



Bureau d'Architecture
Alain Mariage

SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL D'AWANS PARTIE IV: RESUME NON TECHNIQUE

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. FINALITES POURSUIVIES PAR LE SCHEMA DE STRUCTURE.....	4
1.2. DEMARCHE D'ELABORATION	4
2. LA SYNTHÈSE DES ENJEUX	5
2.1. UNE COMMUNE EN PERIPHERIE DE LIEGE AVEC UNE POPULATION EN CONSTANTE AUGMENTATION	5
2.1.1. Une population en forte augmentation du à un bilan migratoire positif.....	5
2.1.2. Une forte base économique agricole.....	7
2.1.3. Le secteur industriel et artisanal très développé.....	7
2.1.4. Le développement de l'aéroport de Liège sur le territoire communal	7
2.1.5. Présence de conduites de produits gazeux	7
2.2. LES ENJEUX FONCIERS	8
2.2.1. D'importantes réserves foncières.....	8
2.2.2. Un cadre de réflexion : le plan de secteur	9
2.3. LES MODES D'URBANISATION ET LES ENJEUX PAYSAGERS	9
2.3.1. Evolution du territoire communal.....	9
2.3.1.1. Mutation de l'agriculture au XIX ^{ème} siècle.....	9
2.3.1.2. Développement industriel au XX ^{ème} siècle.....	9
2.3.2. Morphologies distinctes au nord et au sud.....	10
2.3.3. Une richesse patrimoniale ne bénéficiant pas toujours de statut de protection.....	10
2.4. LES CARACTERISTIQUES ENVIRONNEMENTALES	11
2.4.1. Un paysage d'openfield.....	11
2.4.2. 75% du territoire communal concerné par un périmètre de protection de captage.....	11
2.4.3. Un réseau d'assainissement presque complet.....	11
2.4.4. Un réseau écologique très pauvre et un réseau hydrographique très peu développé	11
2.4.5. Importants problèmes de ruissellement et d'inondation	12
2.5. LES RESEAUX ET LES MODES DE DEPLACEMENTS	12
2.5.1. Un usage de la voiture aisé.....	12
2.5.2. Bonne connexion au centre de Liège par les transports en commun	13
2.5.3. Modes doux	13
3. LES POLITIQUES A MENER.....	14
3.1. L'HABITAT ET LES SERVICES A LA POPULATION	14
3.1.1. Les objectifs d'aménagement	14
3.1.1.1. Identifier les limites entre la ville et la campagne.....	14
3.1.1.2. Différencier la zone d'habitat et limiter la consommation d'espace	14
3.1.2. Recommandations de mise en œuvre.....	16
3.1.2.1. Zone d'habitat et zone d'habitat à caractère rural	16
3.1.2.2. Zone mixte d'habitat, de commerce, d'artisanat et de service	17
3.1.2.3. Zone de services publics et d'équipements communautaires.....	17
3.1.3. Modalités d'exécution	18
3.2. LA PROGRAMMATION DES ZONES D'AMENAGEMENT COMMUNAL CONCERTÉ	18
3.2.1. Objectifs d'aménagement.....	18
3.2.1.1. Renouveler l'offre résidentielle	18
3.2.1.2. Viabiliser les services le long de la Nationale N3.....	18
3.2.2. Recommandations de mise en œuvre.....	19
3.2.2.1. Priorité de mise en œuvre et affectations proposées	19
3.3. LA LOCALISATION DES FONCTIONS ECONOMIQUES	20
3.3.1. Objectifs d'aménagement et recommandations de mise en oeuvre	20
3.3.1.1. Tirer parti des zones d'activités économiques	20
3.3.1.2. Soutenir une agriculture garante de la qualité de l'espace rural.....	21
3.4. L'ENVIRONNEMENT	21
3.4.1. Objectifs d'aménagement.....	21
3.4.1.1. Assurer la protection des captages.....	21
3.4.1.2. Limiter les problèmes dus aux inondations.....	21
3.4.1.3. Politique préventive en matière d'infrastructures de transports d'énergie	21

3.4.1.4.	Reconstituer un réseau écologique	21
3.4.2.	<i>Recommandations de mise en œuvre</i>	22
3.4.3.	<i>Modalités d'exécution</i>	22
3.5.	LES MODES ET LES RESEAUX DE DEPLACEMENTS	22
3.5.1.	<i>Objectifs d'aménagement</i>	22
3.5.1.1.	Utiliser les transports en commun comme levier des développements urbanistiques	22
3.5.1.2.	Optimiser le réseau viaire en lien avec la structure spatiale projetée.....	22
3.5.2.	<i>Recommandations de mise en œuvre et modalités d'exécution</i>	23
3.5.2.1.	Axes de transports en commun à renforcer.....	23
3.5.2.2.	Le rôle de la halte d'Awans	23
3.5.2.3.	Hiérarchie du réseau régional	23
3.5.2.4.	Aménagements de sécurité	24
3.5.2.5.	Itinéraires piétons et cyclistes et liaisons internes.....	24
4.	ORGANISATION DE L'ETUDE	26
4.1.	COMITE D'ACCOMPAGNEMENT	26
4.2.	AUTEUR DE PROJET	26

1. Introduction

1.1. Finalités poursuivies par le schéma de structure

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.

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. Il est défini comme un document d'orientation, d'évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l'ensemble du territoire. Un schéma n'a pas de valeur réglementaire, contrairement à un plan ou à un règlement. Il constitue néanmoins la ligne de conduite que se donne la commune et ce qu'est pour elle la notion de bon aménagement des lieux. Son contenu est précisé dans le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie (CWATUPE).

1.2. Démarche d'élaboration

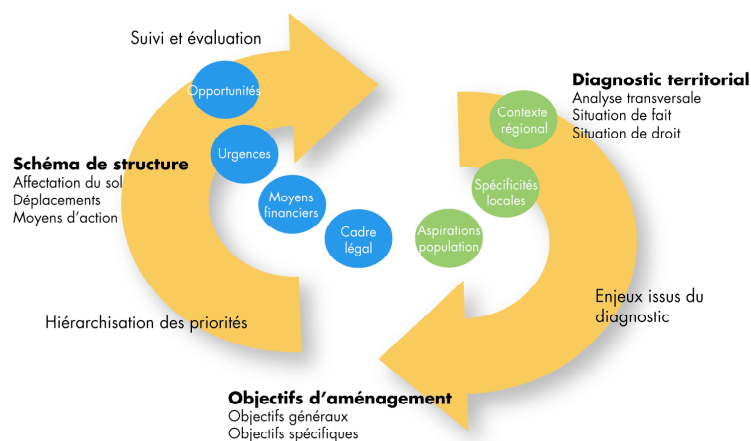
Le schéma de structure comporte 4 documents :

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 et les modes et les réseaux de déplacements) les objectifs d'aménagement poursuivis ainsi que des recommandations de mise en œuvre.

La troisième partie (Partie III. Evaluation environnementale) précise les principales incidences environnementales des objectifs d'aménagement poursuivis.

