



Bureau d'Architecture
Alain Mariage

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL D'AWANS PARTIE II : OPTIONS

Vu et adopté provisoirement par le Conseil communal en séance du par ordonnance

Le Secrétaire E. Dechamps

Le Bourgmestre, A. Vrancken

Le Collège communal certifie que le présent document a été soumis à enquête publique
du au par le Collège

Le Secrétaire E. Dechamps

Le Bourgmestre, A. Vrancken

Vu et adopté définitivement par le Conseil communal en séance du.....par ordonnance

Le Secrétaire E. Dechamps

Le Bourgmestre, A. Vrancken

pour le compte
de la Commune d'Awans

INSTITUT DE CONSEIL ET D'ETUDES EN DEVELOPPEMENT DURABLE ASBL
Boulevard Frère Orban, 4 à 5000 NAMUR
Tél : +32.81.25.04.80 - Fax : +32.81.25.04.90 - E-mail : icedd@icedd.be

en collaboration avec ALAIN MARIAGE Ir Architecte
Rue de l'Arbre Sainte-Barbe, 393 à 4000 ROCOURT
Tél : +32.04.247.18.57- E-mail : a.mariage@skynet.be

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION.....	4
1.1. DOCUMENTS MIS A DISPOSITION	4
1.2. COMITE D'ACCOMPAGNEMENT ET AUTEUR DE PROJET.....	5
1.2.1. Comité d'accompagnement.....	5
1.2.2. Auteur de projet.....	5
1.3. CONTENU DU SCHEMA DE STRUCTURE PARTIE « OPTIONS »	6
2. OPTIONS TERRITORIALES	7
2.1. L'HABITAT ET LES SERVICES A LA POPULATION	7
2.1.1. Objectifs d'aménagement.....	7
2.1.1.1. Identifier les limites entre la ville et la campagne	7
2.1.1.2. Différencier la zone d'habitat et limiter la consommation d'espace	8
2.1.2. Recommandations de mise en œuvre.....	9
2.1.2.1. Zone d'habitat et zone d'habitat à caractère rural	9
2.1.2.2. Zone mixte d'habitat, de commerce, d'artisanat et de service.....	17
2.1.2.3. Zone de services publics et d'équipements communautaires	18
2.1.3. Modalités d'exécution	18
2.1.3.1. Rénover l'administration communale	18
2.1.3.2. Révision du plan de secteur souhaitée.....	18
2.2. LA PROGRAMMATION DES ZONES D'AMENAGEMENT COMMUNAL CONCERTÉ	19
2.2.1. Objectifs d'aménagement.....	19
2.2.1.1. Renouveler l'offre résidentielle.....	19
2.2.1.2. Mettre en place une zone tampon entre l'autoroute et le village d'Awans.....	19
2.2.1.3. Viabiliser les services le long de la Nationale 3	19
2.2.2. Recommandations de mise en œuvre.....	20
2.2.2.1. Affectations proposées	20
2.2.2.2. Priorité de mise en œuvre des zones destinées à l'habitat	20
2.2.2.3. Recommandations de mise en œuvre des zones destinées à l'habitat	21
2.2.2.4. Recommandations de mise en œuvre de la zone d'espace vert et de service public et d'équipement communautaire	22
2.3. LA LOCALISATION DES ACTIVITES ECONOMIQUES.....	23
2.3.1. Objectifs d'aménagement.....	23
2.3.1.1. Tirer parti des zones d'activités économiques.....	23
2.3.1.2. Soutenir une agriculture garante de la qualité de l'espace rural	23
2.3.2. Recommandations de mise en œuvre.....	24
2.3.2.1. Zone d'activité économique mixte et industrielle	24
2.3.2.2. Zone agricole.....	27
2.4. L'ENVIRONNEMENT	29
2.4.1. Objectifs d'aménagement.....	29
2.4.1.1. Assurer la protection des captages	29
2.4.1.2. Limiter les problèmes des aux inondations	29
2.4.1.3. Politique préventive en matière d'infrastructures de transports d'énergie	29
2.4.1.4. Reconstituer un réseau écologique	29
2.4.2. Recommandations de mise en œuvre.....	30
2.4.2.1. Protection des captages d'eau.....	30
2.4.2.2. Prise en compte des périmètres d'aléa d'inondation	30
2.4.2.3. Politique préventive en matière d'infrastructures de transports d'énergie	31
2.4.3. Modalités d'exécution	31
2.4.3.1. Mesures opérationnelles en matière de gestion des phénomènes d'inondation.....	31
2.4.3.2. Mesures opérationnelles en matière de réseau écologique	32
2.5. LES MODES ET LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS	35
2.5.1. Objectifs d'aménagement.....	35
2.5.1.1. Utiliser les transports en commun comme levier des développements urbanistiques	35
2.5.1.2. Optimiser le réseau viaire en lien avec la structure spatiale projetée	35

2.5.2.	<i>Recommandations de mise en œuvre et modalités d'exécution</i>	36
2.5.2.1.	Axe de transports en commun à renforcer	36
2.5.2.2.	Rôle de la halte d'Awans	36
2.5.2.3.	Hierarchie du réseau régional	37
2.5.2.4.	Aménagements de sécurité	38
2.5.2.5.	Itinéraires piétons et cyclistes et liaisons internes	40
3.	BIBLIOGRAPHIE DE REFERENCE	45

1. Introduction

Le schéma de structure communal d'Awans constitue l'aboutissement d'une longue réflexion, entamée en 2006, sur la situation de la commune en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Il examine la situation actuelle et les perspectives d'évolution de cette commune de la périphérie liégeoise et propose des pistes pour encadrer son avenir.

Un premier projet a été adopté provisoirement par le conseil communal en date du 26 mai 2009. Par la suite, l'autorité communale a souhaité réévaluer la possibilité d'implanter la nouvelle administration communale dans la zone d'aménagement communal concerté dite Pont à la Croix telle que le proposait le projet de schéma structure adopté provisoirement. La rénovation de l'administration actuelle située dans le centre d'Awans a été privilégiée entraînant une réorientation des options du schéma de structure. Il a dès lors été jugé nécessaire de modifier le projet de schéma de structure et de recommencer la procédure d'adoption et notamment l'enquête publique. Le Collège communal a entériné cette décision en date du 18 février 2010.

Le schéma de structure est, avec le schéma de développement de l'espace régional, un instrument de la conception et de la planification du territoire communal. Le prescrit de l'article 16 du CWATUPE en précise le contenu. Il est défini comme un document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire.

Contrairement à un plan ou à un règlement, un schéma n'a pas de valeur réglementaire, Il constitue néanmoins la ligne de conduite que se donne la commune et précise ce qu'est pour elle la notion de bon aménagement des lieux. Il servira de guide, tant pour les futurs documents d'aménagement que pour des réalisations concrètes.

1.1. Documents mis à disposition

Le dossier du schéma de structure est structuré de la manière suivante :

La première partie (Partie I. Diagnostic) expose l'analyse de la situation existante de fait et de droit et met en évidence des enjeux territoriaux ;

La deuxième partie (Partie II. Options) regroupe, selon 5 axes de l'action publique (l'habitat, la programmation des réserves foncières, la localisation des fonctions économiques, l'environnement, les modes et les réseaux de déplacements), les options territoriales poursuivies ainsi que les modalités d'exécution qui les accompagnent, **c'est l'objet du présent rapport** ;

La troisième partie (Partie III. Evaluation environnementale) précise les principales incidences environnementales des options territoriales retenues;

La quatrième partie (Partie IV. Résumé non technique) propose un résumé, accessible au plus grand nombre, de l'ensemble de l'étude.

Le schéma de structure est accompagné d'une cartographie réalisée à l'échelle du 1/10.000^{ième}.

La partie I. Diagnostic comprend 10 cartes :

- Occupation du sol ;
- Structure du bâti ;
- Paysage et éléments patrimoniaux ;
- Réseaux techniques ;
- Hiérarchie du réseau ;
- Transports en commun ;
- Environnement ;
- Assainissement ;
- Plan de secteur ;
- Situation juridique.

La partie II. Options comprend 2 cartes :

- Expression cartographiée des mesures d'aménagement ;
- Orientations générales en matière de circulation.

1.2. Comité d'accompagnement et auteur de projet

1.2.1. Comité d'accompagnement

Le suivi et la coordination de l'étude ont été assurés par un comité d'accompagnement composé :

- pour le Collège d'Awans : Monsieur Vrancken, Bourgmestre, Monsieur Capelle, Echevin, Madame Bouveroux-Vanhove, Echevine, Monsieur Baldewyns, Echevin, Monsieur Radoux, Echevin, Monsieur Moxhet, Echevin.
- pour l'administration communale : Madame Delvaux, Service urbanisme, Madame Paquay, Service urbanisme.
- pour le Service Public Wallon : Madame Hames, attachée, DGO4, Direction de l'aménagement local, Monsieur Delecour, fonctionnaire-délégué, DGO4, Direction extérieure de Liège, Madame Vervier, attachée, DGO4, Direction extérieure de Liège.

Ce comité d'accompagnement s'est réuni à 3 reprises (13 février 2006, 20 septembre 2006, 29 septembre 2008 et le 18 février 2009).

Une rencontre avec Mr Delecour, fonctionnaire-délégué s'est tenue le 3 janvier 2010.

Un groupe de pilotage composé de certains membres du Collège communal, des services de l'administration et des représentants de l'auteur de projet s'est également réuni de manière régulière entre 2006 et 2010 pour prendre connaissance des résultats de l'étude, les discuter du point de vue politique et décider des suites et des orientations à leur donner.

Les travaux ont été présentés, à plusieurs reprises à la CCATM (30 novembre 2005, 26 avril 2006, 31 mai 2006, 28 juin 2006, 30 octobre 2008, 19 mars 2009 et le 14 octobre 2009).

1.2.2. Auteur de projet

Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable asbl

Boulevard Frère Orban, 4 à 5000 Namur

Tél : +32.81.25.04.80 - Fax : +32.81.25.04.90 - E-mail : icedd@icedd.be

Equipe mise à disposition pour la présente étude : Bertrand Ippersiel, Renaud Naiken, Marie Pairon, Philippe Romedenne, Caroline Setruk, Laurent Scheray, François Vander Linden

en collaboration avec Alain Mariage, Ir Architecte

Rue de l'Arbre Sainte-Barbe, 393 à 4000 Rocourt

Tél : +32.04.247.18.57 – E-mail : a.mariage@skynet.be

1.3. Contenu du schéma de structure partie « Options »

Le présent rapport, intitulé « Schéma de structure : options », ainsi que les cartes qui s'y rapportent se veulent conformes aux dispositions du CWATUPE et plus particulièrement aux articles 16, 17 et 254.

Le projet de schéma de structure est présenté sur base de 5 thématiques qui constituent **5 axes de l'action publique** : l'habitat (1), la programmation des réserves foncières (2), la localisation des fonctions économiques (3), l'environnement (4) et les modes et les réseaux de déplacements (5).

Pour chaque thématique, **les objectifs d'aménagement** déclinent la ligne de conduite que se fixe la commune d'Awans. Ils sont accompagnés de **recommandations de mise en œuvre** qui traduisent en détail cette stratégie. Le schéma de structure permet ainsi de définir les modes d'urbanisation souhaités, la densité de logement, les fonctions autorisées, certaines exigences environnementales, des orientations générales en matière de circulation, etc.

Ces recommandations tiennent compte du plan de secteur. Le schéma de structure est, en effet, un document **à valeur indicative** qui ne peut s'écarter des documents à valeur réglementaire. Les autres périmètres réglementaires tels que les permis de lotir ainsi que les autres dispositions juridiques (plan communal d'aménagement, sites et monuments classés, statut des voiries, etc.) restent également, pleinement, d'application.

Par thématique, le schéma de structure comporte également certaines modalités d'exécution qui correspondent à des actions ponctuelles ou à des politiques plus globales à initier par la Commune mais également par d'autres acteurs.

Nous rappelons que le texte du schéma de structure, partie « Options » est accompagné de **2 cartes** dressées au 1/10.000^{ième} :

- Expression cartographiée des mesures d'aménagement ;
- Orientations générales en matière de circulation.

2. Options territoriales

2.1. L'habitat et les services à la population

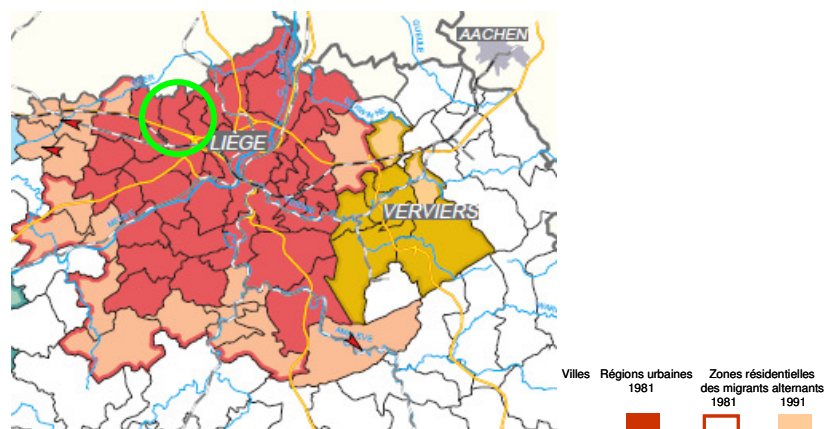
2.1.1. Objectifs d'aménagement

2.1.1.1. Identifier les limites entre la ville et la campagne

Liège et sa périphérie constituent l'espace de référence de la commune d'Awans. C'est dans cet espace, pris dans son ensemble, que se situent les principales fonctions symboliques, culturelles et économiques qui contribuent à la richesse du bassin de vie.

A l'exception du plan de secteur, il n'y a pas, à proprement dit, de **projet de territoire** pour cet espace. Il n'y a pas, par exemple, de délimitation d'un périmètre d'agglomération qui pourrait fixer les limites du développement urbain liégeois. Il est donc difficile pour la Commune d'Awans de se positionner par rapport à cette aire d'influence. A l'inverse, elle subit nombre de décisions liées aux mutations de cet espace. Néanmoins, située sur un axe de pénétration de l'agglomération, la commune d'Awans souhaite se positionner et marquer sa spécificité.

Outre les possibilités de développement économique, renforcées par la modification récente du plan de secteur, la commune devrait pouvoir, à moyen terme, bénéficier d'une meilleure desserte par les transports en commun et d'un bon niveau d'équipements. Les services et emplois ainsi créés doivent permettre de **renforcer une deuxième couronne** à l'échelle de l'agglomération liégeoise, deuxième couronne souvent moins bien équipée en services essentiels à la vie courante comme les commerces de proximité, les services aux entreprises, les équipements de loisirs et les équipements scolaires et administratifs.



A travers les orientations du schéma de structure, la commune d'Awans souhaite donc encadrer le développement du bâti et structurer le territoire pour, notamment et à sa modeste échelle, limiter le développement en tache d'huile de l'urbanisation que l'on observe depuis deux décennies autour de Liège. Il s'agit de concrétiser sur le terrain **la transition entre les territoires urbanisés de l'agglomération et la campagne** de la Hesbaye liégeoise.

A l'échelle communale, un des premiers principes mis en avant par le schéma de structure est de mieux identifier **les limites entre les espaces** aux caractéristiques urbaines ou évoluant vers ce type de morphologie et les villages qui doivent conserver leurs caractéristiques. C'est ainsi que la partie Est de la Nationale 3 et ses abords sont identifiés comme une zone à caractère urbain et périurbain tandis que le vieux Awans, Fooz, Hognoul centre, Villers-l'Évêque et Othée sont identifiés comme des noyaux villageois.

2.1.1.2. Différencier la zone d'habitat et limiter la consommation d'espace

La qualité architecturale et urbanistique rencontrée dans les villages, les espaces ouverts, les contraintes environnementales très nombreuses sur le territoire, la proximité des services et équipements ainsi qu'à plus long terme, la possibilité de tirer parti d'un réseau de transports en commun performant en relation avec l'ensemble de l'agglomération de Liège, la forte polarisation économique du territoire communal sont **les éléments fondateurs** du projet de schéma de structure d'Awans.

Leur prise en compte permet notamment d'envisager une gestion différenciée du territoire à travers des intensités d'urbanisation différentes. Trois niveaux d'intensité sont définis en fonction du contexte du site et de la qualité de la desserte actuelle et potentielle par le réseau de transport public :

- une zone d'habitat à caractère urbain (classe I) ;
- une zone d'habitat à caractère périurbain (classe II) ;
- une zone d'habitat à caractère villageois (classe III).

A long terme, cette approche doit donc permettre, à travers des formes bâties différenciées, de diminuer à la fois la consommation d'espace et les coûts de construction mais aussi d'optimiser les équipements et les réseaux nécessaires à l'urbanisation.

