JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

PCDR DE LA VILLE DE LIMBOURG

PARTIE 5 : PROJETS

LOT 0 - 1 - 2 - 3

ville de Limbourg
une ville en mouvement

LACASSE-MONFORT sprl
Petit Sart, 26
4990 Lierneux
t +32 80 41 86 81 ou +32 80 28 08 77
e vl@sml-ingenieurs.eu ou cr@sml-ingenieurs.eu

Table des matières

Navigation interactive

LOT 0

Objectif « convivialité »

- Création d'un EPN
- Création d'une maison des jeunes
- Livret reprenant la liste des associations sur le site internet (mis à jour régulièrement)
- Inauguration de la place d'Andrimont à Dolhain
- Aménagement de la plaine de jeux d'Odon Pierard suite aux inondations
- Rénovation des services et des équipements sportifs et culturels suite aux inondations
- Coeur de village de Goé (y compris des aménagements à l'arboretum de Coinsoux : plaine de jeux) et plantations prévues par le DNF pour entretenir l'arboretum (coupes sanitaires prévues)

Objectif « mobilité »

- Une navette gratuite pour se rendre au marché hebdomadaire de Dolhain depuis chaque village est en place depuis septembre 2024.
- Focus sur un projet de la CLDR

Objectif « logement, aménagement du territoire et patrimoine »

- Démolition des logements sociaux du quartier du Vieux Moulin
- Rénovation d'une maison sociale avec Habitat InVesdre
- Les inondations ont modifié les besoins en logement et les réponses possibles.
- Inauguration de la Place Saint-Georges en 2022
- Rénovation de l'église de Limbourg en cours en 2024
- « Limbourgeois d'hier et … de demain » : onglet sur le site internet communal rassemblant des images, des vidéos sur les villages du territoire, leur histoire et leur passé.

Objectif « environnement »

- Appel à projet BiodiverCité 2023 : prairie fleurie au niveau de la plaine de jeux Odon Pierard ; entretien et plantation au verger Al'Trappe
- Appel à projet BiodiverCité 2024 en cours
- Focus sur un projet de la CLDR

Objectif « économie »

- Organisation annuelle du village de l'emploi
- Organisation de formations : via le CPAS et le PCS, formation en allemand, au permis de conduire, réalisation de CV
- Participation au GAL qui met en valeur les agriculteurs et leurs produits locaux sur la commune
- Focus sur un projet de la CLDR
- Rénovation de l'Arvô en cours
- Création de balades (des points de vue, entre la Gileppe et Limbourg-Haut, Totemus….)
- Mise en place des marchés sur la Place Saint-Georges

LOT 1

- Aménagement du cœur de village de Bilstain
- Mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnières intra et inter-villages
- Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg-Haut
- Aménagement des entrées de village
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre Goé et Hèvremont
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre le centre du village de Goé, la rue Vesdray et Corman
- Inventaire des richesses naturelles et, valorisation et sensibilisation à la biodiversité
- Aménagement de la salle d'Hèvremont en maison de village

LOT 2

- Développement des communautés d'énergies renouvelables
- Création d'espaces de convivialité sur les berges de la Vesdre au niveau de la Rochette
- Mise en place d'un programme d'actions de valorisation du patrimoine local
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre Hèvremont et Limbourg-Haut
- Création d'un espace de convivialité et d'une liaison de mobilité active sur les berges de la Vesdre au niveau du terrain des « Espagnols »
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et Limbourg-Haut
- Création d'un pumptrack

LOT 3

- Création d'espaces de convivialité sur les berges de la Vesdre entre l'avenue Victor David et la Vesdre
- Création de logements « tremplins »
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et les Plenesses
- Encouragement de l'usage du vélo, notamment électrique
- Création d'un espace de co-working au Kursaal
- Création d'un atelier rural
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et le village de Bilstain
- Création d'une maison de village à Goé
- Création d'une maison multiservices dite « de la transition »
- Aménagement de logements communaux familiaux

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

PCDR DE LA VILLE DE LIMBOURG

PARTIE 5 : PROJETS

LOT 0

ville de Limbourg
une ville en mouvement

Lierneux, version octobre 2024

LACASSE-MONFORT sprl
Petit Sart, 26
4990 Lierneux
t +32 80 41 86 81 ou +32 80 28 08 77
e vl@sml-ingenieurs.eu ou cr@sml-ingenieurs.eu

Le lot 0 comporte des projets réalisés ou initiés pendant l'élaboration du PCDR (soit depuis 2019), par la Ville, la CLDR ou leurs partenaires, et répondant à la stratégie de développement.



Objectif « convivialité »

Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines

… en maintenant les services existants et en proposant des activités diversifiées et accessibles (en soutenant les associations)

- Création d'un EPN
- Création d'une maison des jeunes
- Livret reprenant la liste des associations sur le site internet (mis à jour régulièrement)

… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité

- Inauguration de la place d'Andrimont à Dolhain
- Aménagement de la plaine de jeux d'Odon Pierard suite aux inondations
- Rénovation des services et des équipements sportifs et culturels suite aux inondations
- Cœur de village de Goé (y compris des aménagements à l'arboretum de Coinsoux : plaine de jeux) et plantations prévues par le DNF pour entretenir l'arboretum (coupes sanitaires prévues)



Objectif « mobilité »

Augmenter la part des déplacements durables

… en diminuant le trafic des véhicules au niveau de la commune, notamment celui lié au transit intercommunal

- Une navette gratuite pour se rendre au marché hebdomadaire de Dolhain depuis chaque village est en place depuis septembre 2024.

… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines

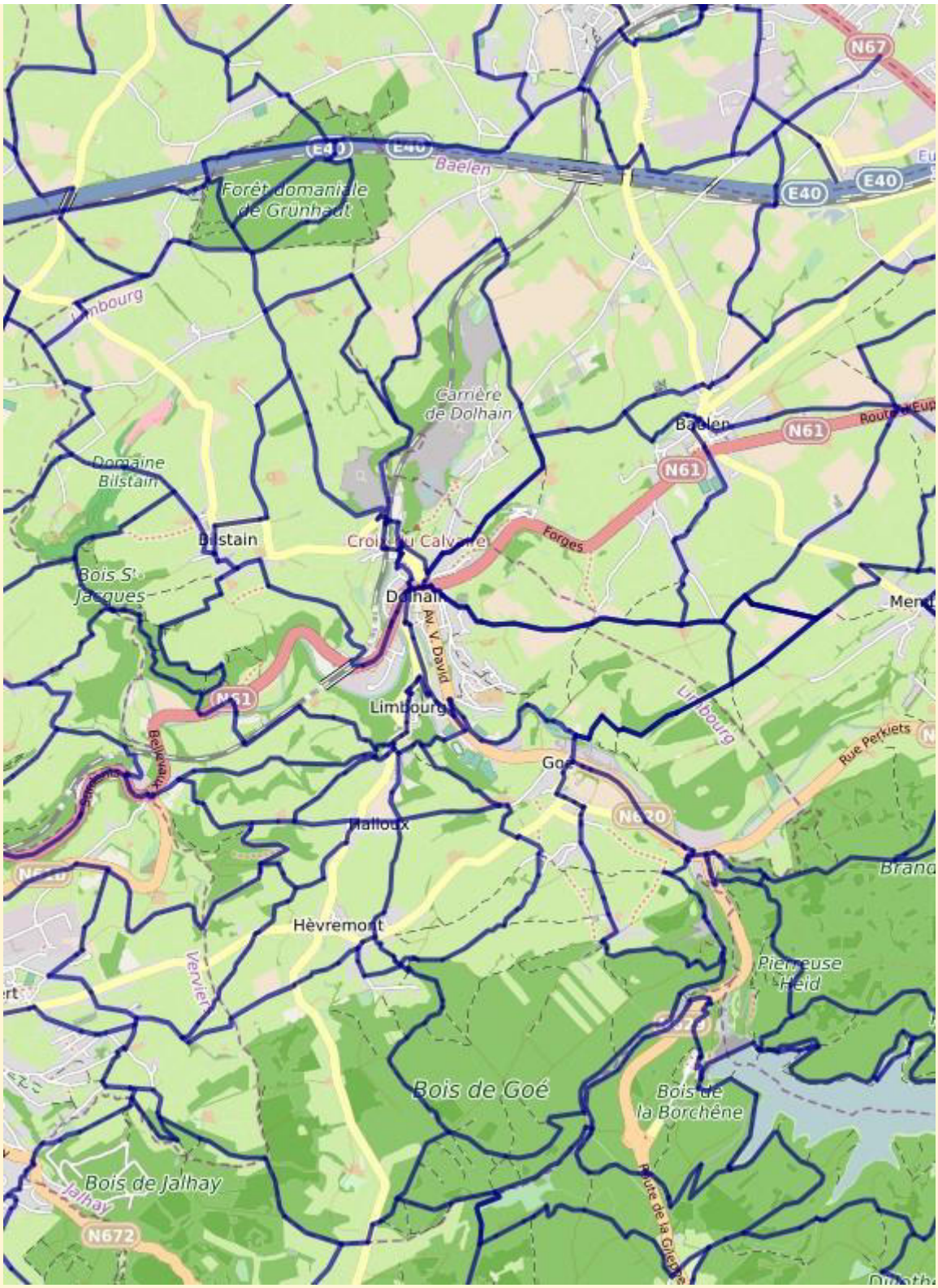
- Focus sur un projet de la CLDR

Groupe de travail « sentiers »

Le premier projet « immatériel » du lot 1 est la « mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnes intra et inter-villages ». En effet, lors de la prépriorisation des projets par la CLDR, plusieurs membres avaient indiqué souhaiter participer à un GT sentiers. Celui-ci a donc été créé lors de la réunion de CLDR du 20/06/2024.

La première action du GT fût de donner son avis sur le travail de l'agence Hikeup, chargée par la Conférence des Bourgmestres, de réfléchir à la création d'un réseau de « points nœuds » pédestres dans l'Arrondissement de Verviers dont la commune de Limbourg fait partie. Outre les membres de la CLDR intéressés, la coordinatrice du GAL était présente. Ce GT s'est donc réuni pour la 1ère fois le 24/09/2024 afin d'amender la proposition de HikeUp.

Lors de cette réunion, il a également été décidé d'attendre l'initiative du GAL pays de Herve pour poursuivre la réflexion d'un réseau de mobilité piétonne « quotidien ». En effet, le GAL doit encore définir une méthodologie de travail et mettre en place un chargé de mission. Le GT « sentiers » de la CLDR de Limbourg sera l'intermédiaire pour la Commune en cette matière.



Extrait de la carte préparée par Hikeup © sur le territoire de Limbourg, présentée à la réunion du 24/09/2024



Objectif « logement, aménagement du territoire et patrimoine »

(Re)Concilier le futur et le passé tant en termes de patrimoine qu'en termes d'aménagement du territoire et de logement

… en répondant aux besoins en logements spécifiques des Limbourgeois, tout en s'intégrant dans la « Stratégie résiliente de la vallée de la Vesdre »

- Démolition des logements sociaux du quartier du Vieux Moulin
- Rénovation d'une maison sociale avec Habitat InVesdre
- Les inondations ont modifié les besoins en logement et les réponses possibles. Beaucoup de projets privés en cours

… en rénovant et en entretenant le bâti en général tout en valorisant le patrimoine industriel et le petit patrimoine en particulier

- Inauguration de la Place Saint-Georges en 2022
- Rénovation de l'église de Limbourg en cours en 2024
- « Limbourgeois d'hier et … de demain » : onglet sur le site internet communal rassemblant des images, des vidéos sur les villages du territoire, leur histoire et leur passé.



Objectif « environnement »

Améliorer la résilience environnementale du territoire par des actions ambitieuses comme par de petits gestes

… en préservant, renforçant et sensibilisant à la nature sous toutes ses formes et à toutes les échelles

- Appel à projet BiodiverCité 2023 : prairie fleurie au niveau de la plaine de jeux Odon Pierard ; entretien et plantation au verger Al'Trappe
- Appel à projet BiodiverCité 2024 en cours
- Focus sur un projet de la CLDR

Groupe de travail « mares »

La Commission Locale de Développement Rural a proposé un projet intitulé « inventaire des richesses naturelles et, valorisation et sensibilisation à la biodiversité ». Dans ce cadre, un groupe de travail a été créé à l'automne 2023 pour commencer à recenser les mares du territoire. Ce GT émane du GT « nature » créé par la CLDR lors de la réunion du 5/07/2023.

Durant l'hiver 2023-2024, trois bénévoles de la CLDR ont recensés 111 points d'eau sur le territoire communal.

Les bénévoles disposaient de cartes sur lesquelles figuraient de potentiels points d'eau à inventorier. Ils disposaient également de fiches à remplir pour décrire les différents points d'eau observés. Pour chaque mare, les bénévoles ont également pris des photos. En mars 2024, la FRW a rassemblé toutes les données récoltées par les bénévoles pour en faire un inventaire utilisable dans la suite des actions du groupe de travail « mares ».

Une nouvelle réunion rassemblant des membres du GT ainsi que des agents du DNF, d'Adalia et de Natagriwal a permis d'identifier les actions futures à mener avec le GT. Celles-ci se dérouleront en plusieurs phases.

1. Sensibiliser le grand public à l'entretien approprié de mares, voire à la création de celles-ci. Une ou plusieurs conférences seront organisées.

2. Former des volontaires au bon entretien des mares.

3. Accompagner les particuliers dans la rénovation et l'entretien de leurs mares, ou dans la création de celles-ci. S'inspirer des actions du type « chantier participatif ».

Créer des groupes de volontaires formés qui se rendront à l'hiver 2025 chez des particuliers pour les aider à transformer ou à créer leur mare. L'idéal serait de sélectionner des mares de « types » différents, qui serviraient d'exemple pour la suite des actions.

L'idée est de contacter les propriétaires de mares pour leur demander s'ils seraient partant d'être accompagnés par un groupe de bénévoles dans la restauration ou l'entretien de leur mare.

4. Accompagner les agriculteurs de la commune, demandeurs de restauration et d'entretien des mares. Les actions sont encore à déterminer.

5. Sensibiliser les agriculteurs à l'entretien des mares. Les actions sont encore à déterminer.





… en développant des projets participatifs de production d'énergie renouvelable

Pas de projet



Objectif « économie »

Soutenir une économie locale en recherchant un équilibre entre les différentes activités économiques et le respect de la quiétude dans les villages

… en favorisant la pérennisation et/ou l'implantation d'entreprises pourvoyeuses d'emploi, diversifiées et non délocalisables

- Organisation annuelle du village de l'emploi
- Organisation de formations : via le CPAS et le PCS, formation en allemand, au permis de conduire, réalisation de CV

… en soutenant les agriculteurs et la diversification agricole

- Participation au GAL qui met en valeur les agriculteurs et leurs produits locaux sur la commune
- Focus sur un projet de la CLDR

Groupe de travail « producteurs locaux »

Suite à la réunion de CLDR en groupe de travail thématique autour de l'économie du 5/04/2023, les participants ont demandé à consulter les producteurs locaux avant de se prononcer sur d'éventuels projets. Cette réunion a eu lieu le 11/10/2023 et la première action concrète a été la création d'un GT « Dimanche des Créateurs et Producteurs Limbourgeois ».

En septembre 2023, les producteurs de la commune ont donc été invités à s'exprimer sur un des projets proposés par la CLDR intitulé « soutien aux producteurs locaux, notamment via la mise en place de cantines scolaires locales et durables ». Les producteurs ont souhaité mettre quatre actions en place :
- la création d'un week-end « artisans »,
- l'édition d'un répertoire des producteurs artisans,
- l'aménagement d'une vitrine vide du centre de Dolhain afin d'en faire un outil de communication et de promotion des producteurs artisans locaux.,
- la mise en place de cantines durables dans les écoles communales.

Un groupe de travail « producteurs locaux » a été créé fin 2023 et est composé d'un membre du Collège communal, d'employés du syndicat d'initiative, de membres CLDR et bien sûrs de producteurs locaux. Le GT s'est d'abord attelé à mettre en œuvre le projet de création d'un week-end des artisans.

Le 14 avril 2024, le dimanche des créateurs et producteurs limbourgeois a donc eu lieu. L'évènement fut un franc succès, et sera reconduit tous les deux ans.



… en consolidant l'identité touristique reconnue tout en préservant la convivialité, tant à Limbourg-Haut que dans le reste de la commune

- Rénovation de l'Arvô en cours
- Création de balades (des points de vue, entre la Gileppe et Limbourg-Haut, Totemus….)
- Mise en place des marchés sur la Place Saint-Georges

LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

PCDR DE LA VILLE DE LIMBOURG

PARTIE 5 : PROJETS

LOT 1

ville de Limbourg
une ville en mouvement

Lierneux, version mars 2025

LACASSE-MONFORT sprl
Petit Sart, 26
4990 Lierneux
t +32 80 41 86 81 ou +32 80 28 08 77
e vl@sml-ingenieurs.eu ou cr@sml-ingenieurs.eu

Lot	Mat/ Imm*	n° FP	Objectif	Intitulé
1	MAT	**L1-M-01**	convivialité et services	Aménagement du cœur de village de Bilstain
1	Imm	**L1-IM-01**	mobilité	Mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnières intra et inter-villages
1	MAT	**L1-M-02**	logement, aménagement du territoire	Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg-Haut *Phase 1 : Acquisition* *Phase 2 : Aménagements*
1	MAT	**L1-M-03**	convivialité et services	Aménagement des entrées de village
1	MAT	**L1-M-04**	mobilité	Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre Goé et Hèvremont
1	MAT	**L1-M-05**	mobilité	Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre le centre du village de Goé, la rue Vesdray et Corman
1	Imm	**L1-IM-02**	environnement	Inventaire des richesses naturelles et, valorisation et sensibilisation à la biodiversité
1	MAT	**L1-M-06**	convivialité et services	Aménagement de la salle d'Hèvremont en maison de village

Aménagement du cœur de village de Bilstain (a) Commune : **Limbourg** (b) Nom du village ou de l'entité : **Bilstain** (c) Descriptif : Le projet villageois de Bilstain combine développement de la mobilité douce, création de zones vertes pour la biodiversité, et aménagement d'espaces de convivialité sécurisés.	Fiche n°L1-M-01 Priorité : **Lot 1** ☑ Version initiale ☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet villageois a pour premier objectif de développer des espaces de convivialité accessibles à tous, en mettant un accent particulier sur les besoins des enfants et des personnes âgées à Bilstain. En plus des aires de jeux prévues dans les projets de l'école, des bancs et des espaces de repos seront installés pour encourager les interactions sociales et renforcer le lien communautaire. De plus, des mesures spécifiques seront prises pour sécuriser ces espaces face au trafic routier, notamment près de l'école, afin d'assurer la sécurité des enfants. Des espaces partagés, des effets de porte ralentisseurs et une signalisation claire seront mis en place pour protéger les usagers vulnérables et créer un environnement sûr et accueillant pour l'ensemble de la population.

Un autre volet essentiel du projet est le développement de la biodiversité. Pour atteindre cet objectif, des zones vertes seront créées et renforcées, incluant la plantation d'arbres, d'arbustes et de plantes locales. Ces espaces verts seront conçus pour favoriser la biodiversité en attirant divers insectes, oiseaux et autres espèces locales, créant ainsi un écosystème équilibré et bénéfique pour l'environnement. Ces actions permettront de rendre les villages plus agréables à vivre.

Enfin, le projet vise à développer la mobilité douce dans le village de Bilstain. Pour ce faire, des infrastructures adaptées seront mises en place, telles que des pistes cyclables sécurisées et un espace « mobilité », permettant aux habitants d'y trouver un abri aménagé pour les TEC, un espace pour vélo sécurisé et un point d'information. Ces aménagements favoriseront non seulement une diminution de l'empreinte carbone, mais aussi une amélioration de la qualité de l'air et du bien-être des résidents, en réduisant la dépendance aux véhicules motorisés et en encourageant des modes de transport plus sains et écologiques.

2. Justification du projet

Le projet villageois de Bilstain vise à améliorer la vie des habitants, maintenir le lien avec la ruralité et sécuriser le cadre de vie. Il encourage la mobilité douce en installant des pistes cyclables, des abris pour les utilisateurs des TEC, et des espaces sécurisés pour vélos, réduisant ainsi l'empreinte carbone et améliorant la qualité de l'air. Pour favoriser la biodiversité, des zones vertes seront créées avec des plantations locales, attirant diverses espèces. Enfin, des espaces de convivialité, notamment pour les enfants et les personnes âgées, seront aménagés avec des aires de jeux, des bancs et des mesures de sécurité routière près des écoles, incluant des ralentisseurs et une signalisation claire, pour protéger les usagers vulnérables.

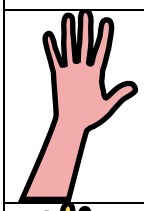
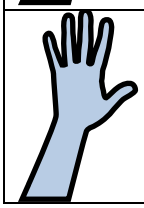
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- LOT 1 et 2 : Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal

Quelles sont les alternatives au projet remplissant les mêmes fonctions et répondant aux même(s) objectif(s) : Néant

Le projet répond à un objectif de sobriété par l'utilisation de matériaux locaux et de préservation du contexte existant : oui

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines	… en maintenant les services existants et en proposant des activités diversifiées et accessibles (en soutenant les associations)
		… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité
	Augmenter la part des déplacements durables	**… en diminuant le trafic des véhicules au niveau de la commune, notamment celui lié au transit intercommunal**
		… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines
	(Re)Concilier le futur et le passé tant en termes de patrimoine qu'en termes d'aménagement du territoire et de logement	**… en rénovant et en entretenant le bâti en général tout en valorisant le patrimoine industriel et le petit patrimoine en particulier**
	Soutenir une économie locale en recherchant un équilibre entre les différentes activités économiques et le respect de la quiétude dans les villages	**… en consolidant l'identité touristique reconnue tout en préservant la convivialité, tant à Limbourg-Haut que dans le reste de la commune**

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : protéger les 2/3 du territoire en zones rurale et boisée, assurer la protection du milieu naturel et sa gestion ; assurer des moyens de communication sécures, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied… ; garantir des réseaux techniques performants d'utilité publique, aménager la voirie et le mobilier afin de compléter et concourir à la qualité des espaces publics

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
+++			Renforcer le sentiment d'appartenance au villages
	+	+	Végétaliser le centre du village

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

Dans le village de Bilstain, à proximité de l'école et l'église

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Le projet villageois à Bilstain vise à promouvoir la mobilité douce par l'installation de pistes cyclables sécurisées et d'un espace mobilité comprenant des abris pour les TEC et un stationnement pour vélos. Ces infrastructures visent à réduire l'empreinte carbone et à améliorer la qualité de l'air. Parallèlement, des zones vertes seront créées avec des plantations locales pour favoriser la biodiversité, offrant ainsi un environnement plus confortable et durable. Le projet inclut également des espaces de convivialité adaptés à tous, avec des aires de jeux et des bancs pour renforcer le lien social et assurer la sécurité des enfants près des écoles.

C. Cadre légal lié au lieu

Zone d'habitat et d'habitat à caractère rural
Epuration collective au PASH
2 arrêts TEC
L'église est classée
Pas d'axe de ruissellement ni de zone inondable

D. Contraintes naturelles existantes

La forte minéralisation du site et le manque de plantation arborescente

E. Présentation du périmètre d'intervention

Cf. ANNEXE 1

F. Statut de propriété

Domaine public

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, appels à projet, Yes We Plant, BiodiverCité
Partenaires associés : Villageois et responsables de l'école.

7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à court terme (arrivé en 11ème position sur 28 projets). De plus, vu le prochain PIC (Plan d'Investissement Communal), la réunion de CLDR du 7/11/2024 a décidé de programmer ce projet en 1ère Convention.

B. État actuel du dossier

Visites sur site avec experts en 2024.

Groupe de travail, consultation des habitants en 2024.

Le prochain PIC a lieu de 2025 à 2027, la Ville s'est engagée vis-à-vis de l'AIDE à réaliser l'égouttage de l'ensemble du village (rue du Village, rue Calabosse et rue Neupré) en 2026.

C. Programme des travaux

- Aménagement des voiries et trottoirs autour de l'école
- Aménagement des voiries et trottoirs autour de l'église
- Rénovation du sentier en dolomie autour de l'église

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☐ OUI ☑ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Contact préalable avec l'AWAP pour vérifier les contraintes liées au classement de l'église
Coordination avec le projet PIC

F. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Communication et organisation de l'entretien à long terme.

8. Estimation globale du coût

Aménagement du cœur de village de Bilstain

1- Abords de l'école			
	Superficie (m²)	Prix unitaire (€) HTVA	Total
Espaces minéralisés carrossables	300	150	45.000 €
Espaces minéralisés partagé	600	170	102.000 €
Sentier piétonnier	500	80	40.000 €
Espaces verts	40	50	2.000 €
Equipements et impétrants	900	100	90.000 €
Plantation	10	600	6.000 €
Mobilier pour pôle mobilité	1	75.000	75.000 €
Surplus pour matériaux durables	10%	360.000	36.000 €
TOTAL Abords de l'école			**396.000 €**

2- Parvis de l'église			
	Superficie (m²)	Prix unitaire (€) HTVA	Total
Espaces minéralisés carrossables	320	150	48.000 €
Espaces minéralisés partagé	720	170	122.400 €
Sentier piétonnier	0	80	0 €
Espaces verts	30	50	1.500 €
Equipements et impétrants	1.040	100	104.000 €
Plantation	5	600	3.000 €
Surplus pour matériaux durables	10%	278.900	27.890 €
TOTAL Parvis de l'église			**306.790 €**

5- Généralités			
Essais de caractérisation des sols	2	15.000	30.000 €
Essai de portance	5	5.000	25.000 €
TOTAL Généralités			**55.000 €**

TOTAL			**757.790 €**

Frais d'études **-Auteur de projet** **-Stabilité** **-Coordination sécurité/santé**	8	%	**60.623 €**
Total Hors TVA			**818.413 €**
TVA (21 %)	21	%	171.867 €
TOTAL GÉNÉRAL TVAC			**990.280 €**

TOTAL GÉNÉRAL	Part communale	Part DR (avec plafond)	Taux DR	
Aménagement du cœur de village de Bilstain				
990.280	590.280	400.000	80	%

Projet rémunérateur ☐ oui ☑ non

9. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Aménagements	Les travaux sont réalisés	PV de réception des travaux
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Sécurité routière	Aucun point noir au niveau des effets de porte aménagé	Zone de police
Satisfaction des villageois	Au moins 1 personne sur 2 interrogée satisfaite des aménagements	Administration communale

10. [Notice évolutive] - Mesures en faveur de la résilience locale et de la transition

A. Mesures pour répondre aux risques et contraintes identifiés au Point 5 (Localisation et statut)

Les principales contraintes étant la forte minéralisation du site et le manque de plantation arborescente, une attention particulière sera portée sur l'utilisation de matériaux drainants (dalles gazon) et une plantation renforcée d'arbres haute-tige.

B. Mesures en faveur de la bonne gestion des eaux

Recours au pavage perméable : l'utilisation de matériaux de revêtement perméables comme des pavés ou des dalles permet à l'eau de s'infiltrer dans le sol plutôt que de ruisseler vers les égouts, réduisant ainsi le risque d'inondation.

Aménagement de massifs de rétention enterré : il s'agira de créer un bassin de rétention pour recueillir et filtrer les eaux pluviales avant leur écoulement vers les systèmes de drainage, aidant à réguler le débit et à améliorer la qualité de l'eau.

Végétalisation stratégique : intégration d'espaces verts avec des plantes adaptées à la rétention d'eau, comme des plantations d'arbres, qui absorbent l'eau de manière naturelle et contribuent à la réduction des ruissellements et à l'embellissement de la place.

C. Mesures en faveur de l'utilisation durable des ressources naturelles

Une attention sera portée à l'énergie grise et à la durabilité des matériaux en privilégiant par exemple des matériaux locaux et la plantation d'une végétation d'essences indigènes.

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet

Le projet se concentre sur un périmètre limité du village et vise à y rencontrer un maximum de besoins identifiés, proposant ainsi une solution multifonctionnelle en évitant le gaspillage de ressources.

E. Mesures en faveur de la biodiversité

Comment le projet crée-t-il un lien avec la nature ? Le projet vise à s'adapter à son environnement en évitant de le transformer.
Quelle place le projet réserve-t-il à la biodiversité ? De nombreuses plantations indigènes accompagnent les aménagements.
Comment prend-il en compte le patrimoine naturel, sa protection et sa valorisation ? Les aménagements se limitent au strict nécessaire laissant des superficies importantes à des espaces non bâtis.
Identification des éléments d'intérêt écosystémiques sur le site (m ou m²). Le projet se limite à des espaces actuellement minéralisés du centre du village ne présentant que peu d'intérêt écosystémique.
Quels sont les mesures prises pour leur protection ? Développement d'espaces verts et ajout de dispositifs de ralentissement limitant la présence de la voiture.
Amélioration de la qualité biologique du site par des plantations ou des aménagements divers (m ou m²). Le projet prévoit la plantation d'arbustes et d'arbres haute tige.

F. Mesures en faveur de l'accessibilité et de l'inclusivité du projet

Le projet est-il accessible par tous (PMR, piéton, vélo, …) ? Le projet prend pleinement en compte l'accessibilité des PMR qui sera totale suites aux aménagements.
Quels sont les aménagements prévus ? Pentes adaptées des surfaces et absence de bordure en saillie. Forte priorité des piétons dans les espaces partagés.
Comment la mobilité autour du projet a-t-elle été pensée ? Le projet s'inscrit dans une vision globale à l'échelle du village.
Le projet a-t'il été analysé sous le prisme du genre ? Cela n'apparait pas pertinent à cette échelle d'intervention.

G. Mesures de transition vers l'économie locale et circulaire

Le projet met en valeur des spécificités culturelle et touristique du village.

H. Intégration du projet dans l'environnement

Impact (positif ou négatif) du projet sur le paysage ? Nul
Impact sur le voisinage ? Amélioration de la situation actuelle (sécurité / mobilité)

Annexes : Pièces à joindre à la Fiche-Projet

1. Plan de situation

CF. ANNEXE 1 : Cartes du contexte

2. Périmètre d'intervention sur fond cadastral et sur plan de secteur

Cf. ANNEXE 2 : Plan de situation sur cadastre

3. Dossier photographique

Cf. ANNEXE 3 : Dossier Photo

4. Etat des lieux

L'état des lieux est repris en fond de plan du plan projet avec une indication des éléments importants du contexte à intégrer dans la conception du projet.

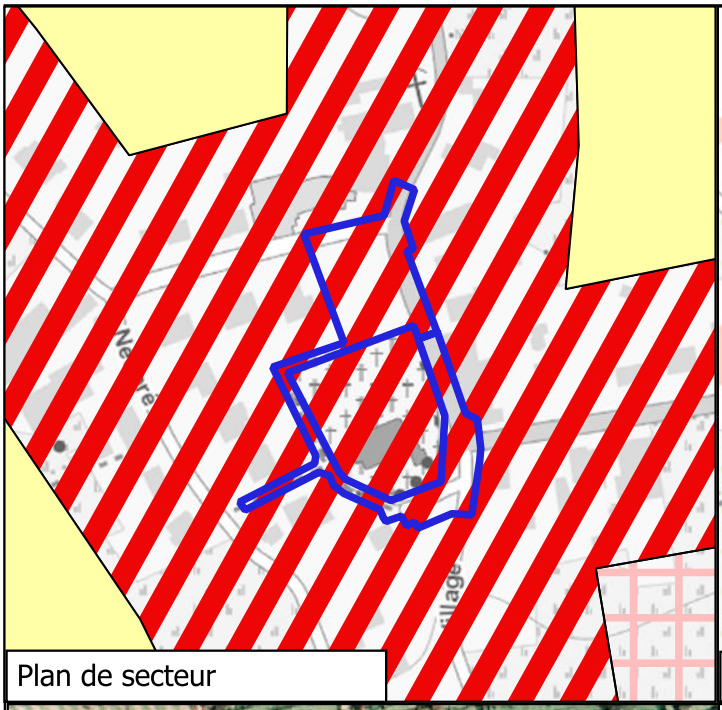
5. S'il s'agit d'un bâtiment (type maison de village), fournir la liste des activités actuelles, concernées par le projet, et de leur fréquentation ainsi que leurs perspectives d'évolution afin de justifier de l'ampleur du projet et de sa nature par rapport aux besoins concrets

Non concerné

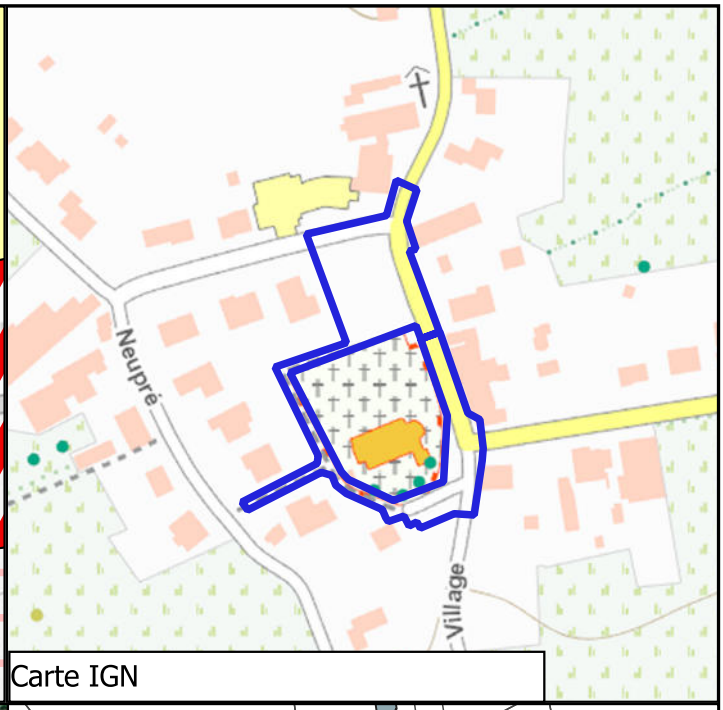
6. Liste des projets de même fonction existant sur la commune

En 2024, il existe un projet de « Cœur de village » à Goé.

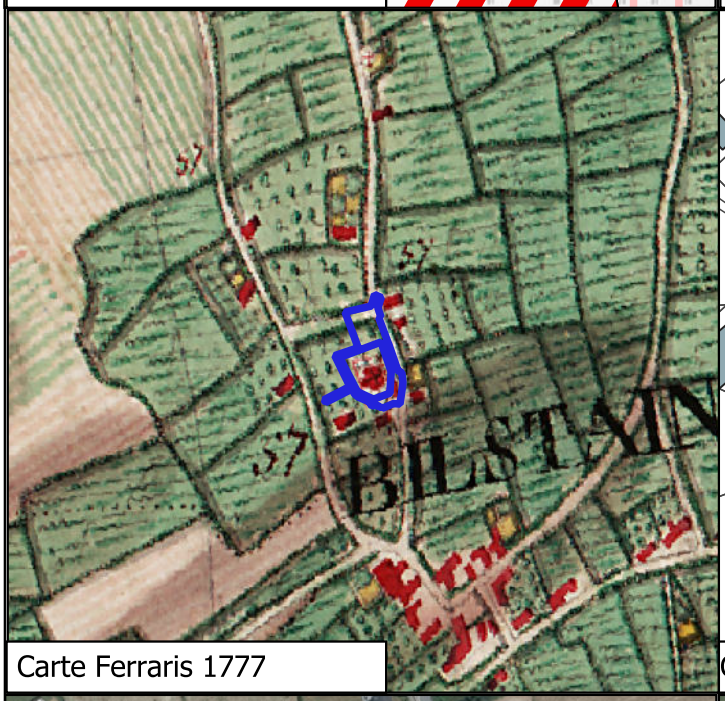
7. Vue en plan de la fiche projet



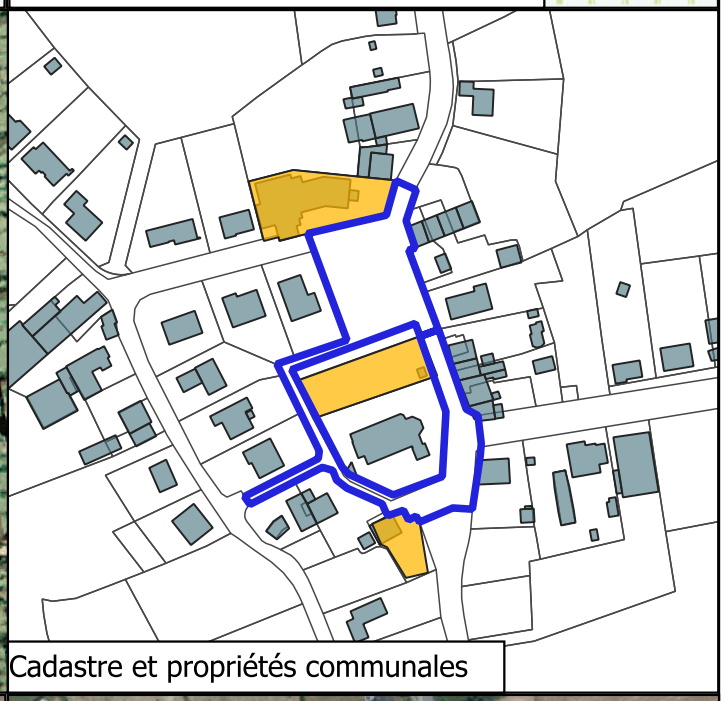
Plan de secteur



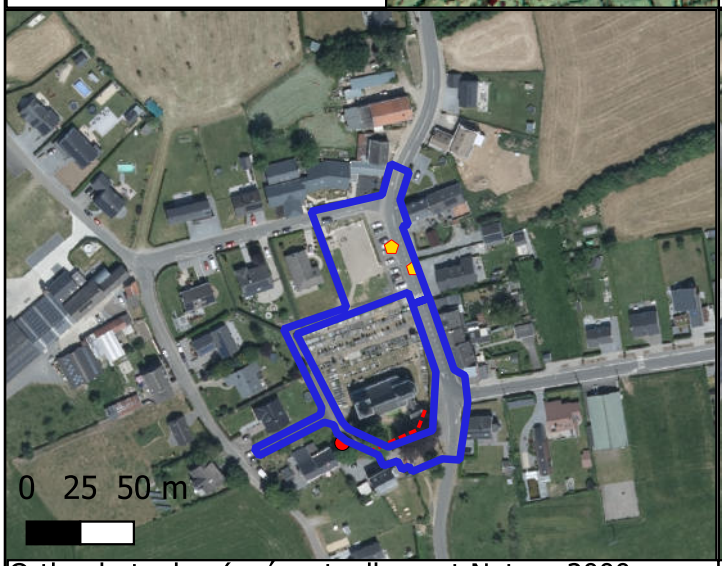
Carte IGN



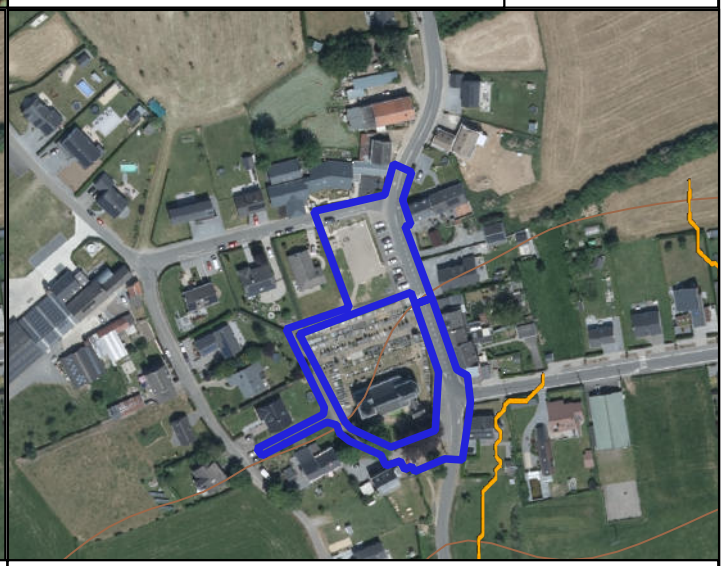
Carte Ferraris 1777



Cadastre et propriétés communales

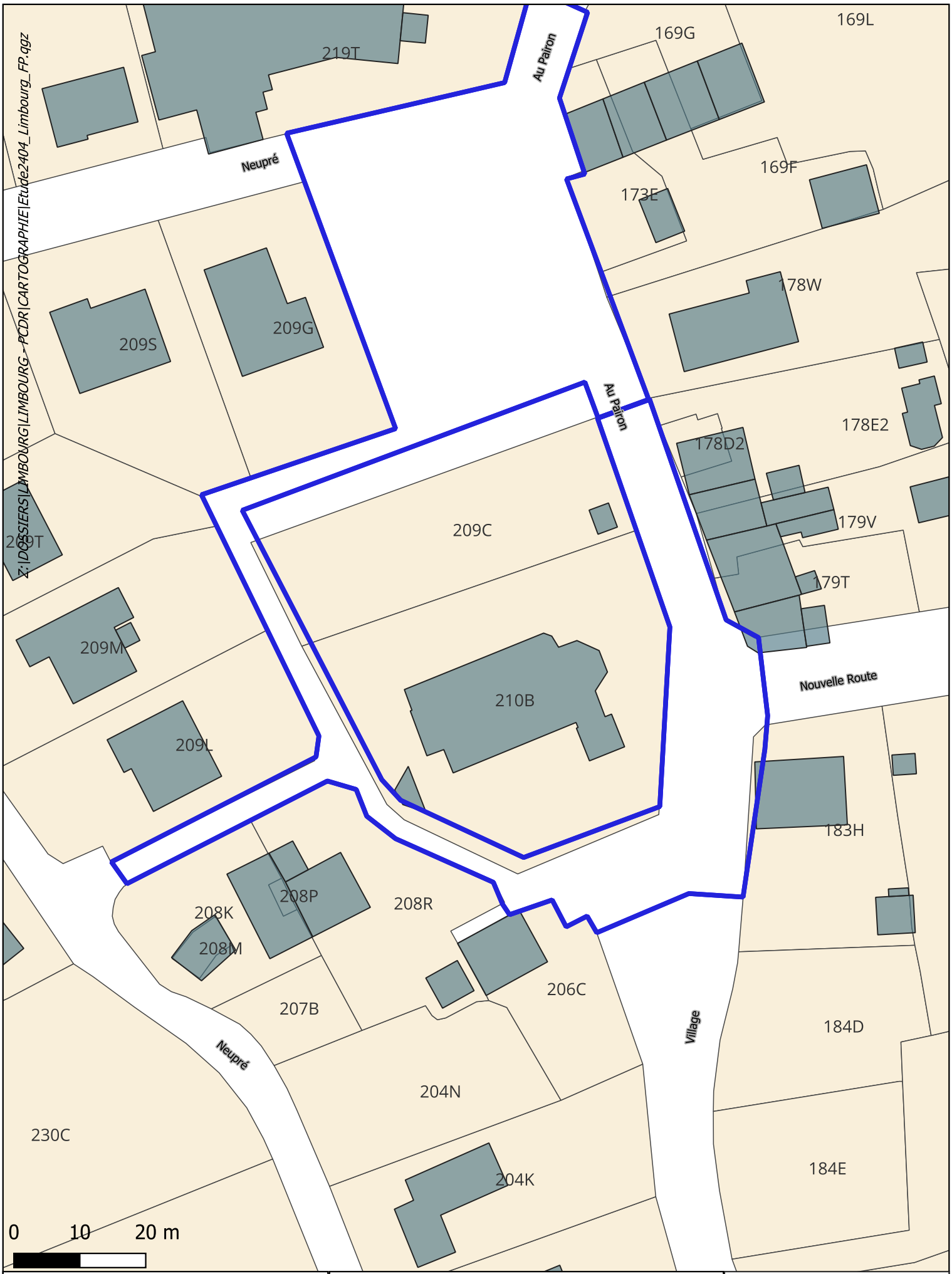


Orthophotoplan (+ éventuellement Natura 2000 ou Arbres et haies remarquables ou arrêt TEC)



Orthophotoplan (+ GISER)

PCDR de LIMBOURG	Aménagement du coeur de village de Bilstain	Octobre 2024
Cartes du contexte		JML LACASSE-MONFORT sprl Bureau d'études



Plan de situation sur cadastre	LOT 1 Aménagement du coeur de village de Bilstain	**PCDR de Limbourg** LACASSE-MONFORT sprl Bureau d'études

LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

INFRASTRUCTURE ▪ GENIE CIVIL ▪ TOPOGRAPHIE ▪ COORDINATION SECURITE
PCDR ▪ STABILITE ▪ TECHNIQUES SPECIALES ▪ GEOMETRE EXPERT

PROVINCE LIEGE ***COMMUNE*** LIMBOURG

DATE 19 mars 2025

PCDR - PARTIE 5 - Fiches projet - Aménagement du cœur de village de Bilstain

DOSSIER PHOTOS

DESCRIPTION DU SUD VERS LE NORD



Photo n°1



Photo n°2

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études



Photo n°3



Photo n°4



Photo n°5

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études



Photo n°6



Photo n°7



Photo n°8

Petit Sart 26,
B-4990 Lierneux
Tel +32(0)80/41 86 81
Fax +32(0)80/41 81 19
info@sml-ingenieurs.eu
TVA BE 0434.619.881
RPM Verviers
IBAN BE12 0017 4622 2692
BIC GEBABEBB

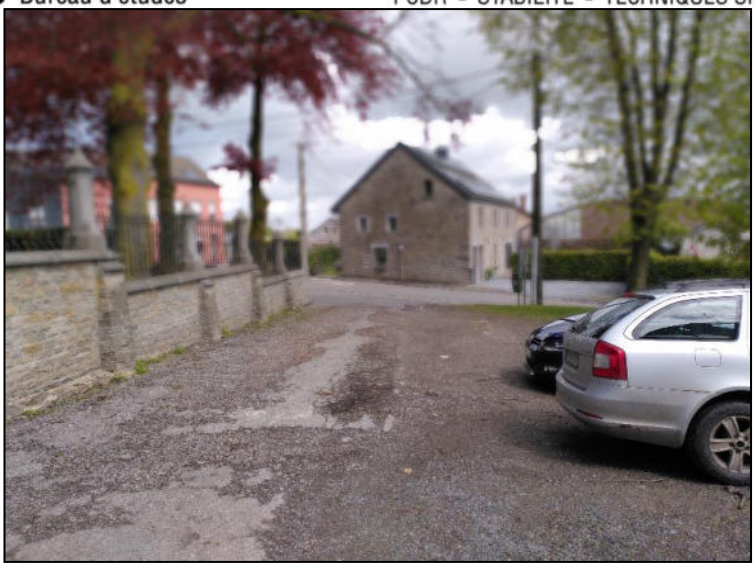


Photo n°9



Photo n°10



Photo n°11

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études



Photo n°12

www.sml-ingenieurs.eu
Petit Sart 26,
B-4990 Lierneux
Tel +32(0)80/41 86 81
Fax +32(0)80/41 81 19
info@sml-ingenieurs.eu
TVA BE 0434.619.881
RPM Verviers
IBAN BE12 0017 4622 2692
BIC GEBABEBB

Couverture de sol
- Engazonnement
- Espace de plantations
- Dolomie
- Pierre naturelle
- Pavés
- Pavés joints engazonnés



Végétalisation et déminéralisation de l'espace stationnement

Vers Thimister →

Ecole primaire

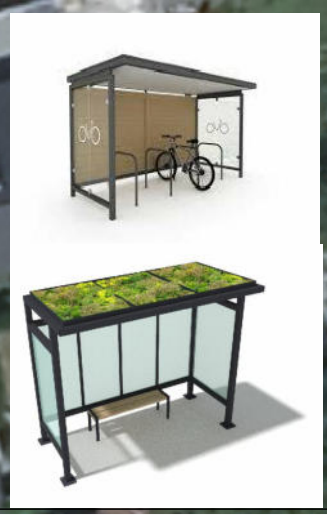


Effet de porte pour zone de rencontre

Accès souterrain vers l'école

Cour de l'école

Projet en cours en 2024
- espace sport & jeux
avec 2 tables de pique nique



arrêt des TEC

Bulle à verres

Création d'un espace mobilité douce avec
- abri bus et abri vélo

Cimetière

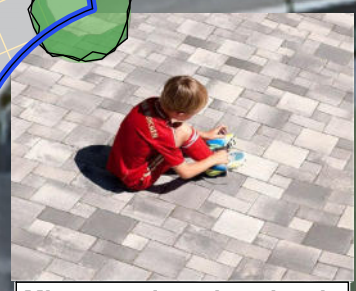
Réaménagement du revêtement du sentier

Eglise

Entrée de l'église

Nouvelle route

Arbres remarquables



Mise en valeur des abords de l'église

Structuration de l'espace de stationnement

logement public

Aménagement via été solidaire

N

0 10 20 50
1:500 m

Périmètre de la fiche projet

PCDR de la commune de LIMBOURG	ville de Limbourg une ville en mouvement	Situation projetée	Date : Octobre 2024 Echelle : 1/500ème	Aménagement du coeur de village de Bilstain	Etude réalisée par : JML

Mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnières intra et inter-villages	Fiche n°L1-IM-01
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 1**
(b) Nom du village ou de l'entité : **tous les villages**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **actions immatérielles pour coconstruire un réseau de mobilité active**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à mieux valoriser les chemins, touristiques ou non, permettant de relier les différents quartiers et villages entre eux. Il s'agit d'identifier les liaisons pertinentes, de réfléchir aux aménagements, d'effectuer les entretiens le cas échéant et de sensibiliser au respect de ces liaisons afin qu'elles soient pérennes.