La quatrième partie (Partie IV. Résumé non technique) propose un résumé accessible au plus grand nombre de l'ensemble de l'étude. **C'est l'objet de ce dernier volume.**

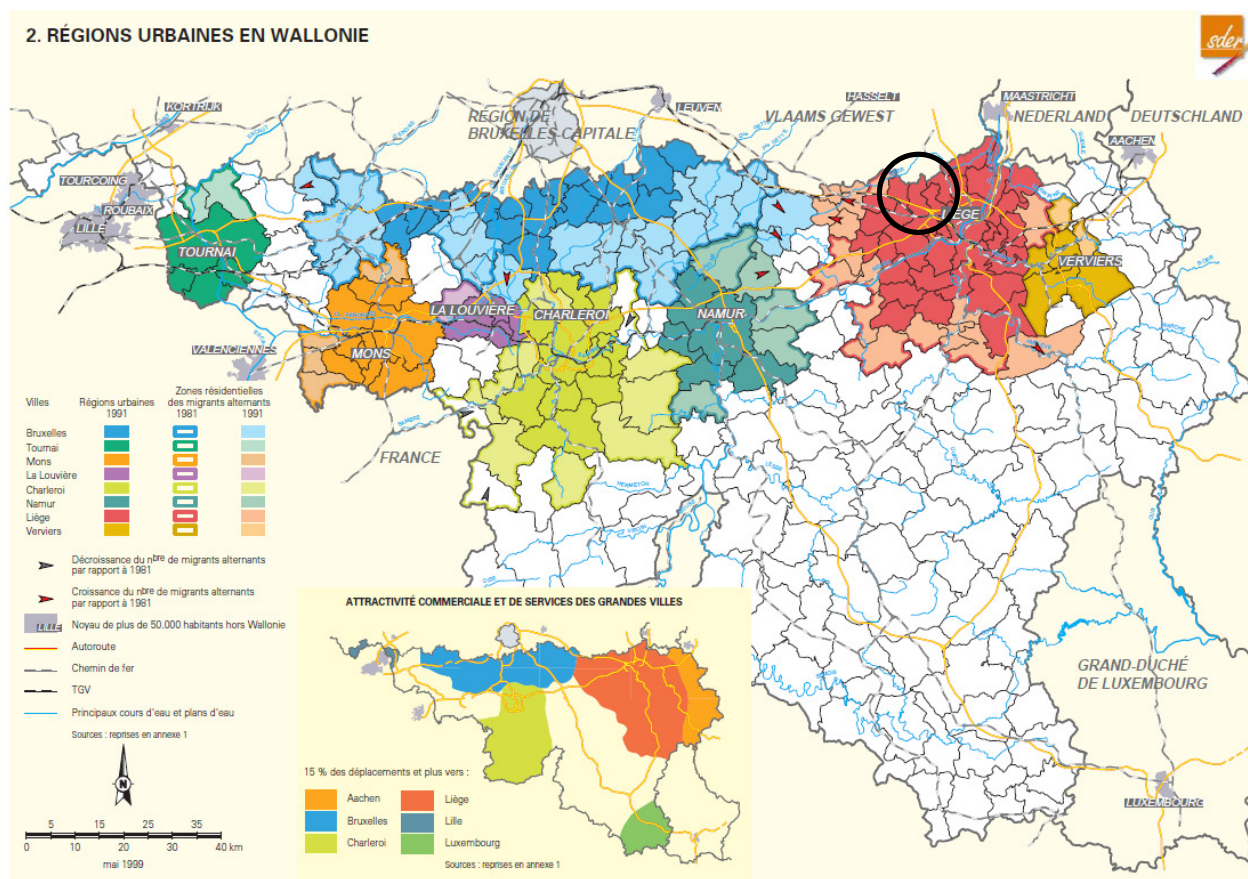


2. La synthèse des enjeux

2.1. Une commune en périphérie de Liège avec une population en constante augmentation

D'une superficie de 2.715 ha, Awans se situe au Nord-Ouest de l'agglomération liégeoise au sein d'un réseau autoroutier et routier particulièrement dense. La commune est limitrophe de la Région flamande et il ne faut parcourir que 16 kilomètres pour se rendre à Tongres. Awans se situe sur le plateau hesbignon qui offre des espaces ouverts situés à une altitude comprise entre 120 et 160 mètres. Le relief y est mollement ondulé, très occasionnellement vallonné.

Cette situation géographique présente l'avantage de mettre à la disposition de ses habitants des services nombreux et variés : services de santé, d'enseignement, activités culturelles et sportives, etc.



Localisation d'Awans dans la région urbaine liégeoise

2.1.1. Une population en forte augmentation du à un bilan migratoire positif

En 2006, la commune comptait 8.696 habitants. Depuis le début du 19^{ème} siècle, Awans a connu une progression continue de son nombre d'habitants mais qui c'est toujours situé en dessous de l'indice enregistré à l'échelle de l'arrondissement. Ce n'est que récemment que la tendance s'inverse avec une progression relative plus rapide à Awans que dans le reste de l'arrondissement.

Depuis 1981, la population d'Awans augmente de manière constante avec en moyenne une progression de 7% (+/- 540 personnes) tous les 10 ans. Face à cette augmentation, l'**urbanisation des villages** s'est accentuée. Cette urbanisation présente cependant des disparités à l'échelle communale et surtout temporelle. Ainsi, entre 1981 et 1991, l'augmentation de la population est surtout marquée dans les quartiers périphériques d'Awans alors que les noyaux bâtis anciens restent stables ou perdent des habitants. Entre 1991 et 2001, le phénomène de **périurbanisation de la ville de Liège** se marque sur le territoire communal avec un fort attrait pour les villages et une perte d'habitants dans le centre d'Awans et le long de la N3.

Actuellement, le centre d'Awans continue à perdre des habitants alors que dans le reste de la commune une situation en équilibre semble s'installer.

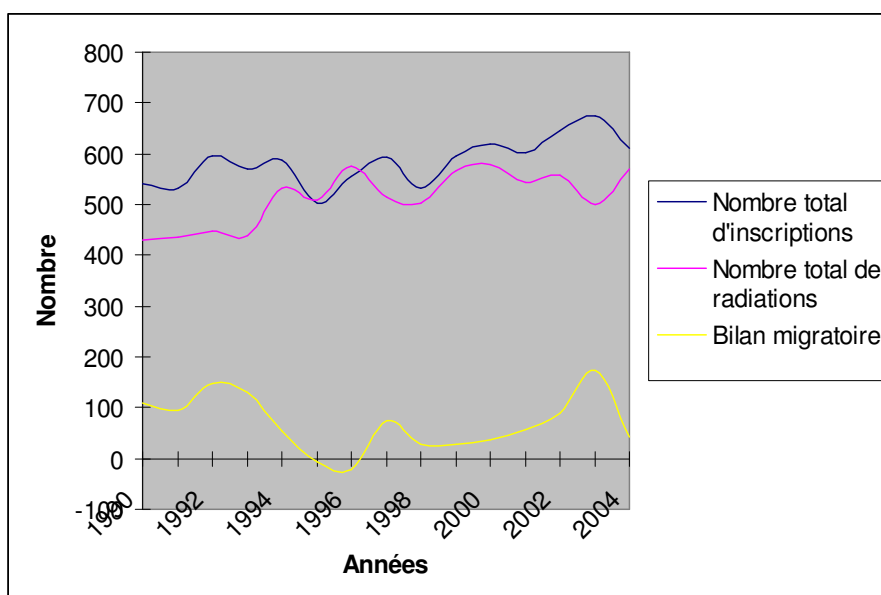
Le **bilan migratoire** a globalement toujours été **positif** depuis une quinzaine d'années. Il explique quasi à lui seul l'évolution de la population constatée à Awans, le **bilan naturel** étant quant à lui toujours **négatif** depuis le milieu des années '90.