La zone d'habitat à caractère urbain

Cette zone correspond à l'axe de la Nationale 3 dans son tronçon Est (depuis le carrefour avec la rue d'Oupeye vers la limite communale avec Ans). Elle constitue la **porte d'entrée dans l'agglomération liégeoise**. La volonté est d'y favoriser une densité de bâti et une mixité de fonctions assez grande afin de permettre de viabiliser les services et équipements s'y localisant et de justifier le développement d'un réseau de transports en commun performant en relation étroite avec le reste de l'agglomération liégeoise. Le renforcement des transports en commun est un objectif à long terme mais qui s'avère indispensable. Il doit s'envisager en cohérence avec les développements urbanistiques le long de cet axe.

Cet espace qui ne répond plus à la définition légale de la zone d'habitat, la fonction résidentielle n'y étant plus dominante, doit également faire l'objet d'un **réaménagement** pour progressivement lui rendre une **cohérence visuelle mais aussi fonctionnelle**. Il s'agit en corollaire d'y encourager la multifonctionnalité et d'introduire aux endroits favorables de nouvelles fonctions telles que, par exemple, l'hôtellerie, les services aux personnes, les activités socioculturelles en complément de l'habitat. Cet objectif doit obligatoirement être concerté avec les gestionnaires du réseau des voiries régionales.

Ces espaces doivent pouvoir disposer d'une polarité forte sur l'ensemble du territoire communal. La volonté est, à terme, de renforcer ces espaces en mettant en œuvre, partiellement, les ZACC bordant la N3 en les affectant en zone d'habitat à caractère périurbain.

Le renforcement de cette polarité pose néanmoins différents problèmes dont le plus aigu est celui de l'augmentation des besoins en parcage, augmentation liée à celle du nombre de logements et qui doit être satisfaite dans le respect des impositions liées à l'existence de la zone de protection rapprochée des galeries de la CILE. Ce renforcement est donc bien un objectif à long terme.

La zone d'habitat à caractère périurbain

Cette zone correspond à l'entrée Ouest de la Nationale 3 (Hognoul) en grande partie déjà urbanisée, et aux zones d'aménagement communal concerté situées au nord de la Nationale 3.

Les caractéristiques de cette zone sont assez proches de la zone à caractère urbain. Elle s'en distingue par une densité plus faible et par la présence de fonctions jouant un rôle strictement local (à l'échelle de la commune). Ces zones ont néanmoins un rôle important dans la mesure où leur mise en œuvre aura comme conséquence de modifier de manière substantielle le fonctionnement et la perception de la Nationale 3.

La zone d'habitat à caractère villageois

Il s'agit des villages d'Hognoul, de Villers-l'Evêque, d'Othée, de Fooz et d'Awans.

Face à la poursuite attendue de l'urbanisation, la volonté est de conserver et développer le caractère villageois des espaces bâtis et non bâtis propres à chaque village. Relevons que des différences significatives existent entre les villages et plus particulièrement entre Awans encore marqué par son passé industriel et les villages du plateau ouvert de la Hesbaye.

Pour chaque village, une distinction est faite entre le **centre du village** et sa **périphérie**. Outre la question morphologique, l'option fondamentale poursuivie ici est globalement de ne pas chercher à densifier les villages dans la mesure où ils resteront fortement dépendants de la voiture.

2.1.2. Recommandations de mise en œuvre¹

La formulation des recommandations de mise en œuvre se base sur les affectations du plan de secteur. La carte intitulée « Expression cartographiée des mesures d'aménagement » accompagne ces recommandations.

2.1.2.1. Zone d'habitat et zone d'habitat à caractère rural

Types de zones d'habitat

La **zone d'habitat et la zone d'habitat à caractère rural** figurant au plan de secteur ont été, dans un premier temps, regroupées dans la mesure où cette distinction est peu pertinente au regard de l'évolution de l'urbanisation rencontrée à Awans. Comme déjà souligné, cela n'entraîne pas une modification du zonage du plan de secteur qui demeure le cadre légal de référence (articles 26 et 27 du CWATUPE définissant la zone d'habitat et la zone d'habitat à caractère rural).

Les autres **périmètres règlementaires** ainsi que les autres **dispositions juridiques** restent également pleinement d'application.

Une distinction a été ensuite opérée pour mettre en évidence une zone d'habitat à caractère urbain, à caractère périurbain et à caractère villageois.

Pour la zone d'habitat à caractère villageois qui correspond aux villages d'Othée, de Villers-l'Evêque, de Fooz, d'Hognoul et d'Awans une différenciation plus fine est également proposée pour mettre en évidence d'une part **les centres** et d'autre part **les espaces périphériques**.

La volonté est d'identifier clairement **le centre de chaque village** dans lequel une plus forte densité est, ponctuellement, acceptable et dans lequel les services et équipements de proximité s'implantent de manière préférentielle. On cherchera également dans les centres des villages **à diversifier l'offre en logement** (habitation unifamiliale, appartements, petit collectif et habitat groupé) afin de répondre au mieux aux besoins de la population actuelle et à venir, notamment par rapport à la problématique du vieillissement de la population.

Les **centres des villages** doivent devenir des lieux clairement reconnaissables notamment par la qualité des espaces publics qu'on y rencontre. L'objectif est de valoriser les qualités du lieu afin de participer au renforcement de l'identité villageoise. Ce sont des lieux privilégiés de rencontre. Ces centres qui regroupent des équipements, quelques commerces et services, sont également propices au renforcement du lien social.

Sur base d'une étude de faisabilité détaillée, il est envisagé de supprimer ou d'adapter **les plans d'alignement dans les centres des villages** avec comme objectif de conserver les morphologies villages et notamment les caractéristiques de l'espace-rue.

C'est bien dans les centres des villages que des actions de réaménagement de l'espace public devraient être menées prioritairement. La création de nouveaux équipements de proximité devrait également y être favorisée. Le programme communal de développement rural, en cours d'élaboration, sera l'une des occasions de concrétiser cette intention.

¹ Bibliographie de référence :

Guide pratique pour la construction et la rénovation durables de petits bâtiments – Offrir des opportunités d'échanges sociaux, IBGE, 2007.

Guide d'urbanisme pour la Wallonie, région wallonne, 2004.

Dans la **périphérie des villages**, la volonté est de conserver le **caractère aéré** de l'auréole villageoise qui assure la transition avec l'espace rural. L'objectif est de conforter le caractère résidentiel et d'améliorer la **structure urbanistique** de ces quartiers ou ensembles. C'est dans ces espaces que les principales réserves de terrains à bâtir se situent. La volonté est de ne pas densifier de manière trop importante ces espaces. Dans ces zones, l'aménagement des espaces publics mettra l'accent sur la sécurité (requalification d'espace public, création de porte d'entrée et modération de la vitesse).

Sur le plan cartographique, la différenciation entre **les centres** et **les périphéries** se marque par une couleur **affectée à l'espace public** (voiries, places, etc.). Les recommandations formulées s'appliquent aux parcelles ou aux bâtiments bordant l'espace public considéré. Il ne s'agit donc pas, à proprement parler, d'un nouveau zonage appliqué sur celui du plan de secteur.

Destination

ZONE D'HABITAT A CARACTERE URBAIN

Dans cette zone, l'aménagement et l'organisation des espaces doivent permettre une grande **mixité et une diversité de fonctions**. Le long de la Nationale 3, la **fonction résidentielle** doit redevenir dominante. On y encouragera une mixité verticale (superposition de logements et d'activités économiques compatibles avec le logement).

Cette volonté se traduira par la création d'**habitations groupées** et d'**immeubles à appartements** via des nouvelles constructions ou des subdivisions d'une construction existante.

La **subdivision d'une construction existante** se fait en respect de ses caractéristiques architecturales. Un nouveau logement créé par subdivision d'un logement existant devra présenter une superficie minimum de 60 m². La superficie restante du logement existant initialement ne pourra être inférieure à la superficie du logement créé.

On entend par maison d'habitation un logement possédant un accès individualisé et disposant d'un accès à un jardin. Un appartement est quant à lui un logement composé d'une ou plusieurs pièces dont l'accès peut être collectif et qui ne dispose pas d'accès à un jardin privatif.

Cette zone doit accueillir des fonctions qui renforcent **son caractère central** : activités commerciales et de services, équipements et services publics tout en veillant à l'équilibre avec la fonction résidentielle.

L'implantation de **nouvelles activités économiques** (artisanat, recherche, distribution commerciale ou petite industrie) et l'extension d'**activités existantes** sont autorisées. Tout en mettant l'accent sur la fonction résidentielle, le schéma de structure souhaite privilégier en effet une mixité des activités en assurant leur compatibilité et, de préférence, leur complémentarité.

ZONE D'HABITAT A CARACTERE PERIURBAIN

Cette zone est destinée à la fonction résidentielle et aux équipements et services.

Elle comporte des **habitations individuelles ou groupées** ainsi que des **immeubles à appartements** (nouvelle construction ou subdivision d'une construction existante).

La **subdivision d'une construction existante** se fait en respect de ses caractéristiques architecturales. Un nouveau logement créé par subdivision d'un logement existant devra présenter une superficie minimum de 60 m². La superficie restante du logement existant initialement ne pourra être inférieure à la superficie du logement créé.

Les activités commerciales et de services, les équipements et les services publics **de proximité** peuvent s'y implanter. La notion de proximité fait référence à des services et activités qui concourent au développement d'une économie locale en proposant des produits activités qui répondent aux besoins des populations résidentes et qui se traduisent par la création d'emploi.²

Les **exploitations agricoles** ainsi que les fonctions apparentées n'y sont pas encouragées. Les exploitations existantes peuvent être maintenues.

Les **activités économiques dites mixtes** sont autorisées pour autant qu'elles ne mettent pas en péril la fonction résidentielle et soient compatibles avec le voisinage immédiat. A cet égard, les critères de dimensions et de pollutions sont déterminants.

² Pour plus de détail sur l'impact substantiel des services de proximité sur l'émergence d'une identité territoriale, voir Rochefort, M. Pour une approche typologique des services de proximité in Nouvelles pratiques sociales, vol. 17, n°1, 2004, p. 112-125.

ZONE D'HABITAT A CARACTERE VILLAGEOIS

Les zones d'habitat à caractère villageois sont principalement destinées aux **maisons d'habitation individuelles ou groupées**.

De manière générale, **la construction d'appartements** est découragée dans les zones d'habitat à caractère villageois. Néanmoins, la subdivision d'un bâtiment singulier existant (comme par exemple une ferme) en plusieurs logements (maisons d'habitation, appartements) est autorisée.

La **subdivision d'une construction existante** se fait en respect de ses caractéristiques architecturales. Un nouveau logement créé par subdivision d'un logement existant devra présenter une superficie minimum de 60 m². La superficie restante du logement existant initialement ne pourra être inférieure à la superficie du logement créé. Dans la zone d'habitat à caractère rural, un appartement ne peut se situer exclusivement dans les combles. La valorisation de combles doit s'envisager sous forme de duplex.

La volonté des autorités communales étant aussi de diversifier l'offre en logement, dans les périmètres de centre des villages, **les petits immeubles à appartements** (nouvelle construction ou subdivision d'une construction existante) sont autorisés.

Les **exploitations agricoles** ainsi que les fonctions apparentées sont encouragées dans les villages car elles contribuent au maintien du caractère rural. On entend par « fonction apparentée », les activités économiques nécessaires au maintien de l'activité agricole (atelier mécanique, grainetier, etc.). En fin d'exploitation, les exploitations agricoles peuvent être reconverties en logement dans le respect de leurs caractéristiques architecturales.

Les activités commerciales et de services, les équipements et les services publics **de proximité** peuvent s'implanter dans les villages. La priorité sera mise sur le développement de ce type de service dans les centres des villages.

Les **autres activités économiques** sont autorisées pour autant qu'elles ne mettent pas en péril la fonction résidentielle et soient compatibles avec le voisinage immédiat. A cet égard, les critères de dimensions et de pollution sont déterminants. On mettra la priorité sur les activités possédant un lien direct avec le territoire (types de services rendus, ressources mobilisables, etc.).

Création de voirie et parcellaire

Seules les nouvelles voiries assurant **un rôle de desserte** directe aux zones d'habitat les plus denses peuvent être construites (zone d'habitat à caractère urbain et périurbain). La possibilité de créer une voirie desservant un équipement public ou nécessaire pour compléter le maillage viaire demeure.

L'objectif de ne pas favoriser une forte augmentation de la population dans les zones d'habitat à caractère villageois a pour conséquence que la **création de nouvelles voiries** y est découragée.

Pour l'ensemble de la zone d'habitat à caractère villageois, l'objectif est de préserver l'intimité des cours et jardins et d'assurer une occupation cohérente des intérieurs d'îlots. La construction **en lot de fond** y est dès lors à décourager. Des réponses telles que des implantations groupées autour d'une cour ou d'une petite voirie de desserte (comme il en existe notamment à Othée) peuvent cependant être envisagées pour autant qu'elles ne dénaturent pas la cohérence globale de la structure de l'îlot.

Dans la zone d'habitat à caractère villageois, une attention particulière doit être accordée au parcellaire et aux modes d'implantation des constructions afin de conserver le parcellaire vernaculaire issu du parcellaire original. Son tracé s'appuie sur des éléments qui configurent le paysage tels que les haies, les fossés, les alignements d'arbres, les sentiers, etc. Il s'oppose au parcellaire tramé de configuration géométrique.

En cas de division parcellaire prévoyant plus de deux lots, la largeur des nouveaux lots destinés à la construction est **diversifiée** en alternant des lots de faible et de moyenne largeur à rue. Un parcellaire et des implantations diversifiés sont également des moyens permettant, dans une certaine mesure, de rompre avec une urbanisation à rythme répétitif le long des voiries.

Le tracé du parcellaire veillera à limiter les ombres portées d'un bâtiment sur l'autre et à maximiser les apports solaires pour chaque parcelle.

Densité de logement

Le schéma de structure donne **une indication sur la densité optimale de logements** pour les différentes zones d'habitat identifiées. Cette démarche a pour objectif de conforter la structure spatiale projetée en orientant la répartition des habitants sur le territoire communal. Relevons qu'il s'agit d'un objectif à long terme dans la mesure où la progression annuelle du parc de logement est faible (1 à 1.5%) par rapport au parc existant.

Cette notion de densité optimale ne doit pas être utilisée de manière absolue. Il est important lors de l'examen des permis de toujours se référer à **l'objectif d'aménagement poursuivi**. C'est ainsi que la densité doit être associée à la qualité des formes bâties et à leur insertion dans l'environnement immédiat. Un équilibre entre espace bâti et espace non bâti doit être trouvé. L'acceptation du projet passe aussi par l'adéquation entre la densité du bâti et la qualité des espaces publics, condition essentielle à une bonne perception de la densité.

Les manières d'évaluer la densité peuvent être multiples.

Une première approche est de déterminer **un nombre de logements par hectare**.

Dans les zones d'habitat à caractère villageois, l'objectif étant de ne pas renforcer l'habitat sauf ponctuellement dans les périmètres de centre, les valeurs-guides varient entre une densité de +/- **10 log/ha en périphérie** et une densité minimum de +/- **15 log/ha dans le centre des villages**. Il faut remarquer que des densités plus fortes peuvent se retrouver ponctuellement dans certains centres (ex. Othée) mais cela demeure l'exception.

Dans les zones d'habitat à caractère périurbain, l'objectif est de conforter l'habitat tout en s'inscrivant dans les caractéristiques paysagères et urbanistiques du site. Dans le cas particulier des zones d'aménagement communal concerté situées au nord de la N3, il s'agit, à long terme, de transformer le territoire en développant de nouveaux quartiers résidentiels. Les valeurs-guides varient entre une densité minimale de +/- **15 log/ha** et une densité maximale de +/- **30 log/ha**.

Dans la zone d'habitat à caractère urbain, l'objectif est de renforcer la présence d'habitants et la viabilité des services et équipements de proximité et notamment les transports en commun. Pour atteindre cet objectif, il faut assurer un seuil de population et donc de clientèle potentielle suffisant. La densité de logements dans cette zone est de minimum +/- **30 log/ha**. Elle peut être plus élevée pour autant que la mise en œuvre respecte les recommandations de composition formelle et de parcellage émises ci-après.

Ces densités sont des valeurs guides et non des normes absolues. La prise en compte de ces valeurs de densité est essentiellement pertinente dans le cas de permis d'urbanisation ou groupé. Le calcul du niveau de densification s'effectue sur l'ensemble de la parcelle ou le cas échéant sur l'ensemble de l'îlot en incluant dans la surface considérée les espaces publics récréatifs qui concernent la ou les parcelles et la moitié de la ou des voiries la/les bordant.

Une autre approche s'impose dans les cas où la diversité des configurations parcellaires ne permet pas d'appliquer une règle dictant un nombre de logement par unité de surface. Le **nombre de logements par longueur de voirie** est alors plus pertinent. C'est le cas dans la zone d'habitat à caractère villageois.

Dans la périphérie de zone d'habitat à caractère villageois, le nombre de logements par 10 mètres de voiries est de maximum 1. Dans le centre de la zone d'habitat à caractère villageois, le nombre de logements par 10 mètres de voirie varie entre 1 à 1.5 logements.