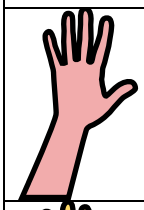
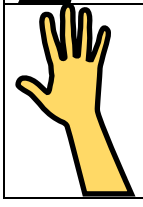
2. Justification du projet

Certains aménagements piétons sont satisfaisants le long des routes régionales et ponctuellement à Dolhain, Limbourg-Haut et Bilstain. D'autres le sont moins (pour un usage quotidien) le long des routes communales, dans les plus petits villages et dans les endroits où l'habitat est dispersé.
Parallèlement, de nombreuses promenades balisées pour le loisir relient les villages.
Le projet permet d'utiliser tous les atouts existants afin d'assurer la continuité des différentes liaisons les plus utiles aux déplacements piétonniers des habitants.

Les effets directs sont l'amélioration des infrastructures cyclo-piétonnes et plus généralement des espaces publics. La création d'un réseau de sentiers sécurisé, entretenu, entre les différents villages et quartiers de la commune de Limbourg profitera aux déplacements « quotidiens ».
Les effets multiplicateurs sont le report modal et l'attractivité touristique. En effet, le futur réseau peut passer à proximité des acteurs économiques (commerces, artisans et producteurs locaux…), des éléments du patrimoine naturel, bâti, historique… à faire connaître aux Limbourgeois comme aux touristes. Ce réseau peut être utilisé pour améliorer la biodiversité et le paysage (plantations, création de zones de quiétude, de mares, panneaux didactiques…).
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal – 6 liaisons
- Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg-Haut

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines	… en maintenant les services existants et en proposant des activités diversifiées et accessibles (en soutenant les associations)
		… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité
	Augmenter la part des déplacements durables	**… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines**

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : assurer des moyens de communication sécures, mettre en application un schéma des déplacements et développer un sentiment de sécurité au sein de chaque noyau habité afin que Limbourg continue d'être un lieu de vie de qualité, valoriser la rue comme lieu privilégié de rencontre et d'échange, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied et l'usage du vélo et améliorer le fonctionnement des transports en commun ; garantir des réseaux techniques performants d'utilité publique, aménager la voirie et le mobilier afin de compléter et concourir à la qualité des espaces publics
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : développer un réseau de mobilité alternative accessible à tous : mobilité pédestre, création de réseaux points-nœuds « pédestres, à vélo et à cheval »
- **Arrondissement de Verviers** : réseau points nœuds piétons en cours de finalisation en 2024 (HikeUp)

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
+++			Le projet s'appuie sur la participation citoyenne et vise le report modal.
	+		Les actions concernant les échaliers ont un impact positif sur la nature et l'agriculture en sensibilisant les citoyens.
		++	Le projet valorise le tourisme.

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

Toute la commune

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Un des objectifs de ce projet est de s'intégrer au mieux à l'environnement agricole (pour le chemin des échaliers) et de respecter le domaine privé.

C. Cadre légal lié au lieu

Sans objet

D. Contraintes naturelles existantes

Sans objet

E. Présentation du périmètre d'intervention

Sans objet

F. Statut de propriété

Domaine public

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : CLDR (GT « sentier »)
Autres intervenants financiers potentiels : Commune – Service tourisme
Partenaires associés : Syndicat d'initiative, GT sentiers voisins (Eupen, Baelen, Jalhay), autres conseils consultatifs communaux (aînés, enfants, personnes en situation de handicap), maison des jeunes, GAL Pays de Herve, clubs de marche…

7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à court terme et est arrivé en 1ère position sur 28 projets. De plus, c'est le projet coup de cœur du plus grand nombre de personnes (6) et 8 personnes sont prêtes à s'y investir. Il est donc priorisé à court terme.

B. État actuel du dossier

Il existe sur l'entité de nombreux chemins, sentiers, routes, accotements, trottoirs, à vocations multiples (tourisme, loisirs, sports, quotidiens…) dans des états de praticabilité divers qui traversent l'entité.

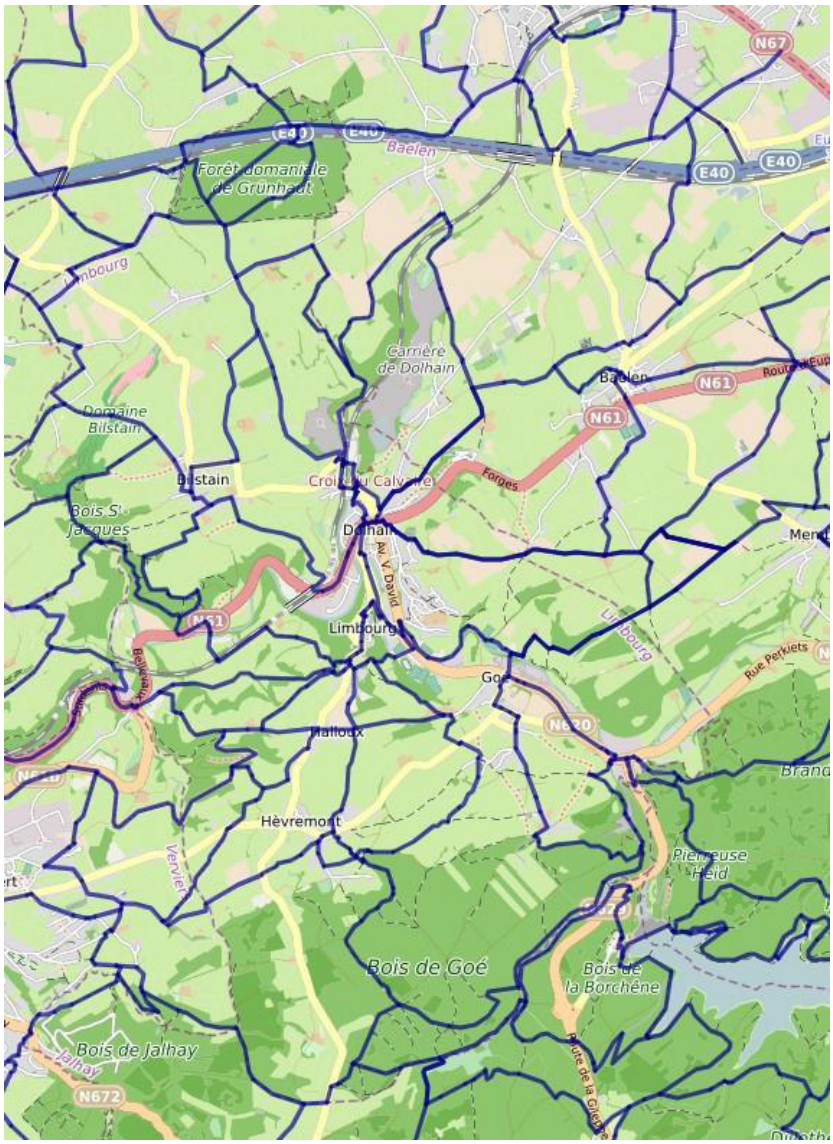
En ce qui concerne les aspects touristiques, les actions sont en place.

Actuellement, une personne (membre du syndicat d'initiative) parcourt bénévolement les sentiers et assure le petit entretien de ceux-ci si nécessaire ou avertit la commune en cas de problème plus important (non-respect des servitudes…).

Le Syndicat d'initiative a une longue expérience en matière de création/entretien/communication… de sentiers.

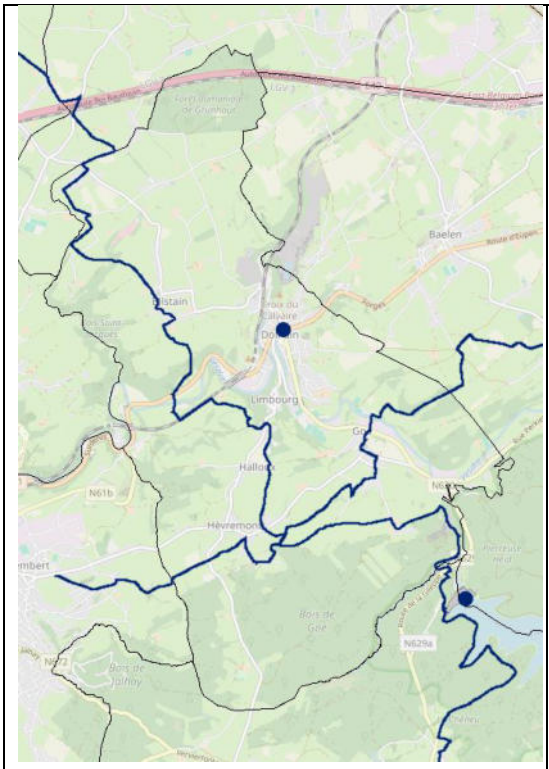
La Conférence des Bourgmestres de Verviers a mandaté une étude touristique pour réaliser les points nœuds pédestres sur le territoire de l'arrondissement de Verviers. Cette étude est en cours de finalisation en 2024.

Un GT « sentiers » a été mis en place lors de la réunion de CLDR du 20/06/2024 dans le but de réagir à l'étude en cours des points nœuds pédestres. Outre les membres de la CLDR intéressés, le Conseiller POLLEC, le GAL, la maison du tourisme, le RSIL font partis de ce GT. Un représentant de la société HikeUP (chargé de proposer le réseau points nœuds « pédestre ») était convié. Le GT s'est réuni pour la 1ère fois le 24/09/2024 afin d'amender la proposition de HikeUp. A plus long terme, le GT va servir de relais entre les différents projets supra communaux et la Ville et ses habitants.

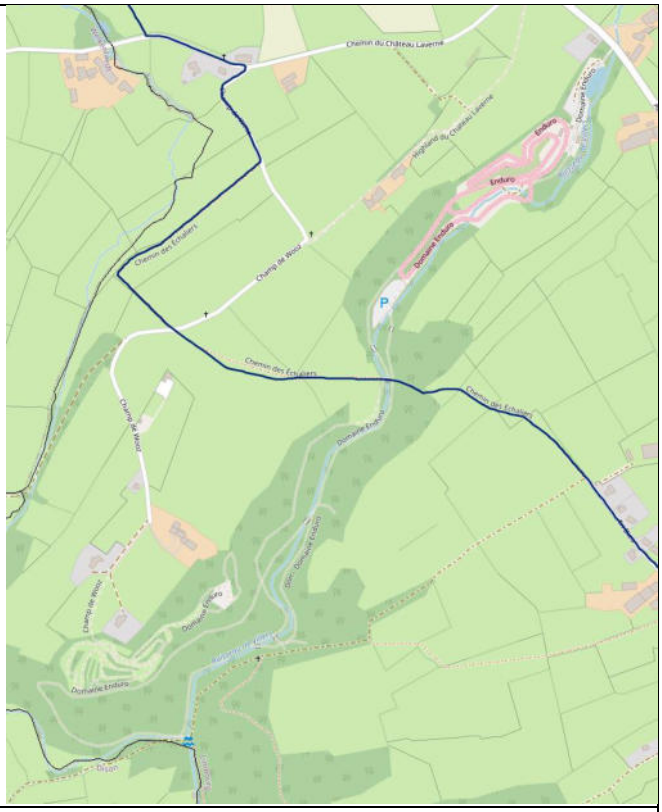


Extrait de la carte des points nœuds pédestres présentée au GT « sentiers » le 24/09/2024

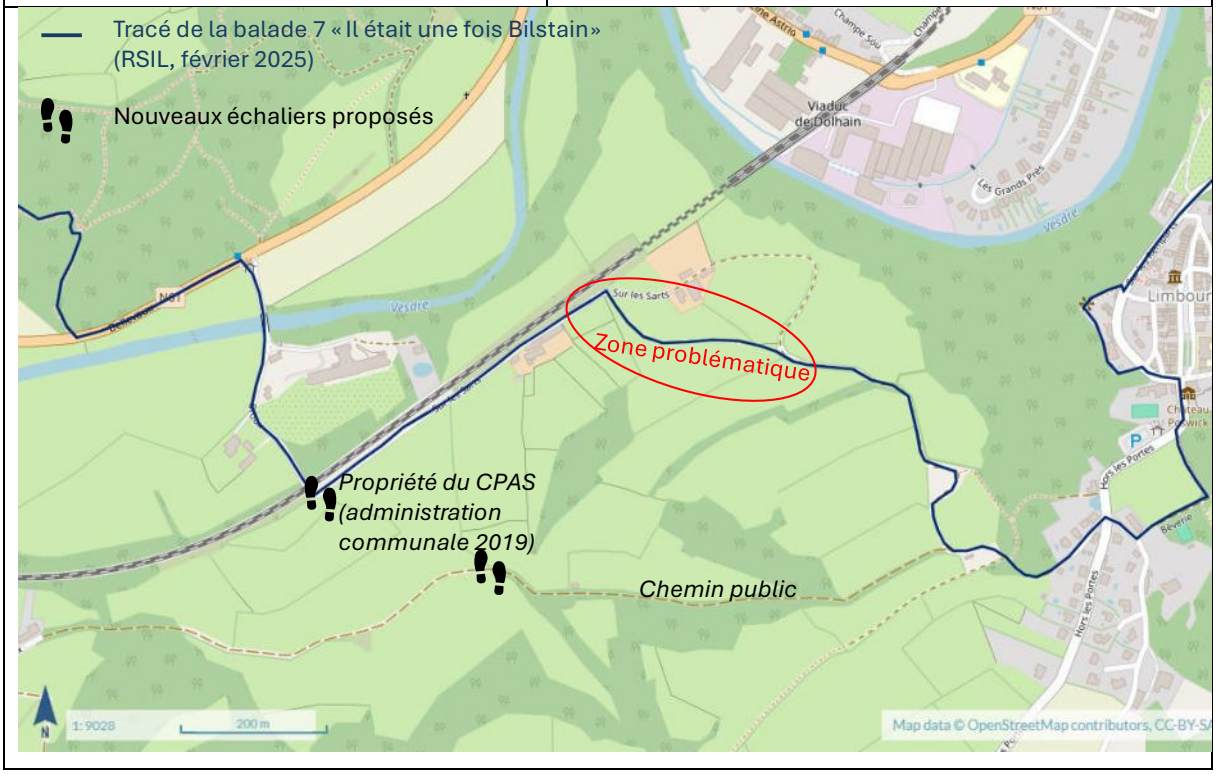
En ce qui concerne le chemin des échaliers sur le territoire, la problématique initiale vient du fait que son tracé coupe le domaine de l'Enduro et que les 2 activités ne sont pas compatibles. De manière plus générale, ce point a été abordé lors de la réunion de CDLR du 7/11/2024. Le non-respect des pâtures par certains promeneurs (chiens en liberté, déchets…) amène certains agriculteurs à décourager le passage sur les prairies. De manière ponctuelle entre le préventorium et Limbourg-Haut, une proposition alternative d'aménagement a été transmise afin de trouver une solution.



Tracés des chemins des échaliers sur le territoire communal



Chemin des échaliers nord-sud au niveau du domaine de l'Enduro



C. Programme des travaux

Identifier les liaisons

Il s'agit d'identifier le maillage le plus complet sur base du réseau existant, particulièrement pour les piétons mais aussi de faire le lien entre les liaisons touristiques et quotidiennes.

Certaines liaisons sont identifiées. Le chemin intercommunal des échaliers présente des tronçons intéressants y compris pour la mobilité quotidienne. Le réseau existe, il s'agit de vérifier l'état des sentiers et des différents passages.
D'autres liaisons ont été identifiées par la CLDR et le GT sentier, au niveau des différents villages.

Préciser les aménagements en vue de leur réalisation ou de leur valorisation

- Faire respecter les servitudes existantes, identifier les litiges éventuels afin de trouver des solutions
- Entretenir ou faire entretenir les chemins ; un système de veille et/ou un système de parrainage des sentiers peut être mis en place, il s'agit donc de motiver de nouveaux bénévoles
- S'occuper des panneaux didactiques et touristiques : identifier ceux qui manquent, ceux qui ont besoin d'être rénovés, proposer des solutions, voire trouver des financements…
- Transmettre aux services communaux la localisation des accotements à améliorer pour les piétons au sein des villages comme entre les villages ; avoir une attention pour rendre les trottoirs accessibles aux PMR quand cela est possible
- De faire aménager si nécessaire certains tronçons de manière à assurer une praticabilité et une sécurité quotidienne (pour les usagers PMR, réfléchir à l'éclairage, zones de repos…) et de réfléchir à l'installation ou non d'un balisage spécifique

Communication

Renforcer la communication existante, notamment sur le respect des chemins : usage, entretien, propreté, valorisation…
Utiliser tous les médias communaux (bulletin communal InforLimbourg, site internet...)

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☐ OUI ☑ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Contacter la Maison du tourisme Pays de Herve qui valorise le chemin des échaliers
Contacter les propriétaires concernés par ce chemin

F. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Communication afin de sensibiliser sur l'usage et le respect des infrastructures
Entretien des balisages, chemins, signalisation

8. Estimation globale du coût

Estimatif global TTC	Part DR (avec plafond)	Part communale	Taux
1000€/an (fonctionnement du GT, sensibilisation, matériel d'entretien)	0	100%	/

Projet rémunérateur ☐ oui ☑ non

9. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Identification des liaisons	Procédure identifiée	PV GT
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Participation	10 bénévoles	PV du GT

10. [Notice évolutive] - Mesures en faveur de la résilience locale et de la transition

A. Mesures pour répondre aux risques et contraintes identifiés au Point 5 (Localisation et statut)

Sans objet

B. Mesures en faveur de la bonne gestion des eaux

Sans objet

C. Mesures en faveur de l'utilisation durable des ressources naturelles

Sans objet

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet

Le réseau se base sur les nombreux chemins, sentiers, routes, accotements, trottoirs, à vocations multiples (tourisme, loisirs, sports, quotidiens…) dans des états de praticabilité divers qui traversent l'entité.

E. Mesures en faveur de la biodiversité

Le réseau peut être accompagné par des mesures favorables à la biodiversité comme des plantations (arbres, haies, prairies fleuries…), des mares…

F. Mesures en faveur de l'accessibilité et de l'inclusivité du projet

L'objectif du réseau est d'être praticable pour le plus grand nombre et/ou de communiquer sur les tronçons accessibles ou non.

G. Mesures de transition vers l'économie locale et circulaire

Le réseau peut permettre de mettre en valeurs les commerçants, producteurs et artistes locaux.

H. Intégration du projet dans l'environnement

En se basant sur l'existant et sur la connaissance fine du territoire (chemins boueux selon la saison, ou dangereux à cause des véhicules…), le réseau est fortement lié à son environnement.

Annexes : Pièces à joindre à la Fiche-Projet

1. Plan de situation

Sans objet

2. Périmètre d'intervention sur fond cadastral et sur plan de secteur

Sans objet

3. Dossier photographique

Sans objet

4. Etat des lieux

Cf. 7B

5. S'il s'agit d'un bâtiment (type maison de village), fournir la liste des activités actuelles, concernées par le projet, et de leur fréquentation ainsi que leurs perspectives d'évolution afin de justifier de l'ampleur du projet et de sa nature par rapport aux besoins concrets

Sans objet

6. Liste des projets de même fonction existant sur la commune

Cf. 7B
Cohérence avec les projets supra communaux

Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg-Haut (a) Commune : **Limbourg** (b) Nom du village ou de l'entité : **Limbourg-Haut** (c) Descriptif : **acquérir des parcelles privatives, améliorer l'accessibilité par une restauration des cheminements entre la plaine Odon Pierard et Limbourg-Haut et renforcer la convivialité entre Limbourg-Haut et le complexe sportif en contre-bas**	Fiche n°L1-M-02 Priorité : **Lot 1** ☑ Version initiale ☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

La première phase du projet vise à acquérir les parcelles A0551 (en contre-bas) et A0674/B (en contre-haut) et mettre en place un bail emphytéotique ou un achat pour le chemin sur les propriétés du CPAS A549A, A548 et A544Z (un accord de principe existe).
Cette acquisition permettra de réaliser les aménagements en deuxième phase, d'une part pour améliorer l'accessibilité vers Limbourg-Haut et, d'autre part, pour aménager un espace de convivialité au niveau de la Porte de Limbourg.

Concernant la première liaison, il s'agit de sécuriser le cheminement permettant de faire le tour de la colline de Limbourg et d'accéder à Limbourg-Haut (chemins des écureuils). Il s'agira de recréer une assiette permettant de créer un passage utile d'au moins 1,00m de large. Le soutènement de cette assiette se faisant soit par des enrochements lorsque la pente n'est pas contraignante, soit via un caillebotis en bois sécurisé par un garde-corps pour les passages difficiles.

Concernant la deuxième liaison, il s'agit de relier l'espace de convivialité à créer par la réfection des chemins et sentiers existants (simple empierrement stabilisé) et de proposer un itinéraire moins pentu par la création d'un ponton et d'un sentier en caillebotis sécurisé dans la nouvelle parcelle à acquérir.

Concernant l'amélioration de la convivialité, il s'agira, en plus de la création de 2 espaces de repos le long du parcours (nivellement, installation de bancs et plantations), d'aménager un espace plus conséquent en continuité de celui existant de la Porte de Limbourg. Ainsi, l'espace sera aménagé pour accueillir un parking paysager de 20 places, un parcours didactique à vocation historique, archéologique et patrimoniale, quelques modules de jeux d'enfant. Un alignement d'arbres haute-tige permettra de structurer l'espace en lien avec les ancienne douves encore bien visibles. Le solde de la parcelle sera conservé comme espaces non aménagé.

2. Justification du projet

La place de Limbourg-Haut est désormais interdite aux véhicules. Il est donc intéressant d'en promouvoir les accès via la mobilité active, en ce compris le stationnement. Ce projet vient en complément du projet en cours (2024) de parking de motor-homes, au bas de la colline et d'amélioration des infrastructures sportives.

En végétalisant une partie de la parcelle, cela permet de préserver au maximum le couloir écologique entourant Limbourg-Haut et correspondant à ses parois rocheuses.
La présence des douves justifie d'utiliser ce site comme lieu d'exposition de vestiges archéologiques.

Enfin, la bordure de ce site est déjà utilisée occasionnellement comme parking d'appoint. Vu les aménagements effectués à Limbourg-Haut afin de diminuer au maximum la présence de la voiture dans ce site d'exception, le projet permet de maintenir cette option de stationnement ponctuel.

Le diagnostic partagé a mis en avant le manque de mixité sociale, la disparition de l'esprit de village et la perte de l'identité villageoise de Limbourg-Haut au profit de sa seule fonction touristique.

Le projet s'inscrit pleinement dans une volonté de mettre en avant le contexte rural et plus particulièrement ses sentiers forestiers et son patrimoine.

Les effets multiplicateurs de ce projet sont le rapprochement des habitants de Limbourg-Haut et de Goé, le soutien au secteur touristique et l'amélioration de l'accessibilité des infrastructures sportives pour les enfants de l'école de Limbourg-Haut.

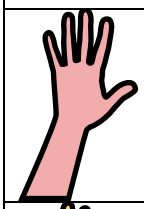
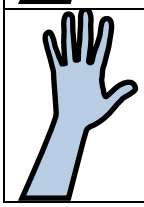
Ce projet interagit principalement avec la fiche-projets du PCDR suivante :

- LOT 2 : Création d'un pumptrack

Quelles sont les alternatives au projet remplissant les mêmes fonctions et répondant aux même(s) objectif(s) : Néant

Le projet répond à un objectif de sobriété par l'utilisation de matériaux locaux et de préservation du contexte existant : : oui

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines	… en maintenant les services existants et en proposant des activités diversifiées et accessibles (en soutenant les associations)
		… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité
	Augmenter la part des déplacements durables	… en diminuant le trafic des véhicules au niveau de la commune, notamment celui lié au transit intercommunal
		… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines
	(Re)Concilier le futur et le passé tant en termes de patrimoine qu'en termes d'aménagement du territoire et de logement	**… en rénovant et en entretenant le bâti en général tout en valorisant le patrimoine industriel et le petit patrimoine en particulier**
	Soutenir une économie locale en recherchant un équilibre entre les différentes activités économiques et le respect de la quiétude dans les villages	**… en consolidant l'identité touristique reconnue tout en préservant la convivialité, tant à Limbourg-Haut que dans le reste de la commune**

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : protéger les 2/3 du territoire en zones rurale et boisée, assurer la protection du milieu naturel et sa gestion ; assurer des moyens de communication sécures, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied… ; garantir des réseaux techniques performants d'utilité publique, aménager la voirie et le mobilier afin de compléter et concourir à la qualité des espaces publics
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : le paysage ; la mobilité pédestre

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
+++			Créer du lien entre les habitants de Limbourg-Haut et le reste des habitations par un meilleur accès aux infrastructures collectives dans la vallée
	++		S'inscrire dans la préservation des versant forestier de Limbourg-Haut
		++	S'inscrire dans l'amélioration de l'offre touristique à Limbourg

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

À Limbourg, entre la rue Hors les Portes et la plaine de jeux Odon Pierard et au lieu-dit « cimetière des gueux »

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Le projet s'inscrit dans l'actuel développement du site Odon Pierrard (développement des infrastructures sportives et collectives, création d'un espace pour Motorhome, pump track,…) en proposant une liaison avec les aménagements de l'aire d'accueil et de stationnement au niveau Hors les Portes.

C. Cadre légal lié au lieu

Zone d'habitat et d'habitat à caractère rural avec en surimpression un périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique au plan de secteur
Site classé des « Anciens remparts de Limbourg »

D. Contraintes naturelles existantes

Le relief est particulièrement contraignant au niveau des versants

E. Présentation du périmètre d'intervention

Cf. ANNEXE 1

F. Statut de propriété

Propriété communale et CPAS et domaine public (hors parcelles à acquérir)

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, appels à projet, Yes We Plant, BiodiverCité, CGT.
Partenaires associés : DNF, AWAP

7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à court terme (arrivé en 2ème position sur 28 projets). Le projet est issu d'une fusion de deux projets : cheminement pédestre vers l'accès à Limbourg-Haut et acquisition et aménagement du cimetière protestant de Limbourg-Haut en espace vert de convivialité.

B. État actuel du dossier

Estimation du notaire pour les parcelles A0551 (en contre bas) et A0674/B (contre haut) et accord de principe du CPAS pour les parcelles A549A ; A548 et A544Z.

C. Programme des travaux

Les travaux se partagent en 3 chantiers distincts :
1- Espace d'accueil
2- Liaison centre sportif vers Limbourg-Haut
3- Chemin des écureuils et liaison sur nouvelle parcelle

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☑ OUI ☐ NON

- PHASE 1 : Acquisitions
- PHASE 2 : Réalisation des travaux

E. Démarches administratives à réaliser

Contact préalable avec l'AWAP en vue d'organiser une campagne de fouille archéologique préalable ainsi qu'un support de documentation en vue de réaliser des panneaux didactiques sur l'archéologie du site.

F. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Communication et organisation de l'entretien à long terme.

8. Estimation globale du coût

Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg-Haut

PHASE 1 : ACQUISITION			
1- Acquisitions			
	Superficie (m²)	Prix unitaire (€) HTVA	Total
section A, n°551	3.800	2	7.600 €
section A, n°674B zone à bâtir	6.800	22	149.600 €

section A, n°674B zone agricole	2.600	3	7.800	€
TOTAL Acquisitions			**165.000**	**€**
Frais d'études	8	%	**13.200**	**€**
Total Hors TVA			**178.200**	**€**
TVA (21 %)	21	%	34.422	€
TOTAL GÉNÉRAL TVAC			**215.622**	**€**

PHASE 2 : AMENAGEMENTS				
1- Espace d'accueil				
	Superficie (m²)	Prix unitaire (€) HTVA	Total	
Espaces Minéralisés	420	120	50.400	€
Espaces minéralisés carrossables	448	150	67.200	€
Espaces verts	2.500	25	62.500	€
Panneaux didactiques	5	500	2.500	€
Modules de jeux	4	1.000	4.000	€
Equipements et impétrants	100	100	10.000	€
Surplus pour matériaux durables	10%	190.100	19.010	€
TOTAL Espace d'accueil			**215.610**	**€**

2- Liaison centre sportif vers Limbourg-Haut				
	Longueur (m)	Prix unitaire (€) HTVA	Total	
Réfection empierrement sur 3m de large	337	200	67.400	€
Espaces de repos (m²)	200	140	28.000	€
Surplus pour matériaux durables	10%	95.400	9.540	€
TOTAL centre sportif vers Limbourg-Haut			**104.940**	**€**

3- Chemin des écureuils et liaison sur nouvelle parcelle				
	Superficie (m²)	Prix unitaire (€) HTVA	Total	
Caillebotis sur pilotis	577	300	173.100	€
Surplus pour matériaux durables	10%	173.100	17.310	€
TOTAL Chemin des écureuils et liaison sur nouvelle parcelle			**190.410**	**€**

4- Généralités				
Essais de caractérisation des sols	1	15.000	15.000	€
Essai de portance	7	5.000	35.000	€
TOTAL Généralités			**50.000**	**€**

TOTAL			**725.960**	**€**

Frais d'études -Auteur de projet -Stabilité -Coordination sécurité/santé	8	%	**58.077**	**€**
Total Hors TVA			**784.037**	**€**
TVA (21 %)	21	%	164.648	€
TOTAL GÉNÉRAL TVAC			**948.685**	**0**

TOTAL GÉNÉRAL	Part communale	Part DR (avec plafond)	Taux DR	
Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg-Haut				
PHASE 1 : ACQUISITON				
215.622	86.249	129.373	60	%
PHASE 2 : AMENAGEMENT				
948.685	548.685	400.000	80	%

Projet rémunérateur ☐ oui ☑ non

9. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Espace de convivialité	créé	PV de réception des travaux
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Fréquentation	Au moins une excursion le long du sentier organisé par l'école chaque année	Ecole Fondamentale de Limbourg-Haut.
Utilisation du site par des groupements	Au moins une activité par an autour des panneaux didactique	Administration communale

10. [Notice évolutive] - Mesures en faveur de la résilience locale et de la transition

A. Mesures pour répondre aux risques et contraintes identifiés au Point 5 (Localisation et statut)

L'aménagement du sentier sera décliné en fonction de la pente du terrain. En pente faible un simple enrochement permettra de soutenir le sentier. En pente forte le sentier sera aménagé via des caillebotis sur pieux avec garde-corps.

B. Mesures en faveur de la bonne gestion des eaux

Les sentiers n'engendrent pas d'imperméabilisation du site.

Concernant l'espace d'accueil :
<u>Eléments quantitatifs généraux du dossier :</u>

- Superficie totale de la parcelle : 9.500 m²
- Superficie initiale non bâtie sur la parcelle : 9.500 m²
- Superficie finale non bâtie sur la parcelle : 9.500 m²

Dispositif de temporisation des eaux ruisselant des surfaces imperméabilisées : les aménagements seront strictement réalisés à partir de revêtement de surface drainants permettant une dispersion des eaux à la parcelle.

C. Mesures en faveur de l'utilisation durable des ressources naturelles

Une attention sera portée à l'énergie grise et la durabilité des matériaux en privilégiant par exemple des matériaux locaux.

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet

Pour le sentier les aménagements en caillebottis seront limités au strict nécessaire en fonction de la contrainte du relief.

E. Mesures en faveur de la biodiversité

Comment le projet crée-t-il un lien avec la nature ? Le projet vise à s'adapter à son environnement en évitant de le transformer.
Quelle place le projet réserve-t-il à la biodiversité ? De nombreuses plantations indigènes accompagnent les aires de repos et de convivialité.
Comment prend-il en compte le patrimoine naturel, sa protection et sa valorisation ? Les aménagements se limitent au strict nécessaire laissant des superficies importantes à des espaces non bâtis.
Identification des éléments d'intérêt écosystémiques sur le site (m ou m²). Il faut mettre en avant les vastes surfaces boisées qui constituent un atout important du « Rocher de Limbourg-Haut » ainsi que les prairies qui constituent des aires d'accueil et de transition pour la faune et la microfaune.
Quels sont les mesures prises pour leur protection ? Leur non-aménagement.
Amélioration de la qualité biologique du site par des plantations ou des aménagements divers (m ou m²) : Le projet prévoit la plantation d'un alignement d'arbre haute-tige ainsi que des espaces de plantations arbustives autour des aires de repos.
Améliorer la qualité biologique des surfaces mises en œuvre

- Mise en place de matériaux drainant pour les espaces de convivialité
- Création d'un parking paysager pour les 20 places de stationnements (faible concentration, plantations, gestion des eaux via des noues)

F. Mesures en faveur de l'accessibilité et de l'inclusivité du projet

Le projet est-il accessible par tous (PMR, piéton, vélo, …) ? Le projet vise à faciliter l'accès des piétons mais les pentes sont trop importantes pour les PMR ou les cyclistes.
Quels sont les aménagements prévus ? Sécurisation des accès contraignants et réduction des pentes via des itinéraires alternatifs plus long et donc moins pentus.
Comment la mobilité autour du projet a-t-elle été pensée ? Via la volonté d'améliorer les liaisons douces entre Limbourg-Haut et la vallée.
Le projet a-t'il été analysé sous le prisme du genre ? Cela n'apparait pas pertinent à cette échelle d'intervention.

G. Mesures de transition vers l'économie locale et circulaire

Le projet prend en compte un volet patrimonial et archéologique qui complète l'offre touristique spécifique au lieu.

H. Intégration du projet dans l'environnement

Impact (positif ou négatif) du projet sur le paysage ? positif par la prise en compte des anciennes douves structurant le site.
Impact sur le voisinage ? Néant

Annexes : Pièces à joindre à la Fiche-Projet

1. Plan de situation

CF. ANNEXE 1 : Cartes du contexte

2. Périmètre d'intervention sur fond cadastral et sur plan de secteur

Cf. ANNEXE 2 : Plan de situation sur cadastre

3. Dossier photographique

Cf. ANNEXE 3 : Dossier Photo

4. Etat des lieux

L'état des lieux est repris en fond de plan du plan projet avec une indication des éléments importants du contexte à intégrer dans la conception du projet.

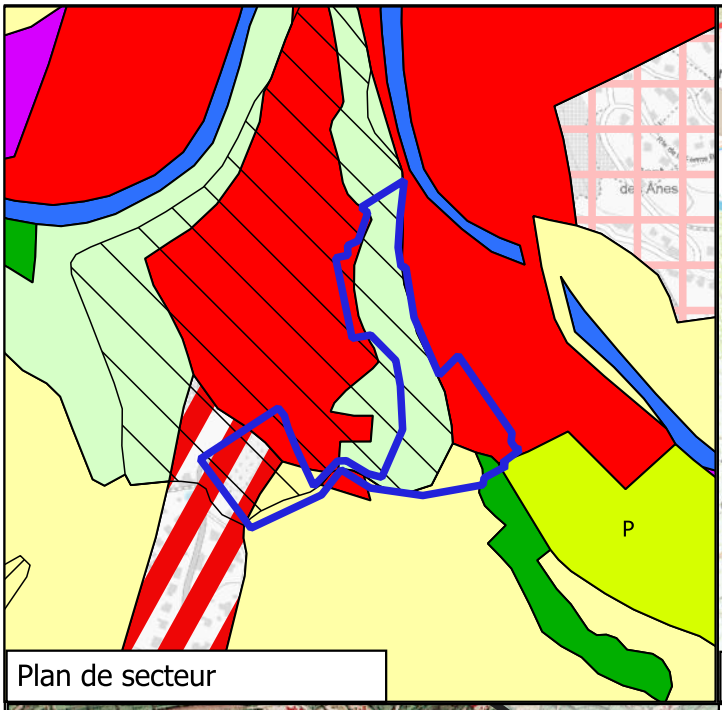
5. S'il s'agit d'un bâtiment (type maison de village), fournir la liste des activités actuelles, concernées par le projet, et de leur fréquentation ainsi que leurs perspectives d'évolution afin de justifier de l'ampleur du projet et de sa nature par rapport aux besoins concrets

Non concerné

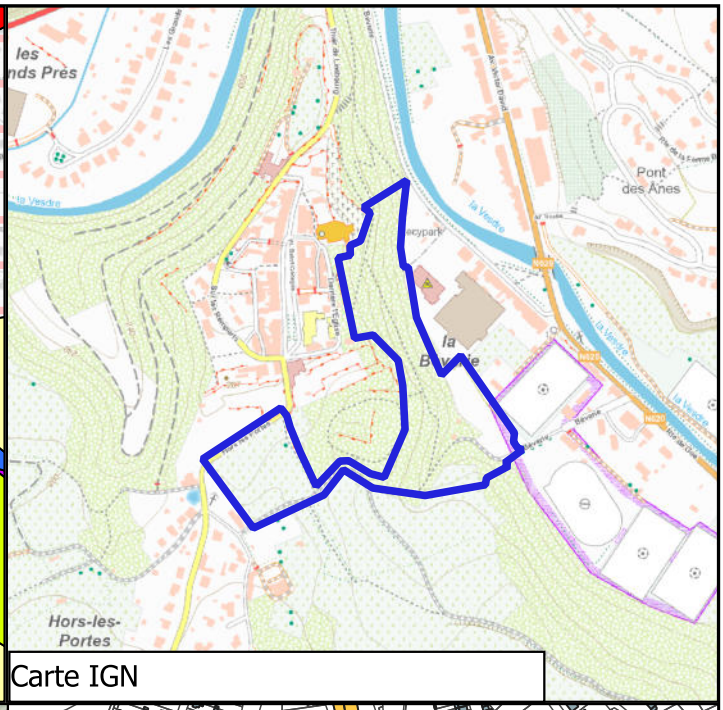
6. Liste des projets de même fonction existant sur la commune

En 2024 il existe un projet de « Cœur de village » à Goé.

