre du plan d'assainissement du sous bassin hydrographique de la Meuse aval adopté par le Gouvernement wallon le 4 mai 2006; que le plan prévoit un régime d'épuration collectif pour l'ensemble des terrains concernés;

Considérant que l'ensemble des terrains concernés par l'avant-projet de plan se situent en zone de prévention de captage IIb;

Considérant que les terrains concernés par l'avant-projet de plan ne sont pas situés:

1. dans une réserve naturelle domaniale ou une réserve naturelle agréée, dans une cavité souterraine d'intérêt scientifique, dans une zone humide d'intérêt biologique ou dans une réserve forestière, visée par la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature;

2. dans un site Natura 2000 proposé ou arrêté en application de la loi du 12 juillet 1973 sur la conservation de la nature;

Considérant que les terrains concernés par l'avant-projet de plan ne sont pas exposés à un risque naturel ou une contrainte géotechnique majeurs;

Considérant que l'avant-projet de plan n'est pas concerné par des biens immobiliers inscrits sur la liste de

sauvegarde, classés, situés dans une zone de protection visée à l'article 209 du Code ou localisés dans un site repris à l'inventaire des sites archéologiques visés à l'article 233 du Code;

Considérant que l'essentiel de la superficie concernée par la zone d'activité économique industrielle assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.10 » est cultivée;

Considérant que la majeure partie des terrains retenus par les auteurs de l'étude pour l'implantation du terminal air/TGV-fret et des liaisons ferroviaires sont actuellement cultivés; qu'une partie de ceux-ci sont cependant occupés par les engins et les dépôts de matériaux liés au chantier de l'allongement de la piste de l'aéroport de Liège-Bierset;

Considérant que plusieurs bâtiments sont concernés par les liaisons ferroviaires;

Considérant que les terrains retenus par l'étude pour l'implantation du terminal air/TGV-fret sont longés par la N637, également nommée chaussée de Liège, actuellement en cours de travaux;

Considérant qu'ils bénéficient d'une excellente accessibilité à l'autoroute A15/E42 et à l'A604 via la N637 et la rue Valise;

Considérant qu'en 2003 le Gouvernement wallon avait retenu l'option d'inscrire au plan de secteur une zone destinée spécifiquement au développement d'une plate-forme air/rail;

Considérant que le Gouvernement wallon entend ne pas d'écarter de cette option et décide d'inscrire au plan de secteur une zone de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne, pour une superficie d'environ 11,5 ha au lieu d'implantation du futur terminal, le long de la ligne ferroviaire 36A, sur la partie sud de la zone d'activité économique industrielle assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.08 » au plan de secteur et sur une petite partie de la zone d'activité économique industrielle assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.11 » au plan de secteur;

Considérant qu'il y a lieu d'assortir la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.09 » dont était assortie la précédente zone affectée à cet usage, afin de la réserver strictement à l'implantation d'un terminal air/TGV-fret;

Considérant que la zone anciennement affectée à l'implantation d'un terminal fret peut dès lors être destinée à une autre fonction;

Considérant que l'inscription au plan de secteur de cette zone en zone d'activité économique industrielle permet de compenser l'espace perdu suite à l'inscription de la nouvelle zone de services publics et d'équipements communautaires;

Considérant, en conséquence de cela, que cette zone d'environ 18 ha peut être inscrite, sur le territoire de la commune d'Awans, en zone d'activité économique industrielle;

Considérant que la suppression de la zone de services publics et d'équipements communautaires assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.09 » inscrite au plan de secteur aura un impact sur le type d'activités qu'il serait judicieux d'encourager à se développer au nord de la ligne TGV;

Considérant que ce raisonnement avait déjà prévalu en 2003 puisque la zone d'activité industrielle avait été assortie d'une prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.10 » au plan de secteur, la réservant aux entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route à développer en vue, d'accueillir les infrastructures de groupage-dégroupage et des prestataires de services logistiques rail-route;

Considérant que cette prescription supplémentaire n'a plus d'intérêt dans la perspective d'une modification de la localisation du terminal air/TGV-fret;

Considérant que le fait de ne pas spécialiser les activités autorisées dans la zone d'activité économique industrielle répond incontestablement à un besoin en terrains à destination de l'activité économique mis en évidence notamment par la CPDT;

Considérant que la zone d'activité économique industrielle est séparée de l'aéroport par un obstacle physique constitué par la ligne TGV laquelle borde l'ensemble de la zone au sud de celle-ci; que son enclavement par rapport à l'aéroport ne justifie pas de la réserver à l'implantation d'entreprises qui trouveraient un intérêt à la proximité d'un aéroport dont la fonction est le transport de fret;

Considérant, en conséquence de cela, qu'il n'y a plus lieu d'assortir la zone d'activité économique industrielle inscrite au plan de secteur au nord de la ligne TGV de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.10 »; que cette dernière peut donc être abrogée;