Dans le cas où la parcelle est traversante et présente une largeur à rue d'au moins 15 mètres, la construction de logements des deux côtés est envisageable pour autant que la voirie soit équipée. Dans ce cas de figure, la possibilité de s'écarter de la recommandation en matière de densité est acceptable.

Ici aussi l'application de ces recommandations ne constitue pas une règle absolue. Dans certains cas, comme par exemple lors de l'insertion ponctuelle dans un tissu bâti construit, les **règles d'association avec les bâtiments existants** doivent prédominer notamment par rapport aux gabarits et aux coefficients d'emprise au sol existants.

Composition formelle

ZONES D'HABITAT A CARACTERE URBAIN ET PERIURBAIN

Les bâtiments, les clôtures et les plantations forment les contours de l'espace public de sorte qu'il constitue une figure lisible et mémorisable. La **forme de l'espace public est fédératrice et organisatrice** et n'est en aucune manière résultante.

Les nouvelles constructions présentent une morphologie urbaine **d'ensemble en ordre groupé**. Les constructions sont du type « 2 ou 3 façades » à l'exception des cas d'incompatibilité fonctionnelle induite par exemple par une intervention sur une parcelle interstitielle.

Afin de respecter l'identité des lieux, les nouvelles constructions principales respectent la hauteur moyenne des bâtiments fédérés par l'espace public. Certains bâtiments d'angle ou de fond de perspective qui jouent un rôle d'articulation visuelle ou de repère, peuvent émerger par rapport à ces lignes générales.

Néanmoins, le **gabarit minimum** des nouveaux bâtiments est **un gabarit rez + 1** comportant des fenêtres d'étages dans les murs gouttereaux. Le **gabarit maximum** est de **rez + 2 niveaux + 1 niveau intégré dans la toiture**. Un niveau intégré dans la toiture ne peut être considéré comme habitable que pour autant que le niveau du plancher soit situé au moins 1 mètre et au plus 2 mètres en dessous du niveau de la gouttière située du côté rue.

Les **espaces de l'habitation** sont organisés autour et à partir d'une distinction entre un "avant" et un "arrière", option qui correspond aux pôles d'un continuum comportemental allant du plus public au plus intime. L'avant de l'habitation est en relation avec l'espace public et l'arrière s'ouvre vers les cours, terrasses et jardins habituellement en contact avec d'autres cours et jardins privés et/ou communs. Afin de préserver et de qualifier les sphères de la vie privée, les distances considérées de manière perpendiculaire à l'axe de la voirie, entre façades arrières ne sont pas inférieures à environ 30 mètres.

En cas d'aménagement d'espaces communs en intérieur d'îlot, l'intervention permet et encourage la **mutualisation des ressources** individuelles dans ces espaces. L'appropriation d'un espace commun est optimisée lorsqu'il est en relation directe, visuelle et d'usage, avec l'espace privatif dont il devient, en quelque sorte, le prolongement spontané. Les usages d'un espace commun sont également optimisés lorsqu'il est équipé de manière complémentaire aux équipements individuels (jeux, services,...).

La production d'énergies renouvelables, la collecte et la gestion de déchets organiques, la gestion des eaux de pluie, de toutes les eaux usées, les parkings à vélos et les jardins potagers... constituent autant de thèmes intéressants pour le **développement de ces espaces communs**.

ZONE D'HABITAT A CARACTERE VILLAGEOIS

Les constructions s'établissent en s'inspirant ou en créant le parcellaire vernaculaire du village. Elles s'implantent de manière préférentielle sur l'alignement, parallèlement ou en perpendiculaire avec comme premier objectif de **refermer l'espace-rue**. Le cas échéant, les plans d'alignement devront être revus pour pouvoir rencontrer cet objectif. L'alignement est la limite séparative du domaine public de la voirie et des propriétés riveraines.

Le **relief** doit être respecté lors de l'implantation des volumes ainsi que dans les aménagements des abords et des chemins d'accès. Toute construction s'établit dans **le respect de la ligne de pente naturelle du terrain**. L'accès à la parcelle depuis l'espace public est réalisé soit de plain-pied avec la voirie, soit au niveau du terrain naturel. Il ne peut, en aucun cas, se faire **en dessous du niveau naturel**, ni sous le niveau de la voirie.

La **profondeur des constructions ne peut être excessive**, évite la création de pignons et volumes de toiture trop imposants et tient compte du bâti existant.

De manière générale, la **hauteur sous corniche** est conditionnée par la largeur de l'espace public correspondant à la distance entre les deux alignements. La hauteur sous corniche sera toujours inférieure à la largeur de l'espace public, à l'exception des façades bordant des voies en impasse et des voies piétonnes. La hauteur peut également être déterminée en fonction des hauteurs des constructions principales voisines.

De manière plus particulière, les constructions se conformeront à **un gabarit minimum** reprenant des fenêtres d'étages dans les murs gouttereaux. Le gabarit maximum est fixé à **rez + 1 niveau + 1**

niveau intégré dans la toiture. Un niveau intégré dans la toiture ne peut être considéré comme habitable que pour autant que le niveau du plancher soit situé au moins 1 mètre et au plus 2 mètres en dessous du niveau de la gouttière située du côté rue.

Les volumes principaux doivent comporter une toiture à double versant. La toiture plate peut servir de moyen de liaison entre des volumes principaux. Les toitures plates et courbes peuvent être autorisées sur des volumes principaux pour autant qu'elles soient bien intégrées.

Dans la zone de centre, à l'exception des cas d'incompatibilité fonctionnelle, les constructions sont préférentiellement **jumelées** (3 façades) ou établies en **groupe** (combinaison de 3 et 2 façades). Elles peuvent être **jumelées** ou **isolées** dans les espaces périphériques des villages.

La mitoyenneté peut être obtenue via l'articulation des volumes principaux ou secondaires.

Le schéma de structure propose d'arrêter un périmètre d'intérêt paysager sur le village de Fooz en surimpression de la zone d'habitat à caractère villageois et de la zone agricole. Dans ce périmètre, l'implantation de constructions et d'installations dans la zone d'habitat à caractère villageois et la création des voiries et des espaces publics, devront veiller à ménager des ouvertures visuelles depuis l'espace public vers le paysage. La Commune peut exiger un plan des plantations avec les détails de localisation, de hauteur, de densité et d'essence.

Stationnement

Dans le cas de construction, de reconstruction ou de transformation d'édifices commerciaux ou communautaires, la Commune fixe le nombre de places privées de stationnement ou de garages, pour les personnes à mobilité réduite et pour les autres usagers, qui devront être aménagés par les propriétaires à leurs frais et sur fonds privé. Cette disposition est également applicable en cas de changement de destination d'un immeuble.

Dans le cas de construction, de reconstruction ou de transformation d'immeubles à appartements ou de bureaux, **le nombre minimum de places privées de stationnement** ou de garages pour voitures (aménagés sur fonds privé) est fixé comme suit :

- 1,5 emplacement par logement ;
- 1 emplacement par poste de travail.

Le tracé des emplacements de stationnement des véhicules doit figurer dans les projets de demande de permis.

Ces normes peuvent également être revues pour tenir compte d'un programme particulier ou d'une activité économique ou un service associée ou non à une fonction résidentielle.

Dans le cadre de projet d'urbanisation de grande ampleur, on appliquera ces directives par sous-zones afin que l'offre en places de parking soit la plus proche possible des besoins réels de la sous-zone.

Dans les futurs quartiers de la zone périurbaine, tout en respectant les normes indiquées ci-dessus, le stationnement pourra être organisé à une certaine distance des logements. Dans ces quartiers, des parkings communs en bordure d'îlots peuvent, selon les configurations rencontrées, être organisés.

Aspects énergétiques

La conception des bâtiments doit être réfléchie de manière à les rendre **les plus économes possible en matière de consommation d'énergie**. A cette fin, la volumétrie du bâtiment sera conçue pour prendre en compte une conception climatique du type basse énergie.

Les formes bâties sont **compactes** en ce qu'elles optimisent le rapport entre la surface de l'enveloppe et le volume habitable, mais elles peuvent cependant présenter, en façade et en toiture, des découpes, saillies et retraits qui établissent des relations d'usage entre l'intérieur et l'extérieur.

On privilégie des formes simples et la mitoyenneté pour rencontrer cet objectif de compacité.

Le potentiel des ressources naturelles du site d'implantation est pris en compte pour l'exploitation des énergies renouvelables : la géothermie, le soleil et la biomasse.

En corollaire, l'implantation des constructions **veille à limiter les ombres portées** d'un bâtiment sur un autre et maximise les apports solaires en fonction de l'affectation. Pour une fonction résidentielle,

ces apports proviendront autant que possible du sud-est, du sud et du sud-ouest tandis qu'ils proviendront du nord pour une fonction tertiaire.

Afin de réduire les risques de perte de chaleur, les immeubles sont protégés des vents dominants par leur orientation ou par des écrans construits ou plantés.

En cas de projet de constructions multiples (lotissement ou permis groupé), l'électricité et la chaleur nécessaire au chauffage des locaux sont fournies dans toute la mesure du possible par des moyens dont l'alimentation est la moins dépendante possible des énergies fossiles. La mise en place de réseaux de chaleur est également à favoriser.

Biodiversité

En cas de constructions et plus particulièrement dans les zones urbaines et périurbaines, il y a lieu de compenser l'absence ou la destruction d'écosystèmes sur la parcelle en créant de nouveaux milieux propices au développement de la nature. Nombreuses sont les solutions écologiques qui permettent de répondre à cet objectif : créer des jardins en pleine terre, créer des zones humides, rendre perméable les surfaces, rendre verts les murs de clôture et de soutènement, réaliser des façades vertes, des toitures vertes, etc.

Un indicateur simple pour évaluer la productivité écologique sur une parcelle est ce qu'on appelle le coefficient de biotope par surface. Cet outil a été développé par l'administration de la Ville de Berlin.

Le **CBS (coefficient de biotope par surface ou coefficient de végétalisation)** est le rapport entre les surfaces favorisant la biodiversité et la surface totale de la parcelle. Il décrit donc la proportion entre toutes les surfaces favorables à la biodiversité sur la parcelle et la surface totale de la parcelle. Chaque surface favorable à la biodiversité reçoit un coefficient dépendant de sa "valeur écologique".

$$\text{CBS} = \frac{\text{Sommes des surfaces favorables à la biodiversité sur la parcelle}}{\text{Surface totale de la parcelle}}$$

Dans le cas d'Awans, il est proposé comme valeur de référence un CBS d'environ 0,6.

Chaque parcelle offre des possibilités différentes pour maximiser la productivité écologique. On privilégiera les dispositifs agrandissant les surfaces de végétation au sol tels que les jardins et les espaces verts en pleine terre. Les toitures et façades vertes et les aires minérales perméables pourront ensuite être prises en compte. Cette dernière possibilité doit cependant être modulée pour tenir compte des impératifs liés aux périmètres de protection des captages des galeries de la CILE.

Type de surface	Exemple	Valeur
Surfaces imperméables	Revêtement imperméable pour l'air et l'eau, sans végétation (par ex. béton, bitume, dallage avec une couche de mortier)	0,0
Surfaces semi-perméables	Revêtement perméable pour l'air et l'eau, normalement pas de végétation (par ex. klinkers, dallage avec une couche de gravier/sable, pavage)	0,3
Surfaces semi-ouvertes	Revêtement perméable pour l'air et l'eau, infiltration d'eau de pluie, avec végétation (par ex. dallage de bois, dalle-gazon).	0,5
Verdissement vertical	Végétalisation des murs aveugles jusqu'à 10 m	0,5
Plantation sur toiture	Toiture ou terrasse plantée de manière extensive ou intensive	0,6
Espaces verts sur dalle	Espaces verts sans relation avec le sol et avec une épaisseur de terre végétale d'au moins 80 cm.	0,7
Couronne végétale	Surface de la couronne d'un arbre de moyenne ou haute-tige considéré à maturité (espèce indigène).	1,0
Espaces verts en pleine terre	Continuité avec la terre naturelle, disponible au développement de la flore et de la faune	1,0

Tableau des valeurs écologiques de différentes surfaces

Les plantations sont variées et basées sur les associations botaniques présentes et potentielles en tenant compte des caractéristiques biogéographiques locales. Les plantations d'arbres à feuillage persistant ne peuvent réduire l'ensoleillement des bâtiments voisins.

Gestion des eaux de ruissellement

Les phénomènes d'inondations sont très fréquents sur certaines parties du territoire communal d'Awans. Ils sont principalement induits par des phénomènes de ruissellement. Les inondations induites par des remontées de nappe sont plus secondaires.

Le schéma de structure a souhaité encourager la mise en œuvre dans les zones d'habitat certaines mesures présentant un caractère préventif. Ces mesures contribuent, à petite échelle, à prévenir les inondations dues aux phénomènes de ruissellement.

De manière générale, la Commune peut imposer des mesures visant à limiter les effets du ruissellement des eaux en provenance des zones agricoles. Elle peut notamment imposer en bordure de parcelle la réalisation de **tranchée d'infiltration** accompagnée selon les cas de plantations de haies.

En cas de lotissement ou de permis groupé, les eaux pluviales peuvent être gérées sur place au moyen de fossés, de noues³, de tranchée d'infiltration et de bassins de rétention afin de les renvoyer dans l'atmosphère par évaporation et, quand cela est possible, dans le sous-sol par infiltration.

De manière générale, **la surface minéralisée des zones d'accès et de parcage ainsi que des terrasses ne peut excéder l'équivalent de la superficie de l'emprise au sol du bâtiment**. Pour lutter contre l'imperméabilisation excessive des sols (abords, zones de recul), les surfaces minéralisées seront couvertes par des matériaux perméables (gravier, dolomie, pavements à larges joints, dalles gazon, ...). Une exception doit toutefois être faite lorsque des anciens puits de phosphate sont identifiés car ils présentent un risque de pollution directe des nappes aquifères.

Utilisation rationnelle des eaux pluviales

Les eaux de pluie sont récupérées dans des citernes pour des usages domestiques.

Lors de la construction d'une habitation unifamiliale ou la transformation d'un bâtiment existant en habitation unifamiliale, la citerne d'eau pluviale offre un contenu minimum de 5 000 litres.

Lors de la construction d'immeubles à appartements ou lors de la transformation d'une construction existante en plusieurs logements, la pose d'une citerne est également imposée. Les citernes sont de type « bassin d'orage ». Le volume est recalculé en fonction des surfaces imperméabilisées.

Bien présentant un intérêt patrimonial

Sur le territoire communal, seuls quelques édifices font, à l'heure actuelle, l'objet d'une protection particulière par classement.

Par contre, une série de bâtiments, jugés **dignes d'intérêt sur le plan architectural**, sont repris à l'Inventaire du Patrimoine Monumental de la Belgique qui a fait l'objet d'une actualisation. Les édifices concernés figurent dans la liste des constructions de grande qualité architecturale reprise dans le schéma de structure et ces constructions sont localisées sur la carte "Paysage et éléments patrimoniaux".

Bien qu'ils ne bénéficient d'aucune protection particulière, la reconnaissance des qualités architecturales de ces bâtiments induit une attention particulière se traduisant notamment par une demande de l'avis de la commission consultative communale d'aménagement du territoire et de la mobilité. Les principes de protection généraux sont les suivants :

- ces constructions sont maintenues telles quelles ou restaurées, du point de vue architectural et des matériaux, en se basant sur les éléments d'origine retrouvés sur place, sur des documents d'archives et dans le respect du site;

³ Les fossés et les noues sont deux ouvrages, permettant de collecter et de réguler les eaux de pluie et de ruissellement en ralentissant leur écoulement vers un exutoire. L'infiltration continue du point de collecte à l'exutoire permet d'en réduire le volume. L'exutoire peut être le réseau d'assainissement pluvial traditionnel, le milieu hydraulique superficiel ou un système d'infiltration. Leur différence repose sur leur conception et leur morphologie.

- seules les transformations mineures, qui ne portent pas atteinte aux caractéristiques générales de la construction, sont autorisées;
- toutes les demandes de permis portant sur ces constructions doivent respecter les éléments de composition et de construction qui les caractérisent ainsi que la structure des façades et toitures.

2.1.2.2. Zone mixte d'habitat, de commerce, d'artisanat et de service

Cette zone vient se superposer aux zones d'habitat à caractère urbain et périurbain situées en bordure de la Nationale 3 et qui sont déjà largement occupées par un mélange de résidences et d'activités de commerce, d'artisanat ou de service. Elle est identifiée sur la carte intitulée « Expression cartographiée des mesures d'aménagement » sous forme d'un périmètre.

Les recommandations de mise en œuvre relatives à la zone d'habitat à caractère urbain et à caractère périurbain sont d'application. Elles sont complétées par des recommandations spécifiques à cette zone reprises ci-dessous. L'objectif à moyen terme est de redonner une cohérence paysagère et d'usage à cette importante entrée de ville.