En termes de densité, le territoire d'Awans offre une structure classique avec une forte densité dans les centres s'estompant progressivement dans les parties plus rurales. Dans les espaces résidentiels, la densité moyenne de population avoisine les 30 habitants à l'hectare.

La structure d'âge de la population est caractérisée par un début de **vieillesse** et une forte représentation des 45 – 60 ans.

A Awans, la proportion de **maisons unifamiliales** de type 4 façades est particulièrement importante et le taux d'appartements est très faible. Ils se localisent principalement dans le centre d'Awans, dans le quartier de la Station et le long de la Nationale 3. On en retrouve aussi dans une proportion plus faible dans certains noyaux villageois.

La commune d'Awans abrite également un important parc de logements sociaux se situant exclusivement dans la partie sud de la commune.



Bilan migratoire pour la commune d'Awans (source Ecodata)

2.1.2. Une forte base économique agricole

La zone agricole domine quasi exclusivement les zones non destinées à l'urbanisation avec 96%. La qualité agronomique des sols est responsable de leur utilisation en agriculture depuis des millénaires. Ils sont aptes à produire des rendements très élevés pour un investissement minimum et pour les cultures les plus exigeantes.

2.1.3. Le secteur industriel et artisanal très développé

La zone d'activité économique occupe **22% des zones destinées à l'urbanisation** ce qui pour la taille de la commune est particulièrement important et soulèvent de nombreux enjeux.

Quelques grosses entreprises du secteur privé sont installées sur le territoire communal. Citons notamment IKEA (323 employés), MCB (137 employés), NSI (115 employés) et Technoval (12 employés). L'ensemble du personnel de ces entreprises constitue à lui seul 38% des travailleurs salariés du secteur privé. En dehors du secteur agricole et de ces quelques entreprises d'importance, les commerces et un petit secteur HORECA constituent l'ossature économique de la commune.

Les services proposés à l'échelle communale sont nombreux et diversifiés puisqu'on y dénombre une centaine de commerces et artisans.

2.1.4. Le développement de l'aéroport de Liège sur le territoire communal

L'aéroport de Liège est un aéroport à statut régional plus spécialement dédié au trafic de marchandises. Depuis quelques années, le développement de cet aéroport, objet de bien des discussions, a un impact énorme sur l'évolution de la situation économique mais aussi des conditions de vie dans certains quartiers des communes voisines.

Des décisions importantes ont donc été prises pour **encourager le développement l'aéroport de Bierset** et ces décisions ont eu des retombées plus ou moins directes sur la commune d'Awans : aménagement de voiries, aggravation des problèmes d'égouttage et surtout l'extension sur le territoire communal, au lieu-dit « Campagnes de Stockis » de la zone d'activités économiques qui à présent borde de manière immédiate le village d'Awans.

2.1.5. Présence de conduites de produits gazeux

Plusieurs conduites de grosse section de transport de gaz naturel traversent le territoire de la commune d'Awans.

La plus grosse étant celle de FLUXYS qui traverse la partie sud-est du territoire de l'entité. Une autre conduite se branche sur la première au niveau d'une station de détente implantée rue des Saules à Awans, près de la sortie Sud de l'échangeur autoroutier. Cette conduite traverse la partie nord du village d'Awans.

Il faut aussi noter l'existence dans le sous-sol awansois de conduites d'oxygène gazeux qui passent au sud de l'échangeur autoroutier de Loncin puis filent plein Nord vers le village d'Othée avant de

passer dans les campagnes entre ce village et celui de Xhendremael. Ces conduites relient la ville de Seraing à celle de Geelen (aux Pays-Bas) via Bassenge.

Un pipeline de l'OTAN passe aussi en partie dans le territoire communal. Cette conduite transporte des hydrocarbures sous haute pression. Cette conduite vient du sud de la commune (Bierset) et passe à l'est du village d'Awans.

2.2. Les enjeux fonciers

2.2.1. D'importantes réserves foncières

Face à l'évolution de la population, l'urbanisation des villages s'est accentuée. L'encadrement **des futurs développements résidentiels** est dès lors un enjeu essentiel à Awans.

Entités		ZH					ZHR				
Nom du secteur statistique		Superficie totale (1)	Superficie disponible (2)	Superficie disponible le long des routes (3)	Ratio (2) / (1)	Ratio (3) / (1)	Superficie totale (1)	Superficie disponible (2)	Superficie disponible le long des routes (3)	Ratio (2) / (1)	Ratio (3) / (1)
	Centre d'Awans						36.5	7.3	6.9	20%	19%
	Quartier Nord						23.8	4.7	3.3	20%	14%
	Quartier Est						12.4	6.5	4.5	52%	36%
	Quartier Sud						49.7	10.4	8.1	21%	16%
	Campagne d'Awans						19.2	12.5	9.3	65%	48%
Awans							141.6	41.5	32.0	29%	23%
	Village de Fooz						21.5	5.3	4.8	25%	22%
	Campagne de Fooz						8.6	4.3	4.1	50%	47%
Fooz							30.2	9.6	8.8	32%	29%
	Village d'Hognoul						25.4	4.9	2.5	19%	10%
	Axe de la Nationale 3	30.2	7.2	6.2	24%	20%	25.1	6.3	6.1	25%	24%
	Campagne d'Hognoul						6.9	3.9	3.3	57%	47%
Hognoul		30.2	7.2	6.2	24%	20%	57.4	15.1	11.9	26%	21%
	Village de Villers l'Evêque						44.9	10.1	9.4	23%	21%
	Quartier de la briqueterie						12.1	2.8	2.8	23%	23%
	Campagne de Villers l'Evêque						38.7	14.4	11.5	37%	30%
Villers l'Evêque							95.7	27.3	23.6	29%	25%
	Village d'Othée						53.3	10.3	8.5	19%	16%
	Campagne d'Othée						24.2	11.6	10.2	48%	42%
Othée							77.4	21.8	18.7	28%	24%
Total		30.2	7.2	6.2	24%	20%	402.3	115.3	95.1	29%	24%

Tableau de synthèse des disponibilités foncières

La commune présente une disponibilité brute en zone d'habitat (au sens large) d'environ 120 d'hectares encore théoriquement libres.

Sur un plan théorique, les disponibilités foncières en zone d'habitat devraient **être suffisantes pour rencontrer les besoins en logements**. En effet, si on estime que 50% du potentiel est réellement mis en œuvre, il permettra d'accueillir 10.000 habitants, ce qui correspond aux perspectives démographiques dressées. Cette estimation doit cependant être nuancée à l'échelle des villages. Certains sont proches de la saturation comme par exemple Hognoul.

On retrouve sur le territoire communal **4 zones d'aménagement communal concerté** pour une superficie totale de 96 hectares dont près de 82% sont libres. Leur affectation est déterminée par le schéma de structure.