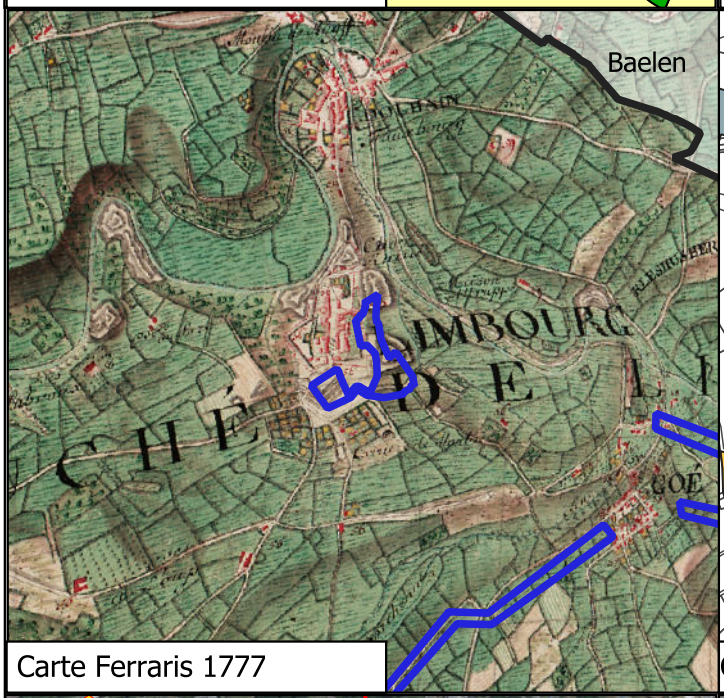
7. Vue en plan de la fiche projet
   - 1/3 : Situation projetée
   - 2/3 : Situation projetée avec le cheminement piéton à aménager
   - 3/3 : Situation projetée des parcelles à acquérir



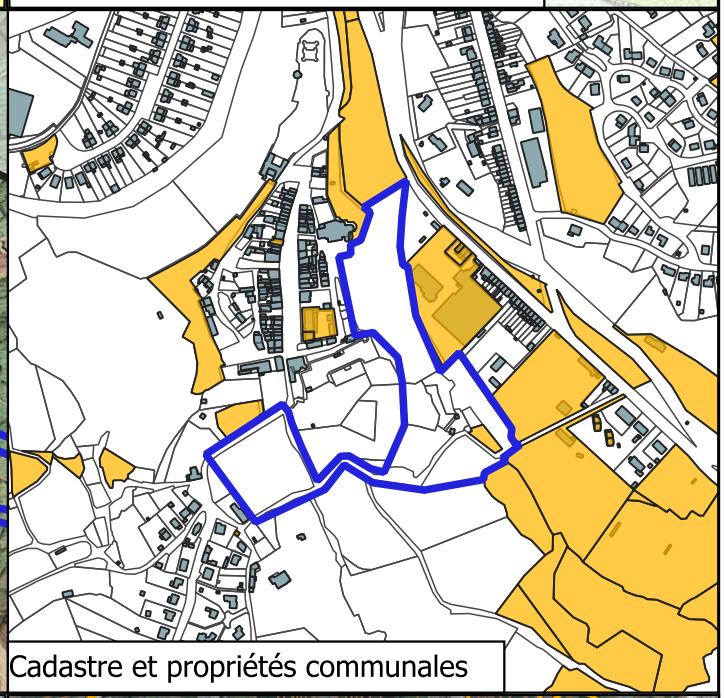
Plan de secteur



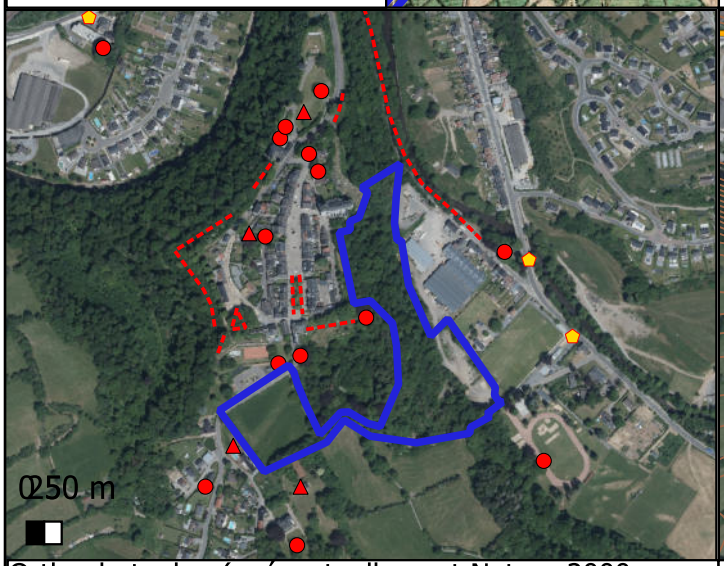
Carte IGN



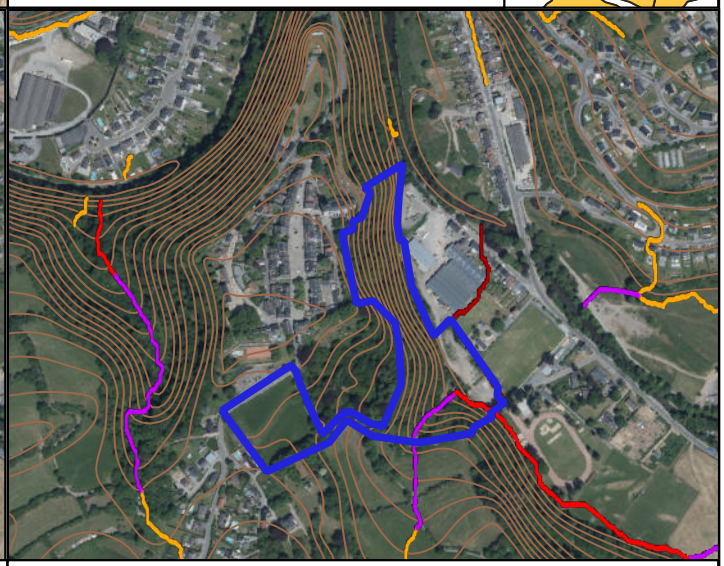
Carte Ferraris 1777



Cadastre et propriétés communales

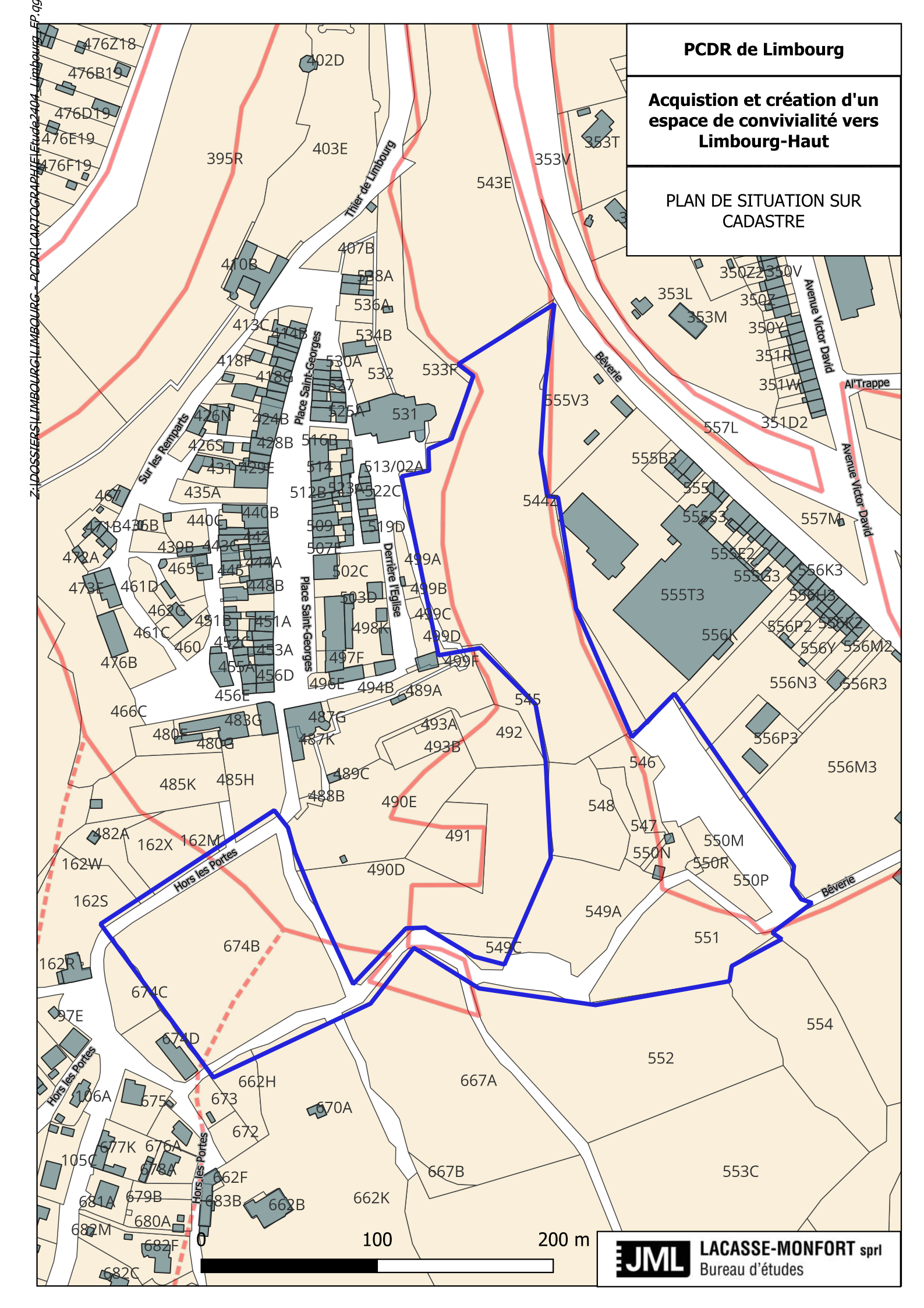


Orthophotoplan (+ éventuellement Natura 2000 ou Arbres et haies remarquables ou arrêt TEC)



Orthophotoplan (+ GISER)

PCDR de LIMBOURG	Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg-Haut	Octobre 2024
Cartes du contexte		JML LACASSE-MONFORT sprl Bureau d'études


PCDR de Limbourg
Acquistion et création d'un espace de convivialité vers Limbourg-Haut
PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\LIMBOURG - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_EP.qgz
Thier de Limbourg
Place Saint-Georges
Sur les Remparts
Derrière l'Eglise
Bêverie
Avenue Victor David
Al'Trappe
Hors les Portes
0
100
200 m
JML
LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

INFRASTRUCTURE ▪ GENIE CIVIL ▪ TOPOGRAPHIE ▪ COORDINATION SECURITE
PCDR ▪ STABILITE ▪ TECHNIQUES SPECIALES ▪ GEOMETRE EXPERT

PROVINCE LIEGE ***COMMUNE*** LIMBOURG

DATE 2 octobre 2024

PCDR - PARTIE 5 - Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg-Haut

DOSSIER PHOTOS

DESCRIPTION DU NORD VERS LE SUD



Photo n°1



Photo n°2



Photo n°3



Photo n°4



Photo n°5

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études



Photo n°6



Photo n°7



Photo n°8

Petit Sart 26,
B-4990 Lierneux
Tel +32(0)80/41 86 81
Fax +32(0)80/41 81 19
info@sml-ingenieurs.eu
TVA BE 0434.619.881
RPM Verviers
IBAN BE12 0017 4622 2692
BIC GEBABEBB



Photo n°9



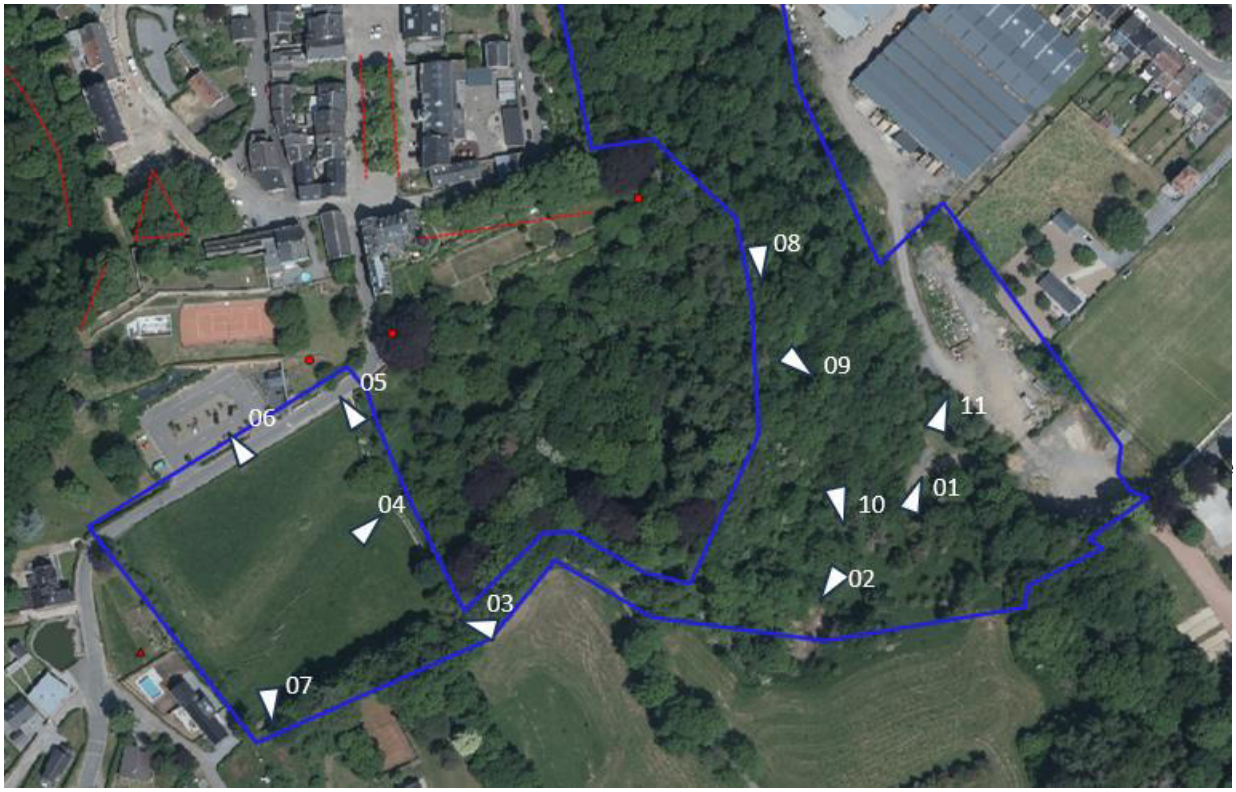
Photo n°10



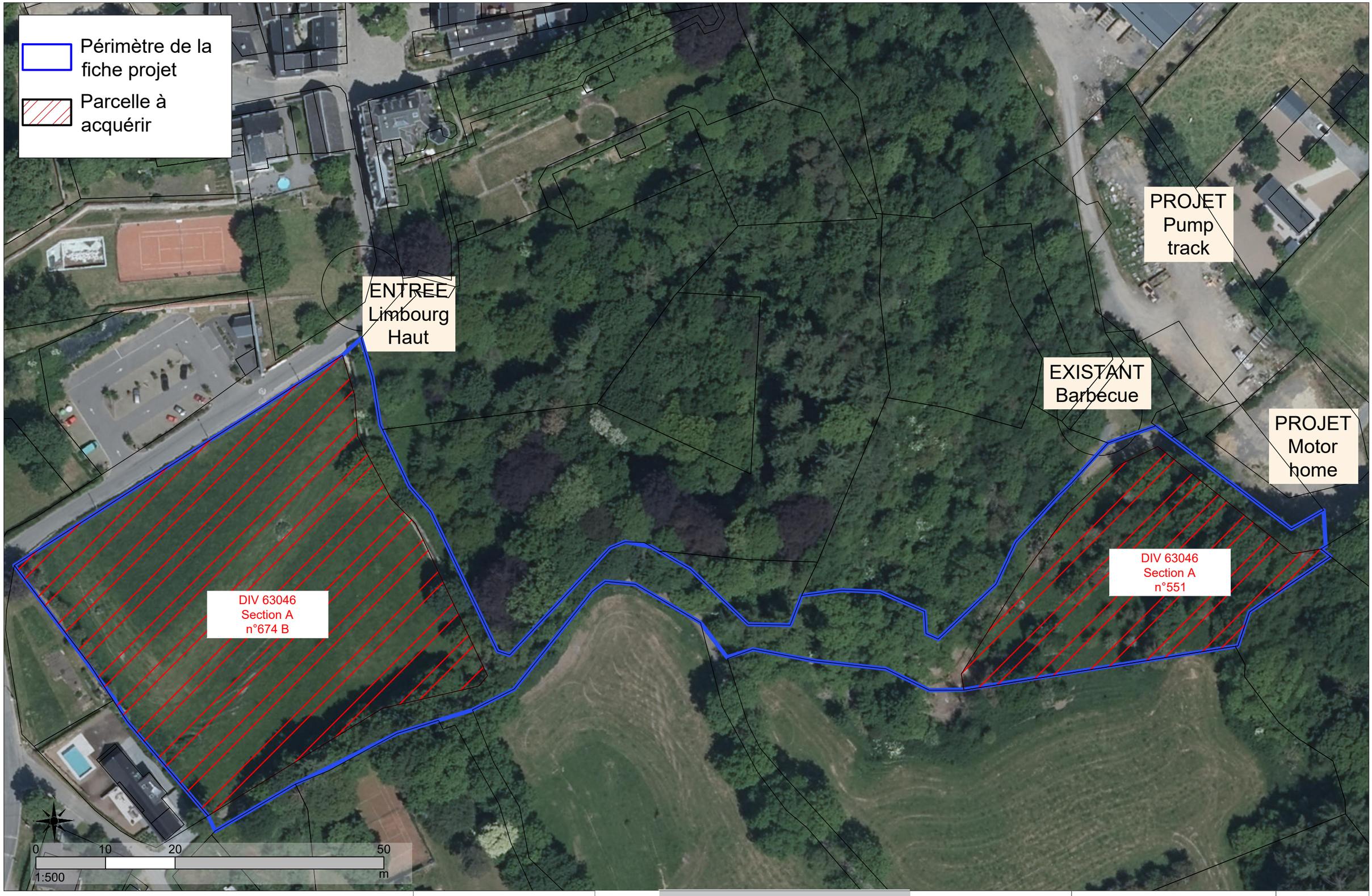
Photo n°11

LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

INFRASTRUCTURE ▪ GENIE CIVIL ▪ TOPOGRAPHIE ▪ COORDINATION SECURITE
PCDR ▪ STABILITE ▪ TECHNIQUES SPECIALES ▪ GEOMETRE EXPERT



www.sml-ingenieurs.eu
Petit Sart 26,
B-4990 Lierneux
Tel +32(0)80/41 86 81
Fax +32(0)80/41 81 19
info@sml-ingenieurs.eu
TVA BE 0434.619.881
RPM Verviers
IBAN BE12 0017 4622 2692
BIC GEBABEBB



PCDR de la commune de LIMBOURG		Situation projetée 3/3	Date : Octobre 2024 Echelle : 1/500ème	Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg Haut	Etude réalisée par : JML

Périmètre de la fiche projet

Réaménagement du chemin des écureuils en caillebotis d'une largeur de 1m

Création d'un espace d'accueil
- Parking paysager (20p.)
-Parcours d'interprétation historique avec panneaux didactique sur l'archéologie
- Jeux d'enfants et banc

ENTREE Limbourg Haut

PROJET Pump track

EXISTANT Barbecue

PROJET Motor home

106m

432m

Création d'un espace de repos-
- 2 bancs
- plantations

88m

145m

143m



Réfection de voirie
- Empierrement stabilisé



Caillebotis sécurisés

Création d'un espace de repos-
- 2 bancs pique-nique

0 10 20 50
1:500 m

PCDR de la commune de LIMBOURG	ville de Limbourg une ville en mouvement	Situation projetée 1/3	Date : Octobre 2024 Echelle : 1/500ème	Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg Haut	Etude réalisée par : JML

Périmètre de la fiche projet

Réaménagement du chemin des écureuils en caillebotis d'une largeur de 1m

432m

PROJET Pump track

ENTREE Limbourg Haut

106m

EXISTANT Barbecue

PROJET Motor home

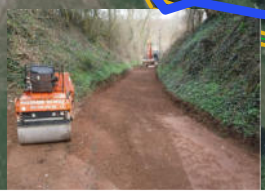
Création d'un espace de repos-
- 2 bancs
- plantations

88m

145m

143m

Création d'un espace de repos-
- 2 bancs pique-nique



Réfection de voirie
- Empierrement stabilisé



Caillebotis sécurisés

0 10 20 50
1:500 m

PCDR de la commune de LIMBOURG

Date : Octobre 2024
Echelle : 1/500ème

Situation projetée 2/3

Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg Haut

Etude réalisée par : JML

Aménagement des entrées de villages (a) Commune : **Limbourg** (b) Nom du village ou de l'entité : **tous les villages** (c) Descriptif : Aménager les entrées de villages afin de renforcer leur identification et leur sécurisation.	Fiche n°L1-M-03 Priorité : **Lot 1** ☑ Version initiale ☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet d'identification et d'embellissement des entrées des villages de Dolhain, Bilstain, Goé et Hèvremont vise à renforcer l'identité rurale et à promouvoir un cadre de vie durable et sécurisé. En installant des panneaux d'entrée distinctifs et esthétiques, chaque village pourra afficher fièrement son patrimoine et son caractère unique, avec des matériaux durables comme le bois local et les pierres naturelles.

Des aménagements paysagers, incluant la plantation d'arbustes et de fleurs indigènes, favoriseront la biodiversité locale et nécessiteront peu d'entretien.

Des dispositifs de sécurité routière ainsi qu'un éclairage adapté amélioreront la sécurité. En consultant tant les utilisateurs de la route (en particulier pour identifier les contraintes liées à un éventuel charroi lourd comme les bus, véhicules agricoles, camions, ...) que la communauté locale à travers des ateliers participatifs et des événements, ce projet renforcera le sentiment d'appartenance et la responsabilité envers le village, tout en célébrant la richesse du patrimoine rural de la région.

Les 4 villages concernées sont Dolhain, Bilstain, Goé et Hèvremont, celui de Limbourg-Haut étant programmé par ailleurs.

Quelques thèmes pour les aménagements sont proposés.

- Bilstain : pays de Herve et bocage, ruralité, agriculture
- Dolhain : vallée de la Vesdre, industrie lainière, métallurgie
- Goé : Ardenne liégeoise forestière, scierie, agroalimentaire
- Hèvremont : Ardenne liégeoise agricole, ruralité, agriculture

2. Justification du projet

Le projet d'identification et d'embellissement des entrées des villages permet d'apporter plusieurs bénéfices clés.

Premièrement, il améliore le cadre de vie des habitants en créant des espaces accueillants et sécurisés grâce à des aménagements paysagers harmonieux.

Deuxièmement, en affichant fièrement l'identité unique de chaque village avec des panneaux esthétiques et des matériaux durables, les habitants peuvent mieux s'identifier à leur village, renforçant ainsi le sentiment d'appartenance et de fierté communautaire.

Enfin, le projet accroît la lisibilité touristique en offrant des entrées de villages clairement identifiables et attrayantes, ce qui peut attirer davantage de visiteurs et valoriser le patrimoine local, contribuant ainsi au dynamisme économique et culturel de la région.

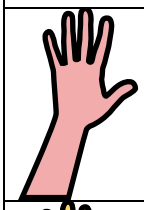
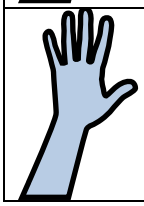
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- LOT 1 et 2 : Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal

Quelles sont les alternatives au projet remplissant les mêmes fonctions et répondant aux même(s) objectif(s) : Néant

Le projet répond à un objectif de sobriété par l'utilisation de matériaux locaux et de préservation du contexte existant : : oui

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines	**… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité**
	Augmenter la part des déplacements durables	**… en diminuant le trafic des véhicules au niveau de la commune, notamment celui lié au transit intercommunal**
		… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines
	(Re)Concilier le futur et le passé tant en termes de patrimoine qu'en termes d'aménagement du territoire et de logement	**… en rénovant et en entretenant le bâti en général tout en valorisant le patrimoine industriel et le petit patrimoine en particulier**
	Soutenir une économie locale en recherchant un équilibre entre les différentes activités économiques et le respect de la quiétude dans les villages	**… en consolidant l'identité touristique reconnue tout en préservant la convivialité, tant à Limbourg-Haut que dans le reste de la commune**

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : protéger les 2/3 du territoire en zones rurale et boisée, assurer la protection du milieu naturel et sa gestion ; assurer des moyens de communication sécures, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied… ; garantir des réseaux techniques performants d'utilité publique, aménager la voirie et le mobilier afin de compléter et concourir à la qualité des espaces publics
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : le paysage

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
+++			Renforcer le sentiment d'appartenance à chacun des villages
		+	Proposer une meilleure lisibilité pour les touristes de passages

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

Les 12 aménagements d'entrées de village seront situés idéalement au niveau de la fin de la zone d'habitat à caractère rural ou au niveau du panneau d'agglomération.

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Le projet s'intègre parfaitement à son environnement direct en respectant et en valorisant les caractéristiques naturelles et architecturales de chaque localité. Les matériaux utilisés, comme le bois local et les pierres naturelles, sont choisis pour leur harmonie avec l'architecture traditionnelle et le paysage rural environnant. Les aménagements paysagers, comprenant la plantation d'arbustes et de fleurs indigènes, sont conçus pour soutenir la biodiversité locale et minimiser l'impact environnemental, en s'adaptant aux conditions climatiques et aux sols locaux.

C. Cadre légal lié au lieu :

Zone d'habitat et habitat à caractère rural

- 8 aménagements sont situés sur une route communale
- 4 aménagements sont situés sur une route régionale

D. Contraintes naturelles existantes

La prise en compte de l'écoulement des eaux (fossé et accotement) constitue la contrainte principale

E. Présentation du périmètre d'intervention

Cf. ANNEXE 1

F. Statut de propriété

Domaine public communal et ou régional

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, appels à projet, Yes We Plant, BiodiverCité
Partenaires associés : SPW MI

7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à court terme (arrivé en 5ème position sur 28 projets).

B. État actuel du dossier

Identification des aménagements d'entrées de village déjà existant et des 12 entrées à aménager.
En juillet 2023, l'entrée de Dolhain en venant de Verviers a été aménagée par les jeunes d'Été Solidaire et le service travaux.

C. Programme des travaux

Pour chaque entrée de village il sera prévu :
- le cas échéant, réalisation du dispositif de sécurité en chaussée,
- la canalisation des eaux en accotement,
- la création des îlots et adaptation des éléments linéaires de voiries,
- des plantations ou l'installation d'œuvre artistique.

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☐ OUI ☑ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Contact préalable avec le SPW MI pour les 4 aménagements situé le long d'une route régionale
Contact avec le service mobilité du SPW pour les autres aménagements sur voirie communale

F. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Communication et organisation de l'entretien à long terme.

8. Estimation globale du coût

Aménagement des entrées de villages

Aménagements le long d'une route communale			
1- Bilstain			
	Nombre	Prix unitaire (€) HTVA	Total
Dispositif de sécurité en voirie	2	8.000	16.000 €
Canalisation du fossé	2	1.000	2.000 €
Ilot planté : fruiter basse tige	2	4.000	8.000 €
TOTAL Bilstain			**26.000 €**
2- Dolhain			
	Nombre	Prix unitaire (€) HTVA	Total
Dispositif de sécurité en voirie	1	8.000	8.000 €
Canalisation du fossé	1	1.000	1.000 €

Ilot planté : sculpture	1	6.000	6.000	€
TOTAL Dolhain			**15.000**	**€**
3- Goé				
	Nombre	Prix unitaire (€) HTVA	Total	
Dispositif de sécurité en voirie	1	8.000	8.000	€
Canalisation du fossé	1	1.000	1.000	€
Ilot planté : arbre haute-tige	1	5.000	5.000	€
TOTAL Goé			**14.000**	**€**
3- Hèvremont				
	Nombre	Prix unitaire (€) HTVA	Total	
Dispositif de sécurité en voirie	4	8.000	32.000	€
Canalisation du fossé	4	1.000	4.000	€
Ilot planté : haie indigène	4	4.000	16.000	€
TOTAL Hèvremont			**52.000**	**€**

TOTAL Aménagements le long d'une route communale	**107.000**	**€**

Aménagements le long d'une route nationale				
1- Dolhain				
	Nombre	Prix unitaire (€) HTVA	Total	
Dispositif de sécurité en voirie	2	8.000	16.000	€
Canalisation du fossé	2	1.000	2.000	€
Ilot planté : sculpture	2	6.000	12.000	€
TOTAL Dolhain			**30.000**	**€**
2- Goé				
	Nombre	Prix unitaire (€) HTVA	Total	
Dispositif de sécurité en voirie	2	8.000	16.000	€
Canalisation du fossé	2	1.000	2.000	€
Ilot planté : arbre haute-tige	2	5.000	10.000	€
TOTAL Goé			**28.000**	**€**

TOTAL Aménagements le long d'une route régionale	**58.000**	**€**

TOTAL GÉNÉRAL TVAC	**165.000**	**€**

Frais d'études	8	%	**13.200**	**€**
Total Hors TVA			**178.200**	**€**
TVA (21 %)	21	%	37.422	€
TOTAL GÉNÉRAL TVAC			**215.622**	**€**

TOTAL GÉNÉRAL	Part communale	Part DR (avec plafond)	Taux DR	
Aménagement des entrées de villages				
215.622	86.249	129.373	60	%

Projet rémunérateur ☐ oui ☑ non

9. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Entrée de village	Les 12 entrées sont aménagées	PV de réception des travaux
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Sécurité routière	Aucun point noir au niveau des entrées aménagée	Zone de police
Satisfaction des villageois	Au moins 1 personne sur 2 interrogée satisfaite des aménagements	Administration communale

10. [Notice évolutive] - Mesures en faveur de la résilience locale et de la transition

A. Mesures pour répondre aux risques et contraintes identifiés au Point 5 (Localisation et statut)

La principale contrainte environnementale étant la continuité des eaux de ruissellement, chaque aménagement sera étudié afin de pouvoir déplacer les fossés existants. Si la situation sur site ne le permet pas, le fossé sera canalisé.

B. Mesures en faveur de la bonne gestion des eaux

Cf. Ci-dessus

C. Mesures en faveur de l'utilisation durable des ressources naturelles

Une attention sera portée à l'énergie grise et à la durabilité des matériaux en privilégiant des matériaux locaux et la plantation d'une végétation d'essences indigènes.

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet

Le projet se concentre sur un nombre limité et organisé de dispositifs de sécurité pour chacun des villages.

E. Mesures en faveur de la biodiversité

Comment le projet crée-t-il un lien avec la nature ? Le projet vise à s'adapter à son environnement en évitant de le transformer.
Quelle place le projet réserve-t-il à la biodiversité ? De nombreuses plantations indigènes accompagnent les ilots.
Comment prend-il en compte le patrimoine naturel, sa protection et sa valorisation ? Les aménagements se limitent au strict nécessaire laissant des superficies importantes à des espaces non bâtis.
Identification des éléments d'intérêt écosystémiques sur le site (m ou m²). Les bords de route constituent une plus-value écosystémique, tant du point de vue de la biodiversité que de l'amélioration de la qualité de l'air ou de l'amélioration esthétique du cadre de vie.
Quels sont les mesures prises pour leur protection ? Maintien d'une continuité végétale après les aménagements.

Amélioration de la qualité biologique du site par des plantations ou des aménagements divers (m ou m^2) : Le projet prévoit la plantation d'arbustes et d'arbres haute tige.

F. Mesures en faveur de l'accessibilité et de l'inclusivité du projet

Le projet est-il accessible par tous (PMR, piéton, vélo, …) ? Le projet vise l'ensemble des utilisateurs, tant motorisés que piétons ou utilisateurs plus faibles.
Quels sont les aménagements prévus ? Néant
Comment la mobilité autour du projet a-t-elle été pensée ? Le projet s'inscrit dans une vision globale des effets de porte à l'échelle de la commune.
Le projet a-t 'il été analysé sous le prisme du genre ? Cela n'apparait pas pertinent à cette échelle d'intervention.

G. Mesures de transition vers l'économie locale et circulaire

Le projet prend en compte les spécificités culturelle et touristique de chacun des villages.

H. Intégration du projet dans l'environnement

Impact (positif ou négatif) du projet sur le paysage ? positif en améliorant l'esthétique des entrées de villages.
Impact sur le voisinage ? Néant

Annexes : Pièces à joindre à la Fiche-Projet

1. Plan de situation

Cf. ANNEXE 1 Plan général de localisation

2. Périmètre d'intervention sur fond cadastral et sur plan de secteur

Cf. ANNEXE 2

3. Dossier photographique

Cf. ANNEXE 3

4. Etat des lieux

Non concerné

5. S'il s'agit d'un bâtiment (type maison de village), fournir la liste des activités actuelles, concernées par le projet, et de leur fréquentation ainsi que leurs perspectives d'évolution afin de justifier de l'ampleur du projet et de sa nature par rapport aux besoins concrets

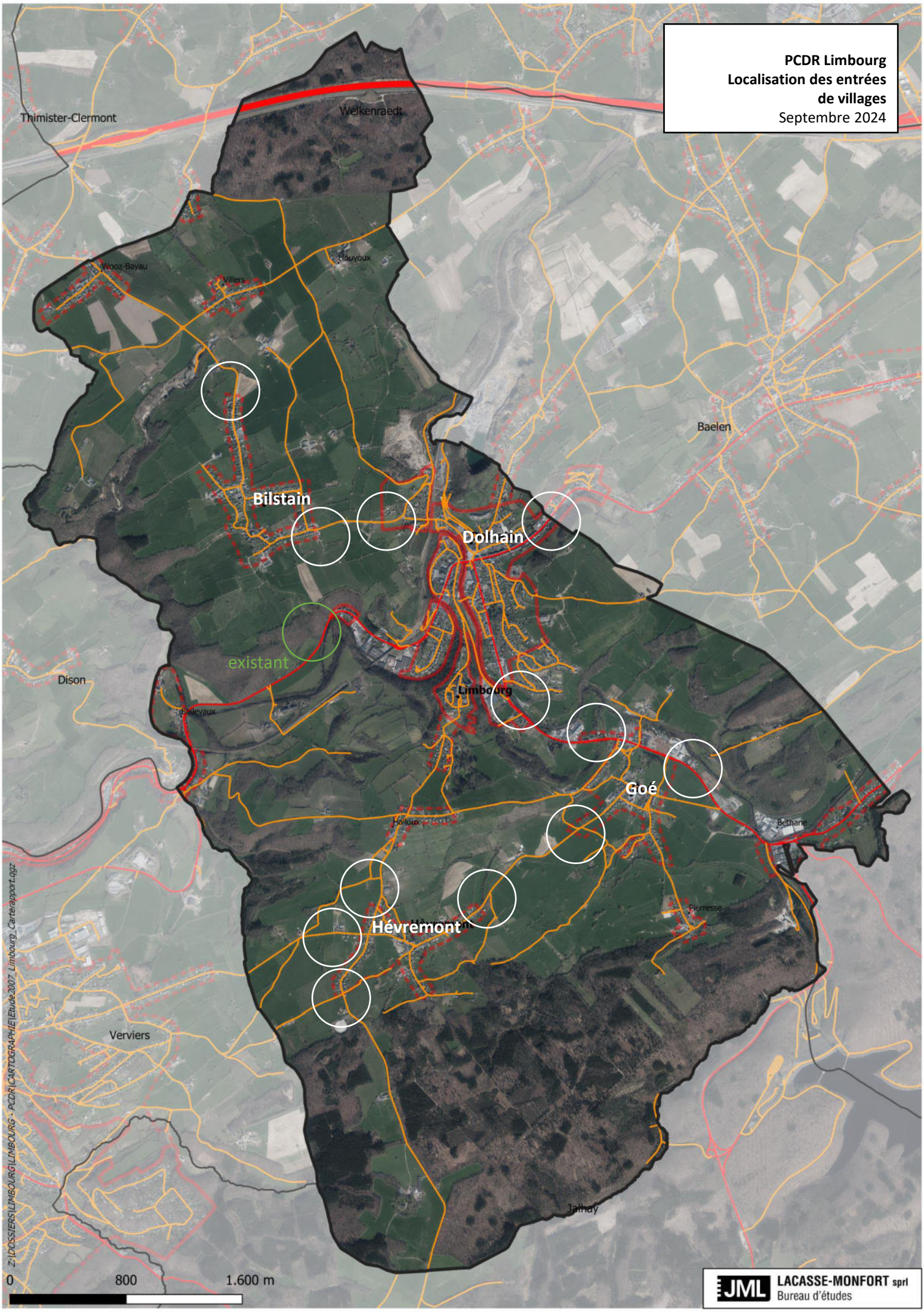
Non concerné

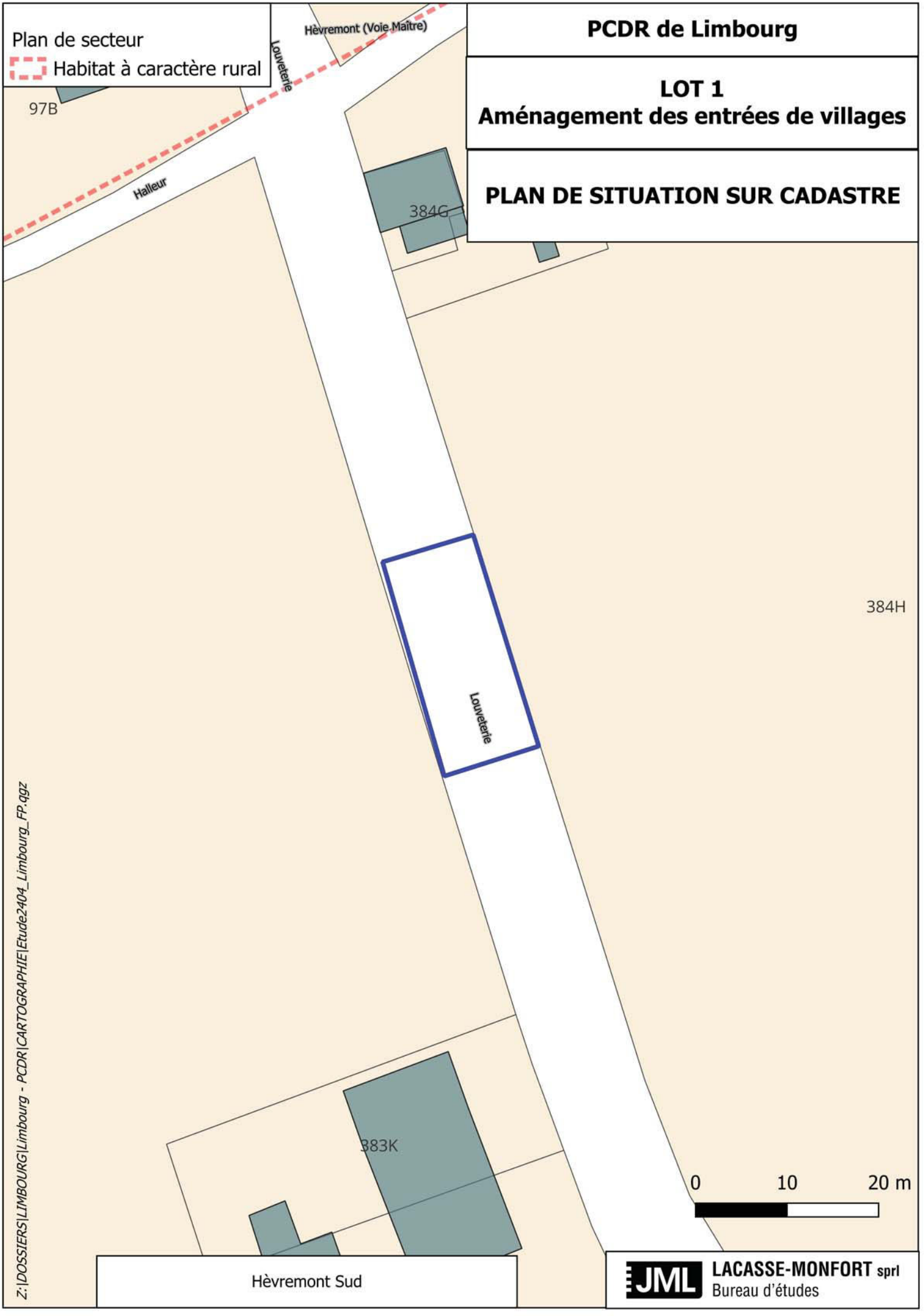
6. Liste des projets de même fonction existant sur la commune

Ce projet reprend l'ensemble des projets de même fonction sur l'ensemble de la commune.