Destination

Le long de la Nationale 3, la **fonction résidentielle** doit redevenir dominante. L'aménagement et l'organisation de ces espaces doivent permettre une **mixité et une diversité de fonctions**.

Sur le plan formel, l'organisation de cette mixité peut être envisagée à travers une organisation des bâtiments permettant, par exemple, des rez accessibles au public et des étages consacrés aux fonctions de bureau et du logement.

Implantation

Le souhait est de progressivement redonner une cohérence visuelle à l'ensemble des abords de la Nationale 3 notamment en évitant d'implanter des bâtiments isolés trop en recul et en préférant un resserrement visuel du front bâti, renforcé par des plantations. On sera particulièrement attentif à l'aspect esthétique des constructions et à l'aménagement des abords. Ainsi, la qualité architecturale et l'ouverture des façades visibles depuis les espaces publics et semi-publics seront traitées avec soin.

Reconversion

La conception des bâtiments tiendra compte de la notion de flexibilité et d'évolution de la destination.

Organisation du parage et des accès

Dans le cas d'implantations commerciales ou de projets mixtes, on organisera les activités voisines en « L » ou en « U » autour d'un parking commun clairement délimité par des bâtiments afin de limiter le nombre d'accès séparés, d'enseignes, de panneaux indicateurs. Dans certains cas, la gestion des accès par un système de contre-allée devrait être étudiée

Végétation

Des **plantations** peuvent améliorer le caractère esthétique de la zone. Elles seront choisies parmi les essences indigènes. Le schéma de structure recommande la verdurisation systématique des toitures plates et la végétalisation des abords.

2.1.2.3. Zone de services publics et d'équipements communautaires

Destination

La zone de services publics et d'équipements communautaires fait référence aux dispositions de l'article 28 du CWATUPE qui précise que sans préjudice de leur implantation en zone d'habitat ou en zone d'habitat à caractère rural, la zone de services publics et d'équipements communautaires est destinée aux activités d'utilité publique ou d'intérêt général.

Cette zone ne peut comporter que des constructions ou aménagements destinés à satisfaire un besoin social assuré par une personne publique ou une personne privée à laquelle les pouvoirs publics ont confié la gestion d'un service public. Elle peut également comporter des constructions ou aménagements qui ont pour finalité de promouvoir l'intérêt général.

Le schéma de structure ne préconise pas de recommandation complémentaire pour cette zone qui couvre de très petites surfaces sur le territoire communal.

Cette zone concerne en effet :

- rue des Saules, la zone regroupant la régie du DGO1 et la police des autoroutes ;
- à la limite communale avec Ans, une zone consacrée à la station de pompage de la CILE ;
- en bordure de la zone d'activité de Bierset, à la limite communale avec Grâce-Hollogne, une zone réservée à l'implantation d'une plate-forme multimodale air –TGV ;
- de manière très limitée, la zone de l'ancien fort de Loncin.

2.1.3. Modalités d'exécution

2.1.3.1. Rénover l'administration communale

Dans l'objectif de renforcer les services à la population, l'idée de la construction d'une nouvelle administration communale est évoquée par les autorités communales depuis plusieurs années. Dans le cadre des travaux du schéma de structure, la possibilité d'implanter cet équipement dans la zone d'aménagement communal concerté dite Pont à la Croix a été étudiée. Pour des questions de faisabilité mais aussi de phasage dans le temps, cette option n'a finalement pas été retenue et la Commune d'Awans a choisi d'étudier en priorité la rénovation des bâtiments actuels.

Le projet est envisagé à court terme (< 5 ans).

2.1.3.2. Révision du plan de secteur souhaitée

Le schéma de structure propose le déclassement de parcelles affectées en zone d'habitat et situées dans la zone d'activité économique mixte le long de la Nationale 3 (rue Defrêne). Le maintien de la fonction résidentielle est jugée incompatible avec le développement des activités économiques (charroi, nuisances sonores, pollution de l'air). Ces parcelles sont à affecter en zone d'activité économique mixte. Ce déclassement pourrait être envisagé via un plan communal d'aménagement révisionnel ou tout autre outil autorisant le changement d'affectation.

De manière transitoire, dans cette zone d'habitat particulière, les biens ne peuvent faire l'objet de subdivision et leur extension est limitée à 30% de la surface au sol actuellement occupée.

2.2. La programmation des zones d'aménagement communal concerté

2.2.1. Objectifs d'aménagement

On dénombre dans la commune d'Awans 4 zones d'aménagement communal concerté qui couvrent une superficie totale d'environ 96 hectares dont près de 82 % sont aujourd'hui libres de construction. Pour mémoire, la zone d'habitat occupe actuellement 486 hectares.

La programmation des zones d'aménagement concerté est du ressort du Conseil communal. La Commune possède donc en la matière une marge de manœuvre importante qui lui permet d'orienter le développement de son territoire.

Il faut noter d'emblée que la zone d'aménagement communal concerté dite « Derrière l'église » à Hognoul est déjà mise en œuvre suite à l'adoption d'un rapport urbanistique et environnemental qui a permis d'affecter cette zone en zone d'habitat (13,17 ha). Cette zone est par ailleurs couverte par un plan communal d'aménagement et est déjà partiellement construite.

La programmation des différentes zones d'aménagement communal concerté se base sur les **motivations** décrites ci-après.

2.2.1.1. Renouveler l'offre résidentielle

Le profil migratoire d'Awans est celui d'une commune périurbaine avec une attraction marquée pour la tranche d'âge des 30 à 45 ans, le départ d'une population jeune et une représentation des plus de 50 ans en augmentation. Comme déjà évoqué, un des objectifs de la Commune est de **renouveler l'offre résidentielle** en veillant à pouvoir proposer un large choix de type de logements, et, en corollaire, une large gamme de prix, ceci pour encourager l'établissement d'habitants de diverses origines, tranches d'âge et catégories de revenus.

Sur un plan théorique, les disponibilités foncières en zone d'habitat et en zone d'habitat à caractère rural devraient **être suffisantes pour rencontrer les besoins en logements**. Ce constat doit cependant être nuancé. D'une part, ces estimations ne tiennent pas compte des différentes contraintes grevant ces parcelles notamment en termes de **faisabilité technique ou environnementale** et, d'autre part, une part importante des réserves se situe dans des zones d'habitat à caractère villageois pour lesquelles le schéma de structure **ne souhaite pas renforcer les peuplements**.

Le choix de programmation tient compte de la possibilité de valoriser les terrains publics situés dans les zones de centre (ZACC du Pont à la Croix) notamment dans une perspective de poursuivre la diversification de l'offre en logement. C'est un objectif à court terme.

2.2.1.2. Mettre en place une zone tampon entre l'autoroute et le village d'Awans

La ZACC dite Pont à la Croix située au nord du village d'Awans s'étend jusqu'à l'autoroute. Une des options d'aménagement de cette zone est de permettre la création d'une zone tampon entre l'autoroute et le village d'Awans en permettant de conserver les occupations actuelles comme, par exemple, le cynodrome et en n'hypothéquant pas la possibilité de créer une voirie donnant accès à la campagne de Stokis.

2.2.1.3. Viabiliser les services le long de la Nationale 3

A plus long terme, un autre objectif d'aménagement est de privilégier les développements urbanistiques le long de l'axe créé par la Nationale 3 pour autant et à condition que les transports en commun y soient à terme renforcés. La mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté bordant la Nationale 3 peut contribuer à la viabilisation des services et notamment de ces lignes de transports en commun. Leur mise en œuvre est envisagée à moyen et long terme.

2.2.2. Recommandations de mise en œuvre

2.2.2.1. Affectations proposées

Le schéma de structure propose d'affecter :

- en zone d'habitat à caractère villageois une partie de ZACC située au nord du village d'Awans - Pont à la Croix (7,16 ha) ;
- en zone d'espace vert, service public et équipement communautaire le solde de la ZACC dite Pont à la Croix (18,7 ha).
- en zone d'habitat à caractère périurbain la ZACC située entre le domaine de Waroux et le fort de Loncin (+/- 11,9 ha) ;
- en zone d'habitat à caractère périurbain la ZACC située à l'ouest du domaine de Waroux, (+/- 44,52 ha) ;

2.2.2.2. Priorité de mise en œuvre des zones destinées à l'habitat

L'augmentation du parc de logement et des fonctions connexes liée à l'ouverture des ZACC doit être envisagée de manière progressive notamment pour intégrer des considérations environnementales. La concrétisation du programme d'assainissement des eaux usées résiduelles tel que défini par le PASH n'étant pas espérée avant plusieurs années, il est également nécessaire de tenir compte de la problématique très sensible des inondations.

Dès lors, le schéma de structure propose :

- de programmer dans le temps l'ouverture des zones d'aménagement communal concerté proposées en zone d'habitat à caractère périurbain ou villageois en tenant compte de 3 niveaux de priorité :
 - priorité 1 : court terme (5 – 10 ans) ;
 - priorité 2 : moyen terme (10 – 20 ans) ;
 - priorité 3 : long terme (zone considérée comme réserve foncière à conserver).
- de faire réaliser le rapport urbanistique et environnemental sur l'entièreté de chaque zone ;
- de n'autoriser l'ouverture d'une zone ou partie de zone d'aménagement communal concerté de priorité inférieure que lorsque les zones ou parties de zones de priorité supérieure ont été mises en œuvre c'est-à-dire lorsque 1/3 de la zone peut être considéré comme équipé (réalisation des voiries et des ouvrages liés aux impétrants) ;
- de conditionner la mise en œuvre de la zone dite Pont de la Croix de priorité 1 à la réalisation obligatoire et concomitante d'un équipement public structurant au service de la population locale (école, maison de village, équipement sportif, ...), le cas échéant, la possibilité d'y installer la maison communale demeure.
- de conditionner strictement la mise en œuvre de la zone dite Pont de la Croix à la mise en place de solutions techniques visant à répondre aux problèmes d'inondations et à la réalisation complète du système d'assainissement des eaux usées résiduelles.
- d'envisager pour cette ZACC l'organisation d'un concours pour la réalisation proprement dite des options qui seront déterminées par le rapport urbanistique et environnemental.
- de conditionner strictement l'ouverture des zones d'aménagement communal concerté de priorité 2 au renforcement effectif des transports en commun le long de la N3, à la mise en place de solutions techniques visant à répondre aux problèmes d'inondations et à la réalisation complète du système d'assainissement des eaux usées résiduelles.

Il faut noter que la cartographie associée au schéma de structure précise une délimitation entre deux phases de mise en œuvre pour la ZACC à l'ouest du domaine de Waroux. Cette délimitation est donnée à titre purement indicatif. La réalisation du rapport urbanistique nécessaire à la mise en œuvre de ces zones sera l'occasion de préciser les différentes phases d'urbanisation et donc ces délimitations.

Sur base de ces différents éléments, le schéma programme les différentes zones de la manière suivante :

- la ZACC dite Pont à la Croix, affectée en zone d'habitat à caractère villageois **en priorité 1** dans la mesure où elle permet notamment de renforcer le centre d'Awans tel qu'envisagé par le schéma de structure et permet également de diversifier l'offre en logement via la mise en œuvre de terrains publics ;
- une partie de la ZACC située à l'ouest du domaine de Waroux **en priorité 2** ;
- la ZACC située entre le domaine de Waroux et le fort de Loncin **en priorité 3** ;
- une partie de la ZACC située à l'ouest du domaine de Waroux **en priorité 3**.

La partie de la ZACC dite Pont à la Croix affectée en zone d'espace vert, service public et équipement communautaire ne reçoit pas de priorité.

2.2.2.3. Recommandations de mise en œuvre des zones destinées à l'habitat

L'article 33 du CWATUPE précise les conditions de mise en œuvre de la zone d'aménagement communal concerté.

La mise en œuvre d'une zone d'aménagement communal concerté nécessite l'adoption d'un rapport urbanistique et environnemental couvrant l'entièreté de la zone et précisant pour chaque site les options urbanistiques souhaitées et les modes d'urbanisation.

Les recommandations relatives à la zone d'habitat à caractère périurbain et à caractère villageois s'appliquent aux zones d'aménagement communal concerté. Les recommandations de mise en œuvre suivantes sont également d'application.

L'urbanisation de ces zones situées en frange du village d'Awans ou en arrière zone de la Nationale 3 devra veiller à l'articulation avec le bâti existant et à assurer une transition progressive notamment à travers **la mise en œuvre d'un gradient de densité**.

En cas de demande de permis d'urbanisme relative à un nombre significatif de logements, ceux-ci seront de types variés afin de promouvoir une **diversité sociale** favorable à la vie et aux échanges du quartier.

L'implantation des constructions, des voiries et des espaces publics ménagera des **ouvertures visuelles depuis l'espace public vers le paysage**.

Des **parcs et jardins**, lieux de séjour public, seront obligatoirement intégrés dans les nouveaux quartiers.

Ces différentes zones présentent globalement un intérêt écologique assez faible. La **biodiversité** y sera enrichie par l'aménagement de couloirs de nature : pelouses à fauchage tardif, bandes de couvert végétal, alignements d'arbres, noues herbeuses, etc.

Les eaux de pluie seront ralenties et retenues sur place au moyen de rigoles, de noues et de bassins de rétention afin de les restituer dans l'atmosphère par évaporation et dans le sous-sol par infiltration pour autant que cela n'entraîne pas de risque de pollution de la nappe phréatique.

La création de rues sans issues sera découragée. Le tracé des nouvelles rues est conçu de façon à former **des îlots et un réseau maillé de voies de communication**. Le réseau de voiries respecte la structure et les lignes de forces de paysage en limitant les modifications du relief du sol. Dans les quartiers d'habitat, l'aménagement de « zones résidentielles » sera favorisé. Ce statut sera accordé aux zones dont les rues ne remplissent aucun rôle de liaison entre quartiers ou villages.

L'urbanisation de ces zones encouragera le développement de projets **à haute performance environnementale** notamment sur le plan énergétique (mise en place de réseau de chaleur, bâtiments les plus économes possible en matière de consommation d'énergie, etc.).

2.2.2.4. Recommandations de mise en œuvre de la zone d'espace vert et de service public et d'équipement communautaire

Cette zone correspond au solde de la ZACC dite Pont à la Croix. Elle se situe entre l'autoroute et le village d'Awans et occupe une superficie de 18.7 ha. L'objectif est faire jouer à cette zone le rôle de **zone tampon** pour protéger le village d'Awans des nuisances générées par l'autoroute.

L'**affectation en espace vert** rencontre cet objectif dans la mesure où le CWATUPE précise que cette zone constitue une transition végétale adéquate entre des zones dont les destinations sont incompatibles (réseau autoroutier – zone d'habitat).

L'**affectation en service public et équipement communautaire** permet de conforter certaines occupations actuelles ou potentielles (cynodrome, terrain de football) qui elles demeurent compatibles avec la proximité de l'autoroute. Cette destination permet également d'envisager la relocalisation du service communal des travaux et le cas échéant la possibilité de créer une voirie permettant de délester la zone d'activité économique (voir ci-après). L'intérêt de cette dernière éventualité doit encore être confirmé par le plan communal de mobilité en cours d'élaboration.

2.3. La localisation des activités économiques

2.3.1. Objectifs d'aménagement

2.3.1.1. Tirer parti des zones d'activités économiques

Le territoire d'Awans est très marqué par l'activité économique. Les zones économiques mixtes et industrielles prévues par le plan de secteur couvrent 172 hectares. A titre de comparaison, la zone d'habitat représente environ 486 hectares et la zone agricole 1.879 hectares.

Une des caractéristiques d'Awans est que le secteur industriel et artisanal est aujourd'hui fortement concentré dans les zones d'activités économiques bordant la N3. En dehors de celles-ci, le tissu villageois abrite également quelques entreprises sans que cela soit significatif en termes d'emploi global.

La marge de manœuvre de l'autorité communale quant à l'organisation de ces zones est réduite depuis que la commune a décidé de confier leur valorisation à la SPI+. On attirera l'attention sur trois enjeux importants :

Le premier porte sur **l'organisation de l'accessibilité** de la zone d'activités bordant la Nationale 3 qui est rendue de plus en plus problématique d'une part par le phénomène de congestion du trafic observé sur cette Nationale et par l'implantation de plusieurs activités génératrices de flux importants (IKEA, le tri postal, DHL à l'avenir). Ce point est développé dans le chapitre consacré aux réseaux et aux modes de déplacements et sera approfondi dans le cadre du plan communal de mobilité en cours d'étude.

Cette zone nécessite également une **requalification paysagère**. Un plan de verdurisation et le réaménagement de certains espaces « publics » devraient être envisagés pour donner une cohérence paysagère à cette zone.

Le dernier enjeu concerne la mise en œuvre de la plaine de Stockis où il est nécessaire **d'assurer la compatibilité** des fonctions futures de cette zone avec les zones d'habitat toutes proches. Cela se traduira par la nécessité d'organiser une réelle zone tampon tant visuelle que fonctionnelle pour limiter, notamment, les nuisances sonores mais aussi la gestion des accès et la maîtrise du trafic des poids lourds. De plus, la mise en œuvre de cette zone passe par la prise en compte des problèmes d'égouttage et de ruissellement. L'une des solutions évoquée (illustrée sur la carte du diagnostic « assainissement ») consiste à construire de la plaine de Stockis jusqu'au sud d'Othée un pertuis permettant aux eaux de pluie d'aller se jeter dans le Roua. Une alternative plus légère consisterait à prévoir un pertuis plus court se raccordant plus en amont sur le Roua.