Globalement, une dynamique d'évolution de la population est favorable aux finances communales bien qu'une population d'actifs en augmentation induit également **des coûts supplémentaires**. Il faut ainsi assurer les services et équipements aux jeunes ménages qui choisissent Awans pour vivre. L'accueil de la petite enfance, la mise à disposition de lieux permettant les activités socioculturelles, les services de proximité administratifs mais aussi commerciaux sont à renforcer.

Diversifier l'offre en logements et tenter de la rendre plus accessible est également à envisager si Awans souhaite renouveler le profil démographique de sa population. A moyen terme, Awans devra également faire face **au vieillissement de sa population**, phénomène déjà amorcé et qui aura également des conséquences importantes en matière de services et de logements mais aussi en matière de mobilité.

2.2.2. Un cadre de réflexion : le plan de secteur

Le schéma de structure s'inscrit dans les limites du plan de secteur qu'il ne peut modifier. Le plan de secteur détermine des zones urbanisables et des zones non urbanisables. Le schéma de structure ne peut pas modifier les limites du plan de secteur. Il peut cependant préciser les affectations en déterminant des sous-zones dans lesquelles des recommandations sont formulées.

2.3. Les modes d'urbanisation et les enjeux paysagers

2.3.1. Evolution du territoire communal

2.3.1.1. Mutation de l'agriculture au XIX^{ème} siècle.

C'est au cours de ce 19^{ème} siècle que la campagne de la Hesbaye Liégeoise va vivre une mutation capitale en passant d'une agriculture de subsistance à une économie de profit. La structure des propriétés va changer et les préoccupations scientifiques vont modifier les anciennes pratiques culturelles. La recherche du rendement va favoriser l'**innovation technologique**. La jachère disparaît, les rendements s'améliorent, les cultures se diversifient et l'élevage se développe.

Mais, dans les campagnes, les mentalités évoluent lentement. Et il faut attendre la crise agricole de 1880 qui déstabilise une partie de la population des petits cultivateurs et ouvriers agricoles et les pousse vers les industries du bassin liégeois, pour voir apparaître une réelle mutation des esprits. Apparaissent alors les " navetteurs " qui, au contact des ouvriers plus politisés, vont introduire les idées socialistes dans les campagnes.

2.3.1.2. Développement industriel au XX^{ème} siècle

Le début du 20^{ème} siècle voit le **développement de l'industrie à Awans** avec la création d'un petit pôle économique à proximité de la halte de Bierset. Plusieurs usines et ateliers mécaniques s'installèrent. Le secteur pris son plein essor après la seconde guerre mondiale.

Sur le plan agricole, le début 20^{ème} siècle est caractérisé par la raréfaction de la main d'œuvre et un effritement progressif des **grandes exploitations**. Une véritable spéculation foncière apparaît avec comme conséquence notamment la fragmentation des propriétés car les petites parcelles sont plus rémunératrices. Ce mouvement s'accélère entre les deux guerres pour ensuite s'inverser.

Fin 20^{ième} siècle, Awans comme l'ensemble du bassin liégeois subit la **restructuration du secteur industriel** avec comme conséquence la disparition des fleurons telles que les entreprises Brouhon et Awans-François qui avant 1940 procuraient du travail à plus de 1000 personnes.

La **fusion des communes** en 1977 dessine les nouvelles limites administratives de la commune d'Awans.

2.3.2. Morphologies distinctes au nord et au sud

Historiquement, les fermes et les maisons se regroupent en villages assez ouverts. Cette caractéristique se retrouve essentiellement au nord de la commune. Le plan du village « en tas », qui est le plus fréquent, regroupe des maisons jointives, qui s'alignent le long des routes, pour former un ensemble resserré mais bien individualisé dans la campagne ouverte.

Au sud de la commune, la vocation agricole est beaucoup moins prononcée. Les noyaux bâtis sont plus jointifs et l'habitat est plus dense. Les bâtiments industriels se caractérisent par des gabarits et des matériaux qui créent une rupture vis-à-vis du cadre bâti traditionnel.

La présence des voies de communication a conduit localement à la division de ce territoire et à l'isolement des petites localités. Cette partie de la commune est marquée par une moins grande cohésion spatiale, en raison de la présence des nombreuses limites physiques et visuelles dans le paysage.

2.3.3. Une richesse patrimoniale ne bénéficiant pas toujours de statut de protection

On dénombre sur le territoire communal quatre monuments classés et trois sites classés dont la protection est assurée par leur mise sous statut. Il comporte en outre un nombre très important de biens repris à l'inventaire du patrimoine monumental de la Belgique ainsi que 18 périmètres de sites archéologiques. La liste des biens patrimoniaux vient d'être actualisée. Ils sont répartis sur l'ensemble du territoire.

Une liste des arbres et haies remarquables existe sur le territoire communal. Deux sites de grand intérêt biologique sont répertoriés mais ils ne possèdent pas de statut de protection.

2.4. Les caractéristiques environnementales

2.4.1. Un paysage d'openfield

Traditionnellement la Hesbaye liégeoise est représentée par un paysage d'openfield composé de villages enserrés dans une auréole herbagère avec quelques vergers anciens dans une campagne mollement ondulée. A titre indicatif, on recense qu'un seul bâtiment à vocation agricole est situé à l'écart des villages.

2.4.2. 75% du territoire communal concerné par un périmètre de protection de captage

Le fait que le réseau hydrographique est très peu développé a notamment comme conséquence que la capacité de recharge de la nappe aquifère située dans les craies du Crétacé est très importante. La CILE exploite cette ressource aquifère à travers un réseau très important de galeries avec comme conséquence des zones de prévention très étendues et qui concernent près de 75% du territoire communale. **La protection des eaux souterraines est un des principaux enjeux environnementaux identifié à l'échelle communale.**

2.4.3. Un réseau d'assainissement presque complet

Le réseau d'assainissement communal est presque bouclé. 90% des égouts prévus sont réalisés et 87% des collecteurs prévus sont installés. Pour que les eaux usées soient épurées à 100%, il reste à également à construire une station d'épuration prévue dans le PASH (plan d'assainissement des sous-bassins hydrographiques) sur le site des Marnières à Villers-l'Evêque.

L'assainissement du village d'Awans et plus particulièrement l'obligation de faire la collecte séparée des eaux de pluies et des eaux usées pose un problème. Les eaux de pluies devraient en effet normalement être rejetées dans le réseau hydrographique. Celui-ci étant presque inexistant sur la commune, cette mesure nécessiterait de mettre en œuvre des travaux relativement conséquents afin de rejoindre le Roua.

2.4.4. Un réseau écologique très pauvre et un réseau hydrographique très peu développé

Ce territoire fait partie du bassin fluvial mosan (partie Meuse aval) rassemblant les eaux de la Mehaigne, du Hoyoux, de la Berwinne et du Geer. Le territoire communal est parcouru par le Roua ou rigole d'Awans, aqueduc artificiel se développant sur plus de 8 km. Cette rigole a été creusée pour assécher les marécages qui occupaient le centre d'Awans. **La qualité des eaux du Roua est très mauvaise**, en terme de matières azotées hors nitrates, matières organiques et oxydables et matières phosphorées.

La végétation ripisylve que l'on peut observer, très sporadiquement le long du Roua est très peu développée. Une partie (traversée du village d'Awans) est par ailleurs canalisée en souterrain ce qui affaiblit encore la capacité d'autoépuration de ce petit cours d'eau.