7. Vue en plan de la fiche projet

- 1/2 : Situation projetée – Localisation des effets de porte
- 2/2 : Situation projetée – Détails en profil des effets de porte


PCDR Limbourg
Localisation des entrées
de villages
Septembre 2024
Thimister-Clermont
Welkenraedt
Wooz-Bayau
Villers
Hauyoux
Baelen
Bilstain
Dolhain
existant
Dison
Limbourg
Goé
Hévremont
Verviers
Jalhay
Pierresse
0
800
1.600 m
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\LIMBOURG - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2007_Limbourg_Carterapport.qgz
LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études



PCDR de Limbourg

LOT 1
Aménagement des entrées de villages

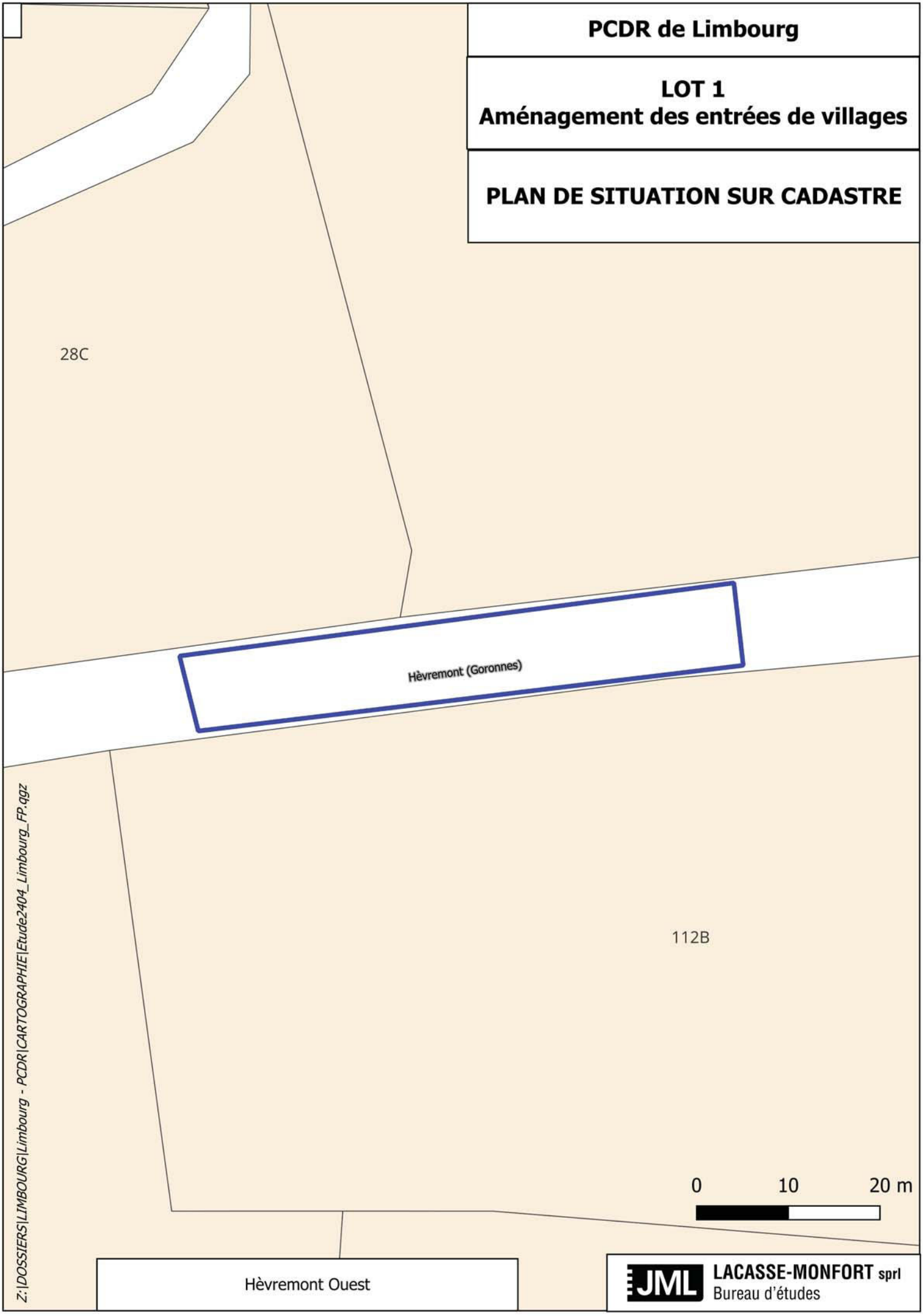
PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

PCDR de Limbourg

LOT 1
Aménagement des entrées de villages

PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE



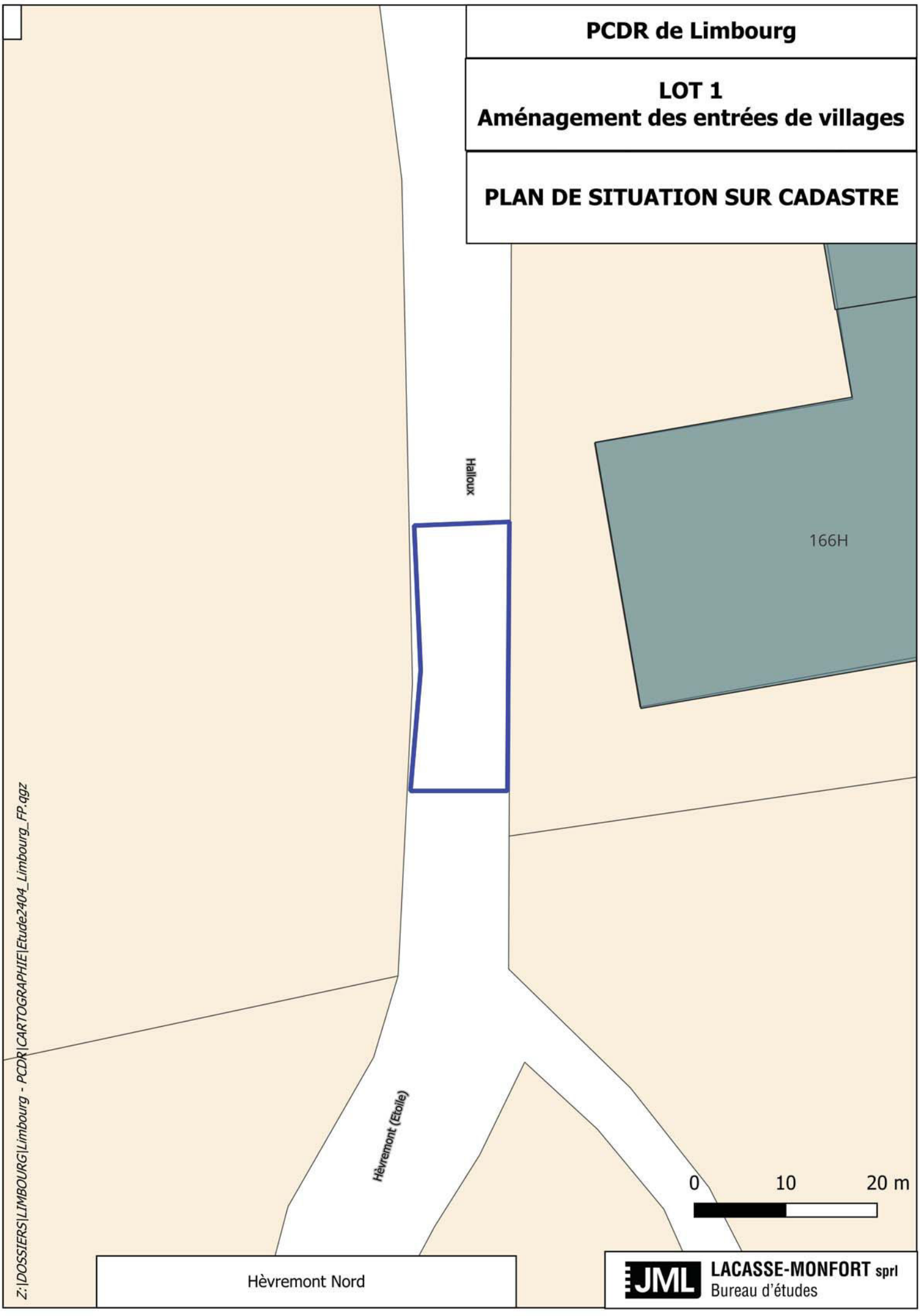
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\Limbourg - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

PCDR de Limbourg

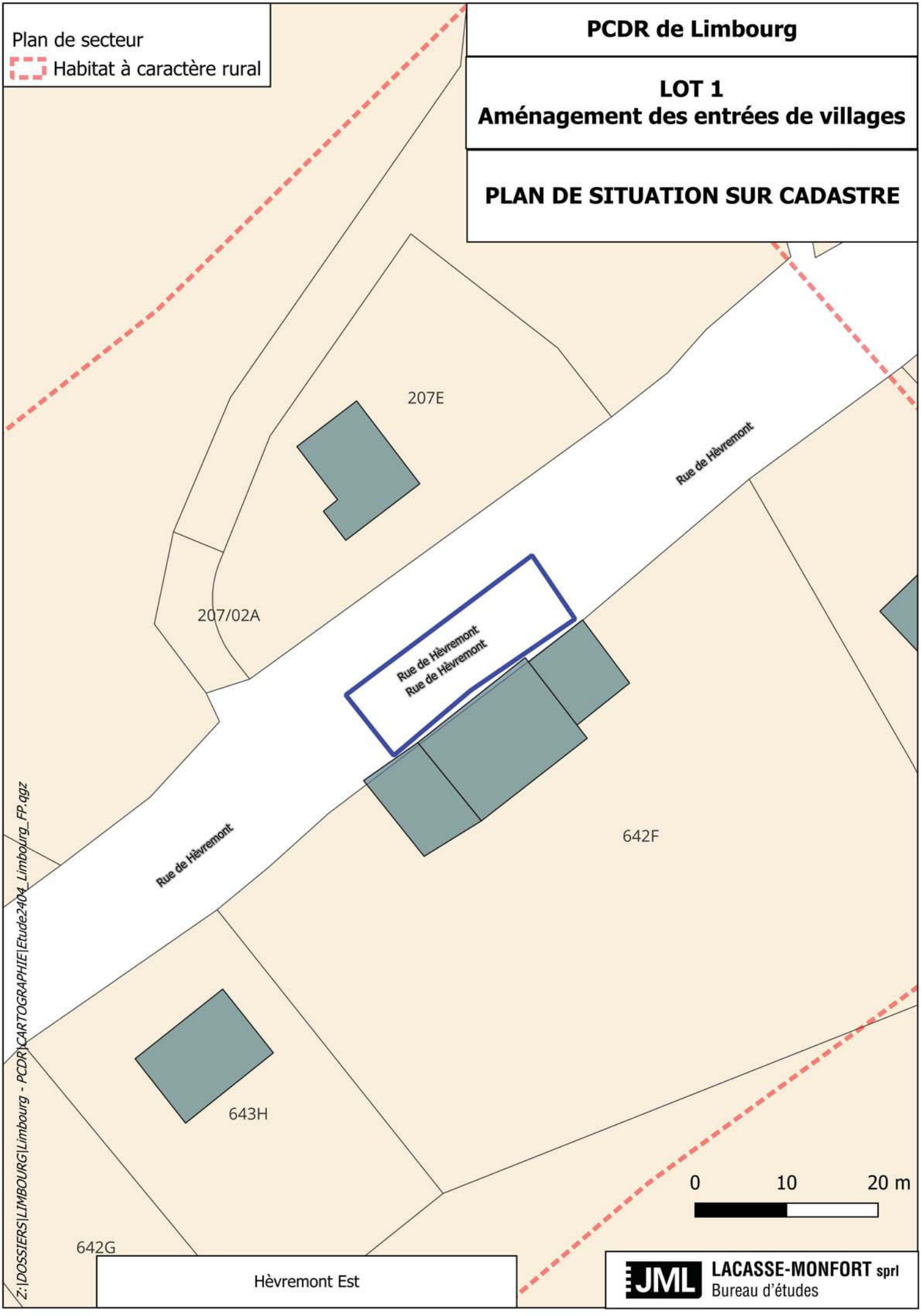
LOT 1
Aménagement des entrées de villages

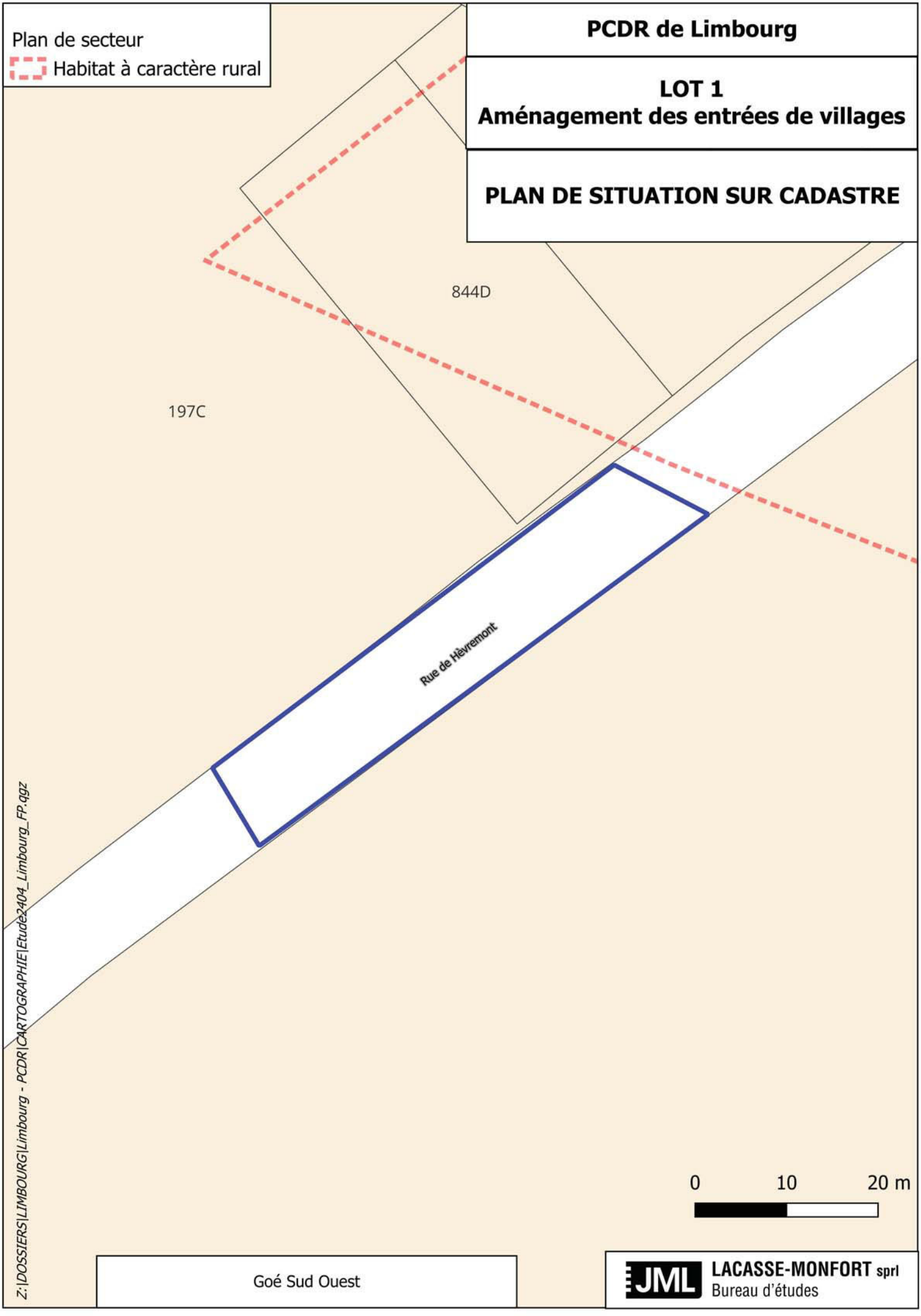
PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE



Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\Limbourg - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

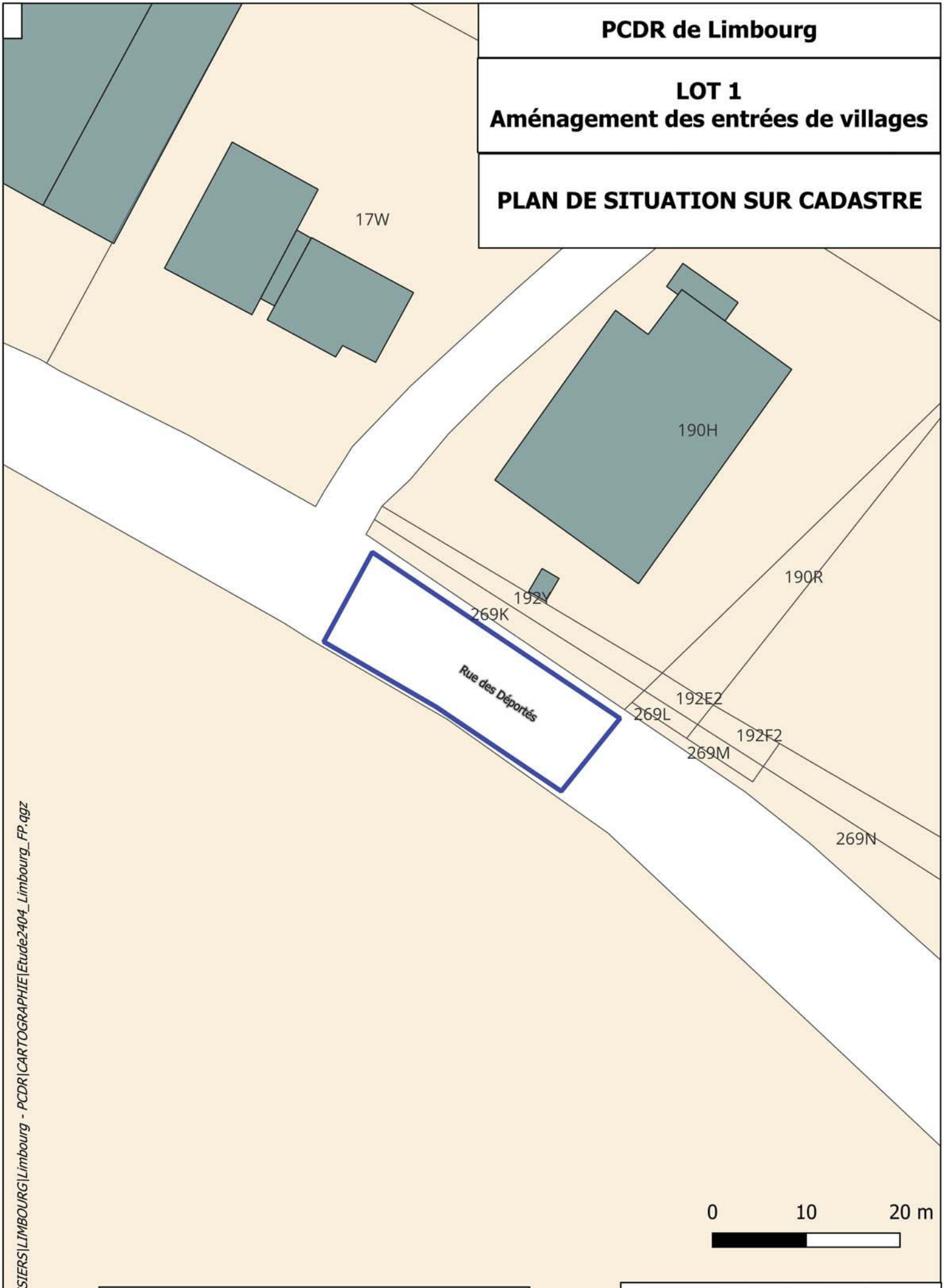

Plan de secteur
Habitat à caractère rural
PCDR de Limbourg
LOT 1
Aménagement des entrées de villages
PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE
207E
207/02A
Rue de Hèvremont
Rue de Hèvremont
Rue de Hèvremont
Rue de Hèvremont
642F
643H
642G
0
10
20 m
Hèvremont Est
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\Limbourg - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz
JML
LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études


Plan de secteur
Habitat à caractère rural
PCDR de Limbourg
LOT 1
Aménagement des entrées de villages
PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE
844D
197C
Rue de Hèvremont
0
10
20 m
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\Limbourg - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz
Goé Sud Ouest
JML
LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

PCDR de Limbourg

LOT 1
Aménagement des entrées de villages

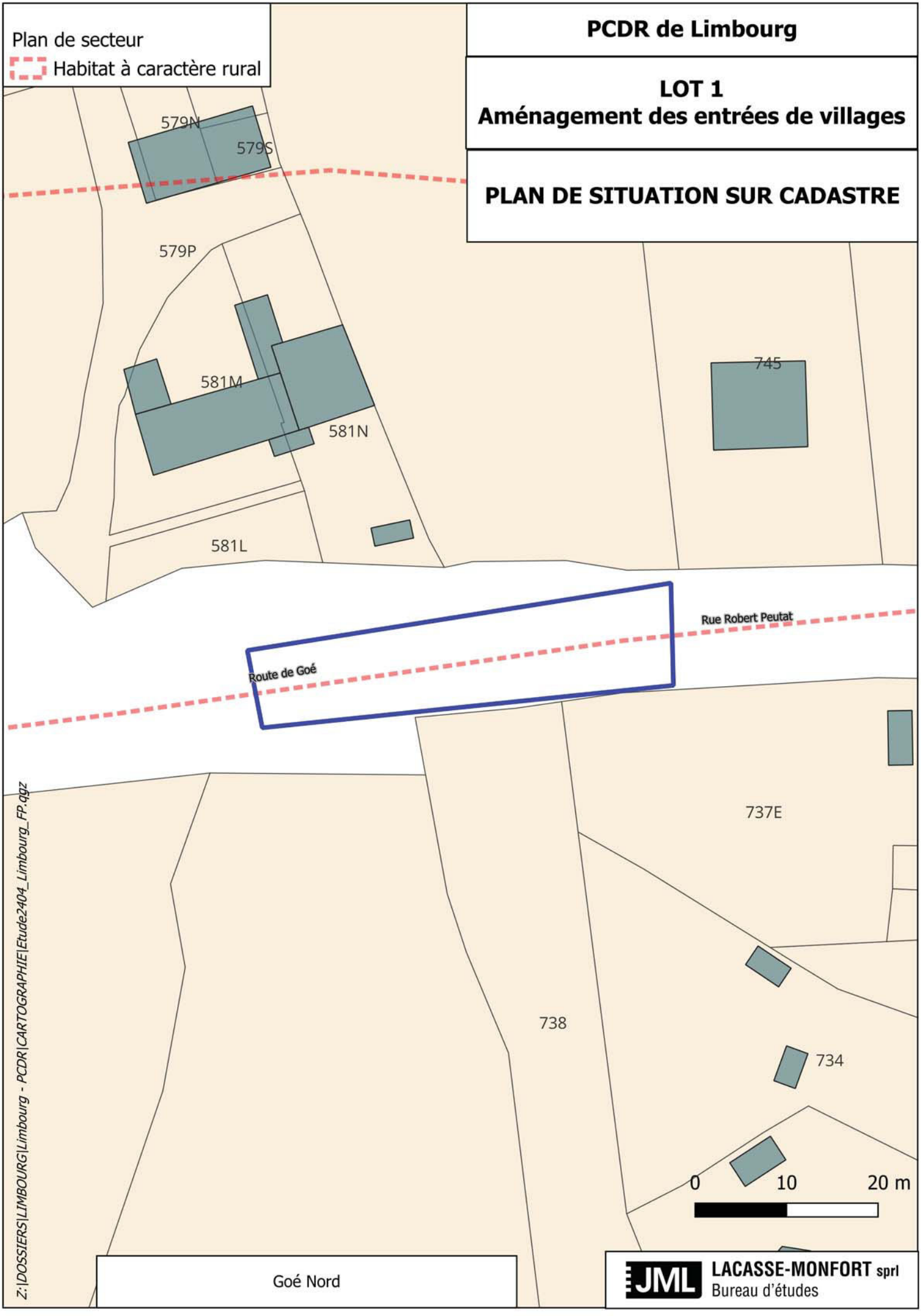
PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE

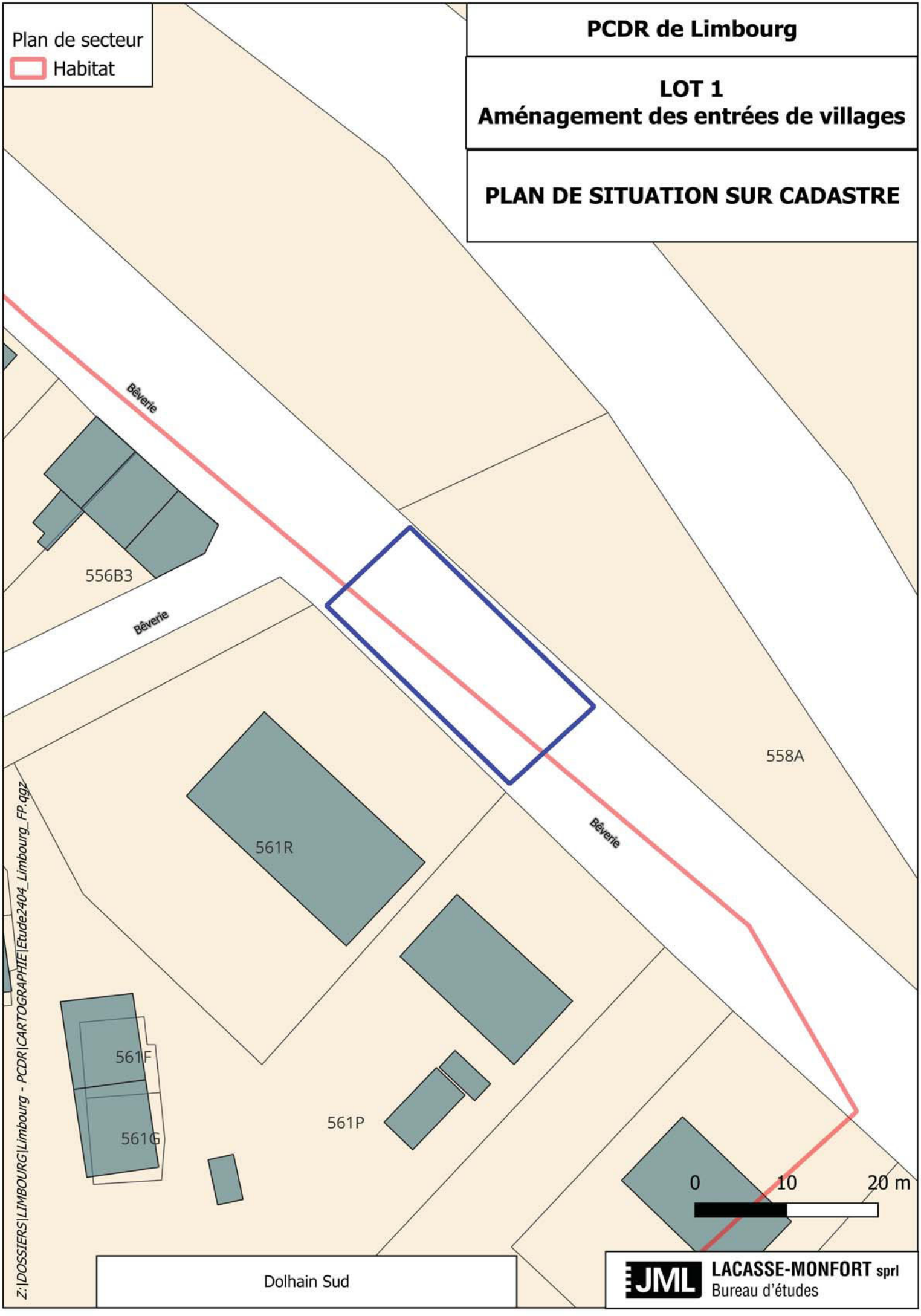


Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\Limbourg - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz

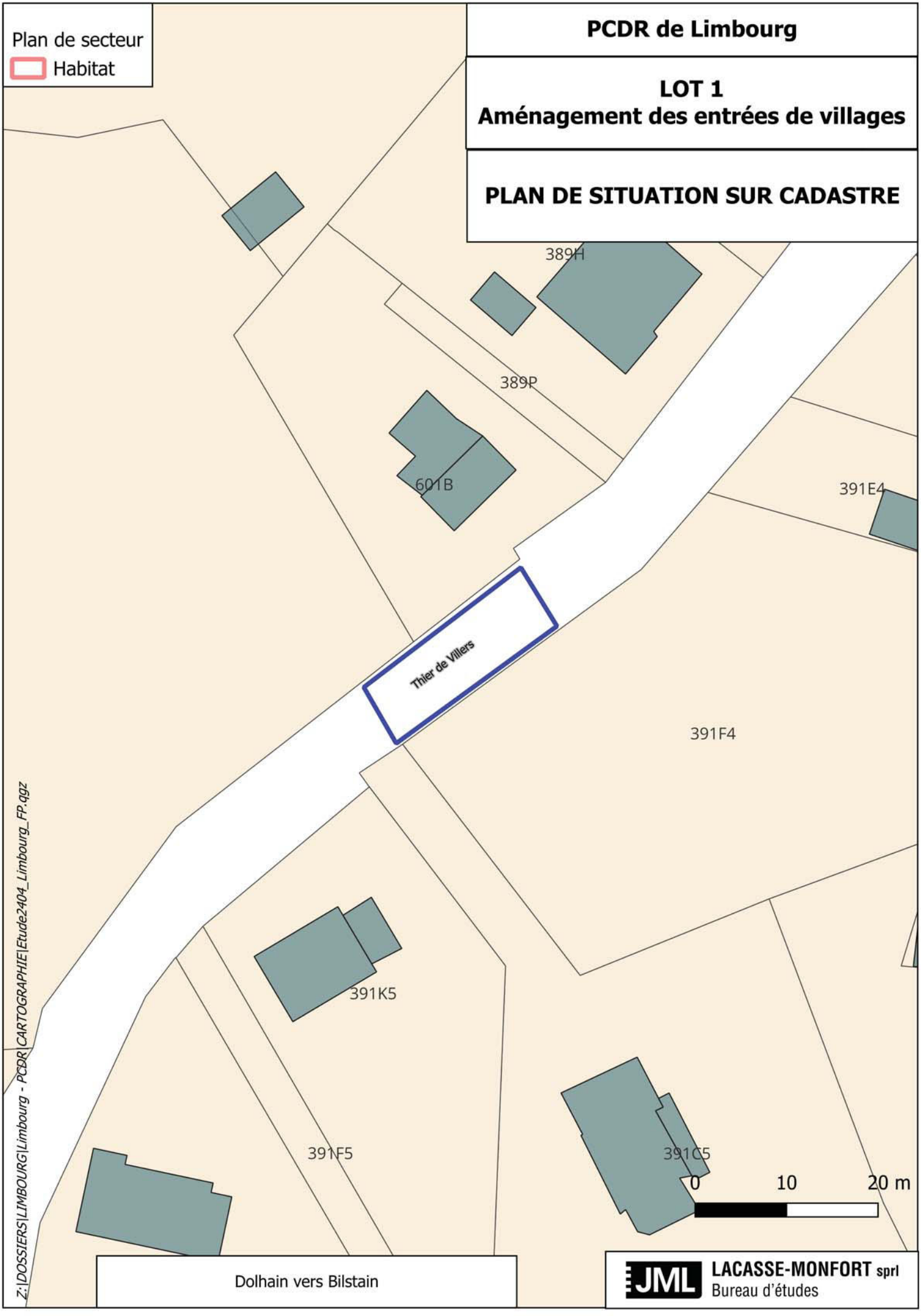
Goé Est

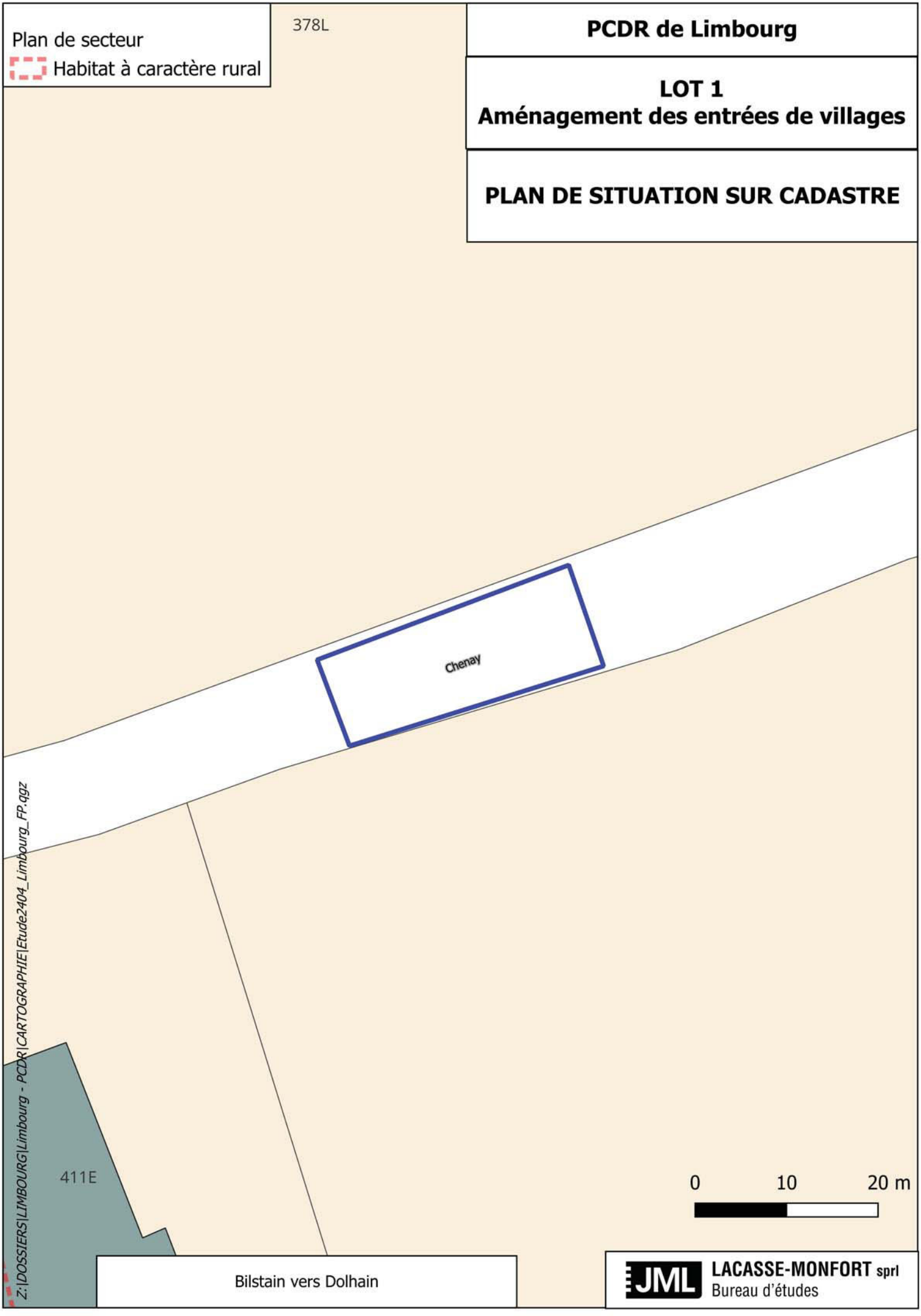
JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

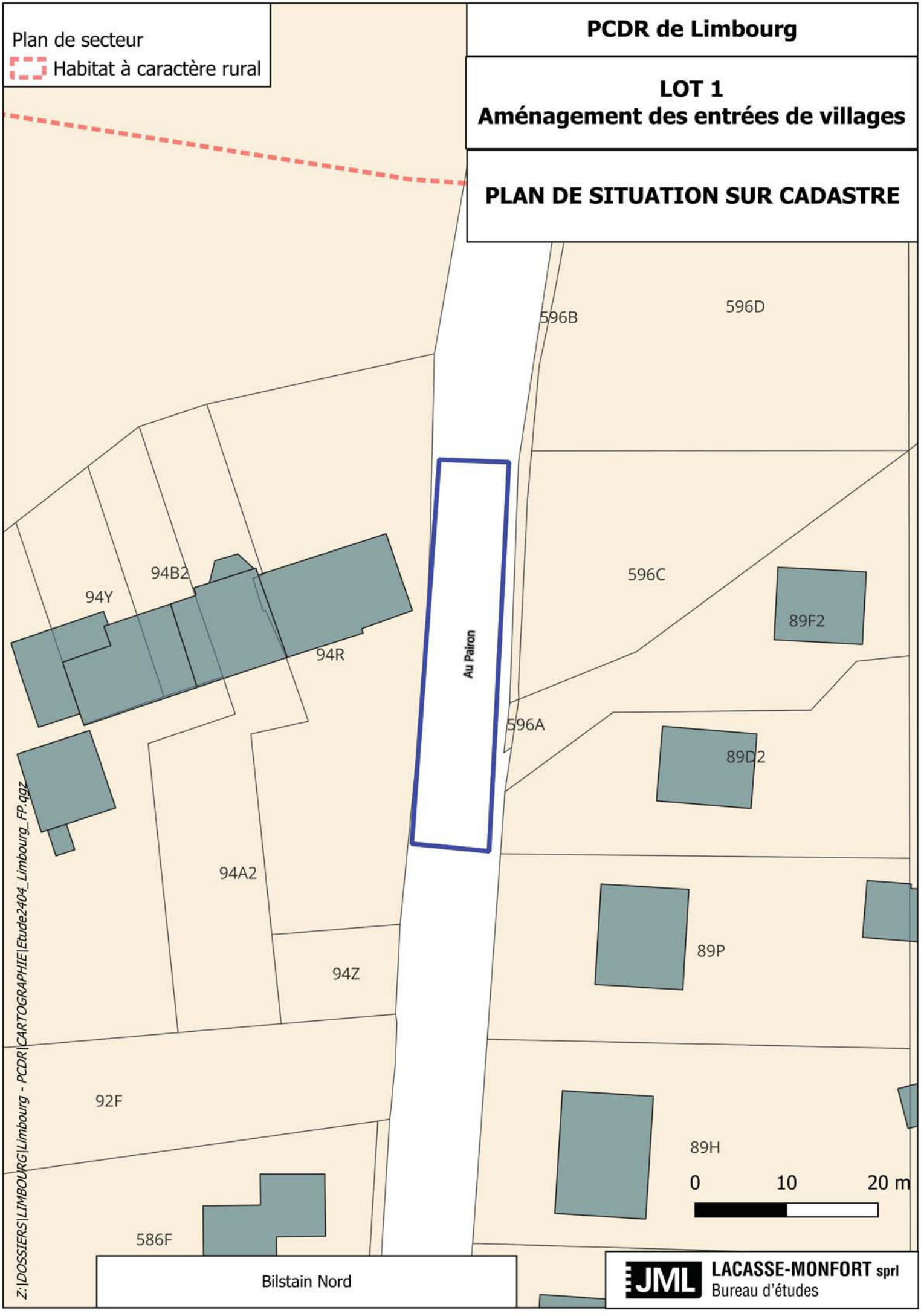

Plan de secteur
Habitat à caractère rural
PCDR de Limbourg
LOT 1
Aménagement des entrées de villages
PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE
579N
579S
579P
581M
581N
581L
745
737E
738
734
Rue Robert Peutat
Route de Goé
0
10
20 m
Goé Nord
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\Limbourg - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz
JML
LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études


Plan de secteur
Habitat
PCDR de Limbourg
LOT 1
Aménagement des entrées de villages
PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE
Bêverie
556B3
Bêverie
558A
Bêverie
561R
561F
561G
561P
0
10
20 m
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\Limbourg - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz
Dolhain Sud
JML
LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études


Plan de secteur
Habitat
PCDR de Limbourg
LOT 1
Aménagement des entrées de villages
PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE
Forges
427P6
427L6
427V5
427W5
434K4
434G4
434E4
434C4
434D4
434D3
434V3
434B4
434A3
434Y2
434F3
Rue des Ecoles
0
10
20 m
Dolhain vers Baelen
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\Limbourg - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz
JML
LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études


Plan de secteur
Habitat
PCDR de Limbourg
LOT 1
Aménagement des entrées de villages
PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE
389H
389P
601B
391E4
Thier de Villers
391F4
391K5
391F5
391C5
0
10
20 m
Dolhain vers Bilstain
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\Limbourg - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz
JML
LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études


Plan de secteur
Habitat à caractère rural
378L
PCDR de Limbourg
LOT 1
Aménagement des entrées de villages
PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE
Chenay
411E
0
10
20 m
Bilstain vers Dolhain
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\Limbourg - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz
JML
LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études


Plan de secteur
Habitat à caractère rural
PCDR de Limbourg
LOT 1
Aménagement des entrées de villages
PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE
596B
596D
596C
596A
94B2
94Y
94R
94A2
94Z
92F
89F2
89D2
89P
89H
586F
Au Pairon
Bilstain Nord
0
10
20 m
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\Limbourg - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz
JML
LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

INFRASTRUCTURE ▪ GENIE CIVIL ▪ TOPOGRAPHIE ▪ COORDINATION SECURITE
PCDR ▪ STABILITE ▪ TECHNIQUES SPECIALES ▪ GEOMETRE EXPERT

PROVINCE LIEGE ***COMMUNE*** LIMBOURG

DATE 15 octobre 2025

PCDR - PARTIE 5 - Fiches projet - Aménagement des entrées de villages

DOSSIER PHOTOS

Hèvremont Sud



Photo n°1



Photo n°2

Hèvremont Ouest



Photo n°3



Photo n°4

Hèvremont Nord



Photo n°5



Photo n°6

Hèvremont Est



Photo n°7



Photo n°8

Goé Sud-Ouest



Photo n°9



Photo n°10

Goé Est



Photo n°11



Goé Nord



Photo n°13



Photo n°14

Dohlain Sud



Photo n°15



Photo n°16

Dolhain vers Baelen



Photo n°17



Dolhain vers Bilstain



Hè

Photo n°19



Photo n°20

Bilstain vers Dolhain



Photo n°21



Photo n°22

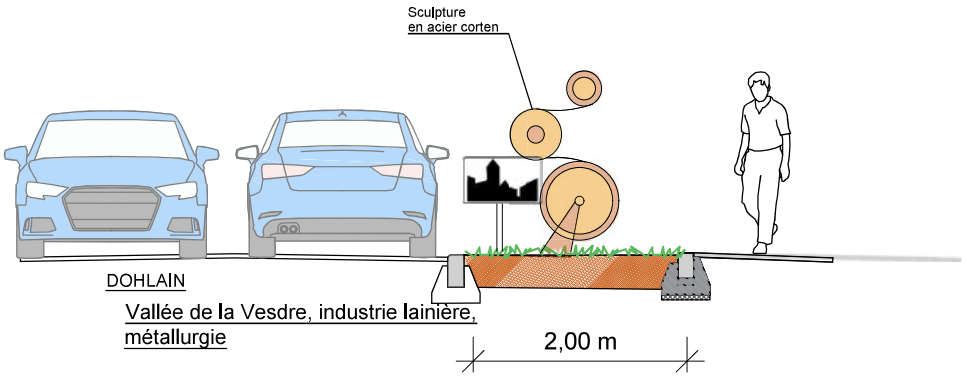
Bilstain Nord

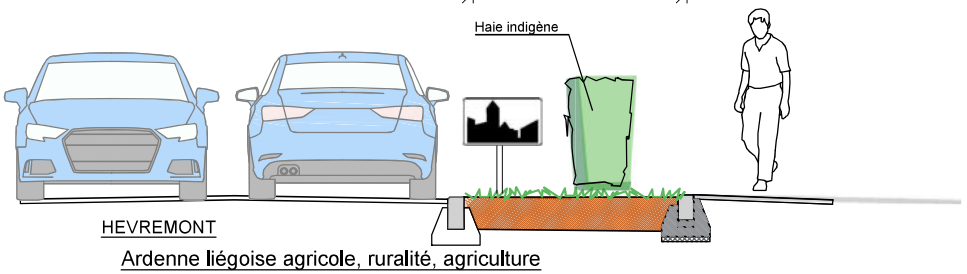


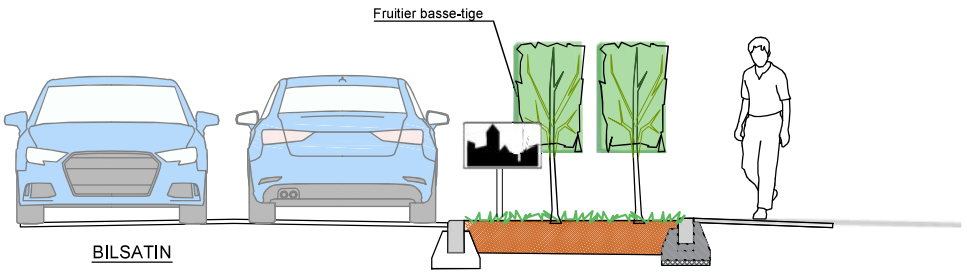
Photo n°23

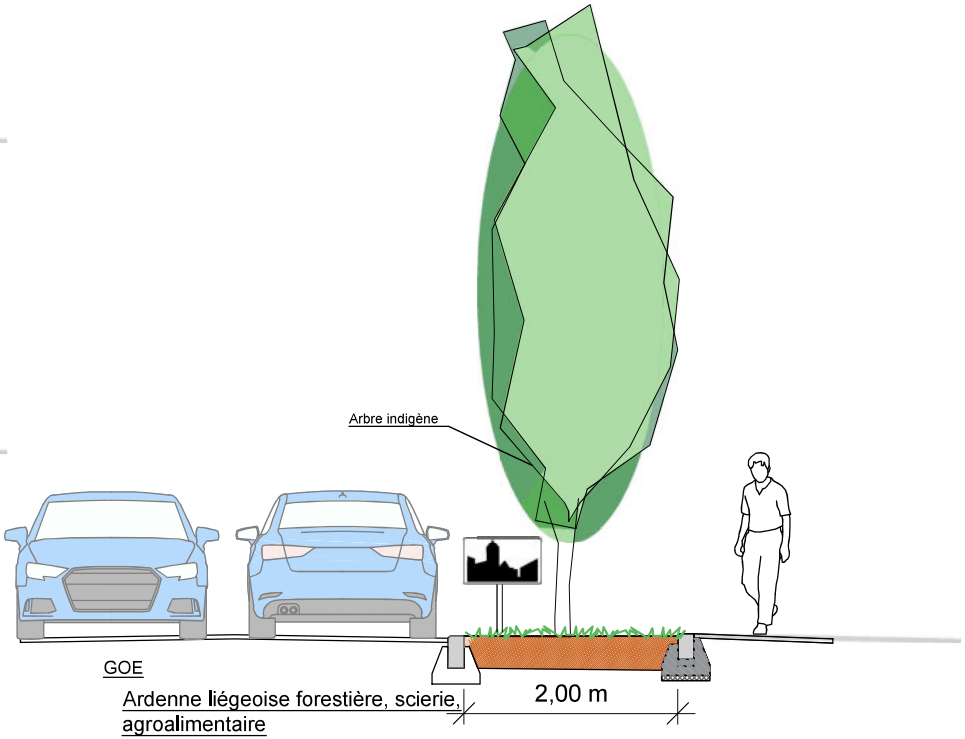


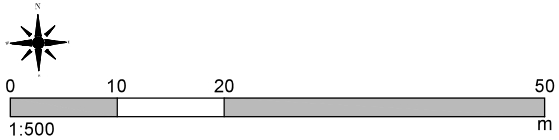
Photo n°24











PCDR de la commune de LIMBOURG		Situation PROJET	Date : Octobre 2024 Echelle : 1/500ème	Aménagement des entrées de village	Etude réalisée par : JML

Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal – liaison entre Goé et Hèvremont	Fiche n°L1-M-04
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 1**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Goé, Hèvremont**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **aménagement d'une piste cyclo-piétonne entre les villages de Goé et d'Hèvremont**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet s'inscrit dans une vision globale de la commune qui consiste à relier les 5 principaux villages entre eux, vers les communes voisines en ce compris la zone économique des Plenesses. Le projet sera structuré autour de la Vesdrienne qui constituera la colonne vertébrale du réseau de voie active (vélo, piéton, trottinette…) de la commune. La proposition prévoit de créer un réseau continu et si possible en site propre afin de répondre aux exigences, notamment régionales, de sécurité, confort (accessibilité PMR) et rapidité (chemin le plus court).
Le réseau de mobilité active a été séparé en 6 tronçons.

Ce projet précis consiste à créer une liaison cyclo-piétonne entre les villages de Goé et d'Hèvremont, sur environ 1,8km dont 1km sera aménagé en site propre.

Au niveau des centres de Goé et d'Hèvremont, une infrastructure dédiée au vélo sera aménagée avec au minimum un parking sécurisé, une borne de recharge électrique, un totem de réparation, et un panneau d'information.

2. Justification du projet

De manière générale, les alternatives à la voiture individuelle souffrent du manque d'interconnections entre les réseaux de mobilité local et supracommunal, de l'absence de transport à la carte, et d'un transport public collectif restreint dans les villages.

Le projet permet de pallier l'absence d'un réseau cyclo-piéton en site propre, notamment vers les communes voisines, les nouveaux lotissements et entre quartiers. Un manque d'aménagements au niveau des voiries est également pointé du doigt. Le projet tient compte des combinaisons possibles entre les parcours vélo et les balades touristiques balisées existantes.

Les projets les plus utiles pour les habitants sont ceux qui améliorent leur quotidien. Le réseau cyclable doit proposer des alternatives à la voiture ; et pour que les gens utilisent leurs vélos, il faut que les tracés pour vélo soient sécurisés. L'objectif est que les enfants puissent se déplacer en vélo sans que leurs parents s'inquiètent de la dangerosité du parcours.

Le schéma directeur cyclable pour la Wallonie n'est pas encore mis en œuvre pour la liaison dans la vallée, cependant le projet de liaison supra-communale de la Vesdrienne est partiellement en cours. En 2024, le tracé « ouest » depuis Bellevaux jusque Dolhain est connu ; au-delà vers Goé et Eupen, le tracé est à l'étude.

Le réseau actif nécessite donc d'être finalisé et sécurisé car une infrastructure performante permet un réel report modal pour les déplacements. Dolhain qui réunit la plupart des services dont notamment la gare, et par où passe la Vesdrienne, doit particulièrement renforcer son accessibilité à tous les citoyens. Enfin, tout réseau ne prend son sens que s'il est connecté efficacement à d'autres réseaux :

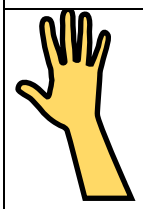
ceux des transports publics, de la mobilité alternative voire de la mobilité touristique. Les parcours vélo et les balades touristiques balisées existantes sont en effet combinables avec le réseau utilitaire, au moins en partie.