Considérant que la modification de la localisation du terminal air/TGV-fret ne justifie plus de maintenir la nuance qu'apporte la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.11 » inscrite au plan de secteur; que cette prescription réserve en effet le développement de la partie est de la zone d'activité économique industrielle « Liège Logistics » aux seules entreprises utilisant les équipements bimodaux rail-route existants en vue d'accueillir les infrastructures de groupage-dégroupage et des prestataires de services logistiques rail-route;

Considérant qu'au vu de la contiguïté de la zone d'activité économique industrielle inscrite au plan de secteur au sud de la ligne TGV par rapport à la nouvelle localisation du terminal air/TGV-fret, le maintien de deux prescriptions supplémentaires différentes engendrerait une division artificielle des activités logistiques (rail-route et rail-air) .au sein de la même zone et ne serait pas de nature à favoriser la gestion parcimonieuse de la zone;

Considérant que le Gouvernement wallon opte pour la suppression de cette prescription supplémentaire au plan de secteur au profit de l'inscription de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.08 » assortissant la zone contiguë afin de réserver l'ensemble de la zone à des entreprises relevant de la logistique;

Considérant que le terminal air/TGV-fret sera relié à la ligne ferroviaire 36A en direction de Bruxelles et à la ligne ferroviaire 36 en direction de l'Allemagne;

Considérant que le tracé projeté de cette liaison ne nécessite pas, en l'état, de destruction de bâtiments, tant dans la zone d'habitat à caractère rural située dans la pointe entre les lignes ferroviaires 36 et 36A que sur les terrains utilisés par l'armée situés dans la partie nord de la zone d'activité économique industrielle assortie de la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.08 » au plan de secteur;

Considérant que le Gouvernement wallon retient cette option;

Considérant qu'il semble que l'infrastructure de communication ferroviaire telle que projetée doit être inscrite préalablement au plan de secteur dès lors qu'elle a pour caractéristique de relier le terminal air /TGV-fret à la ligne TGV Bruxelles-Liège-Cologne;

Considérant que par conséquent, il convient d'inscrire au plan de secteur le tracé projeté et un périmètre de réservation en surimpression des zones traversées afin de réserver les terrains pour la réalisation de l'infrastructure de communication ferroviaire;

Considérant que ce périmètre de réservation sera centré sur le tracé projeté et aura conventionnellement 150 mètres de largeur mais sera limité par le tracé existant des lignes ferroviaires 36 et 36 A;

Considérant que l'arrêté du Gouvernement wallon du 6 février 2003 a également inscrit au plan de secteur le tracé projeté d'une nouvelle section de la N637 et un périmètre de réservation en surimpression des zones traversées, en fonction du dossier d'allongement de la piste de l'aéroport proposé par la Société Régionale Wallonne des Transports;

Considérant que ce périmètre de réservation couvre partiellement les terrains destinés à l'implantation du terminal air/TGV-fret;

Considérant que les travaux de réalisation de cette nouvelle section de la N637, dont le maître d'ouvrage est la Société wallonne des Aéroports (SOWAER), sont en voie de finalisation;

Considérant qu'il convient dès lors d'abroger le tracté de cette infrastructure de communication routière, ainsi que le périmètre de réservation inscrit au plan de secteur en surimpression des zones traversées;

Considérant qu'il convient d'inscrire au plan de secteur le tracé de cette infrastructure de communication routière tel qu'il existe en réalité;

Considérant que l'avant-projet de révision du plan de secteur ne porte pas sur l'inscription de nouvelles zones destinées à l'urbanisation en lieu et place de zones non destinées à l'urbanisation; que par conséquent, l'avant-projet de plan de révision du plan de secteur ne prévoit pas l'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation; que partant, les prescriptions visées à l'article 46, §1<sup>er</sup> du Code ne sont donc pas d'application;

Considérant, compte tenu, d'une part, des activités qui pourront être exercées dans les zones inscrites à l'avant-projet de plan et, d'autre part, des incidences potentielles sur la mobilité aux alentours des zones projetées et sur les zones d'habitat à caractère rural de Bierset et Awans, que le plan de secteur révisé projeté est susceptible d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement;

Considérant que, conformément aux dispositions de l'article 42, alinéas 2 et 4 du Code, le Gouvernement wallon est tenu de faire réaliser une étude d'incidences dont il fixe l'ampleur et le degré de précision et de soumettre le projet de contenu de l'étude d'incidences ainsi que l'avant-projet de révision du plan de secteur de Liège, pour avis, à la commission régionale d'aménagement du territoire et au conseil wallon de l'environnement pour le développement durable;

Considérant, en ce qui concerne l'ampleur de l'étude à réaliser, que l'auteur de l'étude limitera son analyse aux composantes de l'avant-projet de plan susceptibles d'avoir une incidence non négligeable sur l'environnement; qu'il justifiera la pertinence de ses choix;

Considérant que l'étude d'incidences peut, en application de l'article 42, alinéa 3, du Code, être fondée notamment sur les renseignements utiles obtenus lors des études d'incidences déjà réalisées, notamment dans le cadre des instructions de la révision du plan de secteur de Liège adoptée le 6 février 2003 et du projet de révision du plan de secteur de Liège adopté provisoirement le 7 mai 2009, et de l'instruction des permis uniques et des permis d'environnement qui couvrent l'exploitation de l'aéroport; que ces renseignements devront néanmoins être analysés et, le cas échéant, actualisés;