La structure écologique est très pauvre. **Aucune zone protégée** en vertu de la police de la conservation de la nature (y compris Natura 2000) n'est répertoriée sur le territoire communal. On recense uniquement deux sites de grand intérêt biologique (sur le site des Marnières et le long de la ligne TGV dans la campagne de Fooz).

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) mais la pression devient de plus en plus grande.

On notera de plus que dans la commune, la convention combles et clochers et la convention bords de route ont été approuvées pour l'année 2008.

2.4.5. Importants problèmes de ruissellement et d'inondation

Les problèmes d'inondations liés aux phénomènes de ruissellement sont particulièrement importants à Awans. La Commune mène 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.

Les risques liés aux inondations sont particulièrement importants dans la partie sud de la commune, et ce en raison de l'importance des superficies de terres imperméabilisées à proximité. Le développement de l'aéroport de Bierset a en effet rendu l'infiltration de l'eau impossible sur de grandes surfaces et cette situation va s'accroître avec la mise en œuvre de la zone d'activités économiques de la Campagne de Stockis. On relèvera cependant qu'un projet de mise en place d'un drain pour collecter l'eau en provenance des pistes est en cours. Ce drain se déverserait à terme dans le Roua, au-delà du village d'Awans, limitant par là les phénomènes d'inondations à Awans.

2.5. Les réseaux et les modes de déplacements

2.5.1. Un usage de la voiture aisé

La commune d'Awans bénéficie d'une très bonne accessibilité à l'ensemble du réseau de voies principales. De plus, le réseau routier est dense et permet une liaison facile entre tous les villages.

Cette facilité de connexion au réseau routier rend l'utilisation de la voiture aisée pour effectuer les déplacements.

Les personnes travaillant au niveau des pôles d'activité économique sont essentiellement originaires de la grande agglomération liégeoise mais également des communes de la vallée de l'Ourthe et du Condroz. Le mode principal utilisé par le personnel pour effectuer les déplacements est la voiture

individuelle (92%). L'ensemble des flux générés par les principaux pôles économiques est estimé à 15 000 véhicules par jour. Il va probablement encore augmenter.

2.5.2. Bonne connexion au centre de Liège par les transports en commun

La commune d'Awans est relativement bien desservie par les bus surtout pour permettre de rejoindre Liège. En revanche, l'absence de lignes « transversales » rend difficile la liaison entre les différents villages de l'entité.

La halte de Bierset-Awans n'est pas un point ferroviaire très utilisé, notamment en raison de son absence de connexion au réseau de bus. Les gares d'Ans et de Liège-Guillemins constituent les nœuds de desserte principaux.

2.5.3. Modes doux

La commune d'Awans ne dispose pas d'un réseau très développé de sentiers et chemins praticables en modes doux (peu d'aménagements spécifiques) et il existe un manque de sécurisation des usagers des modes doux. Aussi, les modes doux ne constituent pas actuellement une alternative plausible à la voiture.

3. Les politiques à mener

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

Pour chacun de ces axes trois parties sont détaillées et constituent le corps du schéma de structure : (a) les objectifs d'aménagement, qui édictent les objectifs que se donnent la commune et justifient la seconde partie, (b) recommandations de mise en œuvre, et (c) modalités d'exécution, partie qui développe comment les recommandations peuvent être appliquées de manière concrète.

3.1. L'habitat et les services à la population

3.1.1. Les objectifs d'aménagement

3.1.1.1. Identifier les limites entre la ville et la campagne

De par sa position dans l'agglomération de la ville de Liège, la commune subit nombre de décisions liées aux mutations de cet espace. Elle souhaite donc encadrer le développement bâti et structurer son territoire afin de limiter le développement en tache d'huile observé depuis deux décennies autour de Liège. Cela passe par une meilleure délimitation de l'espace, et notamment par une concrétisation sur le terrain de la transition entre les territoires urbanisés de l'agglomération et de la campagne.

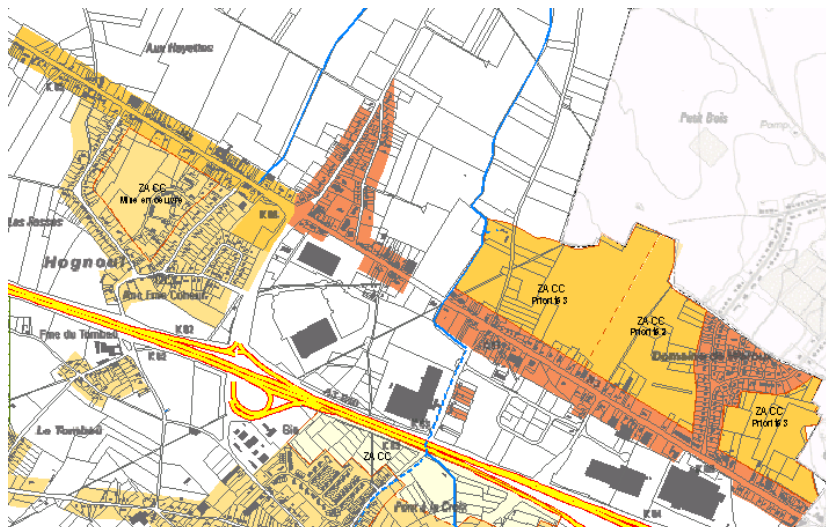
3.1.1.2. Différencier la zone d'habitat et limiter la consommation d'espace

La qualité architecturale et urbanistique rencontrée dans les villages, les espaces ouverts, les contraintes environnementales très nombreuses sur le territoire d'Awans, 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.

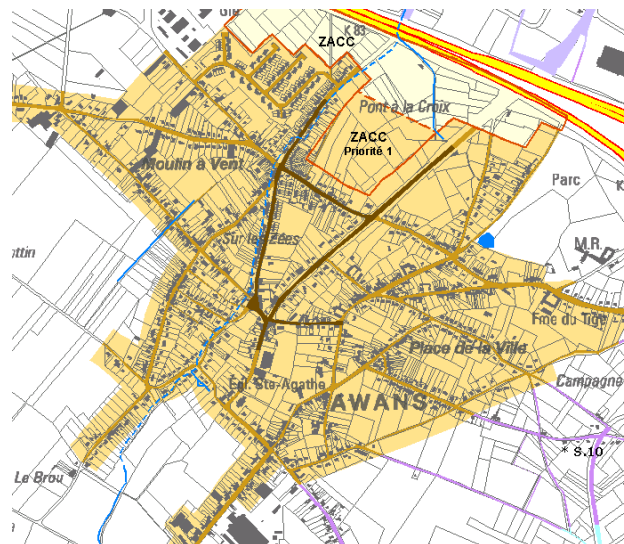
Leur prise en compte permet notamment d'envisager une gestion différenciée du territoire à travers des intensités d'urbanisation différentes. Trois niveaux d'intensité sont définis en fonction du contexte du site et de la qualité de la desserte actuelle et potentielle par les réseaux de transports publics (les extraits cartographiques sont des extraits de la carte de l'expression cartographiée des mesures d'aménagement) :