Enfin, il semble que la vocation initiale de la plaine de Stockis qui était orienté « Logistique et plateforme de transbordement TGV Fret » soit revue en ce qui concerne ce dernier point. En effet, même si la composante logistique reste d'actualité, on parle à présent de localiser la gare TGV Fret en bout de piste de manière à ne pas devoir recourir à l'usage des camions pour le transbordement air-rail. Un avant-projet de révision de plan de secteur est en cours.

2.3.1.2. Soutenir une agriculture garante de la qualité de l'espace rural

Le schéma de structure souhaite assurer la protection de l'espace rural et vise plus particulièrement à garantir **les conditions nécessaires** au maintien de l'activité agricole. Il doit être également envisagé comme le complément « spatial » du programme communal de développement rural en cours d'élaboration.

L'agriculture n'est pas une valeur d'ajustement de l'extension des villages ou de l'activité économique et l'organisation de la structure spatiale à l'échelle communale doit absolument garantir la pérennité de ses activités. Le rapport entre la zone urbanisable tenant compte des ZACC et la zone non urbanisable atteint à présent à Awans un ratio de 0.4 ce qui peut être considéré comme un maximum à ne pas dépasser pour une commune qui souhaite conserver, en partie, une vocation rurale.

Le schéma de structure vise donc à assurer le maintien intégral de la zone agricole au sens du plan de secteur. Cet espace vital de l'agriculture pourra permettre une diversité de ses filières : une agriculture tournée vers l'extérieur en circuits longs mais aussi celle orientée vers les marchés locaux, la vente directe établissant une relation plus étroite avec les consommateurs, la gestion des déchets agricoles par le procédé de la biométhanisation permettant peut-être d'alimenter un réseau de chaleur dans les villages, ... Cet objectif pourra être utilement relayé par le programme communal de développement rural.

2.3.2. Recommandations de mise en œuvre

Ces recommandations portent sur la zone d'activité économique mixte et industrielle et sur la zone agricole. La question de la mixité et de la compatibilité a déjà été abordée dans la zone d'habitat.

2.3.2.1. Zone d'activité économique mixte et industrielle

Destination

La zone d'activité économique mixte est destinée aux activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie. L'article 30 du CWATUPE y est d'application.

La zone d'activité économique industrielle est destinée aux activités à caractère industriel et aux activités de stockage ou de distribution à l'exclusion de la vente au détail. L'article 31 du CWATUPE y est d'application.

Les établissements peuvent comporter le logement indispensable aux installations.

Prescription supplémentaire

Le schéma de structure propose une prescription supplémentaire sur la zone d'activité économique industrielle au lieu-dit « E40 Business Park », site bordant la Nationale 3. Cette prescription précise que la reconversion éventuelle des activités actuellement présentes sur le site ne peut avoir comme conséquence une augmentation importante du trafic sur la Nationale 3 et que les activités de commerces ou de bureaux sont jugées inopportunes.

Recommandations générales

LES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES BORDANT LA N3

La conception des nouveaux bâtiments tiendra compte de la notion de flexibilité et d'évolution de la destination.

Les immeubles seront regroupés et disposeront d'accès, d'espaces de stationnement et de supports d'enseignes communs.

Des plantations doivent permettre d'améliorer le caractère esthétique de la zone. Elles seront choisies parmi les essences indigènes. Le schéma de structure encourage la verdurisation des toitures plates et la végétalisation des abords.

L'implantation des bâtiments tient compte de l'orientation et maximise les apports solaires en fonction de l'affectation.

La volumétrie du bâtiment sera conçue pour prendre en compte une conception climatique et basse énergie du bâtiment. Il est recommandé que la compacité volumique du bâtiment soit la plus grande possible. On privilégiera des formes simples pour rencontrer cet objectif de compacité. La mitoyenneté entre bâtiments, même partielle, est à privilégier.

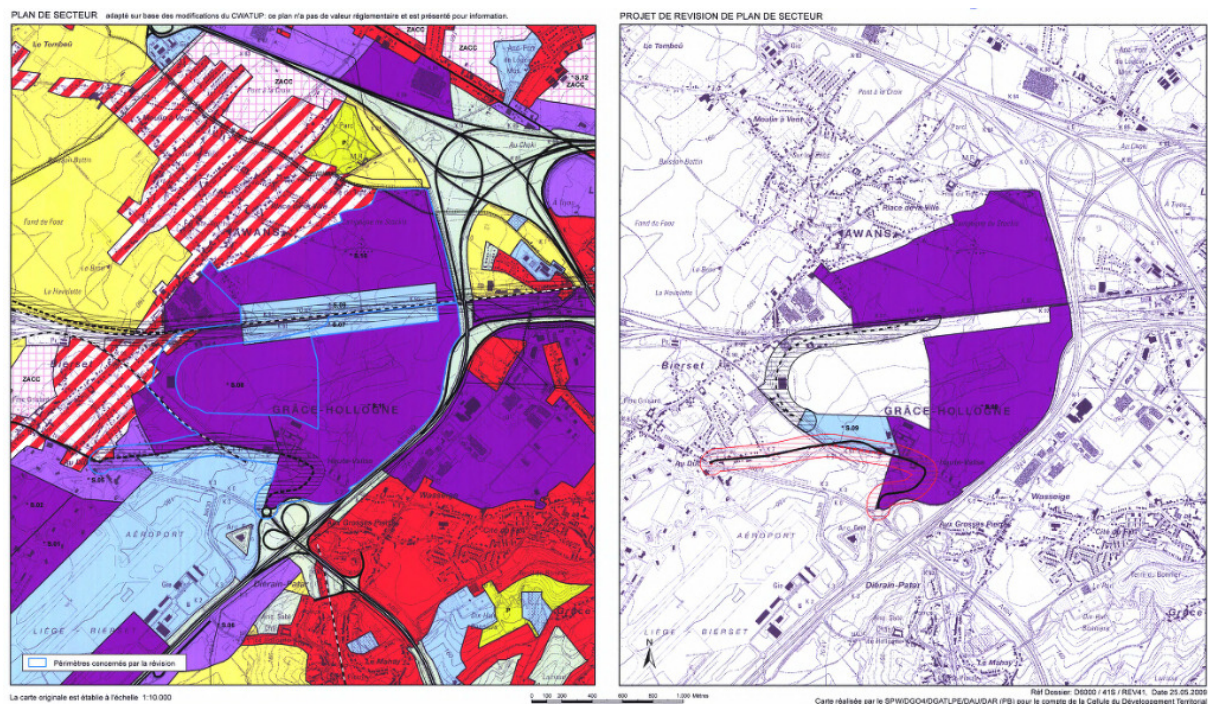
L'application de techniques visant à améliorer le rendement énergétique des constructions et l'utilisation rationnelle de l'énergie est encouragée. Sont favorisés les dispositifs permettant l'augmentation du caractère passif des constructions soit une isolation renforcée, l'étanchéité de l'enveloppe et la ventilation.

En ce qui concerne les biens à vocation résidentielle situées dans ces zones, le schéma de structure conserve la possibilité de recourir au mécanisme dérogatoire. Il stipule que ces biens ne peuvent faire l'objet de subdivision et que leur extension est limitée à 30% de la surface au sol actuellement occupée.

LA ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES « CAMPAGNE DE STOCKIS »

L'avant-projet de révision du plan de secteur de Liège a été adopté par l'Arrêté du Gouvernement wallon du 27.05.2009 (MB du 16.06.2009). La décision et le contenu de l'étude d'incidences ont été arrêtés par le Gouvernement wallon en date du 19.11.2009 (MB du 14.12.2009).

Cet arrêté abroge la prescription supplémentaire «*S10 » ainsi que le tracé de l'infrastructure de communication routière, le périmètre de réservation inscrit en surimpression et la zone de services publics et d'équipements communautaires assortie de la prescription supplémentaire «*S09 ». Ces différentes modifications, non arrêtées définitivement, figurent sur la carte « Expression cartographiée des mesures d'aménagement ».



Destinations actuelles et projetées suite à l'avant-projet de révision du plan de secteur de Liège

La commune d'Awans prend acte de la volonté du Gouvernement wallon de réviser le plan de secteur de Liège et partage les considérants qui ont amenés cette décision et notamment les conclusions de l'étude réalisée par la s.a. Liège Airport « Etude de faisabilité de l'intermodalité air/fer à partir de l'axe ferroviaire à grande vitesse » (décembre 2007).

Le schéma de structure souhaite attirer l'attention sur 3 aspects liés à la mise en œuvre de cette zone et ce dans la mesure où ils ont des implications concrètes sur le territoire communal d'Awans :

- La gestion des accès sous la ligne TGV et la ligne de chemin de fer et les risques de perturbation sur la mobilité locale. Des mesures de dissuasion du trafic de transit doivent être prises.
- La nécessité d'organiser une zone tampon pour protéger les habitants d'Awans des nuisances sonores, visuelles et olfactives liées à l'activité industrielle et plus particulièrement au niveau de la limite avec la rue Marcel Gerard.
- De porter une attention particulière à gestion de l'égouttage et des eaux de ruissellement et d'étudier la possibilité de créer une canalisation permettant de renvoyer les eaux pluviales en aval pour éviter de les rejeter dans le Roua avant sa traversée dans le village d'Awans. Cette éventualité doit être étudiée de manière concomitante avec les possibilités de création d'un couloir écologique le long du Roua.

LE SITE BROUHON

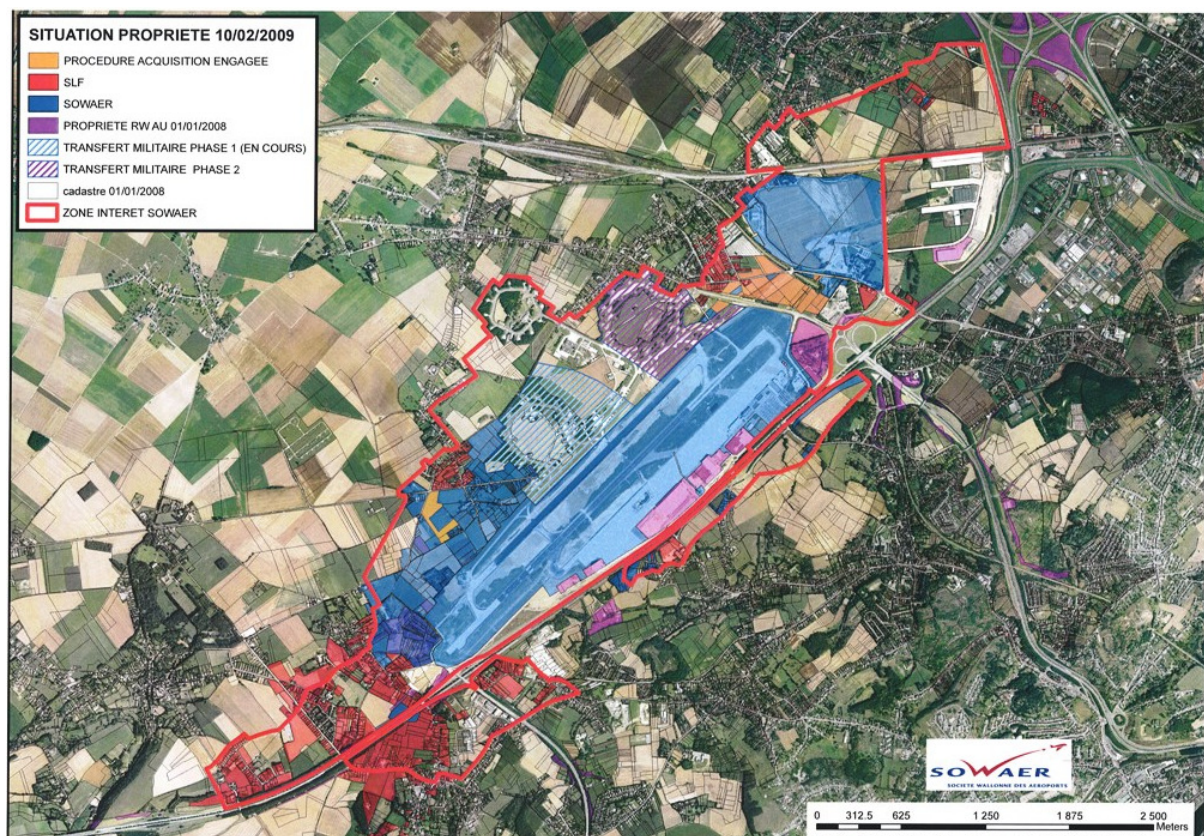
Historiquement, les activités économiques se sont d'abord développées à proximité de la gare d'Awans. Ce pôle économique a connu une forte expansion entre le début du 20^{ème} siècle et la guerre 40-45. Plusieurs usines et ateliers mécaniques s'y installèrent. C'est le cas de la société Brouhon qui a fermé ses portes définitivement en 2001 en laissant un site pollué qui doit faire l'objet d'opérations de réhabilitation.

Le développement historique d'activités économiques dans cette partie de la commune a amené le plan de secteur à affecter certaines parcelles bordant la rue de la Station en zone d'activité économique industrielle. Au fil du temps, la disparition de l'activité économique a permis au tissu bâti d'évoluer vers des fonctions résidentielles. En première analyse, cette évolution devrait amener à reconsidérer les affectations du plan de secteur pour évoluer vers des fonctions éventuellement mixte habitat/activités qui pourraient trouver une certaine complémentarité avec le développement de la plaine de Stokis.

Cette option semble cependant difficile à envisager. En effet, la révision récente du plan du secteur pour étendre la zone d'activité liée à l'aéroport de Bierset sur le territoire d'Awans n'a pas reconsidéré les affectations en activité économique existantes (comme par exemple celle couvrant le site Brouhon) et a marqué, au contraire, sa volonté de conforter la vocation économique de cette partie du territoire.

Depuis 2006, Le site Brouhon a fait l'objet d'un arrêté définitif le classant comme site à réaménager n°SAR/LG189 dit « Forges et estampages de Bierset » ce qui autorise notamment la délivrance de permis en procédure dérogatoire.

Notons également que la Société wallonne des aéroports étudie actuellement un plan de développement autour de l'aéroport incluant notamment la campagne de Stockis mais aussi le site Brouhon. Ce plan devra servir de référence pour encadrer les futurs développements de ces zones.



Zone d'intérêt SOWAER – source : <http://www.sowaer.be>

2.3.2.2. Zone agricole⁴

Destination

La zone agricole fait référence aux dispositions de l'article 35 du CWATUPE. Cette zone est destinée à l'agriculture au sens général du terme en ce compris l'horticulture, la fructiculture et les refuges pour animaux. En ce qui concerne les activités horticoles, la surface de culture doit être plus importante que la surface de vente.

Cette zone ne peut comporter que les constructions indispensables à l'exploitation et au logement des exploitants dont l'agriculture constitue la profession.

Elle peut comprendre un hébergement touristique à la ferme pour autant qu'il fasse partie d'une exploitation agricole.

Les logements édifiés en zone agricole avant l'adoption du plan de secteur, pour autant qu'ils ne l'aient pas été en infraction, peuvent faire l'objet de transformations, d'agrandissements ou de reconstructions.

Recommandations générales

L'extension d'exploitations existantes est absolument privilégiée.

La dispersion des nouvelles constructions dans la zone agricole est à éviter.

L'implantation de nouvelles constructions peut se faire :

- soit en bordure du village, en prolongement du bâti existant ;
- soit à l'écart du village, de manière isolée, avec une distance maximum de 125 à 300 mètres de la zone d'habitat. L'Administration communale peut préciser la distance sur base du type d'activité et en référence à la liste des activités et installations soumises à permis d'environnement.

La première solution est à favoriser. La seconde solution peut se justifier par des contraintes de voisinage liées au type d'exploitation (nuisances olfactives, bruit, ombre, etc.).

Dans tous les cas, les constructions doivent, dans la mesure du possible, être groupées. Le logement de l'exploitant ne peut pas être isolé. La construction d'une nouvelle habitation répond aux recommandations formulées pour la zone d'habitat à caractère villageois.

Les constructions à vocation agricole s'implantent dans le respect de la ligne de pente naturelle du terrain et de façon à limiter les remblais et les déblais.

Les différents volumes formeront un ensemble structuré : implantation perpendiculaire ou parallèle, dégagement d'espaces extérieurs fonctionnels libres. Dans le cas de constructions déjà implantées en « U », en « L » ou en carré, la création de nouveaux bâtiments ne doit pas perturber l'ordonnement et la lisibilité des anciens volumes.