Considérant que l'étude d'incidences peut être fondée notamment sur les renseignements utiles de l'« Etude de faisabilité d'une intermodalité air/fer à partir de l'axe ferroviaire à grande vitesse », réalisée par le bureau Ernst et Young; que ces renseignements devront néanmoins être analysés et, le cas échéant, actualisés;

Considérant que l'analyse des besoins justifiant l'inscription des nouvelles zones et du périmètre de réservation des infrastructures de communication ferroviaires sera circonscrite aux abords de l'aéroport de Liège-Bierset;

Considérant que l'analyse de la pertinence de la localisation des nouvelles zones et du périmètre de réservation des infrastructures de communication ferroviaires sera circonscrite aux abords de l'aéroport de Liège-Bierset;

Considérant que l'analyse de la délimitation et des conditions de mise en œuvre des nouvelles zones et du périmètre de réservation des infrastructures de communication ferroviaires, ainsi que la recherche des variantes, devront être circonscrites au périmètre d'étude jugé le plus pertinent compte tenu de la nature du milieu et des contraintes à l'implantation considérées;

Considérant, en ce qui concerne le degré de précision des informations de l'étude à réaliser, que le projet de contenu annexé au présent arrêté a été établi en tenant compte des spécificités de l'inscription au plan de secteur d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, d'une zone d'activité économique industrielle, du tracé projeté de liaisons ferroviaires et d'un périmètre de réservation des infrastructures de communication ferroviaires en surimpression des zones traversées, et respecte le contenu-type défini à l'article 42, alinéa 2, du Code;

Considérant que l'étude d'incidences devra porter une attention particulière aux problèmes potentiels de mobilité et d'accessibilité aux nouvelles zones, en réalisant notamment des comptages ou des mises à jour de comptages existants, une étude des flux routiers et une projection de ces données après la mise en œuvre des zones;

Considérant que l'étude d'incidences portera une attention particulière sur l'opportunité et les impacts des prescriptions supplémentaires ajoutées ou supprimées par l'avant-projet de plan, notamment en termes d'activité économique, de gestion du domaine aéroportuaire, de mobilité et de voisinage;

Considérant que l'étude d'incidences devra porter une attention particulière à l'évaluation des effets des composantes de l'avant-projet de plan sur la mobilité locale et l'accessibilité aux zones, en réalisant notamment des comptages ou des mises à jour de comptages existants, une étude des flux routiers, et une projection de ces données après la mise en œuvre des zones;

Considérant que l'étude d'incidences devra également s'attacher à évaluer les effets des options prises en matière d'inscription et d'abrogation de prescriptions supplémentaires, notamment sur l'activité économique, la gestion du domaine aéroportuaire et le voisinage,

Arrête:

## Art. 1<sup>er</sup>.

Le Gouvernement wallon décide la mise en révision du plan de secteur de Liège (planche 42/1) et adopte l'avant-projet de révision du plan de secteur de Liège conformément à la carte annexée au présent arrêté, en vue de l'inscription:

- d'une zone de services publics et d'équipements communautaires sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne;
- d'une zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune d'Awans;
- du tracé projeté d'infrastructures de communication ferroviaires et d'un périmètre de réservation en surimpression des zones traversées;
- du tracé existant d'une infrastructure de communication routière.

#### **Art. 2.**

Le Gouvernement wallon abroge:

- la prescription supplémentaire repérée par le sigle « \*S.10 » assortissant la zone d'activité économique industrielle sur le territoire de la commune d'Awans;
- 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;
- le tracé projeté d'une infrastructure de communication routière et le périmètre de réservation inscrit en surimpression des zones traversées.

#### **Art. 3.**

La prescription supplémentaire suivante, repérée par le sigle « \*S.09 », est d'application dans la zone de services publics et d'équipements communautaires inscrite sur le territoire de la commune de Grâce-Hollogne:

« Cette zone sera réservée à l'implantation d'une plate-forme air/TGV-fret. ».

#### **Art. 4.**

La prescription supplémentaire suivante, repérée par le sigle « \*S.08 », est d'application dans la partie est de la zone d'activité économique industrielle dite « Liège Logistics » située au sud de la ligne ferroviaire:

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

#### **Art. 5.**

Le Gouvernement wallon adopte le projet de contenu d'étude d'incidences à laquelle sera soumis l'avant-projet de révision du plan de secteur de Liège et annexé au présent arrêté.

#### **Art. 6.**

Le Gouvernement wallon charge le Ministre du Développement territorial de soumettre ledit projet de contenu d'étude d'incidences à laquelle sera soumis l'avant-projet de révision du plan de secteur de Liège, pour avis, à la Commission régionale de l'Aménagement du Territoire et au Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable, puis de lui représenter ensuite pour approbation.

Namur, le 27 mai 2009.

Le Ministre-Président,

R. DEMOTTE

Le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,

A. ANTOINE