- une **zone d'habitat à caractère urbain** (classe I), qui correspond à l'axe de la Nationale 3 dans son tronçon est (correspond à la zone indiquée en orange foncé sur l'extrait cartographique qui suit). Le schéma y prévoit un réaménagement progressif afin d'en faire une porte d'entrée dans l'agglomération liégeoise en y favorisant une densité de bâti et une mixité des fonctions plus grandes.
- une **zone d'habitat à caractère périurbain** (classe II) ;qui correspond à l'entrée Ouest de la Nationale 3 (Hognoul) et aux zones d'aménagement communal concerté au nord de la Nationale 3 (en organe intermédiaire sur l'extrait cartographique qui suit). Ces zones sont

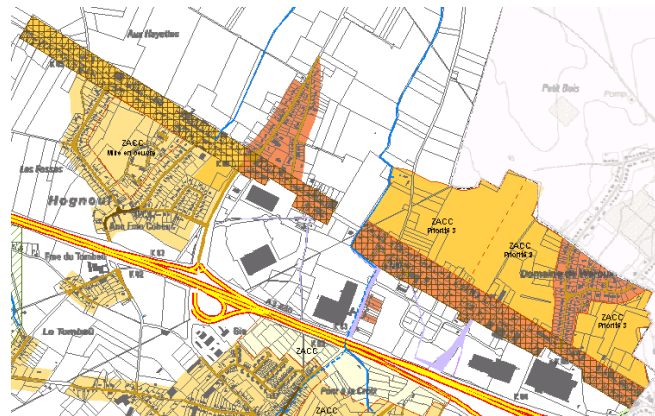
assez proches de la zone à caractère urbain, excepté qu'elles ont une densité plus faible et un rôle plus strictement local (échelle communale).



- une **zone d'habitat à caractère villageois** (classe III), qui correspond aux autres zones d'habitat à caractère rural au plan de secteur (villages d'Hognoul, de Villers-l'Évêque, d'Othée, de Fooz et d'Awans), ainsi qu'à une partie des ZACC situées au Sud de la Nationale 3. Dans cette zone, l'enjeu principal est de conserver et de développer le caractère villageois des espaces bâtis et non bâtis propres à chaque village. Pour chacun d'eux, une distinction est faite entre le centre du village (voiries marquées en brun foncé) et sa périphérie (voiries en ocre) dans le but de ne pas densifier outre mesure des périphéries de villages qui resteront fort dépendants de la voiture (voir exemple de la représentation cartographique de la différence centre de village/périphérie ci-dessous pour les villages de Villers-l'Évêque et d'Awans).



Outre cette différenciation de la zone d'habitat, un périmètre en surimpression, intitulé « zone mixte d'habitat, de commerce, d'artisanat et de service » vient se superposer aux zones d'habitats à caractère urbain et périurbain situées le long de la Nationale 3 (hachuré en brun dans l'extrait ci-après). Des recommandations de mise en œuvre particulières lui sont dédiées pour favoriser la mixité et la diversité des fonctions telle que voulue dans les objectifs d'aménagement.



3.1.2. Recommandations de mise en œuvre

Le schéma de structure détaille dans cette partie les règles générales et spécifiques d'application sur les trois zones d'habitat définies dans les objectifs d'aménagement, sur la zone d'habitat mixte d'habitat, de commerce, d'artisanat et de service et sur la zone de services publics et d'équipements communautaires.

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

Des règles spécifiques sont ainsi édictées en ce qui concerne les destinations, les règles de création de voirie et de parcellaire, la densité des logements autorisée, et la composition formelle. Le tableau ci-après reprend les prescriptions spécifiques résumées pour chacune des zones.

	Zone d'habitat à caractère urbain	Zone d'habitat à caractère périurbain	Zone d'habitat à caractère villageois
Destinations	Mixité/diversité de fonction. Fonction résidentielle renforcée le long de la N3 par la création d'habitations groupées et d'immeubles à appartements ; Autorisation de nouvelles activités économiques d'extension d'activités existantes	Habitations individuelles et groupées et immeubles à appartements Autorisation d'activités économiques mixtes pour autant qu'elles soient compatibles avec le voisinage	Maisons d'habitations individuelles ou groupées. Construction d'appartements découragée. Autres activités économiques autorisées pour autant qu'elles soient compatibles avec le voisinage.
Création de voirie et de parcellaire			Décourager la création de nouvelles voiries Décourager la construction en lot de fond
Densité de logements	Densité minimale de +/- 30 log/ha	Densité minimale de +/- 15 log/ha et maximale +/- 30 log/ha	+/- 15 log/ha en zone de centre et +/- 10 log/ha en zone de périphérie
Composition formelle	Ensemble en ordre groupé Gabarit minimum de rez+1 et maximum de rez+2 niveaux +1 niveau intégré dans la toiture Développement des espaces communs	Identique à la zone d'habitat à caractère urbain	Construction préférentiellement jumelées ou établies en groupes dans les centres ; jumelées ou isolées dans les périphéries. Gabarit minimum de rez+1 et maximum de rez+1 niveau +1 niveau intégré dans la toiture.

Tableau de synthèse des recommandations en zone d'habitat

Les prescriptions générales, d'application sur toutes les zones concernent les aspects énergétiques, la biodiversité, la gestion des eaux de ruissellement, l'utilisation rationnelle des eaux pluviales et la protection des biens présentant un intérêt patrimonial. Un résumé de ces prescriptions est repris ci-après.

Conception des bâtiments et efficience énergétique

La conception des bâtiments veillera à les rendre les plus économes possible en matière de consommation d'énergie. Dans ce but, le schéma prévoit notamment des formes bâties compactes, l'exploitation des ressources naturelles, la maximisation des apports solaires et la protection des vents dominants.

Prise en compte de la biodiversité dans les milieux bâtis

En cas de construction dans les zones urbaines et périurbaines, le schéma propose de compenser l'absence de diversité écologique en suggérant des solutions favorisant cette dernière. Le schéma propose notamment que le coefficient de biotope par surface (CBS) ne soit pas inférieur à 0,6 à Awans. Ce coefficient divise la somme des surfaces favorables à la biodiversité sur la parcelle par la surface totale de la parcelle.

Gestion des eaux de ruissellement et utilisation rationnelle des eaux pluviales

En raison de la fréquence des phénomènes d'inondation sur le territoire, le schéma propose une série de mesures qui contribuent à prévenir les inondations dues aux phénomènes de ruissellement et une récupération des eaux de pluie dans des citernes.

Protection des biens présentant un intérêt patrimonial

Le schéma édicte une série de principes généraux afin de préserver les constructions de grande qualité architecturale.

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

Ce périmètre en surimpression emporte des règles supplémentaires que celles édictées pour les zone d'habitats à caractère urbain et périurbain en matière de destination, d'implantation, de reconversion, d'organisation de parcage et d'accès, et de végétation, et ce dans un but de favoriser la mixité des fonctions.

3.1.2.3. Zone de services publics et d'équipements communautaires

Le schéma de structure ne préconise pas de recommandation complémentaire à celles reprises à l'article 28 du CWATUPE car cette zone ne couvre que de très petites surfaces du territoire communal.

3.1.3. Modalités d'exécution

Le schéma de structure met l'accent sur deux points particuliers liés aux zones d'habitat et de services à la population : la rénovation de l'actuelle maison communale et le souhait de réviser le plan de secteur afin de déclasser les parcelles affectées à la zone d'habitat situées dans la zone d'activité économique mixte le long de la Nationale 3 (rue Deifrène – voir extrait cartographique du plan de secteur).