Un bâtiment à vocation agricole doit, dans certains cas, répondre à des besoins fonctionnels précis qui nécessite la construction d'un bâtiment de grand gabarit. Dans ce type de situation et pour des raisons d'ordre paysager, la scission en deux volumes pourra être préconisée.

Reconversion

La reconversion d'un bâtiment agricole situé en zone agricole en logement (maisons d'habitation, appartements) est autorisée pour autant que cette reconversion se fasse dans le respect de ses caractéristiques architecturales.

Activités de plein air

Une activité récréative de plein air ne pourra être autorisée que si elle ne met pas en cause de manière irréversible la destination agricole de la zone. En d'autres termes, il doit être possible de revenir, sur le terrain affecté à cette activité récréative, à une activité agricole.

⁴ Bibliographie de référence : Conseils pour l'intégration paysagère des bâtiments agricoles, Ministère de la Région wallonne, DGATLP, 2001

Boisement

Le boisement peut être autorisé par le Collège dans le cadre de la capacité d'appréciation que lui confère le Code rural et sur base de l'avis du DNF. Les arbres fruitiers, les arbres isolés et les haies ne sont pas considérés comme boisements. Ils sont à maintenir et à développer.

Périmètre d'intérêt paysager

Le schéma de structure propose d'arrêter un périmètre d'intérêt paysager sur le village de Fooz en surimpression de la zone d'habitat à caractère villageois et de la zone agricole. Dans ce périmètre, la construction de nouvelles installations est interdite sur les lignes de crêtes et doit préserver les vues sur le village.

Réseau écologique

Si des haies ou des arbres à haute tige doivent être supprimés pour permettre l'implantation des constructions, des plantations équivalentes en nombre et en qualité seront réalisées à proximité.

Des mesures de plantations peuvent également être imposées dans le cas de l'implantation d'une construction sur une parcelle actuellement libre de végétation.

Pour la plantation d'arbres, arbustes, et haies, on cherchera une unité de la couverture végétale par le choix d'essences indigènes reprises dans la flore locale.

Si les plantations doivent jouer un rôle d'intégration paysagère, on favorisera les espèces pérennes et à feuillage persistant.

En zone agricole, le schéma souhaite favoriser les mesures agri-environnementales, la reconstitution de haies, la plantation d'essences indigènes et le maintien en état de prairies assurant la continuité du réseau écologique.

2.4. L'environnement

2.4.1. Objectifs d'aménagement

Les enjeux environnementaux identifiés sont multiples. Ils conditionnent en grande partie l'évolution probable du territoire communal.

Les principaux enjeux pris en compte dans le schéma de structure ont été traduits en objectifs et se déclinent comme suit.

2.4.1.1. Assurer la protection des captages

Le sous-sol de la commune est traversé par les galeries de la CILE qui exploite la nappe aquifère abritée par les craies formées au Crétacé. Les eaux souterraines s'écoulent en direction du nord, vers le Geer, en suivant principalement les fissures et les axes de fracturation de la craie. Ce réseau très étendu détermine d'importantes zones de prévention. Près de 75 % du territoire d'Awans sont concernés. Seule la partie nord fait exception. L'objectif est d'assurer la protection de cette importante ressource. Des mesures complémentaires à celles déjà en vigueur sont précisées dans le schéma de structure sur base des recommandations de la CILE.

2.4.1.2. Limiter les problèmes dus aux inondations

Les problèmes d'inondations liés aux phénomènes de ruissellement sont particulièrement importants à Awans. La carte « Environnement » établie dans la cadre du diagnostic du schéma de structure identifie avec précision les rues et les tronçons de rue soumis de manière récurrente à ce type de problème. Les données récentes issues du projet d'ERRUISOL de la Région wallonne complètent l'information en permettant de spatialiser l'importance des axes de ruissellement et les zones de pentes. La Commune mène également des études hydrologiques en vue d'apporter des solutions structurelles. La situation est donc bien connue. Il faudra cependant du temps avant de pouvoir mettre en œuvre toutes les mesures d'atténuation proposées.

2.4.1.3. Politique préventive en matière d'infrastructures de transports d'énergie

Le Schéma de développement de l'espace régional souligne la nécessité de développer une politique préventive visant à prendre en compte les risques d'origine technologique, afin d'assurer l'intégrité physique des habitants et de leurs biens, de même que pour protéger les infrastructures. Cet objectif est relayé par le schéma de structure communal.

2.4.1.4. Reconstituer un réseau écologique

Une autre caractéristique environnementale importante du territoire communal est l'état dégradé du réseau écologique. Différents éléments expliquent cette situation : l'absence d'un réseau hydrographique marqué, des activités agricoles s'étendant sur des terres de très bonnes aptitudes agronomiques, une forte pression du développement économique qui va sans doute encore s'accroître, des nuisances sonores liées à la présence de l'aéroport mais aussi à celle des infrastructures autoroutières, un maillage vert peu développé. A l'inverse, c'est dans les villages et donc dans les parties habitées que les espèces végétales et animales peuvent trouver des milieux d'accueil (jardins, prairies extensives, prairies sous verger, petits éléments boisés, alignements d'arbres, haies). L'objectif est de progressivement reconstituer un réseau écologique en s'appuyant d'une part sur le tracé du Roua qui offre un potentiel de développement à valoriser et d'autre part en ciblant des actions de restauration ou de valorisation des milieux naturels dans les villages.

2.4.2. Recommandations de mise en œuvre

2.4.2.1. Protection des captages d'eau

Outre la réglementation en vigueur, les mesures suivantes sont proposées dans ces périmètres :

- les nouvelles voiries devront être étanches et équipées d'un dispositif de collecte des eaux de ruissellement. Les nouvelles canalisations d'égout devront être posées dans les règles de l'art et reliées de façon étanche au réseau public d'égouttage existant ;
- les eaux usées des futures habitations devront être rejetées vers le réseau public d'égouttage via des canalisations étanches. Les eaux pluviales, de toiture ou de ruissellement, devront être évacuées via des drains de dispersion, voire, si ce n'est pas possible vers le réseau de collecte des eaux de voiries ;
- l'utilisation de puits perdus est proscrite ;
- dans le cas où des travaux de remblais devraient être réalisés, les matériaux devront être conformes à la législation en vigueur et exempts de toute source de contamination ;
- lors de tout chantier (privé ou public), les entrepreneurs devront être tenus de prendre les mesures nécessaires pour éviter tout risque de pollution du sol durant les travaux, notamment par des fuites d'huile ou de carburant ;
- les mesures relatives aux constructions peuvent être complétées par des mesures relatives à l'entretien des espaces publics (utilisation de pesticides et de produits phytopharmaceutiques).

2.4.2.2. Prise en compte des périmètres d'aléa d'inondation⁵

Les périmètres d'aléa d'inondation par débordement du cours d'eau ont été déterminés par le plan PLUIES. Les mesures liées à ce périmètre poursuivent un triple objectif :

- Ne pas augmenter le niveau de vulnérabilité dans les zones inondables ;
- Réduire les dommages aux personnes et aux biens ;
- Permettre le libre écoulement de l'eau et maintenir la capacité d'expansion des crues.

En considérant les zones urbanisables, on constate que cette problématique concerne principalement le village d'Awans et la zone artisanale bordant la N3. Les recommandations suivantes sont d'application.

L'implantation de nouvelles constructions dites sensibles est découragée. Par sensibles, on entend les constructions destinées à l'accueil de personnes généralement dépendantes (crèche, maison de repos) ou qui abritent des activités qui sont susceptibles de provoquer des pollutions.

Pour tout projet le long du Roua et lorsque celui-ci est en plein air, le schéma prévoit l'interdiction totale de planter ou de laisser venir à moins de 12 mètres, des espèces exotiques invasives dont la liste sera actualisée en fonction des connaissances scientifiques. Les techniques de drainage sont également proscrites.

Toute modification du relief du sol, en ce y compris le déversement de terres de déblais, est interdite afin de ne pas réduire la capacité d'expansion des crues ni modifier les écoulements d'eau, ce qui pourrait déplacer le problème en aval ou l'étendre en dehors du périmètre.

La construction tant de volumes principaux et secondaires que d'annexes en fond de lot est proscrite à moins 12 mètres du cours d'eau.

L'emprise au sol des constructions (volumes principaux et secondaires) ainsi que les aménagements des abords est limitée à 30% de la parcelle.

L'implantation de nouvelles constructions qui abritent des activités susceptibles de provoquer des pollutions des eaux de surfaces et souterraines sont interdites.

⁵ Référence bibliographique : Guide méthodologique pour le choix d'aménagements appropriés en matière de conservation des sols et des eaux, S. Dautrebande, FUSAGx – DGA, 2003.

La commune peut, au cas par cas, imposer des mesures de protection (mesures d'étanchéité, imposition d'un niveau fonctionnel hors eau, limite de l'emprise au sol, etc.).

2.4.2.3. Politique préventive en matière d'infrastructures de transports d'énergie

Les installations de transports de produits gazeux et autres par canalisation relèvent de la loi du 12 avril 1965, de l'arrêté royal du 11 mars 1966 et de l'arrêté royal du 24 janvier 1991 modifiant ce dernier et de l'arrêté royal du 21 septembre 1988.

La législation prévoit que toute installation de transport de gaz par canalisation est accompagnée d'une servitude légale d'utilité publique entraînant des prescriptions particulières à respecter :

- Dans une zone protégée, il ne peut être procédé, sauf accord préalable de l'impétrant, et sans préjudice à ce qui est déterminé dans la zone réservée, à des travaux (construction, démolition, pose de drains, ...). La zone protégée correspond à une zone minimale de 30 mètres, soit un minimum de 15 mètres de part et d'autre de chaque installation (AR 21/09/1988).
- Dans une zone réservée, les travaux de construction de bâtiments sont interdits indépendamment qu'ils soient destinés ou non principalement à l'occupation humaine. Tous les autres actes de travaux de construction, l'entreposage de matériaux, la modification du relief du sol et la présence d'arbres sont également interdits. Cependant, des installations d'utilité publique, des travaux d'infrastructures publics ou privés peuvent y être réalisés et des clôtures y seront tolérées. La largeur de cette zone, centrée sur l'axe de la canalisation) varie entre 4 et 10 mètres en fonction du diamètre de la canalisation.

En outre, dans un couloir de 50 mètres de part et d'autre de l'axe de la conduite, l'impétrant sera consulté en cas de demande de permis. Les infrastructures de transports d'énergie et le couloir de 50 mètres figurent sur la carte « Réseaux techniques » associée au diagnostic.

2.4.3. Modalités d'exécution

2.4.3.1. Mesures opérationnelles en matière de gestion des phénomènes d'inondation

Voici quelques recommandations provenant de l'étude hydrologique du bassin du Roua :

- réaménagement du bassin d'orage militaire en aval de la ligne du TGV (hors commune) ;
- certaines conduites d'évacuation des eaux pluviales devront être déviées et reconnectées au Roua plus en aval pour décharger les tronçons situés en amont du Roua. En effet, les sections situées en aval sont plus grandes et donc de plus grande capacité ;
- remplacement des conduites d'eau pluviale et création de nouvelles conduites, surtout pour décharger le collecteur principal d'eaux usées qui reprend aussi pour l'instant les eaux de pluies du quartier de la place communale.
- aménagement et création de zone de débordement « naturelle » en zone agricole. Ceci implique une modification préalable des cultures pratiquées (révision de la politique agricole à ces endroits. ex : vergers).

Dans le cadre de la mise en œuvre de la zone d'activités de la plaine de Stockis, il est également envisagé de créer une canalisation qui permettrait de renvoyer les eaux pluviales recueillies en aval pour éviter de les rejeter dans le Roua avant sa traversée du village d'Awans (voir projet de pertuis ci-avant).

2.4.3.2. Mesures opérationnelles en matière de réseau écologique

Le schéma de structure n'est pas à proprement parler un plan de développement de la nature. Il met néanmoins l'accent sur la nécessité à Awans de mettre en place une série d'actions en vue de restaurer les milieux naturels et développer les éléments participant au maillage écologique. Outre l'application lors du suivi des autorisations administratives du coefficient de biotope par surface (voir les recommandations de mise en œuvre des zones d'habitat), deux axes d'interventions sont préconisés :

- la création d'un corridor « vert » s'appuyant sur le parcours du Roua ;
- un renforcement des conditions d'accueil des espèces animales et végétales dans les zones habitées.

Création d'un corridor « vert » le long du Roua

La proposition vise la mise en place d'un couloir écologique permettant, à l'échelle des écosystèmes régionaux, de participer à une mise en relation écologique entre la vallée de la Meuse et la vallée du Geer, relation inexistante actuellement.

Les milieux rivulaires, bien que ne représentant qu'un faible pourcentage du territoire wallon, jouent en effet un rôle clé dans la constitution du maillage écologique. Ils représentent des zones de grand intérêt biologique puisqu'ils constituent des zones refuges pour les populations animales et végétales, au même titre que les forêts, lisières et autres milieux naturels.

Une étude spécifique devrait être menée pour dégager de manière concrète des propositions tenant compte des spécificités du parcours sur le territoire communal et plus particulièrement de la diversité des tronçons : à caractère d'habitat (le village d'Awans), à caractère économique (la traversée de la zone d'activité) et à caractère rural (les campagnes ouvertes du nord).

L'aménagement de ce corridor pourrait s'appuyer sur :

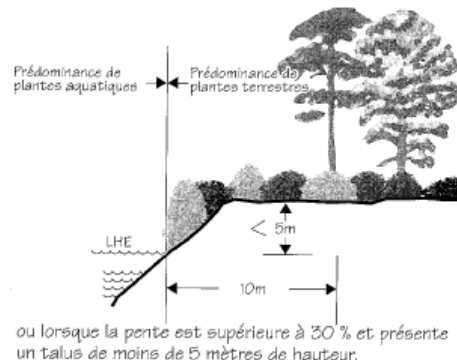
- la plantation de haies et de bandes boisées ;
- la création de mares ;
- l'aménagement de parcelles en tournières enherbées pouvant être subventionnées dans le cadre des mesures agri-environnementales ;
- la création de zones de débordement naturel.

LA PLANTATION DE HAIES ET DE BANDES BOISEES

Deux arbres conviennent plus particulièrement pour la fixation des berges : il s'agit de l'aulne glutineux (*Alnus glutinosa*) et des saules (*Salix* sp.). L'aulne glutineux s'adapte à tous les milieux riches en eau et son enracinement est rapide. Les saules supportent les crues d'été mais sont plus sensibles aux vents.

Sur la rive, au sommet des berges, ces deux espèces seront accompagnées de bouleaux verruqueux (*Betula pendula*), cerisiers à grappes (*Prunus padus*), de cornouillers sanguins (*Cornus sanguinea*), d'érables sycomores (*Acer pseudoplatanus*), de frênes (*Fraxinus excelsior*), de prunelliers (*Prunus spinosa*), de sureaux noirs (*Sambucus nigra*), de noisetiers (*Corylus avellana*) ou encore de viornes obier (*Viburnum opulus*). Leur structure sera assez lâche pour permettre des zones de lumière.

D'un point de vue hydraulique, il importe que la ligne inférieure de plantation ne soit pas éloignée de plus de 0.5 à 1 m du niveau d'eau moyen estival (inférieur à 5 mètres comme illustré dans la figure suivante).

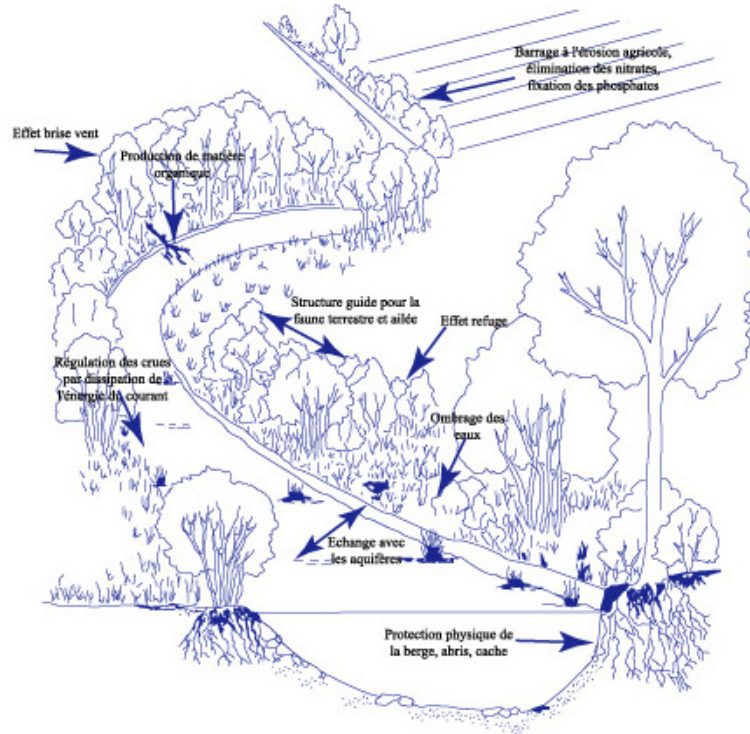


Source : Goupil, J-Y. 1998. Protection des rives, du littoral et des plaines inondables : guide des bonnes pratiques, ministère de l'environnement du Québec, 156

Les distances à respecter entre les plantations et le cours d'eau correspondent, si le ruisseau est classé, à celles d'une plantation le long du domaine public ou du voisin quelconque (0.5 mètres pour des basses tiges et 2 mètres pour des hautes tiges).