Un réseau principal de mobilité active a été réfléchi à l'échelle de la commune et en lien avec les réseaux supra communaux. En raison de son ambition, ce réseau a été planifié en 6 tronçons et hiérarchisé par la CLDR. La présente liaison est arrivée en 1ère position.

Les effets directs sont un report modal significatif.
Les effets multiplicateurs sont la diminution des consommations d'énergie, l'amélioration de la santé, la valorisation de la nature, la cohésion sociale intervillageoise.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnières intra et inter-villages
- Aménagement des entrées de villages
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre le centre du village de Goé, la rue de Vesdray et Corman
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre Hèvremont et Limbourg Haut
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et Limbourg Haut
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et le village de Bilstain
- Encouragement de l'usage du vélo, notamment électrique
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et les Plenesses

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Augmenter la part des déplacements durables	… en diminuant le trafic des véhicules au niveau de la commune, notamment celui lié au transit intercommunal
		… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : assurer des moyens de communication sécures, mettre en application un schéma des déplacements et développer un sentiment de sécurité au sein de chaque noyau habité afin que Limbourg continue d'être un lieu de vie de qualité, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied et l'usage du vélo et améliorer le fonctionnement des transports en commun
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : la mobilité pédestre, la création de réseaux points-nœuds pédestres, à vélo et à cheval
- **Stratégie Régionale de Mobilité – des personnes** : connecter les territoires ruraux au réseau intégré
- **Plan Wallonie cyclable 2030** : définir des réseaux cyclables wallons utilitaires et récréatifs, améliorer le niveau de qualité des infrastructures cyclables / faire le bon choix du bon aménagement

- **Cœur de village 2024 à Goé**

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
++			Des changements de comportements qui permettent un report modal des déplacements
	+++		Un report modal significatif des déplacements et donc moins de pollution liée à la voiture
		+	Une synergie entre la mobilité quotidienne et la mobilité touristique

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

Depuis Hèvremont Village, le tracé suit la rue d'Hèvremont jusqu'à la rue de l'École à Goé. Une intersection à aménager est concernée.

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Le projet s'intègre aux voiries existantes et permet de relier les pôles d'intérêt des villages : le centre de Goé avec les écoles et la salle de village d'Hèvremont.

C. Cadre légal lié au lieu

Le tracé projeté suit les voiries inventoriées à l'atlas (chemin n°1 et sentier n°25) jusqu'à Hèvremont. Le tracé est en zone d'habitat à caractère rural au niveau des villages et en zone agricole entre ; en zone de haie remarquable et à proximité d'arbres remarquables.

D. Contraintes naturelles existantes

Le dénivelé est très peu important. Le tracé appartient à une zone inondée en juillet 2021, dans une zone d'aléa d'inondation (au niveau du ruisseau de Bovegnée – CENN 2ème catégorie). Le ruissellement suit la voirie existante au niveau d'Hèvremont) et 3 axes traversent le projet.

E. Présentation du périmètre d'intervention

Cf. carte

F. Statut de propriété

Domaine public communal

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune – Service travaux
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, PIMACI, PIWACY, appels à projets, conférence des Bourgmestres, SPI, SPW MI
Partenaires associés : GAL Pays de Herve, GRACQ

7. Programme de réalisation

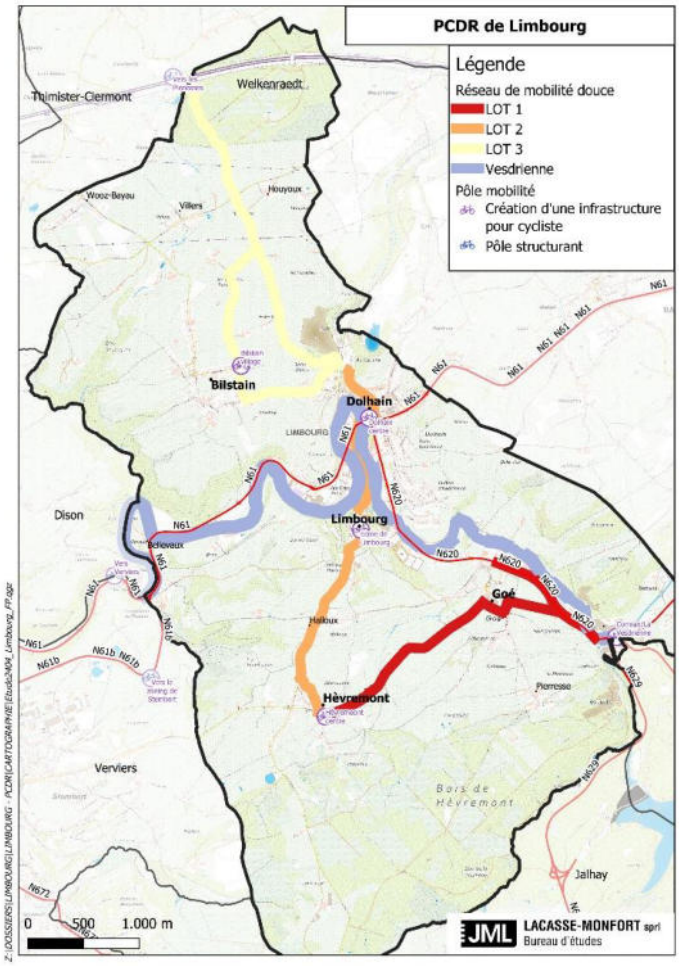
A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à court terme (arrivé en 1ère position sur 28 projets si on tient compte de l'ensemble des tronçons du réseau de mobilité active et de l'avis de la CLDR). De plus, ce tronçon est le plus prioritaire pour les membres de la CLDR.

B. État actuel du dossier

Le projet est issu de réflexions pour un maillage de mobilité active développée pour la candidature de l'appel à projet Wallonie cyclable (« Commune pilote cyclable » avec un audit en décembre 2021) ainsi que pour la création d'un réseau cyclable utilitaire sur le Pays de Herve (GAL). La cartographie des différents pôles à connecter : services, commerces, pôle d'emplois, pôle de mobilité multimodale (gare, arrêts bus…), écoles… est donc déjà faite, et ce, de manière participative. Par ailleurs, dans le cadre de Liège Europe Métropole, 2 liaisons structurantes ont été identifiées : « Limbourg – Clermont » (relier Thimister-Clermont et la ligne 38 à la gare de Dolhain-Gileppe, à la Vesdrienne et à Limbourg haut en passant par les Plenesses) et « Limbourg – Verviers » (via une tangente à la Vesdrienne sur l'aqueduc reliant La Gileppe à Verviers).

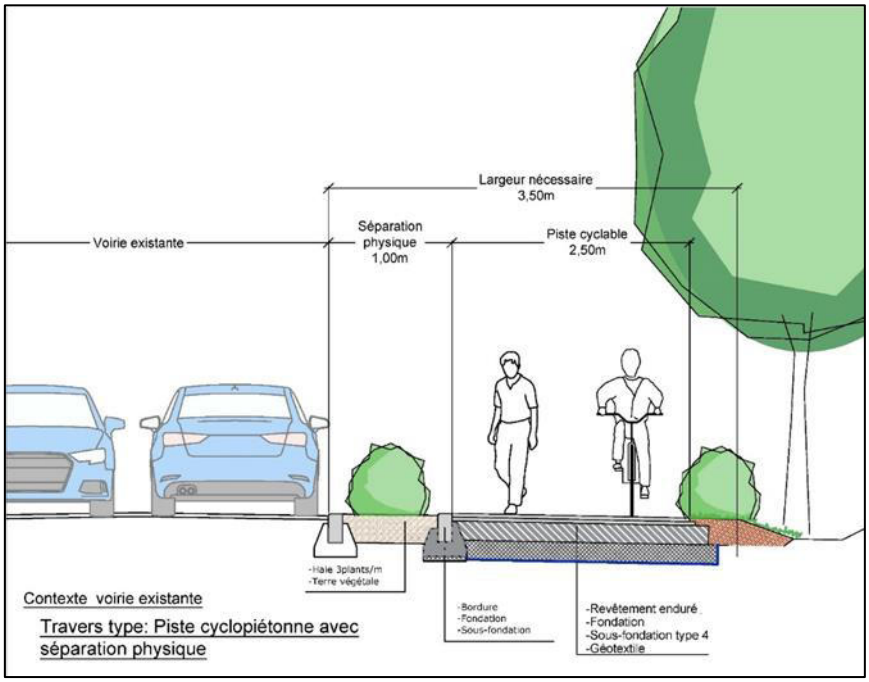
6 liaisons ont été identifiées et hiérarchisées dans le cadre de l'opération de développement rural.



C. Programme des travaux

La chaussée sera adaptée pour y adjoindre une liaison mobilité en site propre.

- Travaux préalables : adaptation de la largeur de chaussée et travaux de fondation
- Égouttage : canalisation du fossé
- Éléments linéaires : fondation et pose de bordures délimitant la liaison douce
- Revêtement : mise en œuvre du revêtement enduré
- Plantations : ajout de terre végétale et plantations
- Signalisation verticale et marquage au sol



D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☐ OUI ☑ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Contacter les pouvoirs subsidiants
Faire les études techniques fines afin de savoir si des autorisations administratives sont nécessaires
Contact avec les TECs

A. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Entretien et communication

8. Estimation globale du coût

Liaison entre les villages de Goé et d'Hèvremont

1- Voie lente				
	longueur (m)	Prix unitaire (€) HTVA	Total	
Aménagement de piste cyclo-piétonne	1.040	300	312.000	€
Aménagement de revêtement différencié et signalisation	1.000	50	50.000	€
Ouvrages d'art (parking sécurisé, une borne de recharge électrique, un totem de réparation, et un panneau d'information)	2	25.000	50.000	€
TOTAL Voie lente			**412.000**	**€**

2- Généralités				
Essais de caractérisation des sols	4	5.000	20.000	€
Essai de portance	2	5.000	10.000	€
TOTAL Généralités			**30.000**	**€**

TOTAL			**442.000**	**€**

Frais d'études **-Auteur de projet** **-Stabilité** **-Coordination sécurité/santé**	8	%	**35.360**	**€**
Total Hors TVA			**477.360**	**€**
TVA (21 %)	21	%	100.246	€
TOTAL GÉNÉRAL TVAC			**577.606**	**€**

TOTAL GÉNÉRAL	**Part communale**	**Part DR (avec plafond)**	**Taux DR**	
Liaison entre les villages de Goé et d'Hèvremont				
577.606	115.521	462.084	80	%

Projet rémunérateur ☐ oui ☑ non

9. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Piste cyclo-piétonne		
Piste cyclo-piétonne	réalisée	PV de réception des travaux
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Comptage des cyclistes	Augmentation de 10%	Enquête et/ou comptage au moment de l'inauguration de la piste et 10 ans après

10. [Notice évolutive] - Mesures en faveur de la résilience locale et de la transition

A. Mesures pour répondre aux risques et contraintes identifiés au Point 5 (Localisation et statut)

L'aménagement des abords tiendra compte du voisinage protégé végétal.
L'aménagement des liaisons ne modifie pas les contraintes existantes liées à l'eau ; cependant l'aménagement permettra de ne pas aggraver les contraintes voire de les diminuer si possible.

B. Mesures en faveur de la bonne gestion des eaux

Il n'y a pas d'imperméabilisation supplémentaire. Au niveau des aléas d'inondation et des axes de ruissellement concernés, des mesures de gestion (canalisation, dispositifs d'infiltration, fossés…) seront réalisées au cas par cas : vérification des dispositifs existants, adaptation si nécessaire.

C. Mesures en faveur de l'utilisation durable des ressources naturelles

Utilisation de matériaux recyclés et locaux : Employer des matériaux recyclés pour la construction de la piste cyclable, comme l'asphalte recyclé ou le béton recyclé, ainsi que des matériaux locaux pour réduire l'empreinte carbone liée au transport.
Éclairage à faible consommation grâce à des lampadaires solaires ou des éclairages à LED à faible consommation d'énergie pour l'éclairage de la piste cyclable, réduisant ainsi la consommation d'électricité.

Replantation d'une végétation locale après travaux

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet

Si le coût des infrastructures de mobilité semble élevé (de manière générale), cela est à mettre en regard du grand nombre d'utilisateurs et de leur durée de vie.

E. Mesures en faveur de la biodiversité

Planter des arbres, arbustes, et plantes locales le long de la piste cyclable pour soutenir les espèces locales et offrir des habitats naturels pour la faune.

Installer des nichoirs, des abris pour les chauves-souris, et des hôtels à insectes le long de la piste cyclable pour encourager la présence de diverses espèces.

Identification des éléments d'intérêt écosystémiques sur le site. Les bords de route constituent une liaison biologique importante, surtout lorsqu'ils sont gérés en fauchage tardif.

Amélioration de la qualité biologique du site par des plantations ou des aménagements divers (m ou m²). La piste cyclable prévoit la plantation d'un ilot séparatif ainsi que la replantation des accotements après travaux.

F. Mesures en faveur de l'accessibilité et de l'inclusivité du projet

Tous les cheminements sont accessibles par tous (PMR, piéton, vélo).

G. Mesures de transition vers l'économie locale et circulaire

Un des objectifs de la création du réseau de voies lentes est d'accéder plus facilement aux commerces de la commune, sans la voiture.

H. Intégration du projet dans l'environnement

Le projet a peu d'impact sur le paysage. Il permet de diminuer les nuisances liées à la voiture (bruit, pollution, stationnement…).

Annexes : Pièces à joindre à la Fiche-Projet

1. Plan de situation

CF. ANNEXE 1

2. Périmètre d'intervention sur fond cadastral et sur plan de secteur

Cf. ANNEXE 2

3. Dossier photographique

Cf. ANNEXE 3

4. Etat des lieux

	Au niveau de l'agglomération d'Hèvremont	Route de Hèvremont	Au niveau de l'agglomération de Goé
Usage	Voirie double sens carrossable avec trottoir non conforme d'un seul côté	Voirie double sens carrossable avec trottoir non conforme d'un seul côté	Voirie double sens carrossable avec trottoir non conforme d'un seul côté
Gestion	Commune	Commune	Commune
Etat de la voirie	Asphalte vieillissant en 2024	Asphalte vieillissant en 2024	Asphalte vieillissant en 2024
Largeur du domaine public supérieure à 10m	Largeur comprise entre 8,5m et 13m	Largeur de +/- 11m	Largeur comprise entre 8,5m et 13m
Acquisition	Néant	Néant	Néant

5. S'il s'agit d'un bâtiment (type maison de village), fournir la liste des activités actuelles, concernées par le projet, et de leur fréquentation ainsi que leurs perspectives d'évolution afin de justifier de l'ampleur du projet et de sa nature par rapport aux besoins concrets

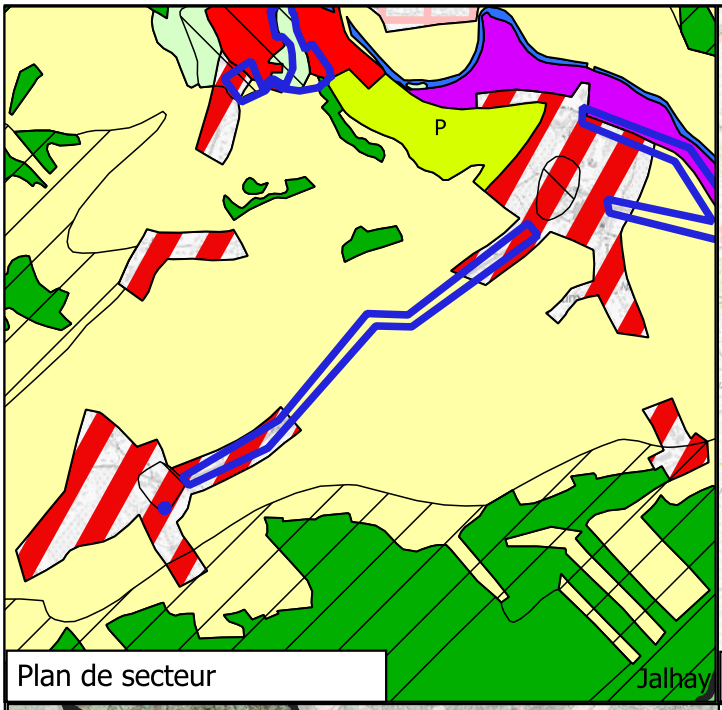
Sans objet

6. Liste des projets de même fonction existant sur la commune

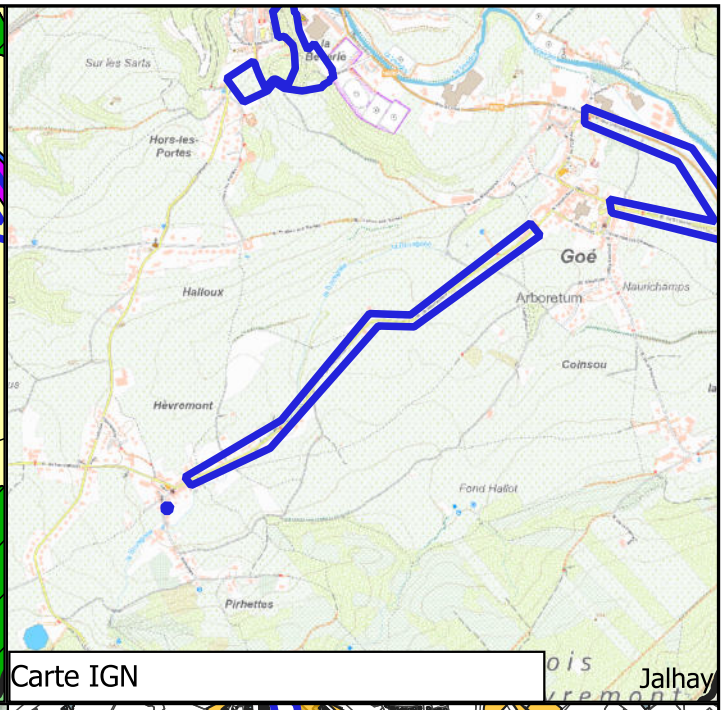
En 2024, aucune piste cyclo-piétonne n'existe sur la commune.

7. Vue en plan de la fiche projet

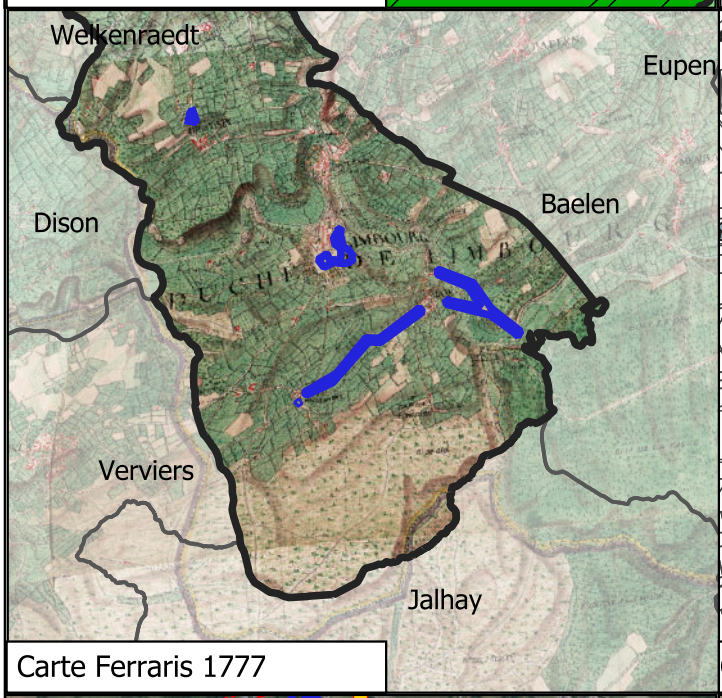
- 1/2 : Situation projetée de l'ensemble du réseau
- 2/2 : Situation projetée du tronçon en particulier



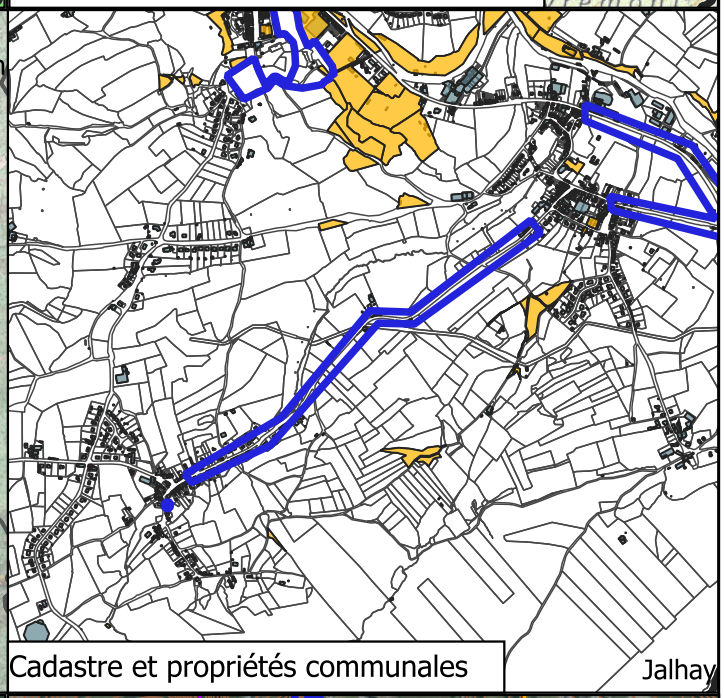
Plan de secteur



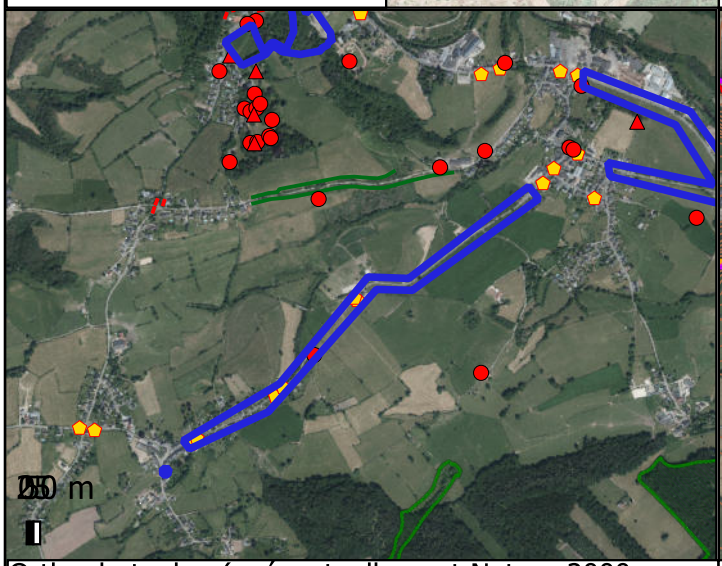
Carte IGN



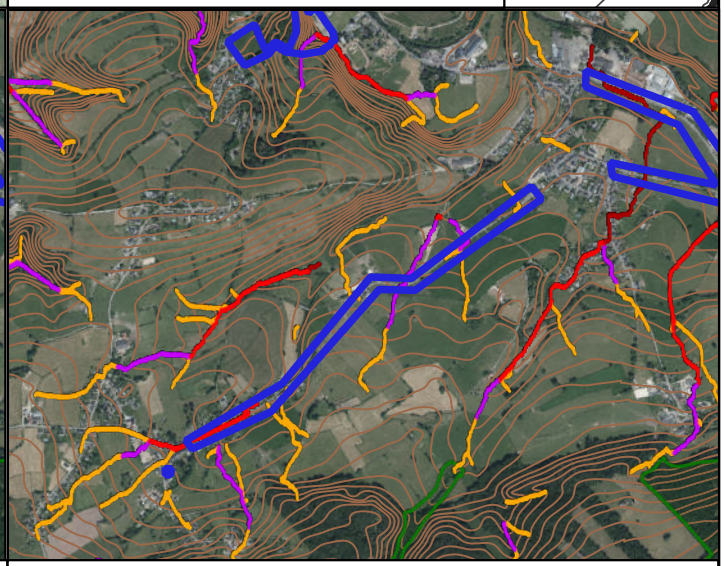
Carte Ferraris 1777



Cadastre et propriétés communales



Orthophotoplan (+ éventuellement Natura 2000 ou Arbres et haies remarquables ou arrêt TEC)



Orthophotoplan (+ GISER)

PCDR de LIMBOURG	Liaison de mobilité active entre Hèvremont et Goé	Octobre 2024
Cartes du contexte		LACASSE-MONFORT sprl Bureau d'études

LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

INFRASTRUCTURE ▪ GENIE CIVIL ▪ TOPOGRAPHIE ▪ COORDINATION SECURITE
PCDR ▪ STABILITE ▪ TECHNIQUES SPECIALES ▪ GEOMETRE EXPERT

PROVINCE LIEGE ***COMMUNE*** LIMBOURG

DATE 19 mars 2025

PCDR - PARTIE 5 - Fiches projet - Liaison de mobilité active entre Hévrement et Goé

DOSSIER PHOTOS



Photo n°1



Photo n°2

www.sml-ingenieurs.eu
Petit Sart 26, B-4990 Lierneux
Tel +32(0)80/41 86 81 **Fax** +32(0)80/41 81 19 info@sml-ingenieurs.eu
TVA BE 0434.619.881 **RPM** Verviers
IBAN BE12 0017 4622 2692 **BIC** GEBABEBB

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études



Photo n°3



Photo n°4

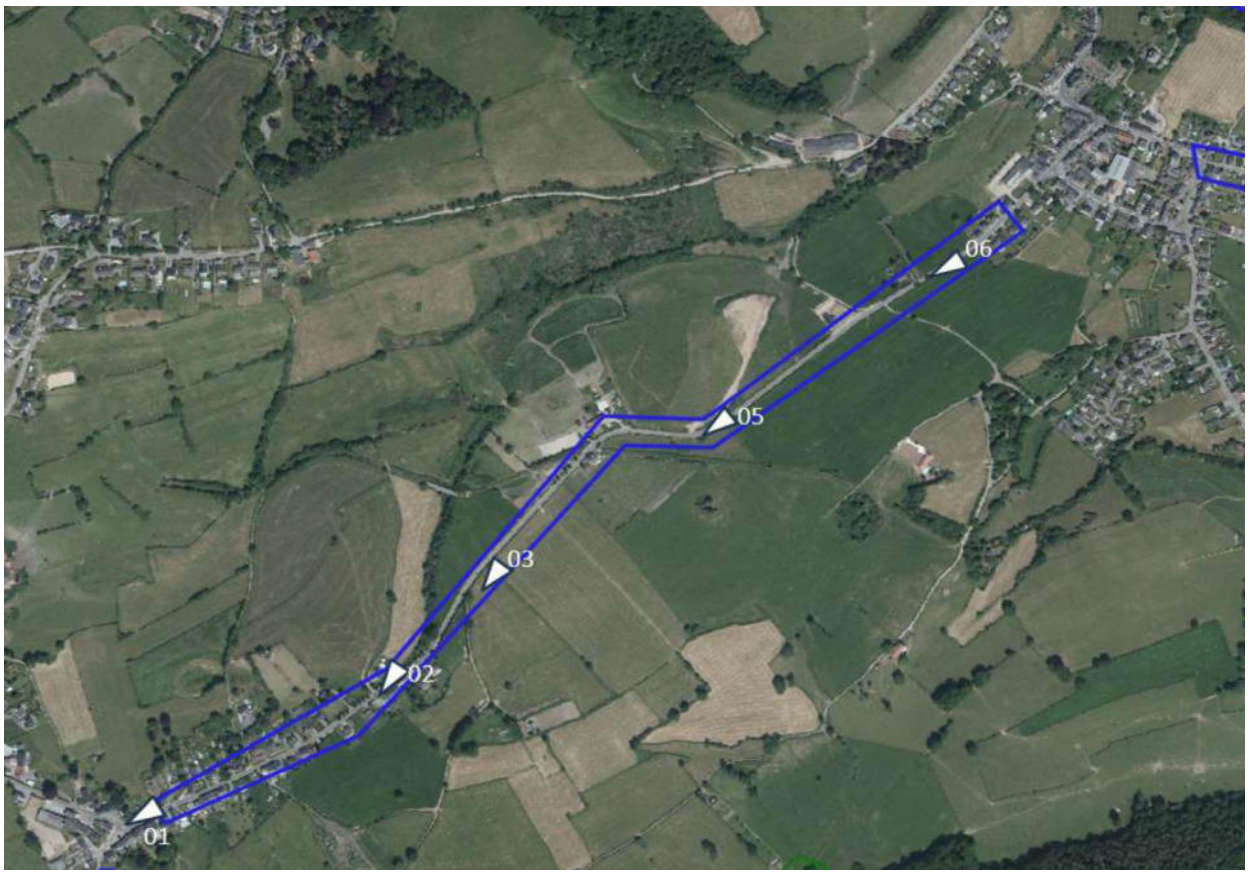


Photo n°5

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études



Photo n°6

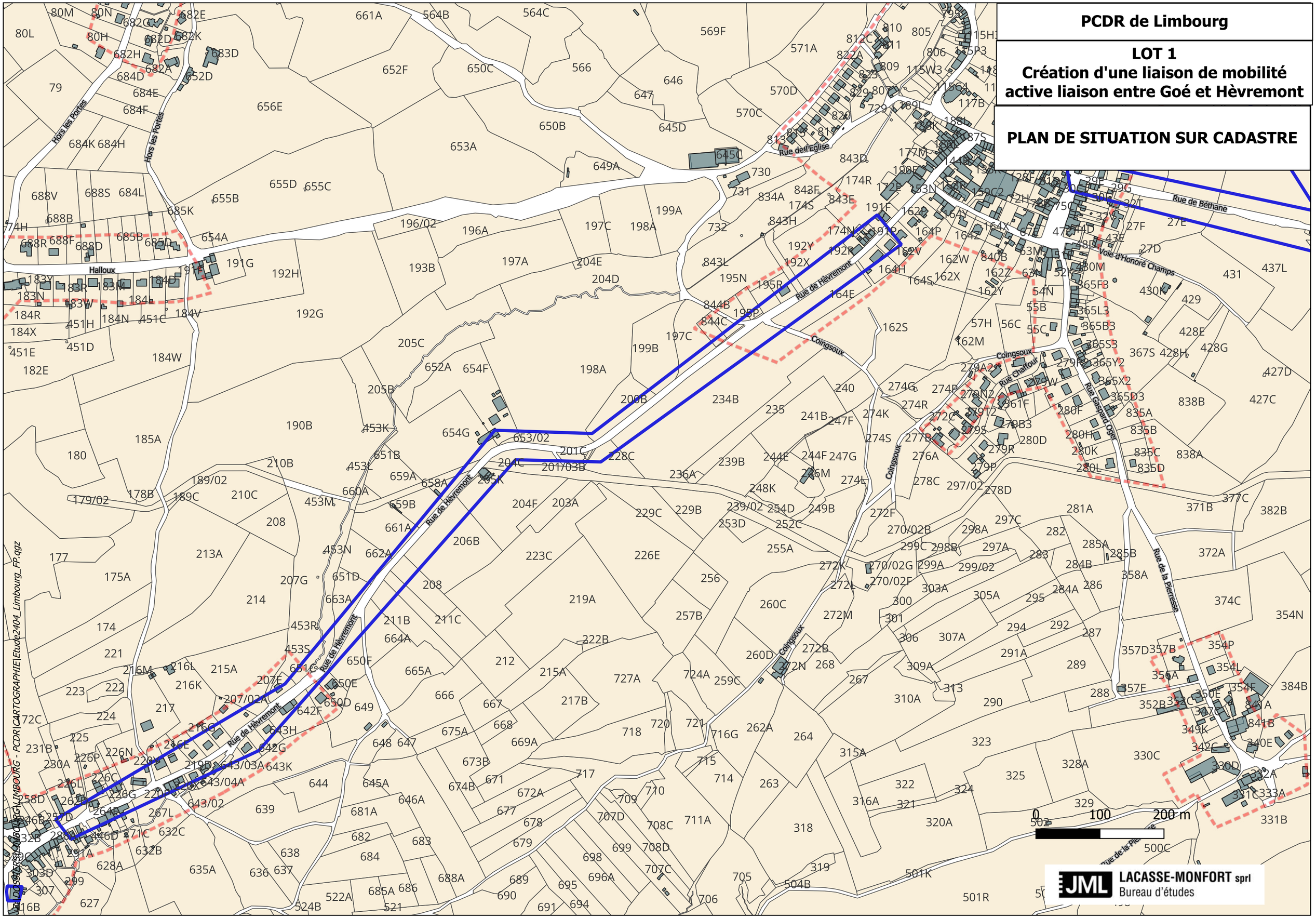


Petit Sart 26,
B-4990 Lierneux
Tel +32(0)80/41 86 81
Fax +32(0)80/41 81 19
info@sml-ingenieurs.eu
TVA BE 0434.619.881
RPM Verviers
IBAN BE12 0017 4622 2692
BIC GEBABEBB

PCDR de Limbourg

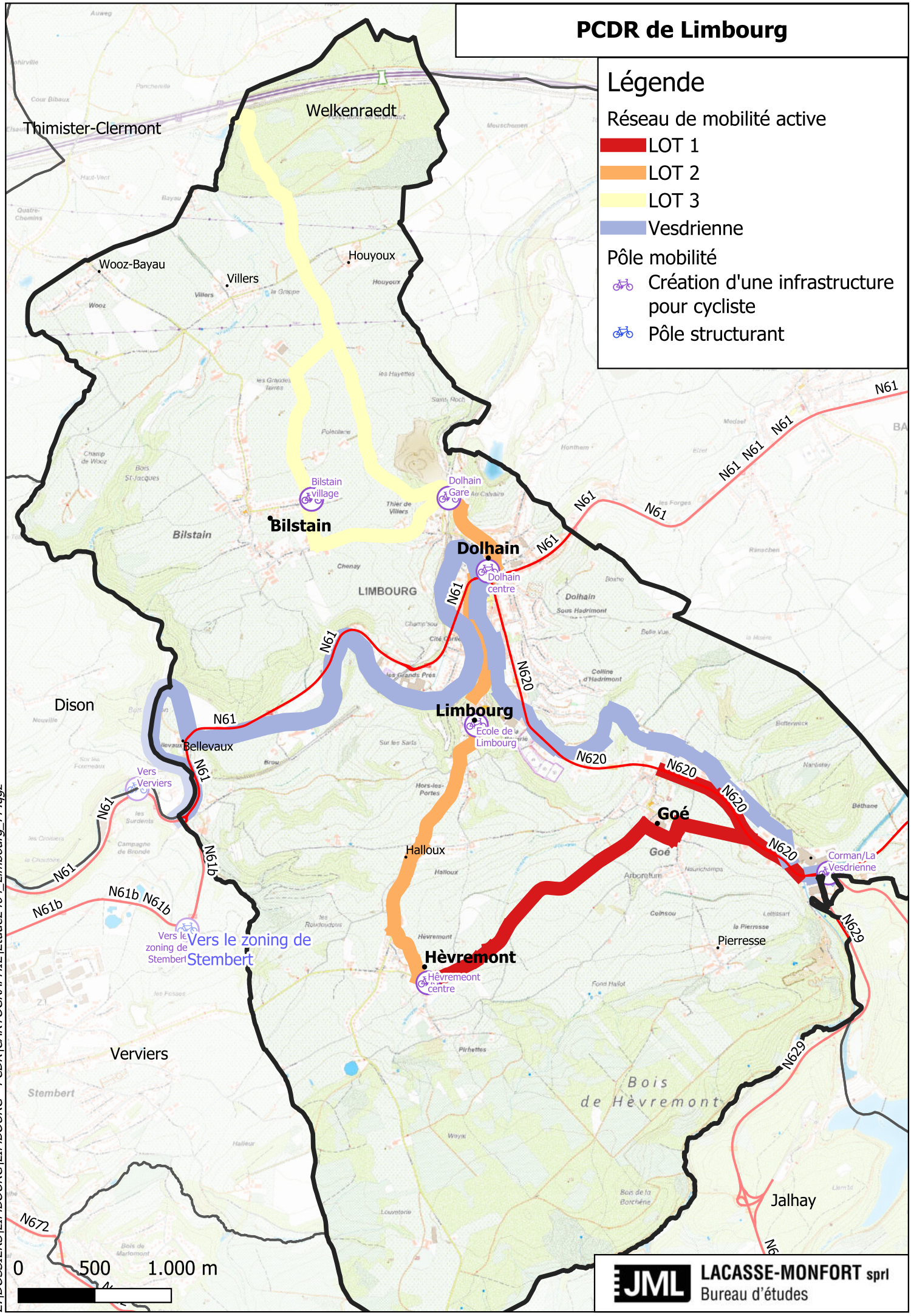
LOT 1
Création d'une liaison de mobilité active liaison entre Goé et Hèvremont

PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE



JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

J:\SIG\PCDR\LIMBOURG - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz


PCDR de Limbourg
Légende
Réseau de mobilité active
LOT 1
LOT 2
LOT 3
Vesdrienne
Pôle mobilité
Création d'une infrastructure pour cycliste
Pôle structurant
Thimister-Clermont
Welkenraedt
Wooz-Bayau
Villers
Houyoux
Bilstain village
Dolhain Gare
Bilstain
Dolhain
Dolhain centre
LIMBOURG
Limbourg
École de Limbourg
Dison
Bellevaux
Vers Verviers
Vers le zoning de Stembert
Halloux
Goé
Hèvremont
Hèvremeont centre
Pierresse
Corman/La Vesdrienne
Verviers
Stembert
Jalhay
Bois de Hèvremont
N61
N620
N61b
N629
N672
0
500
1.000 m
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\LIMBOURG - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz
JML
LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

PCDR de Limbourg

LOT 1
Création d'une liaison de mobilité active entre Goé et Hèvremont

Légende

LOT 1

- Création d'une liaison en site propre
- Ajout d'une signalisation complémentaire

Hors les Portes
Halloux
Rue Trixhes aux Rames
Rue de l'Eglise
Rue de l'Ecole
Rue de Hèvremont
Voie d'Honoré Champs
Rue Gaspard Ogier
Coingsoux
Rue Chaffour
Rue de la Pierresse
Hèvremont (Village)
Hèvremeont centre

0 100 200 m

Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\LIMBOURG - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FR.qgz

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal – liaison entre le centre du village de Goé, la rue Vesdray et Corman	Fiche n°L1-M-05
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 1**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Goé**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **aménagement d'une piste cyclo-piétonne entre le centre du village de Goé et la rue Vesdray et vers Corman via la rue de Béthane**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet s'inscrit dans une vision globale de la commune qui consiste à relier les 5 principaux villages entre eux et vers les communes voisines en ce compris la zone économique des Plenesses. Le projet sera structuré autour de la future Vesdrienne qui constituera la colonne vertébrale du réseau de voie active (vélo, piéton, trottinette…) de la commune. La proposition prévoit de créer un réseau continu et si possible, en site propre, afin de répondre aux exigences, notamment régionales, de sécurité, confort (accessibilité PMR) et rapidité (chemin le plus court).
Le réseau de mobilité active a été séparé en 6 tronçons.

Ce projet précis consiste à créer une piste cyclo-piétonne entre le centre du village de Goé, le pont du Vesdray et le carrefour « Corman » sur environ 2,4km dont 1,7 km sera aménagé en site propre.

Une traversée sécurisée de la nationale est également prévue dans les aménagements.

Au niveau de Corman, une infrastructure dédiée au vélo sera aménagée avec au minimum un parking sécurisé, une borne de recharge électrique, un totem de réparation, et un panneau d'information.

2. Justification du projet

De manière générale, les alternatives à la voiture individuelle souffrent du manque d'interconnections entre les réseaux de mobilité locale et supracommunale, de l'absence de transport à la carte, et d'un transport public collectif restreint dans les villages.

Le projet permet de pallier l'absence d'un réseau cyclo-piéton en site propre, notamment vers les communes voisines, les nouveaux lotissements et entre quartiers. Un manque d'aménagements au niveau des voiries est également pointé du doigt. Le projet tient compte des combinaisons possibles entre les parcours vélo et les balades touristiques balisées existantes.

Les projets les plus utiles pour les habitants sont ceux qui améliorent leur quotidien. Le réseau cyclable doit proposer des alternatives à la voiture ; et pour que les gens utilisent leurs vélos, il faut que les tracés pour vélo soient sécurisés. L'objectif est que les enfants puissent se déplacer en vélo sans que leurs parents s'inquiètent de la dangerosité du parcours.

Le schéma directeur cyclable pour la Wallonie n'est pas encore mis en œuvre pour la liaison dans la vallée, cependant le projet de liaison supra-communale de la Vesdrienne est partiellement en cours. En 2024, le tracé « ouest » depuis Bellevaux jusque Dolhain est connu ; au-delà vers Goé et Eupen, le tracé est à l'étude.

Le réseau actif nécessite donc d'être finalisé et sécurisé car une infrastructure performante permet un réel report modal pour les déplacements. Dolhain qui réunit la plupart des services dont la gare, et par où passe la Vesdrienne, doit particulièrement renforcer son accessibilité à tous les citoyens. Enfin, tout réseau ne prend son sens que s'il est connecté efficacement à d'autres réseaux : ceux des transports publics, de la mobilité alternative voire de la mobilité touristique. Les parcours vélo et les balades touristiques balisées existantes sont en effet combinables avec le réseau utilitaire, au moins en partie.

Un réseau principal de mobilité active a été réfléchi à l'échelle de la commune et en lien avec les réseaux supra communaux. En raison de son ambition, ce réseau a été planifié en 6 tronçons et hiérarchisé par la CLDR. La présente liaison est arrivée en 2ème position.

Les effets directs sont un report modal significatif.
Les effets multiplicateurs sont la diminution des consommations d'énergie, l'amélioration de la santé, la valorisation de la nature, la cohésion sociale intervillageoise.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnières intra et inter-villages
- Aménagement des entrées de villages
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre Goé et Hèvremont
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre Hèvremont et Limbourg-Haut
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et Limbourg-Haut
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et le village de Bilstain
- Encouragement de l'usage du vélo, notamment électrique
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et les Plenesses

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Augmenter la part des déplacements durables	… en diminuant le trafic des véhicules au niveau de la commune, notamment celui lié au transit intercommunal
		… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : assurer des moyens de communication sécures, mettre en application un schéma des déplacements et développer un sentiment de sécurité au sein de chaque noyau habité afin que Limbourg continue d'être un lieu de vie de qualité, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied et l'usage du vélo et améliorer le fonctionnement des transports en commun
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : la mobilité pédestre, la création de réseaux points-nœuds pédestres, à vélo et à cheval

- **Stratégie Régionale de Mobilité – des personnes** : connecter les territoires ruraux au réseau intégré
- **Plan Wallonie cyclable 2030** : définir des réseaux cyclables wallons utilitaires et récréatifs, améliorer le niveau de qualité des infrastructures cyclables / faire le bon choix du bon aménagement
- **Cœur de village 2024 à Goé**

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
++			Des changements de comportements qui permettent un report modal des déplacements
	+++		Un report modal significatif des déplacements et donc moins de pollution liée à la voiture
		+	Une synergie entre la mobilité quotidienne et la mobilité touristique

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

Depuis le centre de Goé, le tracé rejoint la N620, pour rejoindre, d'une part Corman à l'est, et la rue Vesdray, à l'ouest.

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Le projet s'intègre aux voiries existantes et permet de relier les pôles d'intérêt du village de Goé : le centre avec les écoles, le Vesdray pour les loisirs et Corman pour l'aspect économique.

C. Cadre légal lié au lieu

Le tracé projeté suit partiellement les voiries inventoriées à l'atlas.
Le tracé est en zone d'habitat à caractère rural et en zone d'activité économique industrielle ; en zone de haie remarquable et à proximité d'arbres remarquables.

D. Contraintes naturelles existantes

Le dénivelé est très peu important. Le tracé appartient à une zone inondée en juillet 2021, dans une zone d'aléa d'inondation (entre la N620 comprise et la Vesdre). Le ruissellement suit les voiries existantes (N620 et rue Vesdray).