Parcelles situées en zone d'habitat et enclavées dans la zone d'activité économique mixte

3.2. La programmation des zones d'aménagement communal concerté

3.2.1. Objectifs d'aménagement

La programmation des quatre ZACC du territoire ainsi que leurs affectations repose sur les motivations édictées par la commune dans ses objectifs d'aménagement.

3.2.1.1. Renouveler l'offre résidentielle

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 d'origine, tranches d'âge et de revenus. Pour rencontrer cet objectif, le schéma programme l'ouverture des réserves foncières mais conditionne leur mise en œuvre concrète au renforcement des transports en commun, notamment le long de la N3.

3.2.1.2. Viabiliser les services le long de la Nationale N3

Un autre objectif d'aménagement est de privilégier les développements urbanistiques le long de l'axe créé par la N3 pour autant que les transports en commun y soient à terme renforcés. La mise en œuvre, à moyen terme, des zones d'aménagement communal concerté bordant la N3 peut contribuer à la viabilisation des services et notamment de ces lignes de transports en commun.

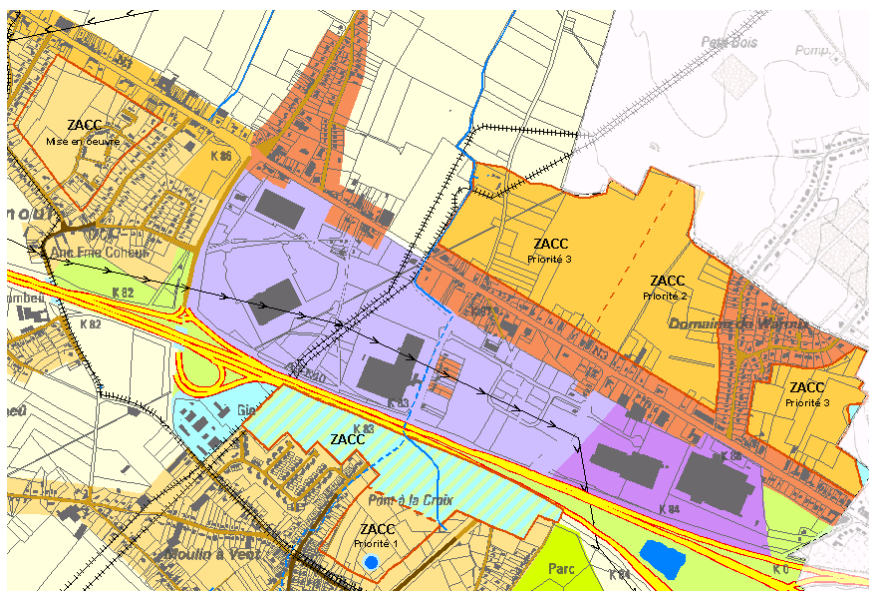
3.2.2. Recommandations de mise en œuvre

3.2.2.1. Priorité de mise en œuvre et affectations proposées

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 concomitante d'un équipement public structurant au service de la population locale (école, maison de village, équipement sportif, ...);
- 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.

Le schéma affecte et programme les différentes zones comme illustré sur l'extrait cartographique suivant:



MESURES D'AMENAGEMENT RELATIVES AUX ZONES D'AMENAGEMENT COMMUNAL CONCERTÉ (ZACC)

ZACC	ZACC affectée en zone d'habitat à caractère périurbain	ZACC	ZACC affectée en zone d'espace vert et de services publics et d'équipements communautaires
ZACC	ZACC affectée en zone d'habitat à caractère villageois		Création d'un équipement collectif
	Phasage - Délimitation donnée à titre indicatif		

Malgré cette marge de manœuvre relativement réduite, la commune souligne son souhait d'organiser au mieux l'accessibilité de la zone située de part et d'autre de la N3, de la requalifier paysagèrement et d'en assurer la compatibilité avec les zones d'habitat toutes proches. De plus, elle souhaite, aux alentours de la campagne de Stockis, attirer l'attention sur l'importance de la prise en compte de la mobilité locale, la nécessité d'organiser une zone tampon pour protéger les habitants et de porter une attention particulière à la gestion de l'égouttage et des eaux de ruissellement.

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

Bien que disposant également d'une marge de manœuvre réduite par rapport au développement des secteurs agricoles, 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.

3.4. L'environnement

3.4.1. Objectifs d'aménagement

3.4.1.1. Assurer la protection des captages

Près de 75 % du territoire d'Awans sont concernés par les zones de prévention de captage. 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.

3.4.1.2. 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 le 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.

3.4.1.3. 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.

3.4.1.4. Reconstituer un réseau écologique

Une autre caractéristique environnementale importante du territoire communal est l'état dégradé du réseau écologique. 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.

3.4.2. Recommandations de mise en œuvre

Des mesures complémentaires à celles en vigueur dans les différentes réglementations sont prises en ce qui concerne les mesures à prendre en périmètre de protection des captages d'eau, les mesures à prendre en périmètre d'aléa d'inondation et les zones tampon à appliquer autour des infrastructures de transport d'énergie.

3.4.3. Modalités d'exécution

Des recommandations précises sont édictées pour **gérer les problèmes d'inondation**, et pour **recréer un réseau écologique**, notamment par la création d'un corridor vert s'appuyant sur le parcours du Roua et sur le renforcement des conditions d'accueil des espèces animales et végétales dans les zones habitées.

3.5. Les modes et les réseaux de déplacements

3.5.1. Objectifs d'aménagement

3.5.1.1. 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. Pour qu'il puisse réellement jouer ce rôle, le schéma prévoit un renforcement du réseau de transports en commun en mettant en place un réseau à haute fréquence.

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 se met 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.

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

Le schéma de structure recense différentes hypothèses à l'étude visant 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.

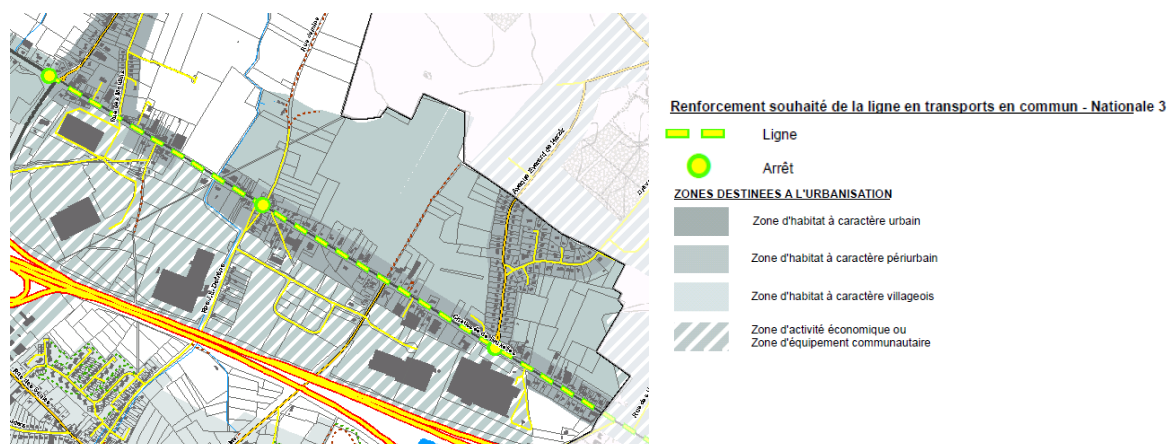
La hiérarchie fonctionnelle proposée dans le cadre du schéma de structure correspond en grande partie à celle observée au cours de la phase d'inventaire. Plusieurs ajustements sont néanmoins proposés afin notamment de renforcer la structure spatiale souhaitée.