Les résineux seront bannis en vertu de l'article 56 paragraphe 2 de la loi de la conservation de la nature qui précise qu'il est interdit de planter et de maintenir des résineux à moins de 6 mètres des berges des cours d'eau classés.

Les rôles joués par une telle implantation de bandes boisées sont illustrées dans le schéma ci-joint



Source : http://atelierpeche.free.fr/3-Habitants/plantes_etang.html

LA CREATION DE MARES

La profondeur et la pente sont deux facteurs particulièrement importants qui conditionneront avant tout la qualité de la mare et son intérêt écologique. Il importe de créer de rives en pente douce pour permettre l'implantation des plantes des berges, des plantes semi-aquatiques, des plantes flottantes et des plantes submergées.

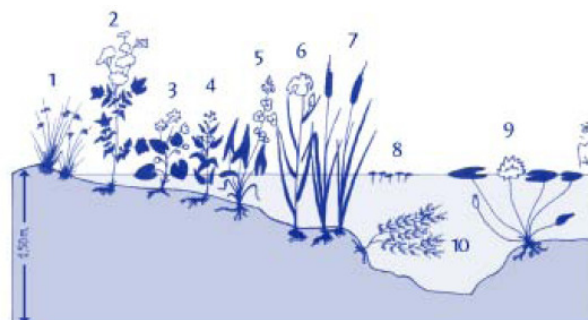


Figure 1 : les plantes de la mare - Catégories écologiques.

Plantes des berges et des rives marécageuses : (1) Jonc épars, (2) Reine-des-Prés, (3) Populage des marais, (4) Lysimaque vulgaire.

Plantes semi-aquatiques : (5) Sagittaire, (6) Iris jaune, (7) Massette.

Plantes flottantes : (8) Lentille d'eau, (9) Nénuphar blanc.

Plantes submergées : (10) Myriophylle.

Source : Créer une mare naturelle dans son jardin. Région wallonne. P30.

LA CREATION DE ZONES DE DEBORDEMENT NATUREL.

Ces zones permettent, outre leur intérêt manifeste pour recréer les éléments du maillage écologique, de limiter les problèmes dus aux inondations par débordement naturel des cours d'eau en période de fortes pluies.

En raison des problèmes fréquemment rencontrés d'inondation, la commune de Silly a par exemple récemment créé des zones d'immersion temporaire et a fait de l'une d'elle une zone didactique d'observation des milieux humides. Une initiative du même type pourrait être prise par la commune d'Awans.



Exemple de zone de débordement aménagé récemment dans la commune de Silly.

Renforcer les conditions d'accueil de la biodiversité dans les zones habitées

Dans la mesure où l'analyse de la situation existante a montré que les milieux présentant un intérêt écologique se situaient principalement dans les zones habitées, il s'avère indispensable de mettre en place des mesures visant à y renforcer les conditions d'accueil des espèces animales et végétales.

On sera particulièrement attentif à conserver les vergers qui participent à la qualité paysagère et écologique des villages comme c'est notamment le cas à Othée.

Les parcs et les jardins participent en effet activement à la conservation de notre faune et flore locale, constituant ainsi des sites refuges et de liaisons. Cependant, ces milieux ne sont intéressants pour la vie sauvage que si l'on évite certaines pratiques de gestion « intensives ». Des mesures de sensibilisation doivent donc être envisagées. Le programme communal de développement rural sera également l'occasion d'approfondir cette problématique.

2.5. Les modes et les réseaux de déplacements

2.5.1. Objectifs d'aménagement

2.5.1.1. Utiliser les transports en commun comme levier des développements urbanistiques

Comme cela a déjà été signalé, le schéma de structure a comme objectif **d'utiliser le réseau de transports en commun comme levier des futurs développements urbains**. Il part du principe que les réseaux de déplacements sont les grands déterminants des formes urbaines et, corollairement, des modes de vie qui s'y développent.

Pour qu'il puisse réellement jouer ce rôle, il sera nécessaire de renforcer ce réseau de transports en commun en mettant en place un réseau à haute fréquence. Il s'agit d'un objectif à long terme mais il est nécessaire de l'envisager pour répondre aux besoins de mobilité de cette partie de l'agglomération liégeoise.

L'idée est donc de qualifier les espaces de développement potentiel dans leur relation aux réseaux de mobilité. Il s'agit, en d'autres termes, de promouvoir une structure bâtie dite des « proximités », c'est-à-dire une structure favorisant, tout à la fois, des mobilités de courtes distances à l'échelle des quartiers ou des villages et des mobilités de moyenne et longue distances branchées sur une offre de transports publics renforcée.

De manière complémentaire, la mise en place d'actions innovantes telles que le covoiturage, les voitures partagées, l'organisation de la logistique de livraison... devrait être étudiée.

Deux axes d'intervention sont préconisés :

- utiliser, à moyen terme, la Nationale 3 comme colonne vertébrale du prolongement du réseau de transports en commun structurant qui devrait se mettre en place à l'échelle de l'agglomération liégeoise ;
- de manière plus secondaire tirer parti de la halte SNCB de Bierset – Awans située au sud de la commune le long de la ligne 36 reliant Bruxelles à Liège.

2.5.1.2. Optimiser le réseau viaire en lien avec la structure spatiale projetée

Sans se substituer au plan communal de mobilité dont l'étude est en cours, le schéma de structure recense différentes hypothèses qui sont à l'étude et qui visent à optimiser le réseau viaire à l'échelle de cette partie de l'agglomération liégeoise. Le principal enjeu lié à la réorganisation du réseau régional est la question de l'accessibilité de la zone d'activité dite artisanale notamment dans la perspective de résoudre les problèmes liés au trafic de transit des poids lourds. Cette question doit être mise en perspective avec l'organisation de l'accessibilité de la zone industrielle de la Campagne de Stockis.

Plus globalement, à terme, il serait nécessaire que le rôle de chaque voirie soit mieux rendu perceptible pour les usagers, notamment à travers des aménagements spécifiques.

La hiérarchie fonctionnelle proposée dans le cadre du schéma de structure correspond en grande partie à celle observée au cours de la phase d'inventaire. Plusieurs ajustements sont néanmoins proposés afin notamment de renforcer la structure spatiale souhaitée.

2.5.2. Recommandations de mise en œuvre et modalités d'exécution

Les recommandations de mise en œuvre décrites ci-après relèvent avant tout d'actions à entreprendre. Certaines de ces recommandations, comme les aménagements de sécurité, sont directement la responsabilité de la Commune mais d'autres nécessitent une collaboration étroite avec de nombreux acteurs institutionnels (DGO1, SRWT, TEC Liège, SPI+).

2.5.2.1. Axe de transports en commun à renforcer

Actuellement, la commune d'Awans bénéficie d'une relative bonne connexion en bus vers le centre de Liège (85% des abonnés ont le centre de Liège comme destination). Le temps de parcours moyen depuis les différents villages jusqu'au centre de Liège est de 20 à 40 minutes. Certaines lignes utilisent la Nationale 3 comme principal axe de distribution. C'est le cas de la ligne 75 Oreye – Hognoul – Liège qui offre une fréquence de 43 bus/jour. D'autres utilisent la Nationale 3 de manière plus secondaire ou s'y connectent à Ans : c'est le cas de la ligne 12 Awans – Loncin – Liège qui offre une fréquence de 60 bus/jour.

La proposition du schéma de structure est de tirer parti de cet atout et, à terme, du renforcement de cet axe de transports en commun. Cette proposition s'inscrit dans la perspective de l'arrivée prochaine du tram à Liège. Dans un premier temps, la création d'une ligne de 14 kilomètres qui reliera Herstal à Jemeppe est envisagée. Il s'agit donc d'un axe nord-sud qui pourra ensuite être complété par une ligne est-ouest, actuellement annoncée entre Ans et Fléron et qui pourrait, éventuellement, être prolongée jusqu'à Awans si les conditions de son extension peuvent être réunies.

Si la commune d'Awans possède une marge de manœuvre réduite par rapport à ces importants investissements, elle peut néanmoins contribuer à ce que les conditions structurelles, notamment en termes d'aménagement du territoire, soient rencontrées.

La première contribution doit porter sur l'organisation interne autour de cet axe majeur de développement. La structuration de cet axe repose sur des intensités de développement fortes. Cet axe sera caractérisé par une offre complète de services et d'équipements et par un développement économique mixte et résidentiel. Cette organisation doit permettre de mettre en place et d'optimiser, à terme, une ligne de transport collectif structurante.

C'est la raison pour laquelle les zones d'habitat situées le long de cet axe sont reprises en **zone à caractère urbain et périurbain**. Pour renforcer cette vocation, le schéma de structure envisage également, à plus long terme, d'ouvrir, partiellement, la zone d'aménagement communal concerté située au nord de la Nationale 3 en bordure immédiate de la commune d'Ans.

Il apparaît nécessaire de proposer aux villages plus éloignés un certain nombre de lignes de bus permettant aux habitants de rejoindre cette ligne à haute fréquence. C'est le **principe du rabattement**. Le tracé précis de ces lignes doit faire l'objet d'une étude spécifique. Par ailleurs, il faut noter qu'il ne s'agit pas à ce titre de création de nouvelles lignes compte tenu de l'existence de lignes actuelles situées dans ces villages, mais bien d'une réorganisation de certaines d'entre elles de manière à bien s'articuler sur la nouvelle ligne à haute fréquence.

Intensifier l'urbanisation autour de la Nationale 3 dans la perspective, d'une part, de tirer profit d'un réseau en transports en commun structurant et, d'autre part, de contribuer à assurer la viabilité du dit réseau est une option forte défendue par le schéma de structure.

Elle pose néanmoins la question de la période de transition dans la mesure où la concrétisation du renforcement des transports en commun le long de la Nationale 3 reste hypothétique et qu'elle ne pourra, en tout état de cause, être envisagée que dans de très nombreuses années. **Il est donc nécessaire de veiller à ce que les décisions prises à court terme n'hypothèquent pas les nécessaires adaptations dans le long terme.**

2.5.2.2. Rôle de la halte d'Awans

A l'échelle sous-régionale, c'est la gare d'Ans qui joue le principal rôle structurant comme gare d'origine. Pour assurer ce rôle, elle dispose d'un parking gratuit de 320 places et 8 lignes de bus la desservent.

La halte de Bierset-Awans joue un rôle beaucoup plus secondaire. En 2005, on n'y recensait que 150 voyageurs/jour avec, néanmoins, une progression constante depuis plusieurs années. On relèvera que cette halte n'est pas connectée au réseau de bus.

Le village d'Awans conserve ou, pour certaines zones, retrouve ses caractéristiques villageoises. Le schéma de structure n'envisage donc pas d'intensifier les développements résidentiels dans cette partie sud de la commune qui est affectée en zone d'habitat à caractère villageois.

Il faut en effet souligner que l'on se situe en bordure immédiate de la zone B déterminée par le plan de développement à long terme de l'aéroport de Liège / Bierset et à proximité immédiate de la future zone d'activités économiques de la campagne de Stockis. Les nuisances liées au bruit y sont donc importantes. Comme déjà évoqué, il est donc nécessaire de trouver un équilibre entre le développement résidentiel de cette zone et les contraintes liées à l'exploitation de la zone d'activités économiques.

Le schéma de structure n'a pas retenu l'hypothèse de faire jouer à cette halte **un rôle plus structurant** en la faisant évoluer vers une gare d'origine, c'est-à-dire une gare au départ de laquelle les flux principaux s'effectuent le matin vers le bassin d'emploi (comme c'est le cas d'Ans actuellement). Les conditions nécessaires pour que la halte de Bierset joue ce rôle sont, actuellement, difficiles à rencontrer (desserte routière, organisation du parcage, réorganisation des lignes de bus).

L'hypothèse retenue est de conserver la vocation locale de cette halte. Cette halte pourrait néanmoins, certes de manière secondaire, jouer **un rôle de destination** pour autant qu'on puisse valoriser la proximité immédiate de la zone d'activités économiques en voie de développement. Dans cette hypothèse, il est néanmoins nécessaire de **traiter la transition** entre la zone d'habitat et la zone d'activités économiques et plus particulièrement le quartier de la rue de la Station.

Comme déjà souligné, la Commune d'Awans envisage l'élaboration d'un plan communal d'aménagement pour ce quartier avec notamment l'objectif de requalifier ce quartier reconnu comme l'un des plus dégradés à l'échelle de la commune. La volonté est néanmoins de ne pas renforcer la vocation résidentielle dans cette zone et ce dans la mesure où les contraintes notamment environnementales y sont nombreuses et fortes (zone C du Plan de développement à long terme, pollution du site Brouhon dont on ne connaît pas la portée en termes épidémiologiques, proximité d'une vaste zone économique). La récente modification du plan de secteur initiée à l'échelle régionale a par ailleurs clairement marqué la volonté de conforter la vocation économique de ce territoire. Y redévelopper des fonctions d'habitat n'est donc pas jugé opportun.

2.5.2.3. Hiérarchie du réseau régional

Cette hiérarchie tient compte, dans un premier temps, du réseau structurant défini à l'échelle régionale, réseau établi par la Direction générale opérationnelle des Routes et des Bâtiments. La carte intitulée « Orientations générales en matière de déplacements » identifie les différents axes participant au réseau structurant régional. Le réseau structurant se compose de deux catégories : les axes majeurs (autoroutes) et les voiries de liaison principale.

Sur le territoire communal d'Awans, l'autoroute E40 participe à ce réseau. Elle est empruntée essentiellement par une circulation de grand transit qui traverse la commune. La fonction de circulation y est exclusive.

A Villers-l'Evêque et à Hognoul, le tronçon de Nationale 3 en venant de Crisnée et le tronçon de la RN3 qui assure la liaison avec l'autoroute sont aussi repris comme voiries de liaison principale.

Par contre, le tronçon de la Nationale 3 depuis le croisement avec la RN3i jusqu'à la limite communale d'Ans ne constitue pas un élément du réseau structurant défini à l'échelle régionale. C'est, parmi d'autres, un élément qui justifie la distinction faite le long de la Nationale 3 entre un espace à caractère périurbain (Hognoul) et un espace à caractère urbain (Awans).

Le principal enjeu lié à la réorganisation du réseau régional est la question de l'accessibilité de la nouvelle zone d'activité dite artisanale. Cette question doit être mise en perspective avec l'organisation de l'accessibilité de la zone industrielle de la Campagne de Stockis.

Le plan de secteur prévoyait une voie de contournement longeant l'autoroute au sud, voie qui permettrait de relier la Nationale 3 au niveau de Crisnée à la Campagne de Stockis. Cette option n'est plus d'actualité. Elle a un coût important et ne permet pas de résoudre la question de l'accessibilité de la zone dite artisanale.

Pour délester cette zone, différentes hypothèses sont actuellement à l'étude. Elles sont reprises sur la carte « Orientations générales en matière de déplacements ».

Num	Village	Localisation	Nature de l'intervention	Travaux programmés
1	Hognoul - Awans	Parc d'activités	Création d'une voirie à travers le parc d'activités pour rejoindre la voirie IKEA	Long terme
2	Hognoul - Awans	Parc d'activités	Passage en dessous de l'autoroute et création d'une nouvelle voirie rejoignant vers l'ouest la rue des Saules	Long terme
2 bis	Hognoul - Awans	Parc d'activités	Passage en dessous de l'autoroute et création d'une voirie rejoignant directement l'échangeur et création d'une nouvelle sortie en venant de Bruxelles	Long terme
3	Hognoul - Awans	Parc d'activités	Passage au-dessus l'autoroute et création d'une nouvelle voirie longeant l'autoroute vers l'est pour rejoindre le futur parc d'activités de la Campagne de Stockis	Long terme

Le schéma de structure ne se prononce pas de manière définitive sur le choix à opérer. Relevons néanmoins que la première hypothèse pose des problèmes d'ordre juridique. La deuxième alternative semble difficile à mettre en œuvre. L'accès possible à la rue des Saules passe sur l'emprise de la conduite de Fluxys et il faudra impérativement prendre des mesures complémentaires pour limiter dans les faits le passage de poids lourds par la rue Defrêne.

Le passage au-dessus l'autoroute et création d'une nouvelle voirie longeant l'autoroute vers l'est pour rejoindre le futur parc d'activité de la Campagne de Stockis est actuellement la solution envisagée. Elle sera confirmée par le plan communal de mobilité en cours d'élaboration.

L'aménagement d'un parking pour le covoiturage à proximité de l'autoroute est une mesure également à étudier.

2.5.2.4. Aménagements de sécurité

La sécurisation des lieux les plus fréquentés (centre des villages, écoles, services publics, etc.) notamment à travers des aménagements de voiries ou la réalisation de trottoirs, est aussi une recommandation donnée par le schéma de structure.