E. Présentation du périmètre d'intervention

Cf. carte

F. Statut de propriété

Domaines publics : communal, régional (N620 et Vesdre)

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune – Service travaux
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, PIMACI, PIWACY, appels à projets, conférence des Bourgmestres, SPI, SPW MI
Partenaires associés : GAL Pays de Herve, GRACQ

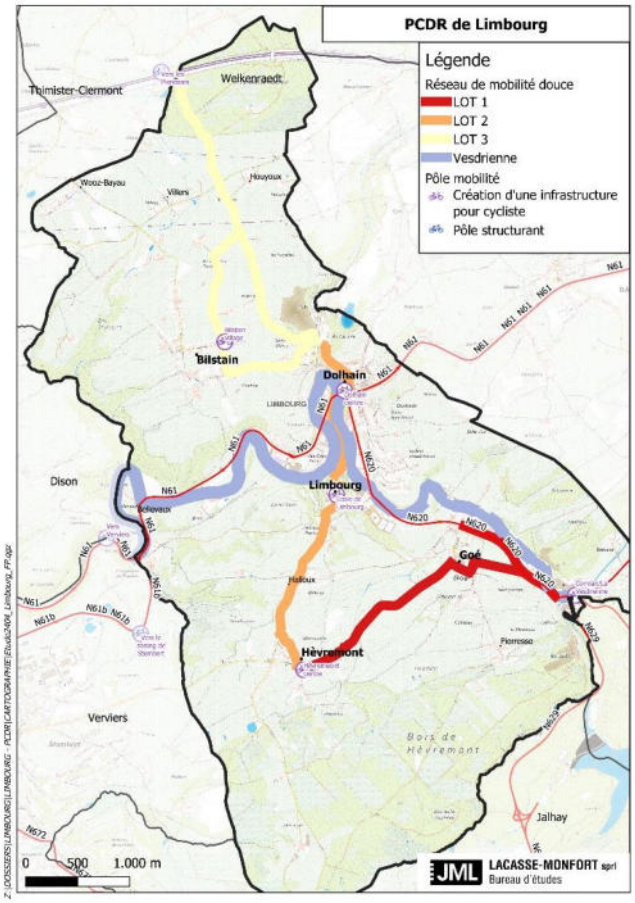
7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à court terme (arrivé en 1ère position sur 28 projets si on tient compte de l'ensemble des tronçons du réseau de mobilité active et de l'avis de la CLDR). Ce tronçon est arrivé en 2ème position.

B. État actuel du dossier

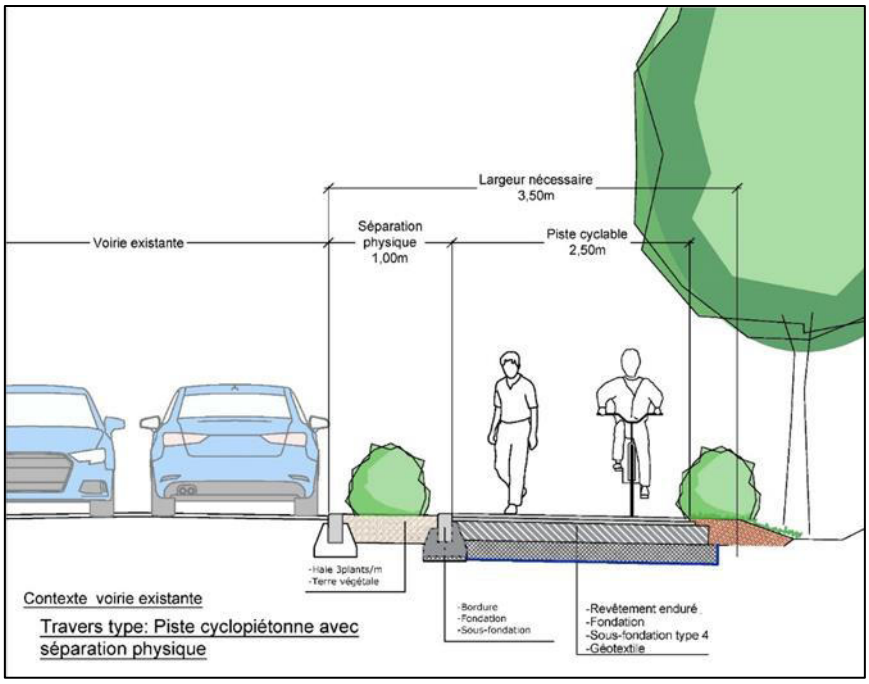
Le projet est issu de réflexions pour un maillage de mobilité active développée pour la candidature de l'appel à projet Wallonie cyclable (« Commune pilote cyclable » avec un audit en décembre 2021) ainsi que pour la création d'un réseau cyclable utilitaire sur le Pays de Herve (GAL). La cartographie des différents pôles à connecter : services, commerces, pôle d'emplois, pôle de mobilité multimodale (gare, arrêts bus…), écoles… est donc déjà faite, et ce, de manière participative. Par ailleurs, dans le cadre de Liège Europe Métropole, 2 liaisons structurantes ont été identifiées : « Limbourg – Clermont » (relier Thimister-Clermont et la ligne 38 à la gare de Dolhain-Gileppe, à la Vesdrienne et à Limbourg haut en passant par les Plenesses) et « Limbourg – Verviers » (via une tangente à la Vesdrienne sur l'aqueduc reliant La Gileppe à Verviers).
6 liaisons ont été identifiées et hiérarchisées dans le cadre de l'opération de développement rural.



C. Programme des travaux

La chaussée sera adaptée pour y adjoindre une liaison mobilité en site propre. Il s'agira de :

- travaux préalables : adaptation de la largeur de chaussée et travaux de fondation,
- égouttage : canalisation du fossé,
- éléments linéaires : fondation et pose de bordures délimitant la liaison douce,
- revêtement : mise en œuvre du revêtement enduré,
- plantations : ajout de terre végétale et plantations,
- signalisation verticale et marquage au sol.



D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☐ OUI ☑ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Contacter le SPW MI et passer une convention pour le tronçon longeant la N620
Contacter les pouvoirs subsidiants
Faire les études techniques fines afin de savoir si des autorisations administratives sont nécessaires

A. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Entretien et communication

8. Estimation globale du coût

Liaison entre le centre du village de Goé, la rue Vesdray et Corman

1- Voie lente				
	longueur (m)	Prix unitaire (€) HTVA	Total	
Aménagement de piste cyclo-piétonne en site propre	1.800	300	540.000	€
Ouvrage d'art (passage sécurisé de voirie régionale)	1	35.000	35.000	€
Ouvrages d'art (parking sécurisé, une borne de recharge électrique, un totem de réparation et un panneau d'information)	1	25.000	25.000	€
TOTAL Voie lente			**600.000**	**€**

2- Généralités				
Essais de caractérisation des sols	4	5.000	20.000	€
Essai de portance	2	5.000	10.000	€
TOTAL Généralités			**30.000**	**€**

TOTAL	**630.000**	**€**

Frais d'études **-Auteur de projet** **-Stabilité** **-Coordination sécurité/santé**	8	%	**50.400**	**€**
Total Hors TVA			**680.400**	**€**
TVA (21 %)	21	%	142.884	€
TOTAL GÉNÉRAL TVAC			**823.284**	**€**

TOTAL GÉNÉRAL	**Part communale**	**Part DR (avec plafond)**	**Taux DR**	
Liaison entre le centre du village de Goé, la rue Vesdray et Corman				
823.284	164.657	658.627	80	%

Projet rémunérateur ☐ oui ☑ non

9. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Piste cyclo-piétonne		
Piste cyclo-piétonne	réalisée	PV de réception des travaux
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Comptage des cyclistes	Augmentation de 10%	Enquête et/ou comptage au moment de l'inauguration de la piste et 10 ans après

10. [Notice évolutive] - Mesures en faveur de la résilience locale et de la transition

A. Mesures pour répondre aux risques et contraintes identifiés au Point 5 (Localisation et statut)

L'aménagement des abords tiendra compte du voisinage protégé végétal.
L'aménagement des liaisons ne modifie pas les contraintes existantes liées à l'eau ; cependant l'aménagement permettra de ne pas aggraver les contraintes voire de les diminuer si possible.

B. Mesures en faveur de la bonne gestion des eaux

Il n'y a pas d'imperméabilisation supplémentaire. Au niveau des aléas d'inondation et des axes de ruissellement concernés, des mesures de gestion (canalisation, dispositifs d'infiltration, fossés…) seront réalisées au cas par cas : vérification des dispositifs existants, adaptation si nécessaire.

C. Mesures en faveur de l'utilisation durable des ressources naturelles

Utilisation de matériaux recyclés et locaux : Employer des matériaux recyclés pour la construction de la piste cyclable, comme l'asphalte recyclé ou le béton recyclé, ainsi que des matériaux locaux pour réduire l'empreinte carbone liée au transport.
Éclairage à faible consommation grâce à des lampadaires solaires ou des éclairages à LED à faible consommation d'énergie pour l'éclairage de la piste cyclable, réduisant ainsi la consommation d'électricité.

Replantation d'une végétation locale après travaux

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet

Si le coût des infrastructures de mobilité semble élevé (de manière générale), cela est à mettre en regard du grand nombre d'utilisateurs et de leur durée de vie.

E. Mesures en faveur de la biodiversité

Planter des arbres, arbustes, et plantes locales le long de la piste cyclable pour soutenir les espèces locales et offrir des habitats naturels pour la faune.

Installer des nichoirs, des abris pour les chauves-souris, et des hôtels à insectes le long de la piste cyclable pour encourager la présence de diverses espèces.

Identification des éléments d'intérêt écosystémiques sur le site. Les bords de route constituent une liaison biologique importante, surtout lorsqu'ils sont gérés en fauchage tardif.

Amélioration de la qualité biologique du site par des plantations ou des aménagements divers (m ou m²). La piste cyclable prévoit la plantation d'un ilot séparatif ainsi que la replantation des accotements après travaux.

A. Mesures en faveur de l'accessibilité et de l'inclusivité du projet

Tous les cheminements sont accessibles par tous (PMR, piéton, vélo).

B. Mesures de transition vers l'économie locale et circulaire

Un des objectifs de la création du réseau de voies lentes est d'accéder plus facilement aux commerces de la commune, sans la voiture.

C. Intégration du projet dans l'environnement

Le projet a peu d'impact sur le paysage. Il permet de diminuer les nuisances liées à la voiture (bruit, pollution, stationnement…).

Annexes : Pièces à joindre à la Fiche-Projet

1. Plan de situation

CF. ANNEXE 1

2. Périmètre d'intervention sur fond cadastral et sur plan de secteur

Cf. ANNEXE 2

3. Dossier photographique

Cf. ANNEXE 3

4. Etat des lieux

	N620	Route de Béthane
Usage	Voirie double sens carrossable avec trottoir non conforme d'un seul côté	Voirie carrossable à double sens
Gestion	SPW MI	Commune
Etat de la voirie	Asphalte récent en 2024	Asphalte dégradé 2024
Largeur du domaine public supérieure à 10m	Largeur supérieure à 10m sur l'ensemble du tronçon	Largeur de 10m mais pas beaucoup plus sur l'ensemble du tronçon
Acquisition	Néant	À envisager au niveau de l'intersection

5. S'il s'agit d'un bâtiment (type maison de village), fournir la liste des activités actuelles, concernées par le projet, et de leur fréquentation ainsi que leurs perspectives d'évolution afin de justifier de l'ampleur du projet et de sa nature par rapport aux besoins concrets

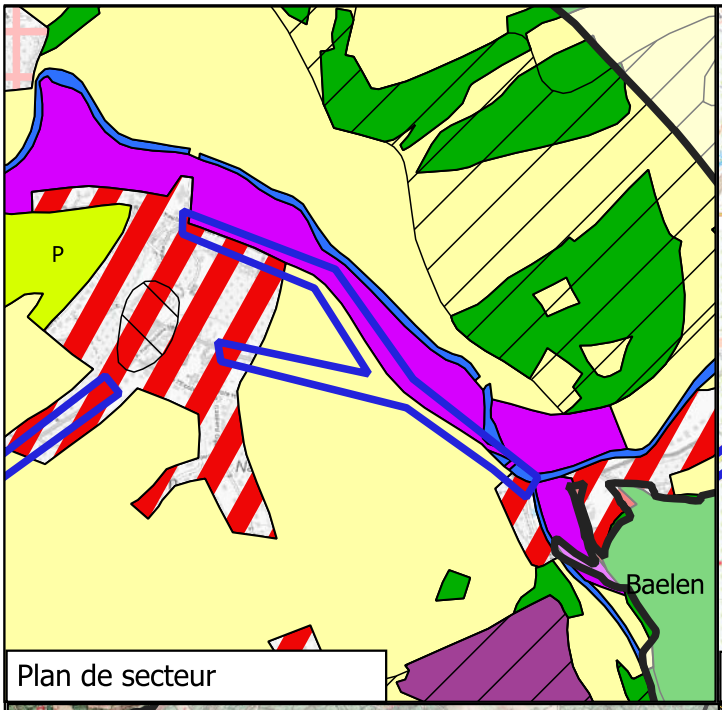
Sans objet

6. Liste des projets de même fonction existant sur la commune

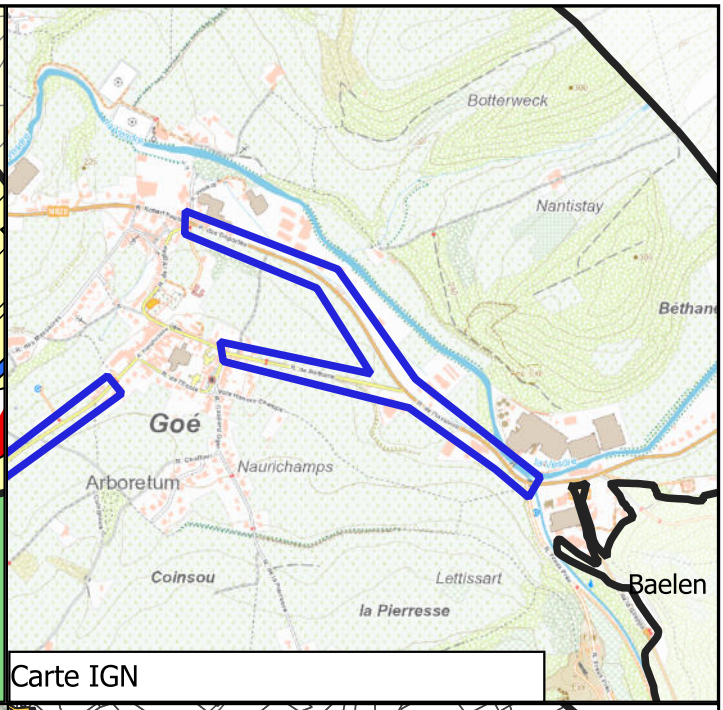
En 2024, aucune piste cyclo-piétonne n'existe sur la commune.

7. Vue en plan de la fiche projet

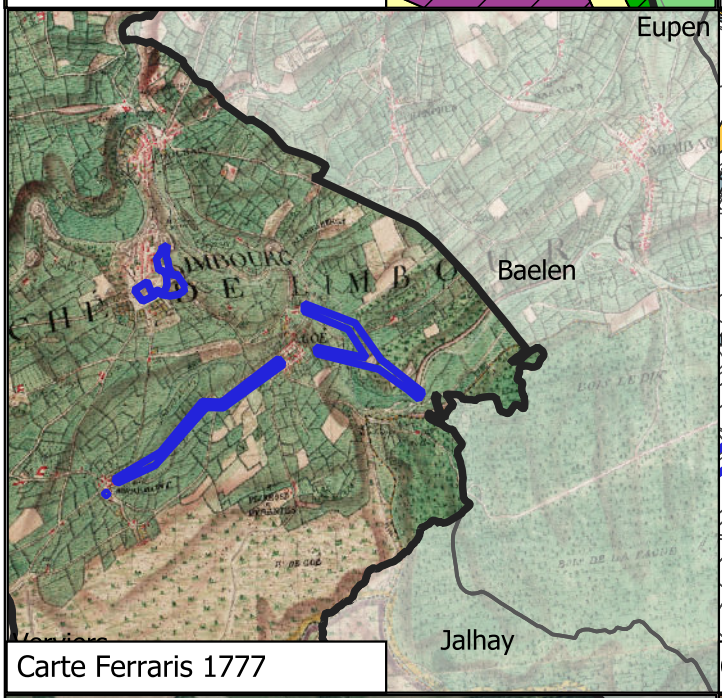
- 1/2 : Situation projetée de l'ensemble du réseau
- 2/3 : Situation projetée du tronçon en particulier



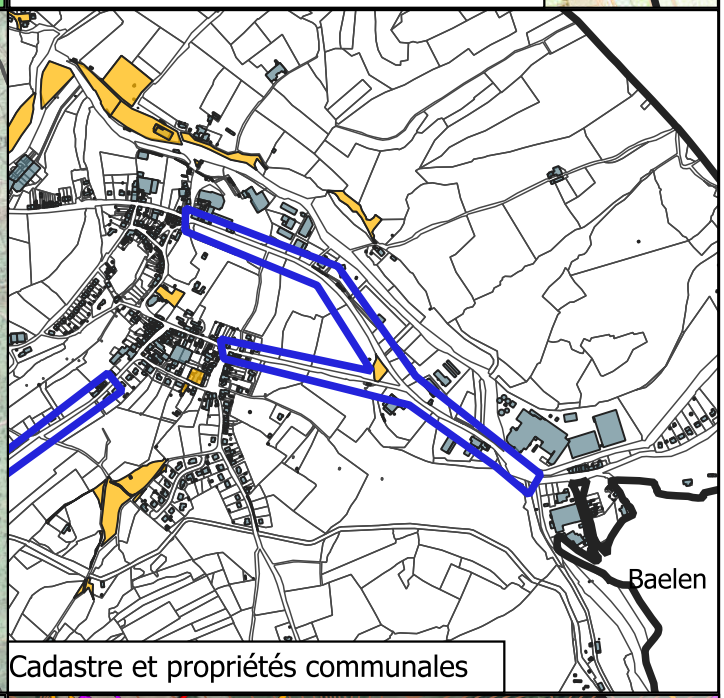
Plan de secteur



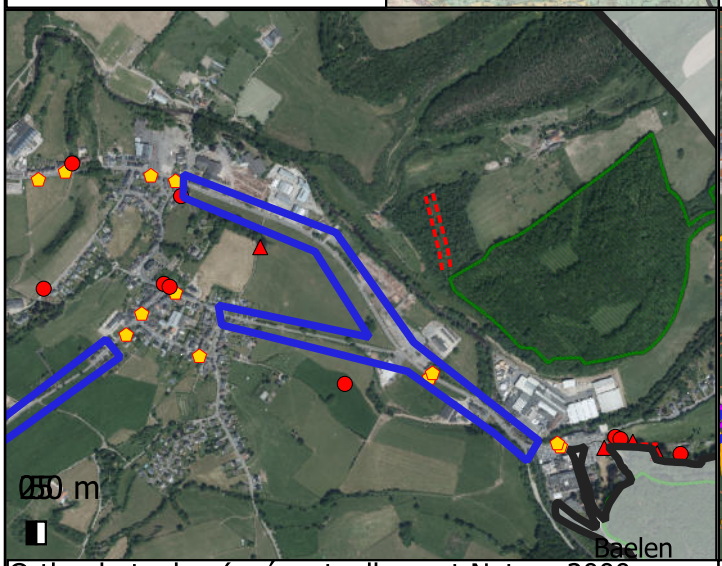
Carte IGN



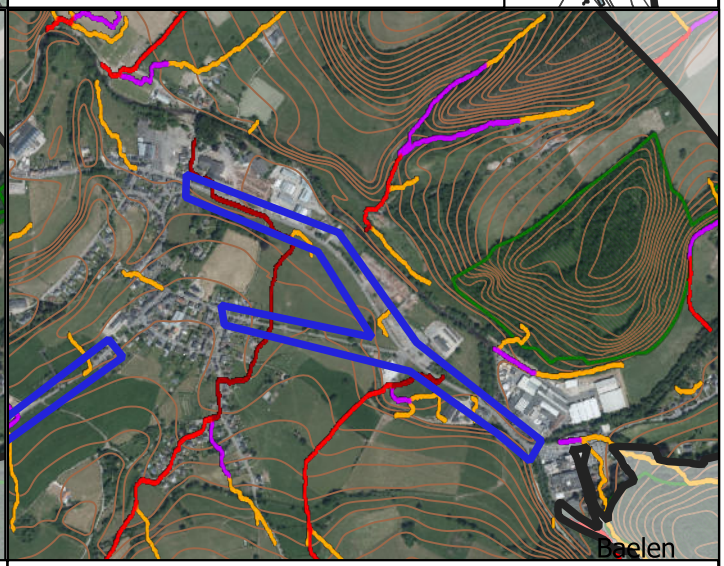
Carte Ferraris 1777



Cadastre et propriétés communales



Orthophotoplan (+ éventuellement Natura 2000 ou Arbres et haies remarquables ou arrêt TEC)



Orthophotoplan (+ GISER)

PCDR de LIMBOURG	Liaison de mobilité active entre Goé et Corman	Octobre 2024
Cartes du contexte		LACASSE-MONFORT sprl Bureau d'études

PCDR de Limbourg

LOT 1
Création d'une liaison de mobilité active entre Goé, la rue Vesdray et Corman

SITUATION EXISTANTE SUR CADASTRE

Rue Robert Peutat
Rue des Déportés
Rue de l'Eglise
Nantistay
Rue de l'Ecole
Rue du Monument
Rue Jean Wansart
Rue de Béthane
Voie d'Honoré Champs
Rue Gaspard Oger
Coingsoux
Rue Chaffour
Rue de l'Invasion
Rue de la Gleppe

0 100 200 m

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\LIMBOURG - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

INFRASTRUCTURE ▪ GENIE CIVIL ▪ TOPOGRAPHIE ▪ COORDINATION SECURITE
PCDR ▪ STABILITE ▪ TECHNIQUES SPECIALES ▪ GEOMETRE EXPERT

PROVINCE LIEGE ***COMMUNE*** LIMBOURG

DATE 19 mars 2025

PCDR - PARTIE 5 - Fiches projet - Liaison mobilité active entre Goé, la rue Vesdray et Corman

DOSSIER PHOTOS



Photo n°1



Photo n°2

www.sml-ingenieurs.eu
Petit Sart 26, B-4990 Lierneux
Tel +32(0)80/41 86 81 **Fax** +32(0)80/41 81 19 info@sml-ingenieurs.eu
TVA BE 0434.619.881 **RPM** Verviers
IBAN BE12 0017 4622 2692 **BIC** GEBABEBB

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études



Photo n°3



Photo n°4



Photo n°5

Petit Sart 26,
B-4990 Lierneux
Tel +32(0)80/41 86 81
Fax +32(0)80/41 81 19
info@sml-ingenieurs.eu
TVA BE 0434.619.881
RPM Verviers
IBAN BE12 0017 4622 2692
BIC GEBABEBB



Photo n°6



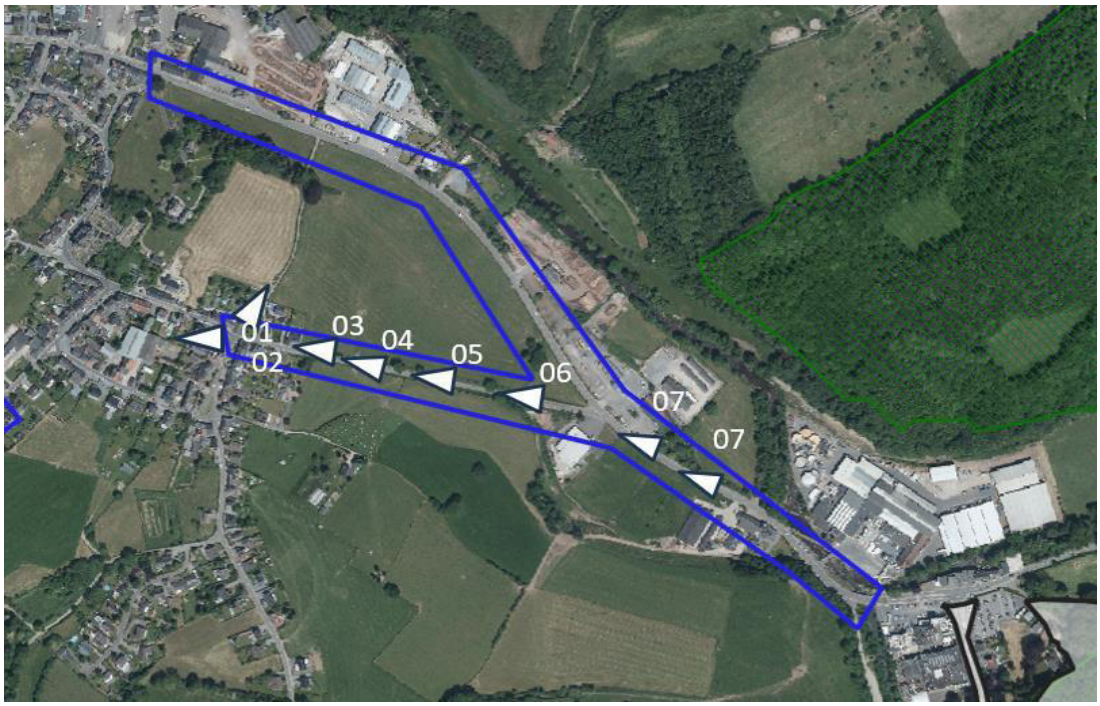
Photo n°7



Photo n°8

LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

INFRASTRUCTURE ▪ GENIE CIVIL ▪ TOPOGRAPHIE ▪ COORDINATION SECURITE
PCDR ▪ STABILITE ▪ TECHNIQUES SPECIALES ▪ GEOMETRE EXPERT



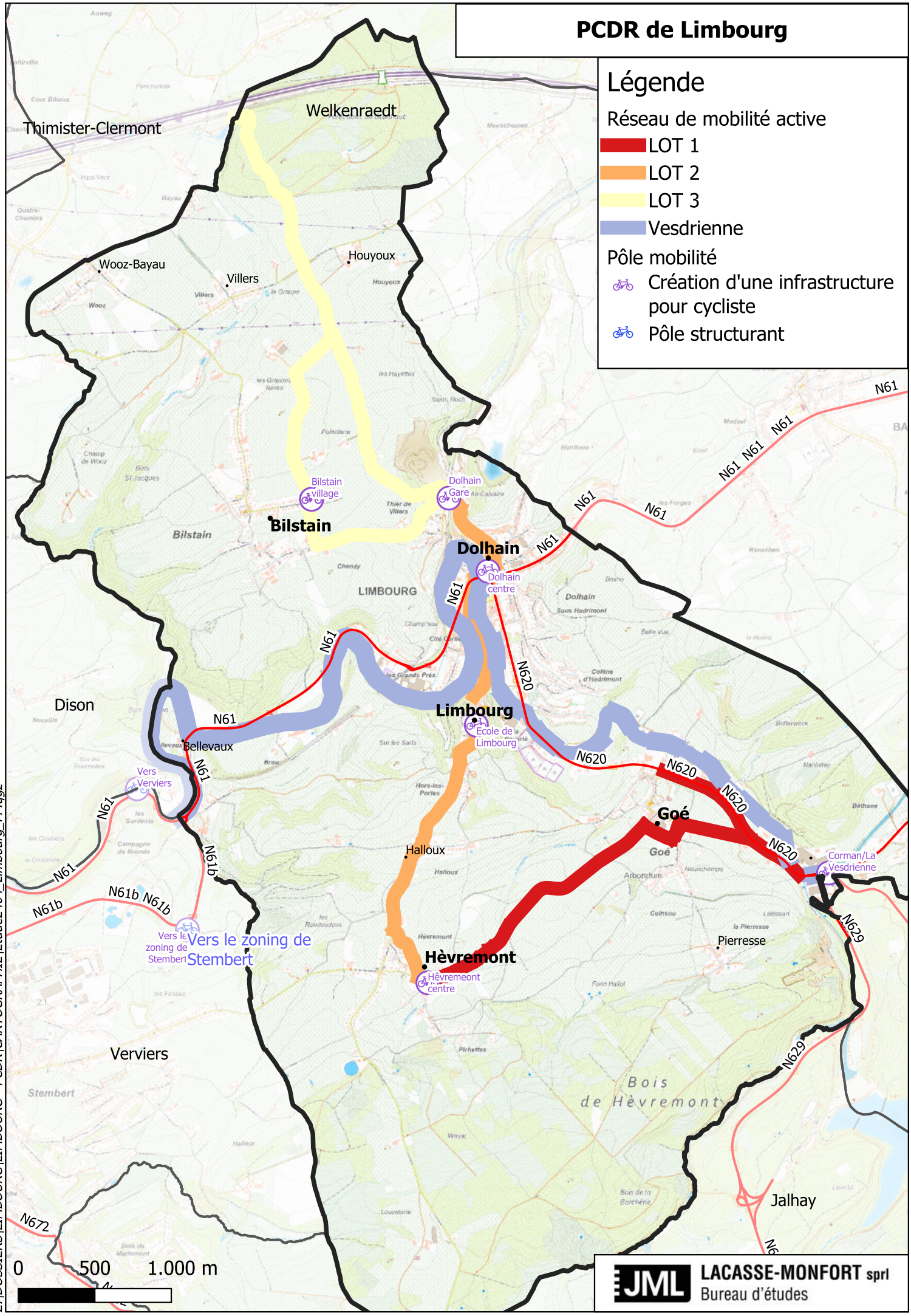
www.sml-ingenieurs.eu

Petit Sart 26,
B-4990 Lierneux

Tel +32(0)80/41 86 81
Fax +32(0)80/41 81 19
info@sml-ingenieurs.eu

TVA BE 0434.619.881
RPM Verviers

IBAN BE12 0017 4622 2692
BIC GEBABEBB


PCDR de Limbourg
Légende
Réseau de mobilité active
LOT 1
LOT 2
LOT 3
Vesdrienne
Pôle mobilité
Création d'une infrastructure pour cycliste
Pôle structurant
Thimister-Clermont
Welkenraedt
Wooz-Bayau
Villers
Houyoux
Bilstain village
Dolhain Gare
Bilstain
Dolhain
Dolhain centre
LIMBOURG
Limbourg
École de Limbourg
Dison
Bellevaux
Vers Verviers
Vers le zoning de Stembert
Halloux
Goé
Hèvremont
Hèvremeont centre
Pierresse
Corman/La Vesdrienne
Verviers
Stembert
Jalhay
Bois de Hèvremont
N61
N620
N61b
N629
N672
0
500
1.000 m
Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\LIMBOURG - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz
JML
LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

PCDR de Limbourg

LOT 1
Création d'une liaison de mobilité active entre Goé, la rue Vesdray et Corman

Légende

Liaison mobilité active

- Création d'une liaison en site propre
- Ajout d'une signalisation complémentaire

Rue Robert Peutat
N620
Rue de l'Eglise
Rue des Déportés
Rue Henri Theek
Nantistay
Rue Hauglustaine
Rue Jean Wansart
Rue de l'Ecole
Rue du Monument
Voie d'Honoré Champs
Rue Gaspard Oger
Coingsoux
Rue Chaftour
Rue de Béthane
Rue de l'Invasion
N629
Rue Freux Prés

0 100 200 m

Z:\DOSSIERS\LIMBOURG\LIMBOURG - PCDR\CARTOGRAPHIE\Etude2404_Limbourg_FP.qgz

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

Inventaire des richesses naturelles et, valorisation et sensibilisation à la biodiversité	Fiche n°L1-IM-02
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 1**
(b) Nom du village ou de l'entité : **tous les villages**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **actions immatérielles en faveur de la nature et de la biodiversité**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

D'une part, le projet consiste à identifier précisément les éléments naturels d'intérêt biologique. Cela permet de pouvoir répondre à des projets de restauration ; mais aussi de servir d'outil d'aide à la décision pour d'autres projets prévus sur le territoire.
Il est primordial de fixer précisément des objectifs pour permettre un travail concret à savoir réaliser des inventaires. Ensuite, la récolte des données doit être pertinente afin de permettre leur utilisation effective. La centralisation et la conservation des données doivent être précisées. La multiplication des supports d'inventaires et de centralisation des données doit permettre au plus grand nombre de s'impliquer : support numérique et papier, répertoire photographique…
D'autre part, le projet consiste à coordonner et mettre en place plusieurs actions citoyennes en faveur de la biodiversité de la commune. Le GT « nature » est chargé de valoriser les inventaires, de proposer et de participer à la réalisation du programme d'actions, de faire le lien entre les différents acteurs et de proposer des projets au Collège afin de répondre à l'appel à projet BiodiverCité.

2. Justification du projet

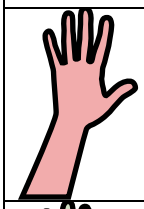
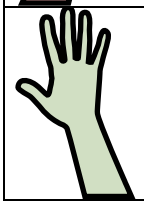
La richesse naturelle du territoire limbourgeois est largement méconnue. Pourtant, ce territoire, à 90% non artificialisé et présentant une faible densité, accueille un réseau écologique formé par de nombreux éléments variés : forêts et bosquets, bocage, mares, haies, parcs, talus du chemin de fer…
Son milieu biologique est d'une grande diversité car à la jonction entre le Pays de Herve et l'Ardenne liégeoise. Mais comme partout, certains éléments emblématiques de la biodiversité comme des paysages disparaissent peu à peu. Certaines pratiques sont dénoncées, notamment l'abattage de certains arbres, l'entretien parfois peu respectueux des haies, des plantations à l'aide d'essences non indigènes...
Plusieurs sites et acteurs sont reconnus à l'échelle supra communale (Natura 2000, haies remarquables, programme LIFE, contrat de rivière Vesdre…). La Commune bénéficie en particulier des actions du GAL Pays de Herve et a signé les outils suivants : Convention « bords de route », plan Maya qui ont été regroupé en 2021 sous l'appel à projet BiodiverCité. Mais la situation de la commune de Limbourg à la jonction de plusieurs écosystèmes rend ces outils environnementaux pertinents et/ou actifs seulement sur une partie du territoire. Certains sont plébiscités pour leur action bénéfique en faveur de la faune et de la flore (jardin partagé, rucher et verger collectif, association de protection des loups…). D'autres sont plus discrets ou manquent de bénévoles. Ce projet permet de mettre en lien toutes les actions de sensibilisation à la nature afin de renforcer le respect et la préservation de tous les milieux.
Au niveau de la commune, plusieurs actions sont déjà mises en place. Une conseillère en environnement est présente au sein de l'administration communale. La commune a déjà opté pour des plantations « 100% abeille » avec du tilleul, de l'acacia et autres plantes mellifères.
Ce projet permet donc de valoriser ce qui est déjà mis en œuvre et qui représente une opportunité de sensibiliser les particuliers. Il tend aussi à pallier l'absence de document global ou cartographique du réseau écologique au niveau communal. Car pour mettre en avant, protéger et améliorer la biodiversité sur le territoire Limbourgeois, il faut connaitre cette biodiversité en détail. Ce projet se veut donc également le tremplin pour d'autres projets, notamment l'appel à projet BiodiverCité. Enfin,

la connaissance de la biodiversité doit pouvoir servir d'outil d'aide à la décision dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la gestion de l'eau, de l'agriculture, de la sylviculture, du tourisme et de l'économie en général.

Les effets directs sont la connaissance fine de la biodiversité du territoire communal et son évolution, une meilleure communication vers et entre les citoyens, la préservation de la biodiversité et de la nature en général
Les effets multiplicateurs sont la sensibilisation du grand public à tous les sites et éléments présents et dispersés sur le territoire présentant un intérêt pour la biodiversité, l'amélioration du cadre de vie (au niveau local), et des attraits touristiques (au niveau régional voire international). Cela participe à leur prise en compte également au niveau supra communal.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Création d'espaces de convivialité sur les berges de la Vesdre – 3 sites
- Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg-Haut

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines	… en maintenant les services existants et en proposant des activités diversifiées et accessibles (en soutenant les associations)
	Améliorer la résilience environnementale du territoire par des actions ambitieuses comme par de petits gestes	**… en préservant, renforçant et sensibilisant à la nature sous toutes ses formes et à toutes les échelles**

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : protéger les 2/3 du territoire en zones rurale et boisée, assurer la protection du milieu naturel et sa gestion, lutter contre toutes les formes de pollution et de dégradation du milieu pour protéger le cadre de vie et la sauvegarde de l'environnement

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
+			La sensibilisation de la population à la biodiversité locale et l'appropriation par les citoyens des questions d'environnement
	+++		La connaissance et la protection de la biodiversité, l'amélioration de toutes les composantes de l'environnement : nature, déchets, eau, climat…
		+	L'amélioration du cadre de vie est un atout pour le tourisme.

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

Tout le territoire

A. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Sans objet

B. Cadre légal lié au lieu

Sans objet

C. Contraintes naturelles existantes

Sans objet

D. Présentation du périmètre d'intervention

Sans objet

E. Statut de propriété

Sans objet

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune – service environnement, GT Nature, gestionnaires bénévoles du verger Al Trappe
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, appels à projet, BiodiverCité, DNF
Partenaires associés : La Reid, DNF, agriculteurs et citoyens, Contrat de Rivière Vesdre, associations locales, Syndicat d'initiative, écoles, mouvements de jeunesse, Natagriwal, Natagora

7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet est la fusion de 2 projets priorisés à court et moyen terme (arrivés en 9ème et 18ème position sur 28 projets). Il fait partie des projets coup de cœur de la CLDR et participe aux réponses régulières à l'appel à projet annuel BiodiverCité.

B. État actuel du dossier

Un GT « nature » a été créé lors de la CLDR du 5 juillet 2023 et a été actif tout au long de l'Opération de Développement Rural
Trois bénévoles issus de ce GT ont réalisé l'inventaire des mares durant l'opération de développement rural. Ils se sont basés sur celui effectué dans le cadre du SDC (1995). Ils ont recensé 111 mares et rempli 102 fiches d'identification (avec localisation, photo…). C'est la FRW qui a centralisé et compilé les données (Cf Partie 2 et partie 5 - Lot 0)

Le verger d'Al Trappe, propriété communale à l'abandon, revit en 2023 grâce à un groupe de citoyens.

La Commune a répondu à l'appel à projets BiodiverCité en 2023.

- Plusieurs actions sur le site du verger d'Al Trappe : remplacement des sujets morts par de nouveaux plants ; protection des arbres par des dispositifs adéquats (voir ci-dessous) ; mise en place d'un chantier participatif pour mettre en place ces deux actions ; mise à disposition d'un nouveau site communautaire dédié à la biodiversité et à la préservation des espèces de fruitiers typiques de l'Entre Vesdre et Meuse.

- Organisation de la Journée de l'arbre (Distribution de plants WE de la Ste Catherine)
- Amélioration de la biodiversité de la plaine Odon Piérard

La Commune a répondu à l'appel à projets BiodiverCité en 2024.

C. Programme des travaux

Inventaire

Certains éléments à inventorier sont déjà identifiés.

- Les chantoires et les résurgences
- Les rivières
- Les lieux présentant un potentiel pour les plantations (haies du programme YesWePlant, lutte des îlots de chaleur dans le cadre de l'appel à projet POLLEC)
- Les traces des castors
- Les EEE (Espèces Exotiques Envahissantes) dans l'objectif de réaliser des campagnes d'arrachage à l'aide de bénévoles
- Les haies anciennes pour la récolte de graines et permettre la sauvegarde du génotype
- La flore présentant un intérêt (communautaire ou autre)
- Des données utiles pour l'appel à projet BiodiverCité
- Les espèces animales vivant sur le territoire
- Autres…

L'expérience réussie de l'inventaire des mares réalisé durant l'opération de développement rural peut servir de modèle.

Gestion des données

Il s'agit d'identifier qui centralise, compile, analyse et stocke les données.

Utilisation des données

Il s'agit de valoriser au maximum ces inventaires que ce soit à des fins scientifiques et de restauration, ou à des fins d'informations dans les décisions d'aménagement ou encore à des fins didactiques et de sensibilisation. Les supports et formats disponibles doivent donc être variés et accessibles au plus grand nombre.

Sensibilisation et valorisation

Le projet consiste à coordonner et mettre en place plusieurs actions citoyennes en faveur de la biodiversité de la commune.

- Mise en valeur des sites Natura 2000
- Développement des outils didactiques en lien avec le Site de Grand Intérêt Biologique
- Participation aux campagnes de lutte contre les Espèces Exotiques Envahissantes du Contrat de Rivière de la Vesdre (Balsamine...)

Le CRV est mandaté pour cela et dispose de quelques moyens mais manque de main d'œuvre. Un professeur de biologie a déjà le projet de réaliser du matériel didactique sur ce sujet, or le CRV en dispose. Il faut créer du lien entre les différents acteurs.

- Valorisation des plantations mellifères (des bacs à fleurs communaux, notamment)
- Diversification des bacs à fleurs avec des plantes comestibles
- Végétalisation de la place Saint-Georges avec des pelouses, des parterres, des espaces verts entre les Tilleuls... (tout en restant compatible avec la pose d'un chapiteau)
- Entretien des plantations éventuelles, tant en termes de force de travail que de connaissances
- Mise en place d'un concours photo pour la faune et la flore ; par exemple en lien avec les saisons ou encore sous forme d'une journée avec différents défis
- Utilisation des photos primées dans le concours pour de la sensibilisation à la fois envers la population locale comme des visiteurs extérieurs

- Mise en place de promenades didactiques
- Autres…

Le GT « nature » est chargé de réaliser le programme, de faire les liens entre les différents acteurs et de proposer des projets au Collège afin de répondre à l'appel à projet BiodiverCité.

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☐ OUI ☑ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Pas de démarche particulière

F. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Animation et pérennisation du GT « nature »

8. Estimation globale du coût

Action	Estimatif global TTC	Part DR (avec plafond)	Part communale	Taux
Fonctionnement du groupe de travail	1.000€/an	0	1.000€/an	/
Actions éligibles à l'appel à projet BiodiverCité	12.000€/an	0	0	/
Autres actions	10.000€	0	10.000€	/

Projet rémunérateur ☐ oui ☑ non

9. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Inventaire	1 inventaire tous les 3 ans	PV du GT « nature »
BiodiverCité	Subside obtenu chaque année	Commune
Sensibilisation	Au moins 1 thème chaque année	Commune
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Suivi	Au moins 50% des éléments inventoriés sont préservés sur les 10 ans	Communication
Participation	Augmentation et pérennisation de la participation à 10 personnes	Composition du GT « nature » (6 personnes à sa création)

10. [Notice évolutive] - Mesures en faveur de la résilience locale et de la transition

Globalement non pertinente pour ce projet immatériel

A. Mesures pour répondre aux risques et contraintes identifiés au Point 5 (Localisation et statut)

Sans objet

B. Mesures en faveur de la bonne gestion des eaux

En général, les mesures en faveur de la nature sont favorables aux cours d'eau.

C. Mesures en faveur de l'utilisation durable des ressources naturelles

L'utilisation durable des ressources naturelles est la conséquence de ce projet qui sert à connaitre et faire connaitre ces ressources naturelles.

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet

Sans objet

E. Mesures en faveur de la biodiversité

Objet de ce projet : connaitre la biodiversité de la faune et de la flore

F. Mesures en faveur de l'accessibilité et de l'inclusivité du projet

Objet de ce projet : la mise en œuvre participative de ce projet permet de rendre accessible à tous, la connaissance de la biodiversité, et permet à chaque citoyen d'être acteur de cette connaissance.

G. Mesures de transition vers l'économie locale et circulaire

Sans objet

H. Intégration du projet dans l'environnement

Sans objet

Annexes : Pièces à joindre à la Fiche-Projet

Globalement non pertinentes pour ce projet immatériel

1. Plan de situation

Sans objet

1. Périmètre d'intervention sur fond cadastral et sur plan de secteur

Sans objet

2. Dossier photographique

Sans objet

3. Etat des lieux

Sans objet

4. S'il s'agit d'un bâtiment (type maison de village), fournir la liste des activités actuelles, concernées par le projet, et de leur fréquentation ainsi que leurs perspectives d'évolution afin de justifier de l'ampleur du projet et de sa nature par rapport aux besoins concrets

Sans objet

5. Liste des projets de même fonction existant sur la commune

Sans objet

Aménagement de la salle d'Hèvremont en maison de village	Fiche n°L1-M-06
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 1**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Hèvremont**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **création d'une maison de village**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à démolir la salle de village vieillissante d'Hèvremont en vue d'y reconstruire une maison de village adaptée. La salle, d'une même capacité de 350m² prévoit également une cuisine, les sanitaires, l'isolation thermique et acoustique un nouveau, système de chauffage. Une attention particulière sera portée à la récupération de l'eau de pluie.
Au niveau des abords, un minimum de 4 places de stationnement sera prévu dont une pour Personne à Mobilité Réduite.

Cette salle de 350m² accueille de 80 à 300 personnes en mettant à disposition une cuisine et un bar équipés, le mobilier et la vaisselle pour les repas. Elle est située au cœur d'Hèvremont et accueille de nombreux événements privés et un événement public plus important tous les 2 mois environ.