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

Ces recommandations découlent directement des objectifs d'aménagement décrits plus haut. Les extraits cartographiques proviennent de la carte spécifique dédiée aux mesures d'aménagement liées à la mobilité associée à la partie option du schéma de structure. Les recommandations portent sur les axes de transport en commune à renforcer, sur le rôle de la halte SNCB d'Awans, la hiérarchisation du réseau régional, les aménagements de sécurité, et les itinéraires piétons et cyclistes.

3.5.2.1. Axes de transports en commun à renforcer

La proposition du schéma de structure est de tirer parti des bonnes connections existants entre Awans et le centre de Liège, en renforçant l'axe de transport en commun le long de la N3 (voir extrait cartographique), et en proposant aux habitants des villages les plus éloignés de l'axe des alternatives à la voiture (voir plus loin) ou des lignes de bus pour rejoindre cet axe.

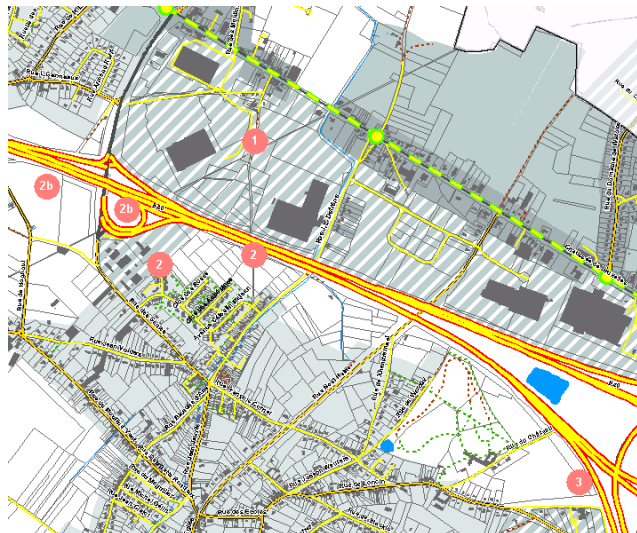


3.5.2.2. Le rôle de la halte d'Awans

Le schéma n'a pas retenu l'hypothèse de faire jouer à cette halte un rôle structurant et lui prête plutôt un rôle de destination.

3.5.2.3. Hiérarchie du réseau régional

Le schéma propose une hiérarchisation du réseau et affecte au réseau structurant deux catégories de voiries : les axes majeurs (autoroute) et les voiries de liaison principale. Il propose également une série d'alternatives pour délester l'accès à la zone d'activité économique située entre la N3 et l'autoroute. Ces mesures sont détaillées dans l'extrait cartographique suivant.



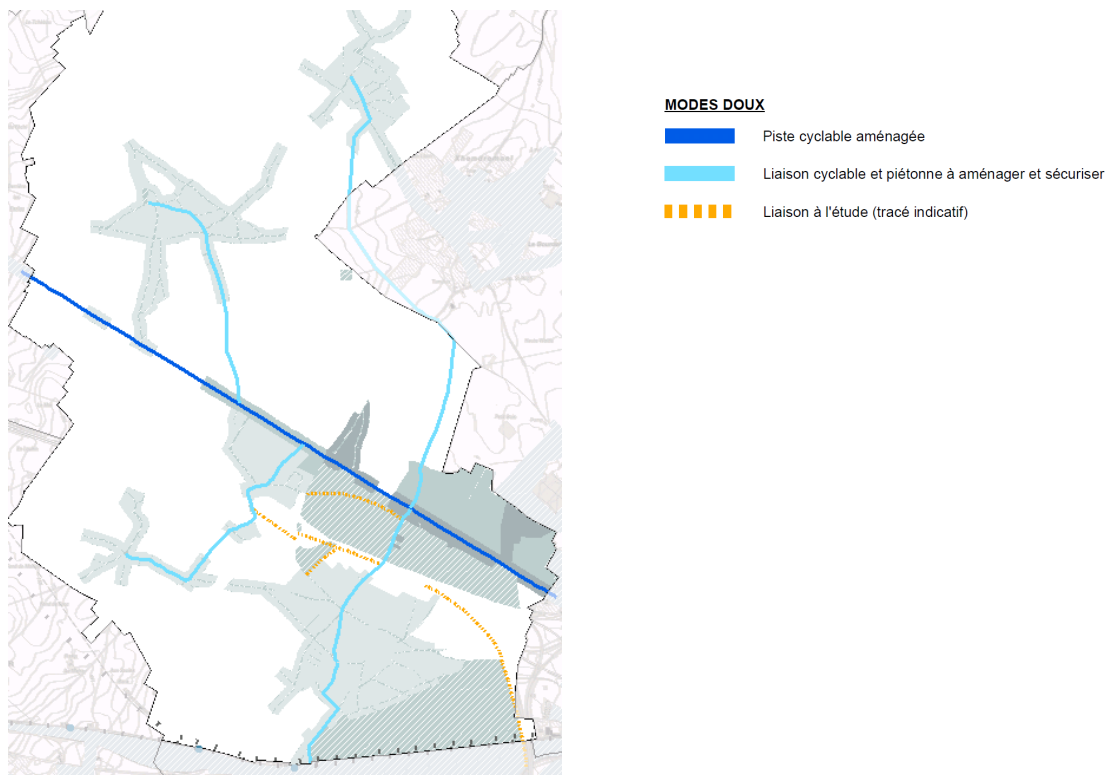
Num	Village	Localisation	Nature de l'intervention	Travaux programmés
1,2, 2bis, 3	Hognoul - Awans	Parc d'activité	Réalisation d'une voirie de déstase (pour la Poste, DHL, ...). Plusieurs alternatives existent :	Long terme
			1. Au travers du parc d'activité pour rejoindre la voirie IKEA	
			2. Par dessus l'autoroute et nouvelle voirie rejoignant vers l'ouest la rue des Saules le long de la conduite Fluxys	
			2bis. 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	
			3. Par dessus l'autoroute et nouvelle voirie longeant l'autoroute vers l'est pour rejoindre le futur parc d'activité de la Campagne de Stockis.	

3.5.2.4. Aménagements de sécurité

Le schéma propose la sécurisation des lieux les plus fréquentés, notamment au travers d'aménagements spécifiques. Ce ne sont pas moins de 14 projets qui sont détaillés et localisés.

3.5.2.5. Itinéraires piétons et cyclistes et liaisons internes

Le schéma propose de définir un réseau cyclable et de sécuriser les voiries de liaisons de ce réseau. La colonne vertébrale de ce réseau est illustrée dans l'extrait cartographique ci-joint. Il propose également un guide de bonnes pratiques en termes de stationnement de vélos et de promotion de l'usage du vélo sur la commune.



4. Organisation de l'étude

4.1. 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.

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 2009 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 également présentés, à plusieurs reprises, à la CCATM.

4.2. 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.

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