En effet, en termes d'aménagements visant à la sécurité des usagers des routes au sens large, la commune d'Awans n'a pas mesuré ses efforts ces dernières années. C'est toute une série de réaménagements d'espaces publics et d'installation de dispositifs ralentisseurs (coussin berlinois, chicane, plateau, ilot central, ...) qui concourent à atteindre cet objectif de sécurité.

Pour les prochains mois et prochaines années, ces travaux et projets se poursuivront. Le tableau ci-dessous dresse l'inventaire des études en cours et des prochaines interventions qui seront effectuées sur l'espace public.

Toutefois, l'une des priorités des mois à venir est de réaménager toute une série de dispositifs à présent dégradés du fait d'un passage intense de véhicules lourds. C'est le cas par exemple des plateaux en pavé béton.

Parmi les projets et travaux à venir, citons :

Num	Village	Localisation	Nature de l'intervention	Travaux programmés
4	Awans	Campagne de Stockis	Création d'un nouveau parc d'activités. Les connections sont à prévoir avec le parc existant de Liège Logistic (Bierset) de manière à ce qu'aucune circulation se rendant dans cette nouvelle zone ne transite pas le village d'Awans. Par ailleurs, la commune insiste sur la nécessité de prendre en compte la problématique de l'écoulement et de l'épuration des eaux.	Long terme
5	Hognoul	Rue de Villers – Rue de la Libération	Etude pour l'amélioration de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite	Long terme
6	Hognoul	Place du Tige	Problème de stationnement lié à la présence d'appartements	Long terme
7	Hognoul	Rue de Villers	Création d'une nouvelle voirie (en cul de sac) dans le cadre d'un nouveau lotissement	Court terme
8	Awans	Chemin de remembrement	Aménagement d'un trottoir le long du chemin de remembrement	Court terme
9	Awans	Prolongation du chemin de remembrement	Projet de pose d'un empierrement de manière à pouvoir circuler à pied ou à vélo	Court terme
10	Awans	Rue des Saules	Aménagement de trottoirs	Court terme
11	Awans	Rue Ferrer	Aménagement de trottoirs	Court terme
12	Awans	Rue de Xhendremael	Création d'une voirie en cul de sac (nouveau lotissement) avec amorce vers autre développement urbanistique potentiel dans la zone	Court terme et long terme
13	Awans	Rue de Fooz	Réaménagement de voirie	Court terme
14	Awans	Rue Bauwin	Aménagement de trottoirs	Court terme
15	Awans	Sentier	Il serait intéressant de prolonger le sentier vers la rue de la Station. Difficulté liée au fait que le sentier se trouve sur une propriété privée.	Long terme
16	Villers-l'Evêque	Rue Mestré	Réaménagement de voirie et de trottoirs	Court terme
17	Othée	Rue Jacquet	Aménagement de trottoirs devant les logements sociaux	Court terme
18	Awans	N 3i	Traversée piétonne entre IKEA et rue L. Germeaux	Court terme

2.5.2.5. Itinéraires piétons et cyclistes et liaisons internes

Introduction

Comme on l'a déjà évoqué auparavant, dans le cadre du schéma de structure, il paraît important de développer la mobilité piétonne et cycliste. L'objectif est de permettre à ces catégories d'usagers de mieux se déplacer sur le territoire de la commune et d'augmenter l'usage des modes doux comme alternative à la voiture. Pour ce faire, il faut :

- favoriser les déplacements quotidiens, en définissant des itinéraires cyclables et piétons ;
- aménager et/ou réaménager des tronçons du réseau, pour les rendre praticables pour les vélos et les piétons.

Dans le cadre du schéma de structure, l'attention n'est pas portée sur les itinéraires de loisir, mais sur des liaisons d'attrait quotidien entre pôles. La priorité est donnée aux dessertes des services (poste, maison communale, centre sportif, etc.), aux écoles, aux liaisons inter-villages et au rabattement vers les pôles de mobilité (parkings relais, arrêts de bus, gares ferroviaires).

Plus que le nombre total de kilomètres aménagés, c'est la continuité des itinéraires qui importe. C'est cette cohérence qui offre aux usagers la possibilité de se déplacer de manière sûre. La prise en compte des cyclistes sur des tronçons isolés, au coup par coup, ne suffit pas. Un segment de voirie ne constitue qu'un élément d'itinéraire.

Autre aspect important : la priorité donnée à certains trajets plutôt que d'autres. Pour lier deux cœurs de villages, par exemple, il s'agit de choisir l'itinéraire le plus direct, en évitant les segments de voiries jugés dangereux, ou en les sécurisant si aucune alternative efficace ne se présente.

Définition d'un réseau cyclable

S'il est préférable de définir un réseau alternatif pour les modes doux à l'image des voiries de liaison définies ci-dessus dans la hiérarchie des voiries, il apparaît difficile, vu la configuration de la commune, d'identifier de véritables voies lentes alternatives.

Aussi, suite aux remembrements et compte tenu du paysage communal, c'est la **sécurisation des voiries de liaisons** (afin d'y faire se côtoyer les différents modes de déplacement) qui a été définie comme prioritaire.

La mise au point de ce réseau repose sur cinq principes, énumérés dans le tableau ci-dessous.

Itinéraire sécurisé	Itinéraire cohérent	Sans détours inutiles	Itinéraire attractif	Itinéraire confortable
Plus le trafic et la vitesse des automobiles sont élevés, plus il faut séparer les aménagements cyclables de la voirie.	Continuité du réseau cyclable, pas de maillon manquant sous prétexte d'impossibilité d'aménagement de certains tronçons.	Le plus court est le mieux, sauf si le trajet est trop contraint par des dénivelés, des charges de trafic ou des problèmes de sécurité.	Accéder à la rue principale, relier des pôles d'animation, sportifs, culturels ou commerciaux, par un jalonnement performant et compréhensible par tous.	Aménager une surface de roulement plane, veiller au choix du bon revêtement, limiter l'exposition au bruit, au vent, aux poids lourds.

La mise en œuvre concrète consiste généralement à établir une cohérence entre les aménagements existants issus de divers contextes (RAVeL, pistes cyclables sur voiries régionales, aménagements locaux, etc.), tout en définissant de nouveaux objectifs (itinéraires à créer).

La mise en place d'un tel réseau nécessite l'usage adapté des différents moyens d'aménager l'espace pour le rendre praticable et sécurisé pour les cyclistes. C'est ce qu'illustre la figure ci-dessous :

Séparation	Nom	Principe	N°Panneau	Panneau	Largeurs
	Site propre	Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers.	F99A et F99B		Légale : / Pratique : 2.5 m
	Piste cyclable partagée	Partie de la voie publique obligatoire pour les cyclistes, cyclomoteurs de type A ainsi que les piétons (art. 69 CdIR).	D9 et D10		Légale : min. 1.50 m, (règlements d'urbanisme)
	Piste cyclable	Partie de la voie publique obligatoire pour les cyclistes et cyclomoteurs de type A (art. 69 CdIR), sauf exceptions.	D7		Légale : / Pratique : 1.1 m
	Piste cyclable marquée	Sur la voirie, une piste est marquée, généralement par des traits discontinus	/	/	Compris entre 0.8 m et 1.8 m entre marquages de 15 cm (art. 18.4 du CdG).
	Bande cyclable suggérée	Marquage prenant la forme de revêtement ou couleur différents, logo vélos stylisés, utilisés lorsque largeur insuffisante pour piste cyclable marquée.	/	/	Lorsque largeur disponible cyclo < 1.1 m, ou voirie 5.5 – 7.5 m.
Intégration	Voirie locale, Zone 30, Bandes avec surlargeur, SUL	Pas d'aménagement spécifique pour le vélo	C43	 Balisage directionnel	/

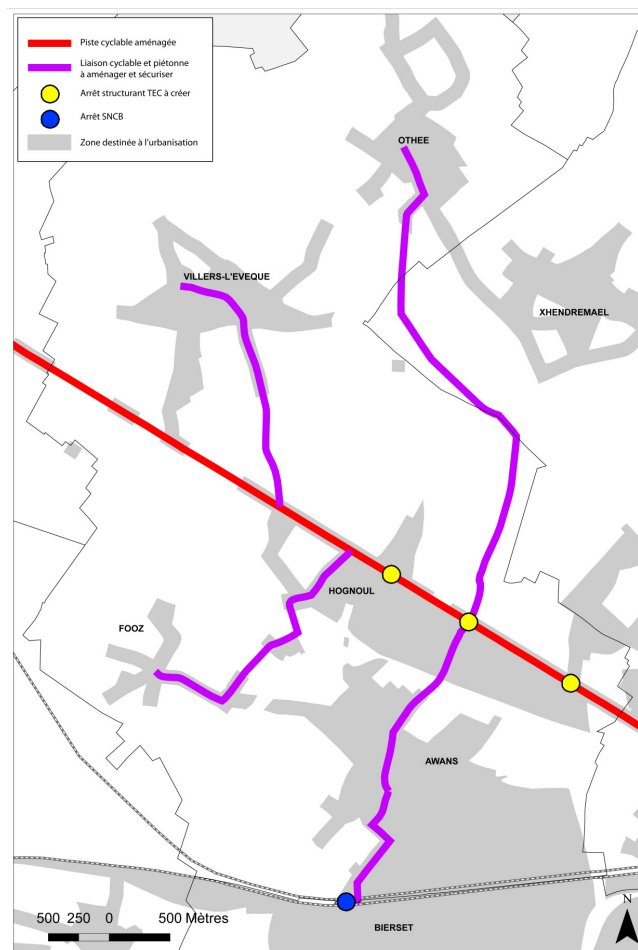
L'initiative du réseau cyclable procède donc d'une réelle volonté politique de coordination et de concertation dans le temps.

Un réseau d'itinéraires cyclables et piétons

Dans le cadre du schéma de structure, un réseau d'itinéraires cyclables et piétons est proposé. Il représentera, à l'échelle de la commune, la "colonne vertébrale" des déplacements doux.

L'objectif est, à moyen terme, de permettre de relier les différents villages à la Nationale 3 dans la mesure où cet axe est identifié dans le schéma de structure comme un élément structurant en matière de transports en commun et qu'il comprend également une piste cyclable (raboutements vers le futur pôle d'échange multimodal que constitue la N3). L'objectif n'est donc pas de relier les villages entre eux.

La figure ci-dessous illustre la future colonne vertébrale de ce réseau.



Par ailleurs, la carte du schéma de structure intitulée « Orientations générales en matière de circulation » présente distinctement les sentiers et chemins qu'il est possible d'emprunter pour éviter certaines voiries. En termes d'aménagement, 4 axes sont jugés prioritaires.

Les axes prioritaires sont les suivants :

- depuis le village d'Awans, rue J. Jaures et rue J-L Defrêne ;
- depuis le village d'Othée, rue d'Othée, chemin de Villers-l'Evêque et rue Jemine.
- depuis le village de Villers-l'Evêque, rue J. Dethier et rue du Commandant Naessens ;
- depuis le village de Fozz, rue F. Hanon, rue J. Calcove, rue du Tombeu permettant de rejoindre Hognoul pour ensuite rejoindre la N3 via la rue de la Libération.

Enfin, une connexion depuis le village d'Awans vers l'arrêt SNCB s'avère aussi nécessaire.

L'usage de loisir

En ce qui concerne les itinéraires de loisir, on se référera aux itinéraires des balades proposées sur la commune.

Stationnement pour les vélos

L'un des principaux freins à l'utilisation du vélo est le vol ou la crainte du vol. A défaut d'aménagements adaptés, l'utilisation de ce mode de transport est ainsi souvent contrainte par l'impossibilité de se garer à proximité du lieu de destination. La mise en place de stationnements sécurisés permettra de résoudre ces problèmes récurrents et ainsi d'encourager l'usage du vélo. Pour mener à bien cette réflexion, il faut analyser de manière conjointe l'aspect de la localisation et celui du type d'infrastructure, en y ajoutant le paramètre de la durée de stationnement pressentie. Ainsi, différents cas de figures sont envisageables en fonction des lieux d'implantations.

Le besoin de sécurité varie selon le contexte et la durée du stationnement. Stationner son vélo dans une ruelle sombre durant une journée ne provoque pas le même besoin de sécurité que sur une place piétonne pour un quart d'heure.

Pour du stationnement de courte durée, il ne faut pas toujours choisir le matériel le plus imposant. Un parc-vélo simple mais bien placé peut suffire, la sécurité étant assurée par le concept de "contrôle social". Le principe est de choisir un stationnement qui soit visible par un commerçant (coiffeur, pharmacie), des personnes effectuant leur service (vigile de supermarché) ou encore depuis une terrasse de café.

En matière de stationnement sur espace public, deux situations sont à distinguer :

- le stationnement sur la chaussée, en remplacement d'emplacements de voiture, présente l'avantage de ne pas réduire les espaces destinés aux piétons et affirme la place du vélo dans la ville. En choisissant la dernière case juste avant un passage piéton, on améliore la visibilité de ce dernier ;
- le stationnement sur une place, doit tenir compte des cheminements piétons, accès riverains et pompiers, des livraisons et du mobilier urbain. L'aménager avec soin et en harmonie avec le bâti est nécessaire. Il peut être lié à une infrastructure existante (ex : cabine téléphonique), afin de limiter la multiplication du mobilier urbain.

Dans les cas de lieux de travail, parking-relais, etc. la durée de stationnement est généralement longue, dans des contextes pas toujours sécurisants (ex : arrière du parking d'une gare peu fréquentée). Le type d'infrastructure à préconiser dans ces cas est un abri fermé, en évitant de le positionner en bout de terrain ou au fond d'un parking. Il faut également éviter que ces abris ne masquent les vélos, toujours dans l'optique de "contrôle social".

Dans le cas d'Awans, on sera attentif à installer à terme des stationnements sécurisés le long de la N3 aux emplacements des futurs arrêts structurants du TEC.

Exemples d'infrastructures :

Arceaux	Stationnement collectif fermé	Boxs individuels
		
Le stationnement en "U renversés", peu coûteux, est applicable pour stationner durant une courte durée, dans des lieux fort fréquentés.	Protection totale du vélo dans une pièce à accès réservé. Utiliser des parois transparentes de préférence.	Offre une protection totale du vélo, mais consomme plus d'espace et est relativement coûteux. Recourir à cet aménagement pour du stationnement de longue durée en des lieux à faible contrôle social.

Promotion du vélo

De plus en plus de communes et de villes adoptent des réseaux cyclables dans le cadre d'études de planification, créent des bandes cyclables, mettent en place des zones 30, des parcs vélos... Tout semble prêt pour accueillir des cyclistes en très grand nombre. Pourtant, force est de constater que la part modale du vélo reste faible en Wallonie.

Si les "points noirs" rencontrés par les cyclistes peuvent être solutionnés par des interventions techniques, il faudra que davantage d'éléments soient réunis pour gagner en nombre d'utilisateurs. Un de ces éléments réside dans la poursuite de la communication autour du vélo, généralement à l'initiative des associations et relayées par les médias ainsi que par le bouche à oreille. Un autre aspect, incontournable, est celui de l'intermodalité. Comment espérer un développement des trajets cyclistes quotidiens, jugés inacceptable au-delà de 5 km, sans permettre et encourager le rabattement vers d'autres modes de transports ?

A l'échelle communale, communiquer autour du vélo repose sur deux principes : faire connaître la "politique vélo" de la commune et gagner ainsi des parts modales pour ce mode de déplacement. Ces deux objectifs de fond se développent selon deux modes d'action distincts, bien que pouvant être menés conjointement :

- mettre en valeur les aménagements projetés et existants. En effet, la mise en place d'éléments concrets doit être accompagnée d'information pour gagner en efficacité (Où s'arrête la piste cyclable ? Qu'impliquent les bandes cyclables suggérées ? Prévoit-on d'en placer à d'autres endroits ? etc.) ;
- sensibiliser, éduquer, former à la pratique du vélo. Cette démarche se mène indépendamment des aménagements existants, dans une optique d'améliorer l'image du vélo en général. Si l'on veut atteindre des modifications de comportement, et ainsi augmenter l'usage du vélo, il faut passer par une modification des représentations négatives que l'on peut avoir de la pratique cyclable (insécurité, crainte du vol, etc).

3. Bibliographie de référence

Conseils pour l'intégration paysagère des bâtiments agricoles, Ministère de la Région wallonne, DGATLP, 2001.

Guide méthodologique pour le choix d'aménagements appropriés en matière de conservation des sols et des eaux, S. Dautrebande, FUSAGx – DGA, 2003.

Guide pratique pour la construction et la rénovation durables de petits bâtiments – Offrir des opportunités d'échanges sociaux, IBGE, 2007.

Guide d'urbanisme pour la Wallonie, Région wallonne, 2004.

Guide pour la plantation de haies – Brochure technique n°3, Direction de la Conservation de la Nature. Cari asbl et Ministère de la Région wallonne / DNF – 81 pp.