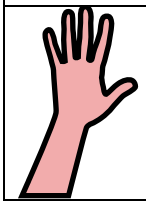
2. Justification du projet

La salle existante « Les Sins Façons » est vieillissante et son propriétaire et gestionnaire (la Royale Jeunesse Hèvremontoise asbl) souhaite disposer d'une infrastructure durable susceptible de pérenniser les diverses activités qui s'y développent, au profit de l'ensemble des villageois. Le bâtiment est vieillissant malgré l'entretien qui est assuré. Des travaux d'urgence pour la mise aux normes demandée par les pompiers devront être fait en 2024, mais le bâtiment demande de plus gros travaux. Les aspects énergétiques (isolation, chauffage, électricité…), la cuisine et les sanitaires doivent être refaits. Un bail emphytéotique au profit de la Commune a été discuté avec le comité et doit être encore formalisé.
Le bâtiment ne présente aucun enjeu patrimonial qui justifierait sa conservation.
Les activités existantes sont à maintenir car la salle est très utilisée par les villageois pour leurs événements privés, mais le projet doit permettre de développer différents événements plus importants et/ou plus réguliers.

Les effets directs sont la rénovation et la pérennisation d'un lieu de rencontre existant.
Les effets multiplicateurs sont l'entretien du bâti existant et le développement des activités villageoises.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal et en particulier à partir d'Hèvremont
- Création d'une maison de village à Goé

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines	**… en maintenant les services existants et en proposant des activités diversifiées et accessibles (en soutenant les associations)**
		… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : promouvoir un développement contrôlé de Limbourg, respecter les spécificités des différents villages et leurs potentialités ; viabiliser les équipements collectifs, concourir à l'épanouissement social des citoyens par la diversité, la conception et la gestion des équipements collectifs

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
+++			Développement des rencontres dans le village
	+		Amélioration énergétique du bâtiment

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

107 Pirhettes, Hèvremont Limbourg

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

L'absence d'abords constitue une contrainte pour le développement d'infrastructure accompagnant le bâtiment. La parcelle cadastrale (500m²) reprend le bâtiment (350m²) avec très peu d'abords.

C. Cadre légal lié au lieu

Zone d'habitat à caractère rural du plan de secteur
PASH : zone d'épuration collective avec collecteur et station d'épuration existante
SDC : zones de parcs résidentiels à Hèvremont et Goé

- Affectation : résidence avec espaces verts
- Densité moyenne comprise entre 6 et 10 logements/ha
- Implantation en mitoyenneté, en semi-jointif ou isolée

Guide Communal : habitat rural
Aléa d'inondations : néant

D. Contraintes naturelles existantes

Sans objet

E. Présentation du périmètre d'intervention

L'emprise du bâtiment sera identique à l'ancien. Seules quelques places de stationnement seront conservées côté rue et un espace réduit sera conservé côté jardin.

F. Statut de propriété

Propriété du groupe de la Jeunesse d'Hèvremont. Le groupe est informé des obligations d'emphytéose et est d'accord avec la proposition. Une convention de gestion entre la commune et le comité devra être établie afin de permettre la poursuite des activités en toute liberté.

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, appels à projet, UREBA
Partenaires associés : groupe de la Jeunesse d'Hèvremont

7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à long terme (arrivé en 22ème position sur 28 projets) car peu précis lors de la réunion de pré priorisation mais vu l'urgence des travaux il a été décidé de faire remonter le projet en lot 1.

B. État actuel du dossier

Le 14/05/2024 : Rencontre de la Royale Jeunesse Hèvremontoise et des habitants pour définir les besoins/aménagements souhaités.

C. Programme des travaux

1. Évaluation initiale et planification
   - Étude de faisabilité
   - Conception préliminaire
   - Consultation avec les parties prenantes
   - Obtention des permis nécessaires
2. Préparation du site
   - Démolition
   - Nettoyage du site
   - Travaux de terrassement
3. Fondations
   - Coulage des fondations
4. Construction de la structure
   - Structure de base
   - Charpente
   - Couverture
5. Installation des systèmes
   - Électricité
   - Plomberie
   - Chauffage et climatisation
6. Travaux Intérieurs
   - Isolation
   - Cloisonnement
   - Enduisasge
   - Revêtements de sol
   - Peinture et finitions
7. Finitions extérieures
   - Façades
   - Menuiseries extérieures
   - Aménagements des abords

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☐ OUI ☑ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Contacter les pouvoirs subsidiants, emprise, état de propriété

F. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé pour la construction d'une maison de village publique, il est crucial de mettre en place divers éléments et stratégies qui garantissent non seulement la pérennité de la structure, mais aussi son utilisation optimale par la communauté : animation du

comité de gestion, plan de gestion à long terme, contribution de la communauté, promotion et organisation d'une maintenance à long terme.

8. Estimation globale du coût

Aménagement de la salle d'Hèvremont en maison de village

1- Démolition			
	Superficie (m²)	Prix unitaire (€) HTVA	Total
Bâti existant	350	200	70.000 €
TOTAL Démolition			**70.000 €**

2- Bâtiment et abords			
	Superficie (m²)	Prix unitaire (€) HTVA	Total
Création d'une maison de village sans étage	350	1600	560.000 €
Surplus pour matériaux durables	10%		56.000 €
Abords minéralisés	150	150	22.500 €
TOTAL Bâtiment et abords			**638.500 €**

3- Généralités			
	Superficie (m²)	Prix unitaire (€) HTVA	Total
Essais de caractérisation des sols	1	10.000	10.000 €
Essai de portance	3	5.000	15.000 €
TOTAL Généralités			**25.000 €**

TOTAL	**733.500 €**

Frais d'études -Auteur de projet -Stabilité -Coordination sécurité/santé	8	%	**58.680**	**€**
Total Hors TVA			**792.180**	**€**
TVA (21 %)	21	%	166.358	€
TOTAL GÉNÉRAL TVAC			**958.538**	**€**

TOTAL GÉNÉRAL	**Part communale**	**Part DR (avec plafond)**	**Taux DR**	
Aménagement de la salle d'Hèvremont en maison de village				
958.538	278.538	680.000	80	%

Projet rémunérateur ☐ oui ☑ non

9. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Réalisation des travaux	Les travaux ont été réalisés	PV de réception
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Niveau d'occupation des locaux	Utilisés au moins une fois par semaine	Administration communale (calendrier d'occupation)
Variété des utilisateurs	10 différents /an	Administration communale (calendrier d'occupation)

10. [Notice évolutive] - Mesures en faveur de la résilience locale et de la transition

A. Mesures pour répondre aux risques et contraintes identifiés au Point 5 (Localisation et statut)

Malgré le manque d'abords limitant les possibilités de temporisation des eaux de toiture, il sera au moins important de mettre en place une citerne avec une récupération des eaux de pluie.

B. Mesures en faveur de la bonne gestion des eaux

Eléments quantitatifs généraux du dossier :
Superficie totale de la parcelle : 430m²
Superficie initiale non bâtie sur la parcelle : 70m² (parking tarmaqué)
Superficie finale non bâtie sur la parcelle : 20 m²
Dispositif de temporisation des eaux ruisselant des surfaces imperméabilisées : inchangé

C. Mesures en faveur de l'utilisation durable des ressources naturelles

Pour assurer une utilisation durable des ressources naturelles dans la construction de la maison de village, il est primordial de choisir des matériaux écologiques et renouvelables. L'utilisation de matériaux locaux, tels que le bois certifié permet de réduire l'empreinte carbone liée au transport tout en soutenant l'économie locale. De plus, l'intégration de matériaux recyclés, comme l'acier et le béton recyclé, contribue à la réduction des déchets de construction. Enfin, privilégier des matériaux à faible impact environnemental et à faible émission de composés organiques volatils (COV) garantit une meilleure qualité de l'air intérieur et un environnement plus sain pour les futurs utilisateurs.…

D. Mesures en faveur de la sobriété du projet

La sobriété du projet passe par une conception bioclimatique qui maximise l'efficacité énergétique de la maison. En profitant de l'orientation du bâtiment pour tirer parti des gains solaires en hiver et minimiser la surchauffe en été, on réduit significativement les besoins en chauffage et en climatisation. L'installation de systèmes de récupération de l'eau de pluie et de dispositifs d'économie d'eau, comme les toilettes à faible débit, contribuent également à une gestion responsable des ressources. Par ailleurs, l'utilisation de technologies éco-énergétiques, comme les panneaux solaires et l'éclairage LED, permet de diminuer la consommation d'énergie et de réduire les coûts d'exploitation à long terme.

E. Mesures en faveur de la biodiversité

La préservation et la promotion de la biodiversité sont essentielles pour intégrer harmonieusement la maison de village dans son environnement. La création de toitures végétalisées embellit non seulement l'espace, mais offre également des habitats pour la faune locale. Planter des espèces indigènes et mellifères favorise la biodiversité et soutient les populations d'abeilles et d'autres pollinisateurs essentiels.

F. Mesures en faveur de l'accessibilité et de l'inclusivité du projet

Pour garantir que la maison de village collective soit accessible à tous, il est crucial d'intégrer des principes d'inclusivité et d'accessibilité dès la conception. L'accessibilité PMR et les sanitaires adaptés permettent aux personnes à mobilité réduite de se déplacer facilement. L'utilisation de signalétique en braille et de systèmes d'assistance auditive assure que les personnes malvoyantes et malentendantes puissent également profiter des installations. De plus, la création d'espaces polyvalents et modulables permet de répondre aux besoins variés de la communauté, offrant ainsi un lieu accueillant et fonctionnel pour tous les utilisateurs. Il s'agit de promouvoir une architecture universelle renforçant le sentiment d'appartenance et de participation de l'ensemble des membres de la communauté.

G. Mesures de transition vers l'économie locale et circulaire

La transition vers une économie locale et circulaire peut être stimulée par des choix stratégiques dans la construction et l'exploitation de la maison de village collective. Collaborer avec des artisans et des fournisseurs locaux pour les matériaux et les services permet de favoriser l'économie régionale et de réduire les émissions de CO_2 liées au transport. De plus, adopter des pratiques de construction circulaires, telles que le réemploi des matériaux et la conception pour la déconstruction, limite les déchets de chantier et prolonge la durée de vie des ressources. L'organisation de marchés locaux et d'ateliers de réparation au sein de la maison de village peut également encourager les habitants à adopter des pratiques de consommation responsables et durables.

H. Intégration du projet dans l'environnement

L'intégration harmonieuse de la maison de village collective dans son environnement villageois nécessite une approche respectueuse de l'architecture locale et des paysages environnants. Utiliser des matériaux et des techniques de construction traditionnelles permet de préserver le caractère authentique du village. Impliquer les habitants dans le processus de conception et de construction favorise l'appropriation du projet par la communauté et renforce les liens sociaux.

Annexes : Pièces à joindre à la Fiche-Projet

1. Plan de situation

CF. ANNEXE 1

2. Périmètre d'intervention sur fond cadastral et sur plan de secteur

Cf. ANNEXE 2

3. Dossier photographique

Cf. ANNEXE 3

4. Etat des lieux

De manière générale, le bâti existant est vieillissant et ne présente pas d'enjeu architectural ou patrimonial justifiant les surcouts pour une rénovation du bâtiment.

5. S'il s'agit d'un bâtiment (type maison de village), fournir la liste des activités actuelles, concernées par le projet, et de leur fréquentation ainsi que leurs perspectives d'évolution afin de justifier de l'ampleur du projet et de sa nature par rapport aux besoins concrets

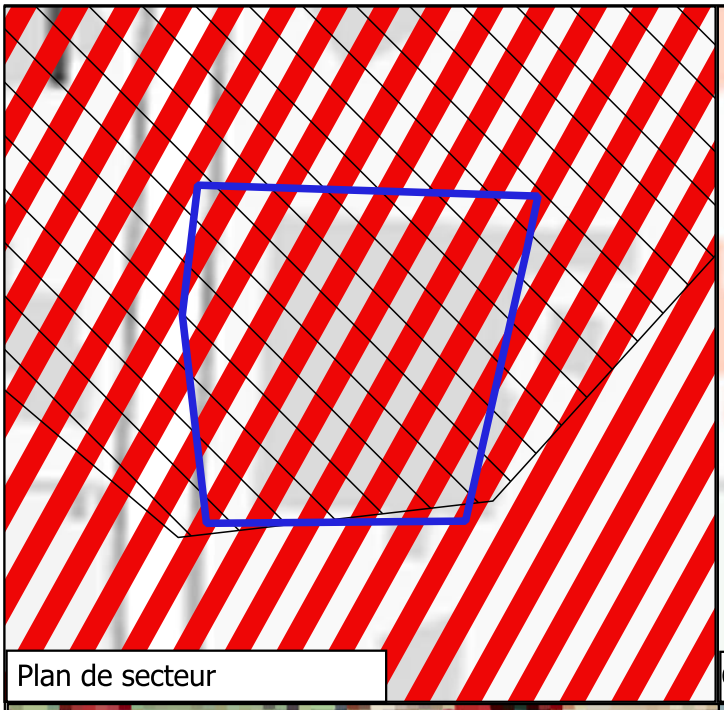
Cf. ANNEXE 5

6. Liste des projets de même fonction existant sur la commune

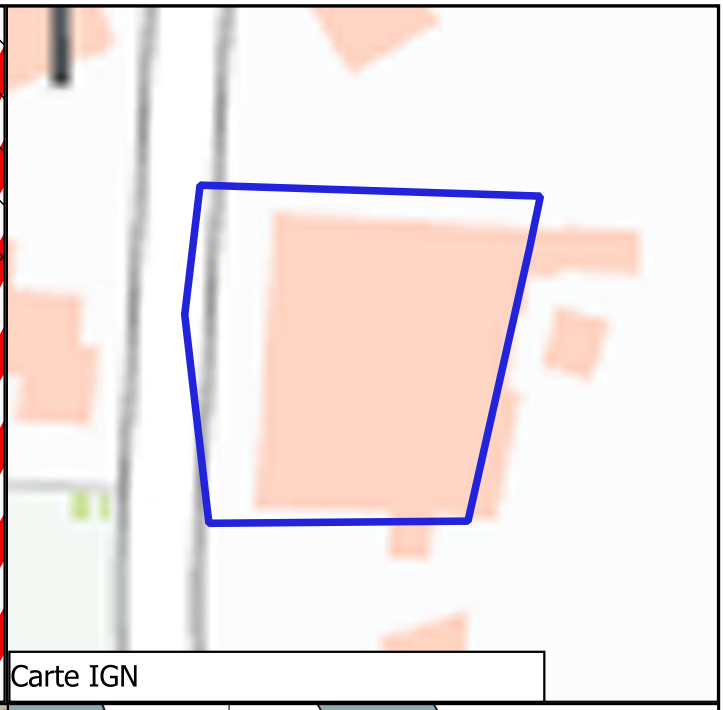
Aucune maison de village n'existe sur la commune puisqu'il s'agit d'un premier PCDR. Aucun autre local de rencontre n'existe dans le village d'Hèvremont.

Différents locaux existent sur la commune :

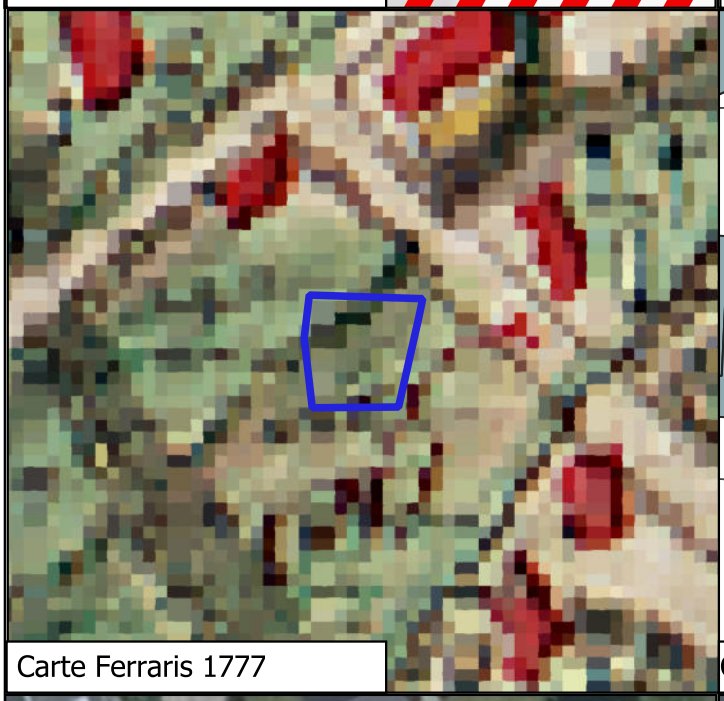
- Salle de la Jeunesse de Bilstain
- Ecole communale de Bilstain
- Le Kursaal à Dolhain
- Ecole Duc de Malborough à Dolhain
- Ecole Saint-Joseph à Dolhain
- Centre sportif de Dolhain
- Salle polyvalente de la Bibliothèque/Ludothèque à Dolhain
- Conservatoire et future MJ à Dolhain
- Locaux des scouts à Dolhain
- Local de la Jeunesse/Buvette du foot RDFC à Dolhain
- Local des XIV à Dolhain
- Cercle Saint-Lambert à Goé
- Ecole communale de Limbourg à Limbourg-Haut
- Local de la Jeunesse à Limbourg-Haut
- L'Arvô à Limbourg-Haut



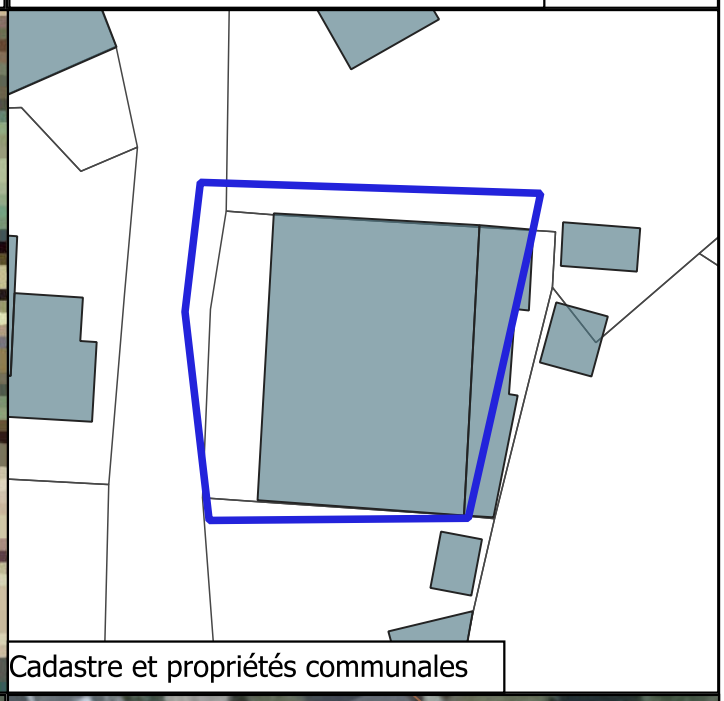
Plan de secteur



Carte IGN



Carte Ferraris 1777



Cadastre et propriétés communales



Orthophotoplan (+ éventuellement Natura 2000 ou Arbres et haies remarquables ou arrêt TEC)



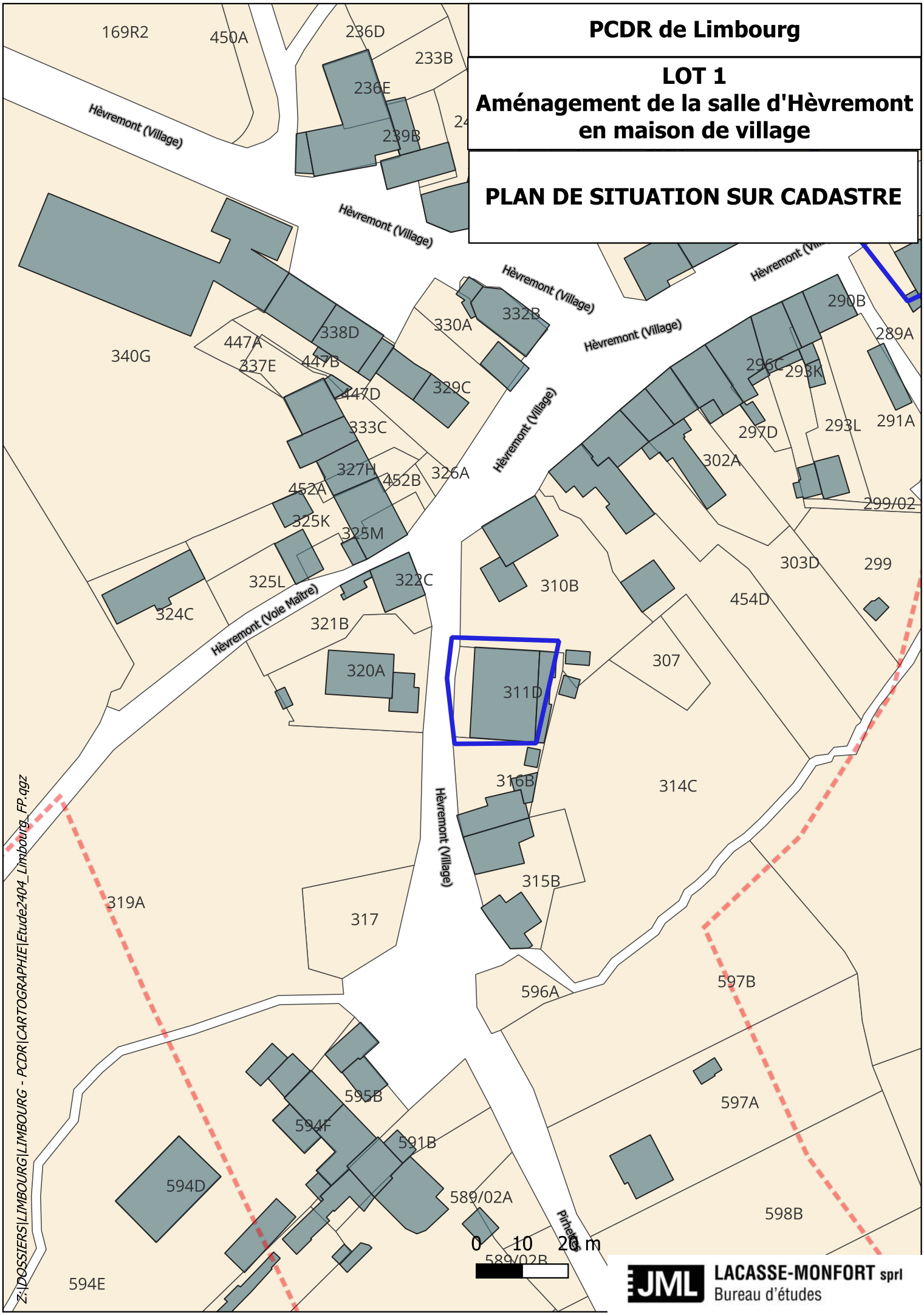
Orthophotoplan (+ GISER)

PCDR de LIMBOURG	Aménagement de la salle d'Hèvremont en maison de village	Octobre 2024
Cartes du contexte		LACASSE-MONFORT sprl Bureau d'études

PCDR de Limbourg

LOT 1
Aménagement de la salle d'Hèvremont en maison de village

PLAN DE SITUATION SUR CADASTRE



JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

INFRASTRUCTURE ▪ GENIE CIVIL ▪ TOPOGRAPHIE ▪ COORDINATION SECURITE
PCDR ▪ STABILITE ▪ TECHNIQUES SPECIALES ▪ GEOMETRE EXPERT

PROVINCE LIEGE ***COMMUNE*** LIMBOURG

DATE 19 mars 2025

PCDR - PARTIE 5 - Fiches projet - Aménagement de la salle d'Hérbemont en maison de village

DOSSIER PHOTOS

DESCRIPTION DU NORD VERS LE SUD



Photo n°1



Photo n°2

LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études



Photo n°3

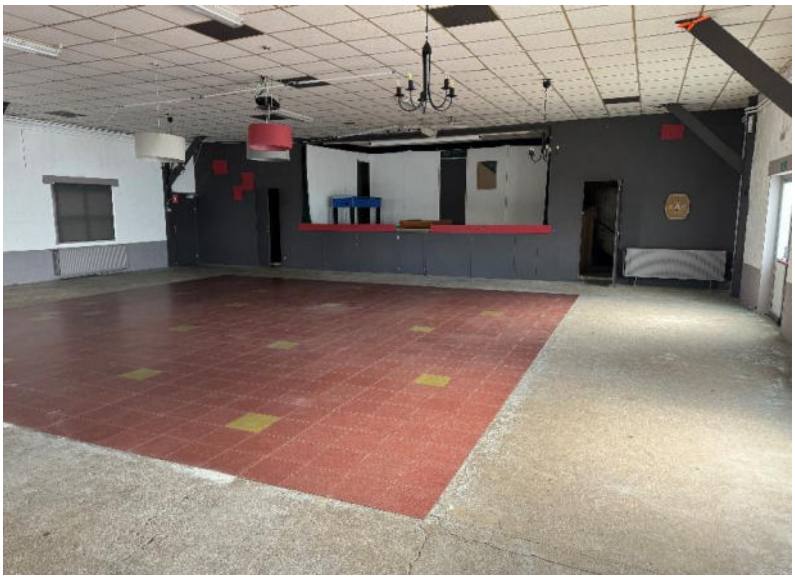


Photo n°4

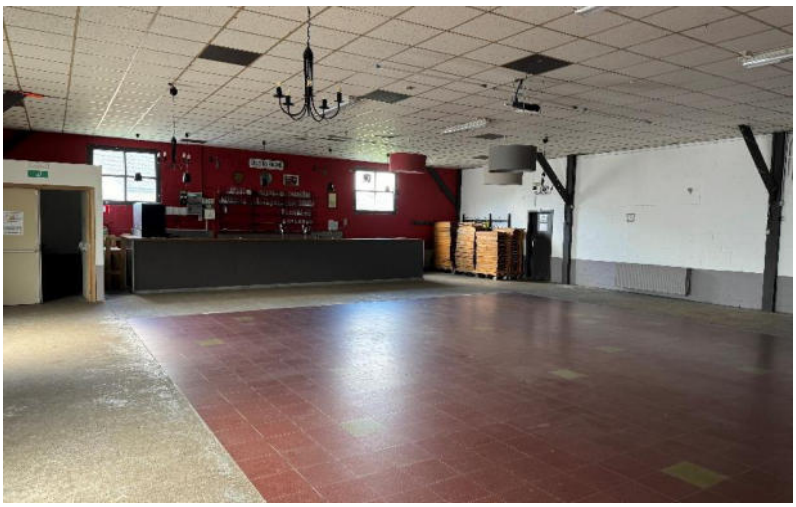


Photo n°5

Petit Sart 26,
B-4990 Lierneux
Tel +32(0)80/41 86 81
Fax +32(0)80/41 81 19
info@sml-ingenieurs.eu
TVA BE 0434.619.881
RPM Verviers
IBAN BE12 0017 4622 2692
BIC GEBABEBB

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études



Photo n°6

www.sml-ingenieurs.eu
Petit Sart 26,
B-4990 Lierneux
Tel +32(0)80/41 86 81
Fax +32(0)80/41 81 19
info@sml-ingenieurs.eu
TVA BE 0434.619.881
RPM Verviers
IBAN BE12 0017 4622 2692
BIC GEBABEBB

LISTE DES ACTIVITÉS ACTUELLES, CONCERNÉES PAR LE PROJET, ET DE LEUR FRÉQUENTATION AINSI QUE LEURS PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION AFIN DE JUSTIFIER DE L'AMPLEUR DU PROJET ET DE SA NATURE PAR RAPPORT AUX BESOINS CONCRETS

15 mai 2024

Informations recueillies :

Coordonnées de la Jeunesse d'Hevremont :

***Alexandre Roels**, Hevremont village, 24 à 4830 Limbourg*

Courriel : elect-ra@live.be

Tel : 0496/406080

Activités sur 1 année :

Location à des privés (1 à 2 x / semaine) – doit pouvoir continuer à se faire…

Souper Cassoulet (Janvier-Février) ouvert à tous – publicité faite surtout sur Limbourg

Soirée grand écran Foot (Euro et mondial)

Jogging de Juillet (repris dans le challenge « La Meuse »)

Kermesse de Septembre

Vin chaud à Noël

Activités futures envisagées :

Chasse aux œufs à Pâques

Rabbit Festival (on a appris que les gens d' Hèvremont sont appelés les Lapins) – Festival de musique (groupes live)

Ouverture 1X/ mois à 1X/ semaine plus dans le style café de village

Le groupe de laJeunesse d'Hèvremont est composé d'une 20aine de personnes dont 5-6 actifs

Le groupe est informé des Obligations d'emphythéose et est d'accord avec la proposition.

Une convention de gestion entre la commune et le comité devra être établie afin de permettre la poursuite des activités en toute liberté.

Le bâtiment demande plus qu'un rafraichissement.

Des travaux urgents seront sans doute nécessaires (demandes des pompiers) pour poursuivre les activités en attendant la grosse restauration

Il s'agira de moderniser et restaurer l'ensemble dans ses fonctions actuelles.

Un budget de +/- 350.000 € est à prévoir

Nouvelles cuisines

Nouveaux sanitaires

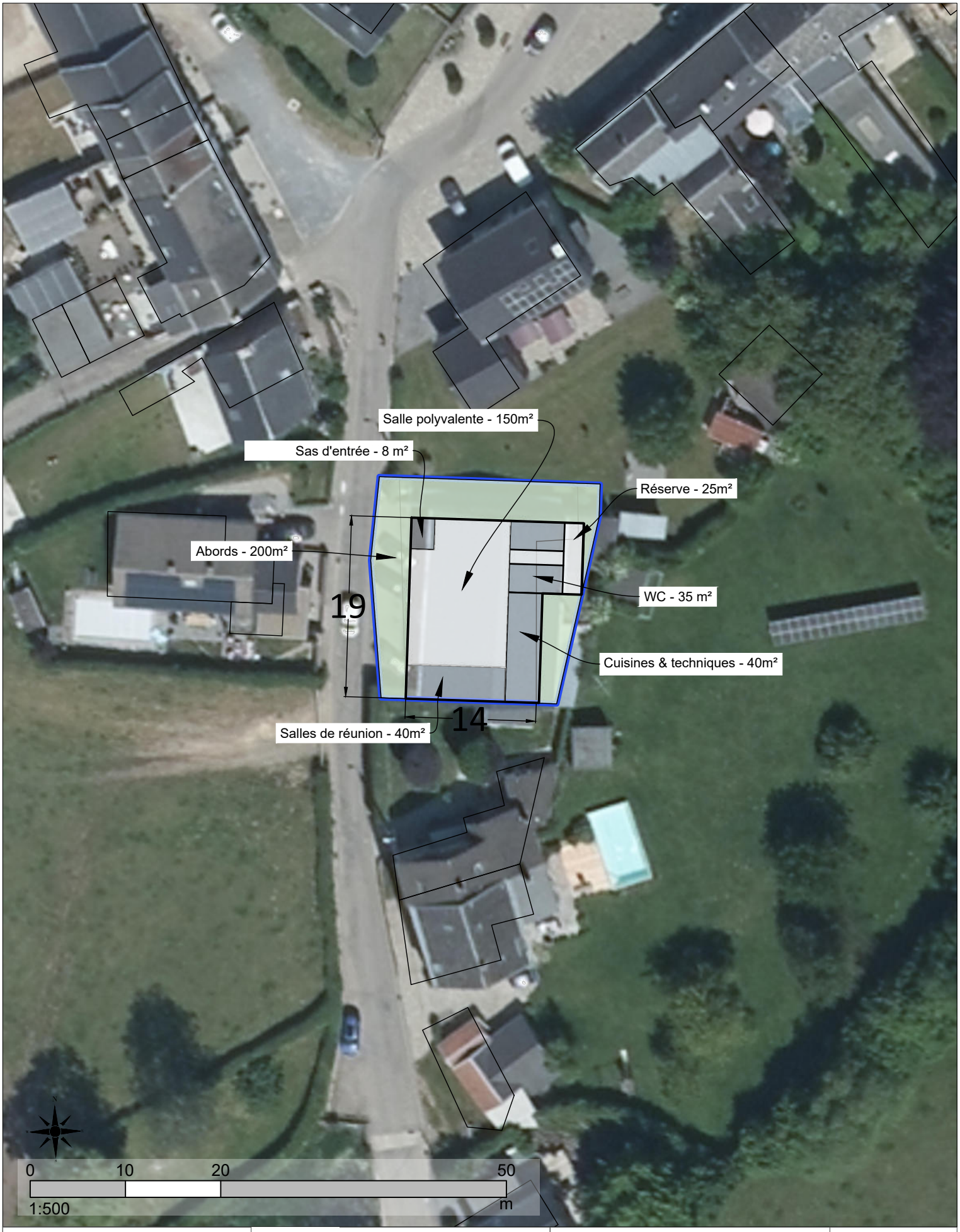
Nouvelle toiture

Isolation thermique et acoustique à prévoir

Nouveau système de chauffage

Electricité et éclairage

Etc..



PCDR de la commune de LIMBOURG

Date : Octobre 2024

Echelle : 1/500ème

Aménagement de la salle d'Hèvremeont en maison de village

Etude réalisée par : JML

LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

PCDR DE LA VILLE DE LIMBOURG

PARTIE 5 : PROJETS

LOT 2

ville de Limbourg
une ville en mouvement

Lierneux, version mars 2025

LACASSE-MONFORT sprl
Petit Sart, 26
4990 Lierneux
t +32 80 41 86 81 ou +32 80 28 08 77
e vl@sml-ingenieurs.eu ou cr@sml-ingenieurs.eu

Lot	Mat/ Imm*	n° FP	Objectif	Intitulé
2	MAT	**L2-M-01**	environnement	Développement des communautés d'énergies renouvelables
2	MAT	**L2-M-02**	convivialité et services	Création d'espaces de convivialité sur les berges de la Vesdre au niveau de la Rochette
2	Imm	**L2-IM-01**	logement, AdT	Mise en place d'un programme d'actions de valorisation du patrimoine local
2	MAT	**L2-M-03**	mobilité	Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre Hèvremont et Limbourg-Haut
2	MAT	**L2-M-04**	convivialité et services	Création d'un espace de convivialité et d'une liaison de mobilité active sur les berges de la Vesdre au niveau du terrain des « Espagnols »
2	MAT	**L2-M-05**	mobilité	Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et Limbourg-Haut
2	MAT	**L2-M-06**	convivialité et services	Création d'un pumptrack

Développement des communautés d'énergies renouvelables	Fiche n°L2-M-01
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 2**
(b) Nom du village ou de l'entité : **tous les villages**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **développement des communautés d'énergies renouvelables**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet est de créer des communautés d'énergie, d'étudier les activités qu'elle va développer et de réaliser le réseau.
D'une part, il s'agit de solliciter une aide à la conception et à la création du nouvel outil « communauté d'énergie » à laquelle la Commune participe.
D'autre part, il s'agit de développer une production d'énergie photovoltaïque ou par la biométhanisation (en collaboration avec des entreprises de la région). Il s'agit d'associer la production communale d'énergie photovoltaïque (possible vu l'étendue des toitures des bâtiments communaux) avec la consommation d'énergie de ces mêmes bâtiments mais aussi d'autres bâtiments publics voire parapublics. Car ces bâtiments sont, pour la plupart, regroupés à Dolhain.

2. Justification du projet

Initialement, l'idée était d'utiliser les toitures des ateliers communaux pour poser des panneaux photovoltaïques alimentant, d'une part les ateliers mêmes et d'autre part, les particuliers de Limbourg-Haut qui par le classement de la zone ne peuvent installer des panneaux photovoltaïques sur leur propre toiture. Une cabine électrique est idéalement placée en contrebas de Limbourg-Haut et les ateliers communaux disposent d'une grande surface de toiture.
Cette idée a ensuite été élargie à toute la commune au vu de l'intérêt des citoyens. « Le projet de communauté d'énergie a un gros intérêt à être réalisé au vu des enjeux climatiques actuels. Ce n'est pas possible de mettre des panneaux photovoltaïques sur de bonnes terres agricoles, mettre ces panneaux sur des bâtiments publics c'est une bonne solution. Les habitants de Limbourg-haut pourraient bénéficier de cette communauté d'énergie. »[1]
Outre les habitants de Limbourg-Haut, d'autres consommateurs seraient intéressés : l'entreprise Corman et la maison de repos sont les deux plus gros demandeurs d'énergie en journée, ils récupéreraient le surplus d'énergie produit.
Vu le cadre agricole de la commune, la biométhanisation est étudiée. Les agriculteurs de Bilstain avaient envisagé de construire une centrale de biométhanisation il y a une dizaine d'année mais le projet n'avait pas été réalisé à cause du cadre légal de l'époque.

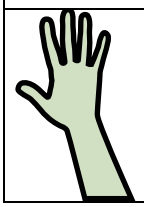
Les effets directs sont la production d'énergie renouvelable, en particulier au bénéfice d'un public n'ayant pas la possibilité d'en produire directement.
Les effets multiplicateurs sont la participation du territoire aux objectifs supra communaux en matière d'énergie, que ce soit au niveau européen, wallon et/ou du GAL Pays de Herve.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Création de logements « tremplins »
- Création d'un espace de co-working au Kursaal
- Création d'un atelier rural
- Création d'une maison de village à Goé
- Aménagement de la salle d'Hèvremont en maison de village
- Création d'une maison multiservices dites « de la transition »

[1] Extrait du compte-rendu de la réunion de CLDR du 20 février 2024

- Aménagement de logements communaux familiaux

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Améliorer la résilience environnementale du territoire par des actions ambitieuses comme par de petits gestes	**… en développant des projets participatifs de production d'énergie renouvelable**

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : la création de communautés d'énergie renouvelable sur le territoire
- **Plan de relance « énergie »**
- **Plan Air Climat Energie à l'horizon 2030**

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
++			Soutien des citoyens en faveur de la production et de la consommation d'énergie renouvelable
	+++		Production d'énergie renouvelable et locale
		+	Soutien des entreprises et des agriculteurs en faveur de la production et de la consommation d'énergie renouvelable

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

Tous les villages sont concernés même si Dolhain et Limbourg-Haut sont plus pressentis pour des communautés d'énergie autour des panneaux photovoltaïques et des bâtiments publics ; et Bilstain, Goé et Hèvremont pour des communautés d'énergie autour de la biométhanisation et des bâtiments économiques, notamment agricoles, et des citoyens.

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Le projet s'intègre directement à son environnement en se déclinant en 2 directions : les panneaux photovoltaïques sur de grandes toitures à proximité des zones où les services publics sont les plus denses ; la biométhanisation dans les villages plus agricoles.

C. Cadre légal lié au lieu

Le cadre légal général est le Décret du 05/05/2022 et l'AGW du 17/03/2023 relatifs au partage d'énergie

D. Contraintes naturelles existantes

Non connu à ce stade

E. Présentation du périmètre d'intervention

Non connu à ce stade

F. Statut de propriété

Non connu à ce stade

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune – agent POLLEC
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR pour l'accompagnement, appels à projet
Partenaires associés : ORES, riverains, Valbiom, GAL Pays de Herve

7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à court terme (arrivé en 4ème position sur 28 projets) et fait partie des projets coup de cœur. Cependant, le peu de recul sur les communautés d'énergie (l'arrêté du Gouvernement wallon date du 17 mars 2023) a incité la DDR à conseiller la Commune de postposer ce projet (lors de la réunion du 13 mars 2024).

B. État actuel du dossier

Outre la création novatrice de la communauté d'énergie, ce qui coute cher ce sont les connexions entre les producteurs et les consommateurs.

C. Programme des travaux

Définir le projet pilote de communauté d'énergie

Il s'agit de créer une communauté entre les différents bâtiments de la Commune et des organismes publics et parapublics.

Les panneaux photovoltaïques peuvent être installés sur les bâtiments communaux, notamment ceux disposant d'une grande surface de toiture : les ateliers du service travaux et le Kursaal sont identifiés car ils n'en disposent par encore.

Au niveau des consommateurs, sont identifiés :

- tous les services publics communaux
- les services parapublics comme la maison de repos Léon d'Andrimont

Créer la communauté d'énergie

Il s'agit d'une création administrative.

Réaliser le réseau

Installer les panneaux photovoltaïques.

Installer les connexions : câbles, cabines électriques…

Dupliquer les communautés d'énergie

Via une communication appropriée, la communauté d'énergie créée par la Commune peut servir d'exemple pour la création d'autres communautés énergie. Ces autres communautés peuvent associer outre les entités publiques et parapubliques, des citoyens et/ou des entreprises de la région. Une communauté d'énergie pourrait prendre en compte les habitants de Limbourg-Haut qui n'ont pas la possibilité d'installer des panneaux photovoltaïques car le site est classé. Des entreprises comme la maison de repos du Bel'Fays ou Corman qui sont des consommateurs importants d'énergie pourraient être intéressés.

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☑ OUI ☐ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Contacter les pouvoirs subsidiants : pour l'accompagnement, la catégorie 8 est sollicitée en DDR ; pour l'installation du réseau, les subsides UREBA ou autres pour l'énergie sont sollicités.

F. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Pour la communauté d'énergie impliquant la Commune, la gestion communale est absolument nécessaire.

8. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Création de communauté d'énergie	2 dont celle impliquant la Commune	Statuts des communautés
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Création du réseau	2	Commune

Création d'espaces de convivialité sur les berges de la Vesdre au niveau de la Rochette	Fiche n°L2-M-03
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 2**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Goé**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **création d'espaces de convivialité sur les berges de la Vesdre au niveau de la Rochette**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à aménager un espace longeant la Vesdre, rive droite, situé à la pointe du méandre à l'ouest du Vesdray, au lieu-dit la Rochette. Ce site auparavant préservé, avait un aspect sauvage, avec une falaise qui présentait un affleurement rocheux rare à observer en Belgique. Suite aux inondations de 2021 et à la destruction du pont du Vesdray, des habitations étaient enclavées. Afin d'y remédier, une piste a été réalisée au niveau de ce site. Il s'agit de réhabiliter l'aspect géologique détruit par et suite aux inondations de 2021, de revégétaliser le site, de prévoir un passage, de réaliser un aménagement convivial, calme et didactique pour profiter du lieu et pour mettre en valeur ses caractéristiques naturelles.

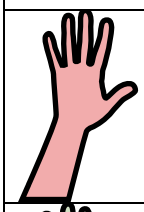
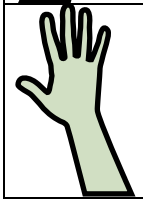
2. Justification du projet

Lors des inondations de juillet 2021, les berges de la Vesdre sur le territoire communal ont été fortement impactées. De nombreuses études (dont certaines encore en cours) ont réfléchi aux affectations possibles en tenant compte des contraintes liées à la Vesdre. Le projet permet donc de réhabiliter cette zone. Il consiste à réaménager cette partie des berges de la Vesdre, détruite lors des inondations de 2021 et abîmée par les travaux communaux nécessités pour désenclaver quelques habitations au moment des inondations.
La valeur géologique du site est également intéressante à préserver et valoriser.

Les effets directs sont la reconstruction d'une berge de la Vesdre et la mise en valeur de la nature du site.
Les effets multiplicateurs sont la création d'un nouveau lieu convivial et didactique dédié à la nature.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Inventaire des richesses naturelles et, valorisation et sensibilisation à la biodiversité
- Création d'espaces de convivialité sur les berges de la Vesdre – 2 autres sites

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines	**… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité**
	Améliorer la résilience environnementale du territoire par des actions ambitieuses comme par de petits gestes	**… en préservant, renforçant et sensibilisant à la nature sous toutes ses formes et à toutes les échelles**

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : protéger les 2/3 du territoire en zones rurale et boisée, assurer la protection du milieu naturel et sa gestion ; assurer des moyens de communication sécures, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied… ; garantir des réseaux techniques performants d'utilité publique, aménager la voirie et le mobilier afin de compléter et concourir à la qualité des espaces publics
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : préserver le paysage bocager

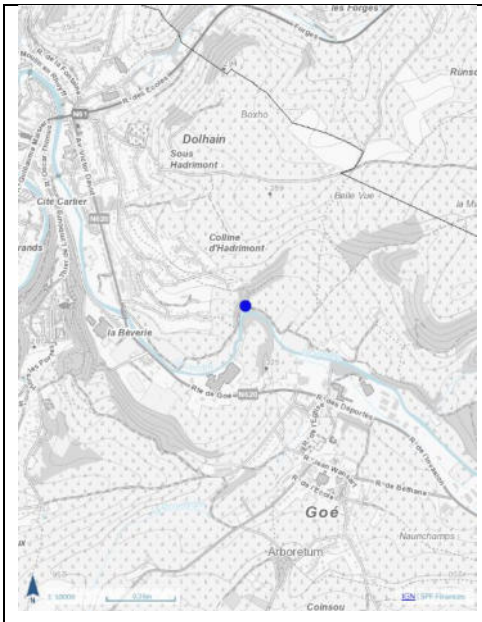
4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
++			Créer du lien entre les habitants et la nature qui les entoure, notamment la réappropriation positive de la Vesdre
	+++		La renaturalisation des berges permet de limiter l'impact des crues en aval et d'améliorer la biodiversité du territoire.

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune



Le long d'un méandre de la Vesdre, rive droite, situé à la pointe du méandre à l'ouest du Vesdray, au lieu-dit la Rochette

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Le projet s'intègre dans son environnement de berges de la Vesdre mais aussi d'intérêt géologique (affleurements rares, roches particulières). Selon la carte géologique on est à la jonction de 2 unités lithostratigraphiques dont la formation de Baelen.
Un chemin relie le lotissement de la colline d'Hadrimont et les anciens terrains de football en passant par ce site.

C. Cadre légal lié au lieu

Le site est repris en zone agricole au plan de secteur. Il est à la jonction entre les chemins n°11 et 14 à l'atlas des voiries vicinales. Il se situe dans la zone de protection du site classé de Limbourg-Haut

D. Contraintes naturelles existantes

Zone de haie remarquable
Risque d'inondation fort (aléa et juillet 2021) mais pas d'axe de ruissellement

E. Présentation du périmètre d'intervention

Le périmètre précis n'est pas connu à ce stade.

F. Statut de propriété

Le statut de propriété, dépendant du périmètre retenu, n'est pas connu à ce stade.

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune - Service travaux
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, appels à projet, Yes We Plant, BiodiverCité
Partenaires associés : riverains

7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à court terme et est arrivé en 8ème position sur 28 projets. Cependant, les inconnues liées au tracé de la Vesdrienne et d'une éventuelle reméandration de la Vesdre sont à lever au préalable. Le projet a donc été priorisé à moyen terme.

B. État actuel du dossier

Dans le cadre des recommandations liées à la reconstruction, et notamment du rapport de développement quartier durable, il est proposé de renaturaliser les berges de la Vesdre en y associant l'aspect convivial. Les plantations sont les principales mesures clairement recommandées.
Afin de désenclaver quelques habitations au moment des inondations (en 2021), un chemin carrossable temporaire a été réalisé. Ce chemin a abîmé les affleurements rocheux. La Commune souhaite cependant conserver ce chemin en faveur de la mobilité active.
Il n'existe en 2024 aucune information précise sur le tracé de la Vesdrienne à cet endroit.

C. Programme des travaux

<u>Rénovation du terrain</u>
Il s'agit d'évaluer l'état de conservation de la roche dont le visuel est rare : simplement recouvert, détruit en tout ou partie…
A minima, il faut préserver les roches encore visibles.
Si la roche a seulement été recouverte, il est possible de refaire le paysage à l'identique.

Plantations
Le chemin d'accès a également détruit la végétation, il s'agit de la replanter en tenant compte des contraintes liées à la Vesdre.

Aménagements de convivialité
Des aménagements légers (type bancs) doivent permettre de profiter calmement du lieu.

Aménagements didactiques
Sur les thèmes de la géologie, de la Vesdre, de la biodiversité

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☐ OUI ☑ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Contacter les pouvoirs subsidiants

F. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Communication
Entretien du site

8. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Espace de convivialité	créé	PV de réception des travaux
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Satisfaction	70% des utilisateurs	Enquête

Mise en place d'un programme d'actions de valorisation du patrimoine local	Fiche n°L2-IM-01
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 2**
(b) Nom du village ou de l'entité : **tous les villages**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **actions immatérielles en faveur du patrimoine local**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à valoriser le petit patrimoine dans l'ensemble des villages de l'entité limbourgeoise. Un groupe de travail « patrimoine » de la CLDR sera créé à cette fin. Différentes actions peuvent être entreprises.

- Inventaire (mise à jour de l'inventaire existant) du patrimoine sur le territoire de l'entité
- Réalisation de chantiers de rénovation (participatifs et/ou dans le cadre de la subvention Petit Patrimoine Populaire Wallon)
- Préparation des dossiers de classement
- Organisation de conférences sur des sujets patrimoniaux
- Edition de plaquettes d'information sur les patrimoines rénovés les plus intéressants
- Création de visites guidées (pour les écoles, touristes, passionnés d'histoire…)
- Sécurisation des accès à certains éléments (publics)

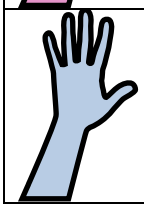
2. Justification du projet

Il s'agit de regrouper un ensemble de travaux dans un but de valorisation patrimoniale mais également de développement d'un tourisme local.
Le patrimoine bâti traditionnel est très riche : 18 biens classés et 1 zone de protection, 4 Périmètres d'Intérêt Culturel, Historique ou Esthétique au niveau des centres des principaux villages, un guide régional d'urbanisme pour Limbourg-Haut, un Inventaire du Patrimoine Culturel Immobilier très fourni (patrimoine religieux, château-ferme, maisons de notables, moulin… et surtout fermes et habitations traditionnelles). Les citoyens sont attachés à leur patrimoine qu'ils entretiennent parfois à l'image de la chapelle Sainte-Anne. Par contre, le patrimoine lié au passé industriel est très peu mis en valeur.
Limbourg-Haut est classée depuis 1994 et repris comme patrimoine exceptionnel de Wallonie depuis 2009. Son passé historique et sa valeur architecturale sont reconnus au-delà de ses remparts. Les travaux de rénovation de l'Arvô, de l'Eglise et avec ce PCDR, du cimetière protestant, de cheminements vers Limbourg-Haut par les remparts, sont autant de projets d'envergure complémentaires pour valoriser le site. Le projet permet d'entretenir les éléments plus discrets et/ou moins emblématiques qui permettent de finaliser ce site unique.

Les effets directs sont la mise en valeur, l'entretien voire la rénovation du petit patrimoine bâti.
Les effets multiplicateurs sont l'amélioration du cadre de vie, l'attractivité touristique, la connaissance de l'identité limbourgeoise.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Acquisition et création d'espaces de convivialité vers Limbourg-Haut
- Aménagement des entrées de villages
- Aménagement du cœur de village de Bilstain

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	(Re)Concilier le futur et le passé tant en termes de patrimoine qu'en termes d'aménagement du territoire et de logement	**… en rénovant et en entretenant le bâti en général tout en valorisant le patrimoine industriel et le petit patrimoine en particulier**
	Soutenir une économie locale en recherchant un équilibre entre les différentes activités économiques et le respect de la quiétude dans les villages	**… en consolidant l'identité touristique reconnue tout en préservant la convivialité, tant à Limbourg-Haut que dans le reste de la commune**

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : appliquer la réglementation du site majeur de Wallonie pour le promontoire de Limbourg ; gérer et réglementer strictement le site de l'ensemble architectural de Limbourg
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : créer une identité commune

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
+++			La connaissance de l'identité historique, culturelle, économique, patrimoniale de la commune
	+		Souvent, le petit patrimoine est associé ou indissociable de son environnement naturel.
		++	La mise en valeur du patrimoine est un atout touristique.

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

Toute la commune

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Non connu à ce stade

C. Cadre légal lié au lieu

Non connu à ce stade

D. Contraintes naturelles existantes

Non connues à ce stade

E. Présentation du périmètre d'intervention

Non connu à ce stade

F. Statut de propriété

Au cas par cas

6. Parties prenantes, porteurs de projet

- Porteur du projet : CLDR (au travers du GT « Patrimoine »), Commune (au travers de son service « Aménagement du territoire)
- Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, appels à projet, subside PPPW, CGT, Syndicat d'initiative
- Partenaires associés : historiens locaux, les visiteurs du passé, bibliothèque, SPW AWAP, riverains, historiens, Maison du Tourisme… Ce projet devra rassembler les riverains et l'ensemble des acteurs présents sur chaque site et en particulier Limbourg-Haut, tant pour l'identification des travaux que pour leur mise en œuvre.

7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à moyen terme (arrivé en 10ème position sur 28 projets).

B. État actuel du dossier

L'IPIC (Inventaire du Patrimoine Immobilier Culturel) date de 2018.

C. Programme des travaux

Mettre en place le GT « patrimoine »

Définir ce qui doit être inventorié

- Mise à jour de l'inventaire existant du patrimoine (IPIC) sur le territoire de l'entité (avec localisation, état sanitaire, accès au public ou non).

L'accès au public sera précédé par une discussion avec les propriétaires sur leur ouverture éventuelle à partager leur patrimoine avec les habitants selon diverses conditions (visites, vue de l'espace public…).
L'IPIC est déjà très fourni et un choix des éléments à mettre en valeur peut éventuellement s'avérer nécessaire selon des critères à définir.
Certains éléments ont déjà été identifiés lors de l'opération de développement rural.

- Petit patrimoine lié à l'eau (anciennes pompes, lavoirs, moulins…)
- Patrimoine le plus ancien
- Façades
- Sabler la chapelle d'Hèvremont
- Rénover et sécuriser les remparts de Limbourg-Haut
- Sécuriser et faire visiter les casemates
- Dégager différents points de vue depuis Limbourg-Haut : sur la vallée (vers le viaduc à l'ouest et derrière l'Eglise vers la Vesdre à l'est)

- Dégager différents points de vue vers la colline de Limbourg-Haut (forteresse cachée par les arbres)
- Rénover et remettre en fonction la fontaine à la vierge ainsi que le puits (Limbourg-Haut)
- Autres

Effectuer les travaux réalisables par le GT « patrimoine » et les bénévoles
Relayer les travaux plus importants à la Commune

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☐ OUI ☑ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Pas de démarche particulière

F. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Communication sur les actions du Groupe de Travail

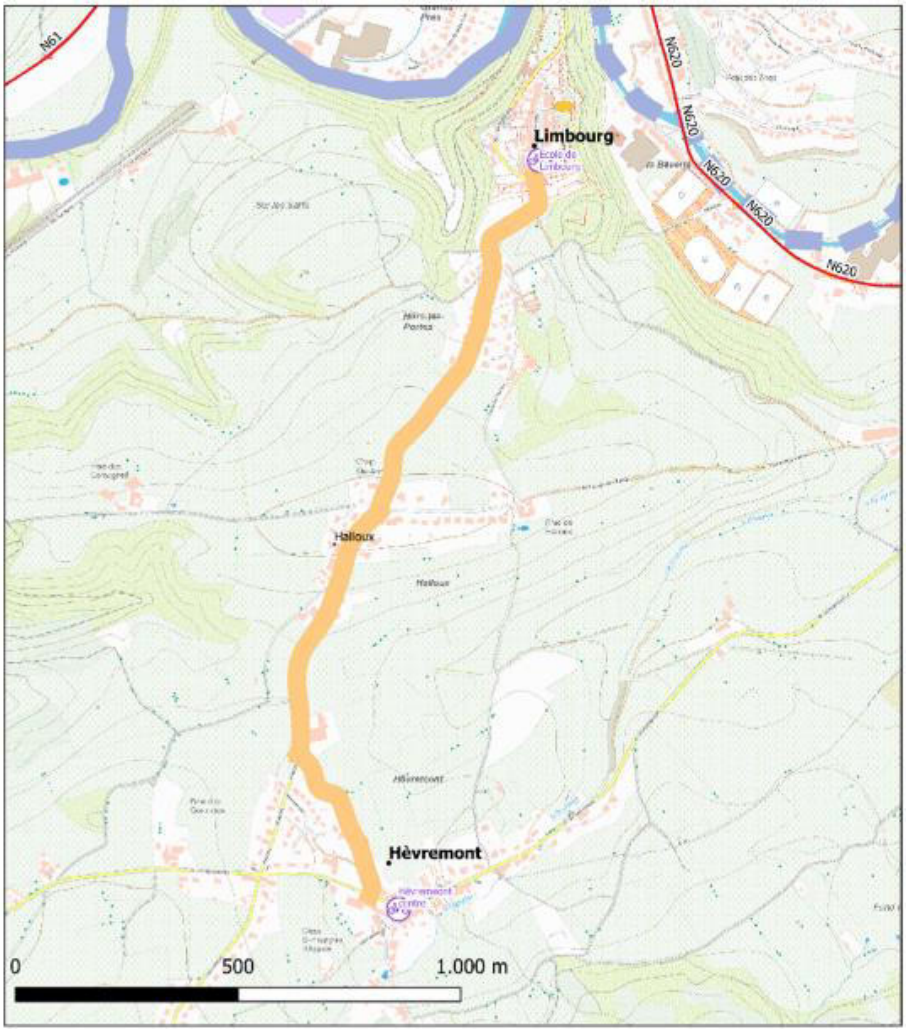
8. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Création du GT « patrimoine »	réalisée	PV de réunion de la CLDR
Liste des inventaires	Réalisée et mise à jour tous les 10 ans	PV de réunion du GT
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Mise en valeur du patrimoine	Au moins 1 élément tous les ans	Publication, événement, conférence

Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal – liaison entre les villages d'Hèvremont et Limbourg-Haut	Fiche n°L2-M-03
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 2**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Hèvremont, Limbourg-Haut**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **aménagement d'une piste cyclo-piétonne entre les villages d'Hèvremont et Limbourg-Haut**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à relier les 5 principaux villages entre eux, vers les communes voisines y compris la zone économique des Plenesses. Le projet sera structuré autour de la Vesdrienne qui constituera la colonne vertébrale du réseau de voie active (vélo, piéton, trottinette…) de la commune. La proposition prévoit de créer un réseau continu et si possible en site propre afin de répondre aux exigences, notamment régionales, de sécurité, confort (accessibilité PMR) et rapidité (chemin le plus court).
Le réseau de mobilité active a été séparé en six tronçons.
Ce projet précis consiste à créer une piste cyclo-piétonne entre les villages d'Hèvremont et Limbourg-Haut, via Halloux, sur environ 1,9km.
Au niveau d'Hèvremont et de Limbourg-Haut, 2 infrastructures dédiées au vélo seront aménagées avec au minimum un parking sécurisé, une borne de recharge électrique, un totem de réparation, et un panneau d'information.



2. Justification du projet

De manière générale, les alternatives à la voiture individuelle souffrent du manque d'interconnections entre les réseaux de mobilité local et supracommunal, de l'absence de transport à la carte, et d'un transport public collectif restreint dans les villages.
Le projet permet de pallier l'absence d'un réseau cyclo-piéton en site propre, notamment vers les communes voisines et les nouveaux lotissements, entre quartiers. Un manque d'aménagements au niveau des voiries est également pointé du doigt. Le projet tient compte des combinaisons possibles entre les parcours vélo et les balades touristiques balisées existantes.
Les projets les plus utiles pour les habitants sont ceux qui améliorent leur quotidien. Le réseau cyclable doit proposer des alternatives à la voiture ; et pour que les gens utilisent leurs vélos, il faut que les tracés pour vélo soient sécurisés. L'objectif est que les enfants puissent se déplacer en vélo sans que leurs parents s'inquiètent de la dangerosité du parcours.
Le schéma directeur cyclable pour la Wallonie n'est pas mis en œuvre pour la liaison dans la vallée, cependant le projet de liaison supra-communale de la Vesdrienne est partiellement en cours. En 2024, le tracé « ouest » depuis Bellevaux jusque Dolhain est connu ; au-delà vers Goé et Eupen, le tracé est à l'étude.
Le réseau actif nécessite donc d'être finalisé et sécurisé car une infrastructure performante permet un réel report modal pour les déplacements. Dolhain qui réunit la plupart des services et notamment la gare, et par où passe la Vesdrienne, doit particulièrement renforcer son accessibilité à tous les citoyens. Enfin, tout réseau ne prend son sens que s'il est connecté efficacement à d'autres réseaux : ceux des transports publics, de la mobilité alternative voire de la mobilité touristique. Les parcours vélo et les balades touristiques balisées existantes sont en effet combinables avec le réseau utilitaire, au moins en partie.
Un réseau principal de mobilité active a été réfléchi à l'échelle de la commune et en lien avec les réseaux supra communaux. En raison de son ambition, ce réseau a été planifié en 6 tronçons et hiérarchisé par la CLDR. La présente liaison est arrivée en 3ème position.

Un effet direct est un report modal significatif.
Les effets multiplicateurs sont la diminution des consommations d'énergie, l'amélioration de la santé, la valorisation de la nature et la cohésion sociale intervillageoise.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnières intra et inter-villages
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal – 6 liaisons
- Aménagement des entrées de villages
- Encouragement de l'usage du vélo, notamment électrique
- Aménagement de la salle d'Hèvremont en maison de village

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Augmenter la part des déplacements durables	… en diminuant le trafic des véhicules au niveau de la commune, notamment celui lié au transit intercommunal
		… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : assurer des moyens de communication sécures, mettre en application un schéma des déplacements et développer un sentiment de sécurité au sein de chaque noyau habité afin que Limbourg continue d'être un lieu de vie de qualité, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied et l'usage du vélo et améliorer le fonctionnement des transports en commun
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : développer un réseau de mobilité alternative accessible à tous : mobilité pédestre, création de réseaux points-nœuds « pédestres, à vélo et à cheval »
- **Stratégie Régionale de Mobilité – des personnes** : connecter les territoires ruraux au réseau intégré
- **Plan Wallonie cyclable 2030** : définir des réseaux cyclables wallons utilitaires et récréatifs, améliorer le niveau de qualité des infrastructures cyclables / faire le bon choix du bon aménagement
- **Point-nœuds cyclables** : cette liaison fait partie pour moitié du réseau qui traverse toute la commune du nord au sud

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
++			Des changements de comportements permettent un report modal des déplacements
	+++		Un report modal significatif des déplacements et donc moins de pollution liée à la voiture
		+	Une synergie entre la mobilité quotidienne et la mobilité touristique

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

Depuis la Place Saint-Georges, le tracé suit Hors les Portes avec l'internat, Halloux, le chemin vicinal n°13, pour arriver à Hèvremont Village.

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Le projet s'intègre aux voiries existantes. Il relie les pôles d'intérêt suivant : la place Saint-Georges, le hameau d'Halloux et le village d'Hèvremont (salle de village).

C. Cadre légal lié au lieu

Le tracé projeté suit les voiries inventoriées à l'atlas.
Le tracé est en zone d'habitat, d'habitat à caractère rural et agricole au plan de secteur ; 2 canalisations sont traversées (aqueducs).
Au niveau de Limbourg-Haut, le site est classé au patrimoine. Le centre d'Hèvremont est en périmètre d'intérêt culturel, esthétique ou paysager.

Tous les arbres et haies sont remarquables.

D. Contraintes naturelles existantes

Le dénivelé est très peu important. Le tracé n'est pas affecté par les aléas d'inondation (seulement un axe de ruissellement traversé).

E. Présentation du périmètre d'intervention

Non défini à ce stade

F. Statut de propriété

Domaine public communal

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune – Service travaux
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, PIMACI, PIWACY, appels à projets, conférence des Bourgmestres, SPI, SPW MI, DAFOR
Partenaires associés : GAL Pays de Herve, GRACQ

7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à court terme (arrivé en 1ère position sur 28 projets si on tient compte de l'ensemble des tronçons et de l'avis de la CLDR).

B. État actuel du dossier

Le projet est issu de réflexions pour un maillage de mobilité active développée pour la candidature de l'appel à projet Wallonie cyclable (« Commune pilote cyclable » avec un audit en décembre 2021) ainsi que pour la création d'un réseau cyclable utilitaire sur le Pays de Herve (GAL). La cartographie des différents pôles à connecter : services, commerces, pôle d'emplois, pôle de mobilité multimodale (gare, arrêts bus…), écoles… est donc déjà faite, et ce, de manière participative. Par ailleurs, dans le cadre de Liège Europe Métropole, 2 liaisons structurantes ont été identifiées : « Limbourg-Haut – Clermont » (relier Thimister-Clermont et la ligne 38 à la gare de Dolhain-Gileppe, à la Vesdrienne et à Limbourg-Haut en passant par les Plenesses) et « Limbourg-Haut – Verviers » (via une tangente à la Vesdrienne sur l'aqueduc reliant La Gileppe à Verviers).
Des équipements en faveur du vélo (râtelier) sont présents sur la place Saint-Georges.
Les 6 liaisons identifiées ont été hiérarchisées par la CLDR.

Cf. carte en Annexe 1

C. Programme des travaux

- Étudier le projet

Cf. carte présentée ci-avant.

À ce stade, hormis la piste en elle-même, 7 intersections à aménager sont concernées.

- Réaliser les travaux
- Poser la signalisation

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☐ OUI ☑ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Contacter les pouvoirs subsidiants
Faire les études techniques fines afin de savoir si des autorisations administratives sont nécessaires

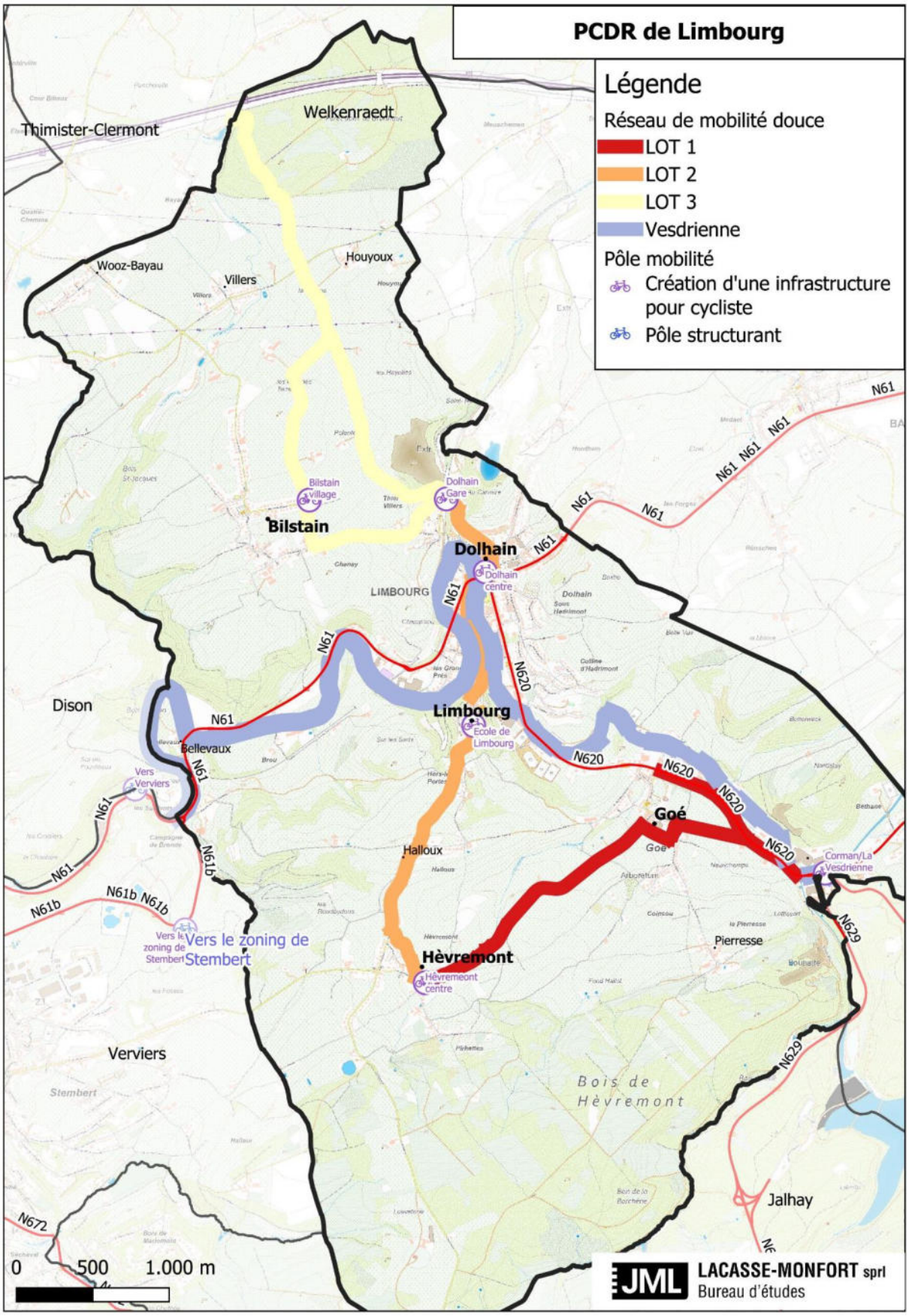
A. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Entretien et communication

8. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Piste cyclo-piétonne	réalisée	PV de réception des travaux
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Comptage des cyclistes	Augmentation de 10%	Enquête et/ou comptage au moment de l'inauguration de la piste et 10 ans après

Annexe 1 : carte générale du réseau de mobilité active



Création d'un espace de convivialité et d'une liaison de mobilité active sur les berges de la Vesdre au niveau du terrain des « Espagnols »	Fiche n°L2-M-04
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 2**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Dolhain**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : c**réation d'un espace de convivialité, d'un parcours VITA et d'une liaison de mobilité active sur les berges de la Vesdre au niveau du terrain des « Espagnols »**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à aménager un espace longeant la Vesdre, rive droite, situé en face de la Bèverie, en amont et aval de l'ancien terrain de football dit « des Espagnols », et en rejoignant le verger communautaire d'Al'Trappe.
Les aménagements identifiés concernent la biodiversité et les plantations, la convivialité, les cheminements de mobilité active et un parcours « santé » ou VITA. Ce dernier peut à la fois lier les aspects sportifs du parcours et des aspects paysager, naturel voire sensitif.

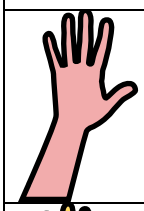
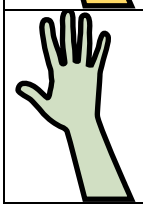
2. Justification du projet

Lors des inondations de juillet 2021, les berges de la Vesdre sur le territoire communal ont été fortement impactées et en particulier la zone du terrain des « Espagnols ». De nombreuses études (dont certaines encore en cours) ont réfléchi aux affectations possibles en tenant compte des contraintes liées à la Vesdre. Le projet permet donc de réhabiliter cette zone.
Par ailleurs, si les infrastructures sportives sont bien présentes, il manque des activités plus en lien avec la nature. Un premier parcours, rudimentaire, a été créé au cours d'une opération « été solidaire » à la plaine de jeux situé en face à la Bèverie. Mais il n'est plus ni fonctionnel, ni adapté et l'espace de la Bèverie est lui aussi en réaménagement. Il faut donc relocaliser ce parcours.
Enfin, dans le cadre de l'agrément CSLI (Centre Sportif Local Intégré) que la Ville souhaite obtenir pour son centre sportif, la création d'une infrastructure extérieure est nécessaire. Cela peut être typiquement un parcours VITA.

Les effets directs sont la reconstruction d'une berge de la Vesdre et la participation à l'aménagement global résilient de la vallée du même nom, le réaménagement d'une infrastructure sportive disparue.
Les effets multiplicateurs sont la création d'un nouveau lieu de convivialité dédié à la nature, et la création d'un chainon de mobilité active entre la Bèverie et le centre de Dolhain.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnières intra et inter-villages
- Inventaire des richesses naturelles et, valorisation et sensibilisation à la biodiversité
- Création d'espaces de convivialité sur les berges de la Vesdre – 2 autres sites

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines	**… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité**
	Augmenter la part des déplacements durables	**… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines**
	Améliorer la résilience environnementale du territoire par des actions ambitieuses comme par de petits gestes	**… en préservant, renforçant et sensibilisant à la nature sous toutes ses formes et à toutes les échelles**

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : protéger les 2/3 du territoire en zones rurale et boisée, assurer la protection du milieu naturel et sa gestion ; assurer des moyens de communication sécures, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied… ; garantir des réseaux techniques performants d'utilité publique, aménager la voirie et le mobilier afin de compléter et concourir à la qualité des espaces publics
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : développer un réseau de mobilité alternative accessible à tous (mobilité pédestre notamment), préserver le paysage bocager

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

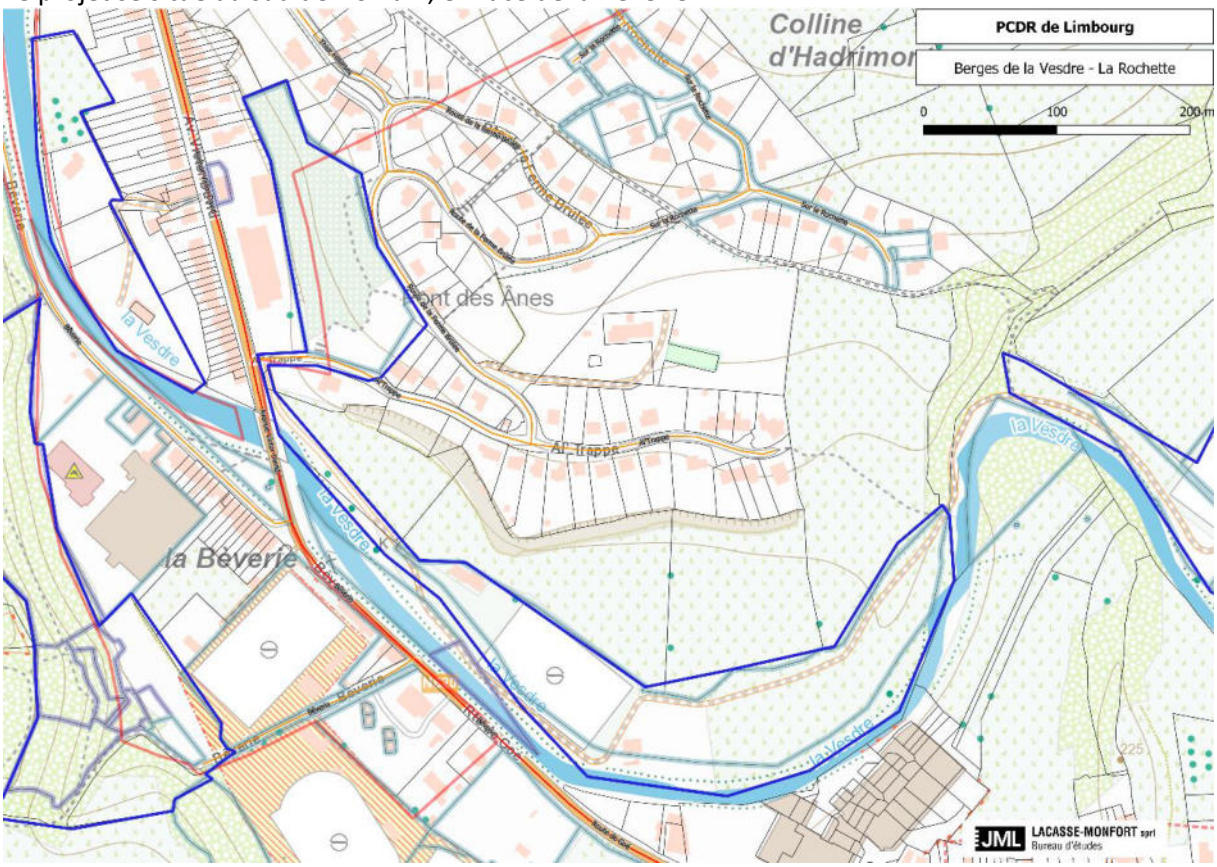
Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
++			Créer du lien entre les habitants et la nature qui les entoure, notamment la réappropriation positive de la Vesdre
	+++		La renaturalisation des berges permet de limiter l'impact des crues en aval et d'améliorer la biodiversité du territoire.

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

Le projet se situe au sud de Dolhain, en face de la Bèverie.



B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Le projet s'intègre dans son environnement de berges de la Vesdre et sert aussi de lien avec le quartier Al'Trappe et la Colline d'Hadrimont.

C. Cadre légal lié au lieu

Zone agricole au plan de secteur, chemin n°4bis à l'atlas délimitant le site au nord, zone de protection du site classé de Limbourg-Haut

D. Contraintes naturelles existantes

Zone de haie remarquable
Inondation (aléa et juillet 2021) mais pas d'axe de ruissellement

E. Présentation du périmètre d'intervention

Les parcelles cadastrales suivantes sont concernées : Division 3 Goé / Section A n°20B, n°351R2, 435E

F. Statut de propriété

Domaine privé communal, berges (domaine public du SPW) et parcelle privée

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune - Service travaux, CSLI
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, appels à projet, Yes We Plant, BiodiverCité, Infrasport
Partenaires associés : riverains

7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à moyen terme et est arrivé en 16ème position sur 28 projets. De plus, les inconnues liées au tracé de la Vesdrienne et d'une éventuelle reméandration de la Vesdre sont à lever au préalable.

B. État actuel du dossier

Dans le cadre des recommandations liées à la reconstruction, et notamment du rapport de développement quartier durable, il est proposé de renaturaliser les berges de la Vesdre en y associant l'aspect convivial. Les plantations sont les principales mesures clairement recommandées. Il est proposé de démolir le bâti existant, de se servir de l'espace comme zone d'expansion de crue, de prévoir une liaison de mobilité active y compris une liaison vers Al'Trappe. Afin de désenclaver quelques habitations au moment des inondations, un chemin carrossable a été réalisé entre Al'Trappe et le site de la Rochette. En 2024, il n'existe cependant aucune information précise sur le tracé de la Vesdrienne à cet endroit.

C. Programme des travaux

Plantations

En accord avec les contraintes liées à la Vesdre

Aménagements de convivialité

La promenade sportive est rythmée par un ensemble d'activités physiques ou méditatives, qui peut être associé à une sensibilisation à la nature.

Mobilité active

Il s'agit de créer une liaison spécifique à la mobilité active ou d'aménager le chemin carrossable existant en faveur des cyclo-piétons exclusivement. Cette liaison reliera à l'est le site de la Rochette et à l'ouest, le verger Al'Trappe.

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☑ OUI ☐ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Contacter les pouvoirs subsidiants
Finaliser le rachat de la zone ou passer une convention avec le propriétaire de la parcelle privée.

F. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Communication
Le parcours est géré et entretenu par le Centre Sportif Local intégré (CSLI) de la Commune.

8. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

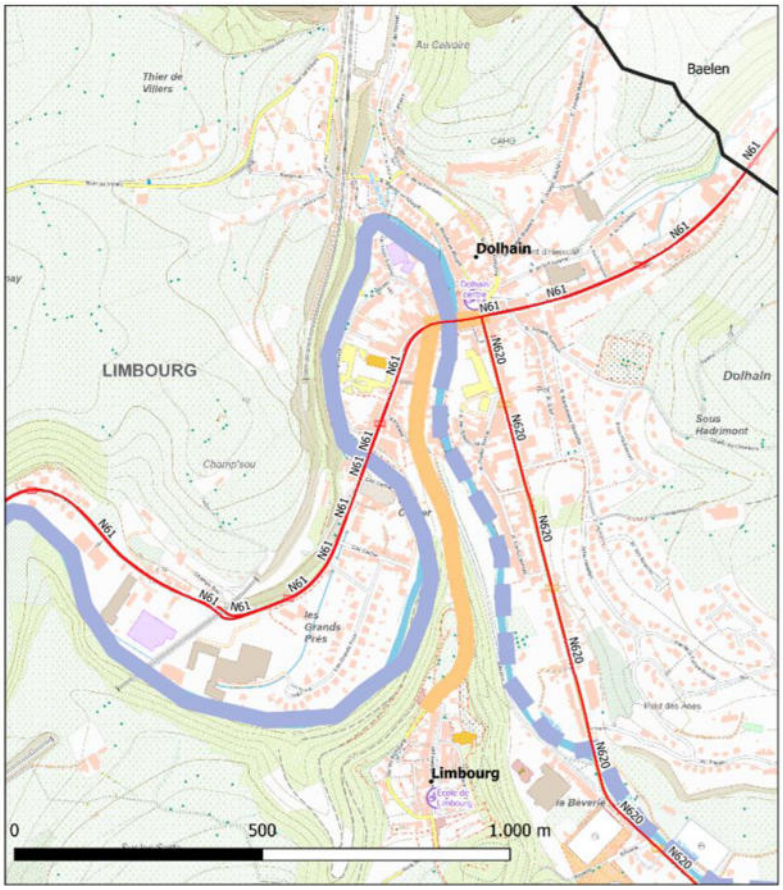
Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Espace de convivialité	créé	PV de réception des travaux
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Satisfaction	70% des utilisateurs	Enquête

Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal – liaison entre la gare de Dolhain et Limbourg-Haut	Fiche n°L2-M-05
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 2**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Dolhain, Limbourg-Haut**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **aménagement d'une piste cyclo-piétonne entre la gare de Dolhain et Limbourg-Haut**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à relier les 5 principaux villages entre eux, vers les communes voisines y compris la zone économique des Plenesses. Le projet sera structuré autour de la Vesdrienne qui constituera la colonne vertébrale du réseau de voie active (vélo, piéton, trottinette…) de la commune. La proposition prévoit de créer un réseau continu et si possible en site propre afin de répondre aux exigences, notamment régionales, de sécurité, confort (accessibilité PMR) et rapidité (chemin le plus court).
Le réseau de mobilité active a été séparé en six tronçons.
Ce projet précis consiste à créer une piste cyclo-piétonne entre la gare de Dolhain et Limbourg-Haut sur environ 1,5km. Il s'agit là de relier le pôle de mobilité collective principal du territoire (la gare) au site touristique principal (le site classé plus beau village de Wallonie – Limbourg-Haut). Cette liaison permettra également de relier les services de Dolhain (pôle administratif, hall omnisports, équipements culturels, sociaux...) à l'école de Limbourg-Haut.

Au départ du centre de Dolhain, une infrastructure dédiée au vélo sera aménagée avec au minimum un parking sécurisé, une borne de recharge électrique, un totem de réparation, et un panneau d'information. Cet équipement sera semblable à celui réalisé au niveau de Limbourg-Haut dans le cadre d'une autre fiche-projet.



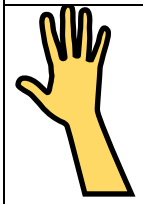
2. Justification du projet

De manière générale, les alternatives à la voiture individuelle souffrent du manque d'interconnections entre les réseaux de mobilité local et supracommunal, de l'absence de transport à la carte, et d'un transport public collectif restreint dans les villages.
Le projet permet de pallier l'absence d'un réseau cyclo-piéton en site propre, notamment vers les communes voisines et les nouveaux lotissements, entre quartiers. Un manque d'aménagements au niveau des voiries est également pointé du doigt. Le projet tient compte des combinaisons possibles entre les parcours vélo et les balades touristiques balisées existantes.
Les projets les plus utiles pour les habitants sont ceux qui améliorent leur quotidien. Le réseau cyclable doit proposer des alternatives à la voiture ; et pour que les gens utilisent leurs vélos, il faut que les tracés pour vélo soient sécurisés. L'objectif est que les enfants puissent se déplacer en vélo sans que leurs parents s'inquiètent de la dangerosité du parcours.
Le schéma directeur cyclable pour la Wallonie n'est pas mis en œuvre pour la liaison dans la vallée, cependant le projet de liaison supra-communale de la Vesdrienne est partiellement en cours. En 2024, le tracé « ouest » depuis Bellevaux jusque Dolhain est connu ; au-delà vers Goé et Eupen, le tracé est à l'étude.
Le réseau actif nécessite donc d'être finalisé et sécurisé car une infrastructure performante permet un réel report modal pour les déplacements. Dolhain qui réunit la plupart des services et notamment la gare, et par où passe la Vesdrienne, doit particulièrement renforcer son accessibilité à tous les citoyens. Enfin, tout réseau ne prend son sens que s'il est connecté efficacement à d'autres réseaux : ceux des transports publics, de la mobilité alternative voire de la mobilité touristique. Les parcours vélo et les balades touristiques balisées existantes sont en effet combinables avec le réseau utilitaire, au moins en partie.
Un réseau principal de mobilité active a été réfléchi à l'échelle de la commune et en lien avec les réseaux supra communaux. En raison de son ambition, ce réseau a été planifié en 6 tronçons et hiérarchisé par la CLDR. La présente liaison est arrivée en 4ème position sur 6.

Les effets directs sont un report modal significatif.
Les effets multiplicateurs sont la diminution des consommations d'énergie, l'amélioration de la santé, la valorisation de la nature, la cohésion sociale intervillageoise.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnières intra et inter-villages
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal – 6 liaisons
- Encouragement de l'usage du vélo, notamment électrique

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Augmenter la part des déplacements durables	… en diminuant le trafic des véhicules au niveau de la commune, notamment celui lié au transit intercommunal
		… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : assurer des moyens de communication sécures, mettre en application un schéma des déplacements et développer un sentiment de sécurité

au sein de chaque noyau habité afin que Limbourg continue d'être un lieu de vie de qualité, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied et l'usage du vélo et améliorer le fonctionnement des transports en commun

- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : développer un réseau de mobilité alternative accessible à tous : mobilité pédestre, création de réseaux points-nœuds « pédestres, à vélo et à cheval »
- **Stratégie Régionale de Mobilité – des personnes** : connecter les territoires ruraux au réseau intégré
- **Plan Wallonie cyclable 2030** : définir des réseaux cyclables wallons utilitaires et récréatifs, améliorer le niveau de qualité des infrastructures cyclables / faire le bon choix du bon aménagement
- **PIMACI 2022-2024** : rénovation du vicinal entre le centre de Dolhain (rue de la Fontaine) et la gare en faveur des seuls piétons
- **Point-nœuds cyclables** : cette liaison fait partie du réseau qui traverse toute la commune du nord au sud

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
++			Des changements de comportements qui permettent un report modal des déplacements
	+++		Un report modal significatif des déplacements et donc moins de pollution liée à la voiture
		+	Une synergie entre la mobilité quotidienne et la mobilité touristique

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

Depuis la place Léon d'Andrimont, le pont d'Hercule, la rue Oscar Thimus et Thier de Limbourg pour arriver Place Saint-Georges.

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Le projet s'intègre aux voiries existantes. Il relie les pôles d'intérêt suivant : gare de Dolhain, maison de repos « Résidence Léon d'Andrimont », le futur pôle administratif et la place Léon d'Andrimont (espace du marché, des festivités, des commerces…), la Vesdrienne au niveau du Pont et la place Saint-Georges.

C. Cadre légal lié au lieu

Le tracé projeté ne passe que partiellement par des voiries inventoriées à l'atlas, notamment à partir de la traversée de la Vesdre : route de Verviers puis chemins n°22 (rue Oscar Thimus) et 21 (Thier de Limbourg).
Le tracé est en zone d'habitat au plan de secteur, sauf l'extrémité nord (zone d'espace vert).

À l'arrivée au pied de Limbourg-Haut, le site est classé au patrimoine et les arbres et haies sont remarquables.

D. Contraintes naturelles existantes

Le dénivelé est important. Le tracé est peu affecté par les aléas d'inondation (seulement au niveau de la Vesdre)

E. Présentation du périmètre d'intervention

Non défini à ce stade

F. Statut de propriété

Pour cette liaison, domaine public communal, sauf au niveau de la traversée de la Vesdre (domaine public régional).

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune – Service travaux
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, PIMACI, PIWACY, appels à projets, conférence des Bourgmestres, SPI, SPW MI
Partenaires associés : GAL Pays de Herve, GRACQ

7. Programme de réalisation

A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à court terme (arrivé en 1ère position sur 28 projets si on tient compte de l'ensemble des tronçons et de l'avis de la CLDR).

B. État actuel du dossier

Le projet est issu de réflexions pour un maillage de mobilité active développée pour la candidature de l'appel à projet Wallonie cyclable (« Commune pilote cyclable » avec un audit en décembre 2021) ainsi que pour la création d'un réseau cyclable utilitaire sur le Pays de Herve (GAL). La cartographie des différents pôles à connecter : services, commerces, pôle d'emplois, pôle de mobilité multimodale (gare, arrêts bus…), écoles… est donc déjà faite, et ce, de manière participative. Par ailleurs, dans le cadre de Liège Europe Métropole, 2 liaisons structurantes ont été identifiées : « Limbourg-Haut – Clermont » (relier Thimister-Clermont et la ligne 38 à la gare de Dolhain-Gileppe, à la Vesdrienne et à Limbourg-Haut en passant par les Plenesses) et « Limbourg-Haut – Verviers » (via une tangente à la Vesdrienne sur l'aqueduc reliant La Gileppe à Verviers).
Des équipements en faveur du vélo (râtelier) sont présents sur la place Saint-Georges.
Les 6 liaisons identifiées ont été hiérarchisées par la CLDR.

Cf. carte en Annexe 1

C. Programme des travaux

- Étudier le projet

Cf. carte présentée ci-avant.

À ce stade, hormis la piste en elle-même, 5 intersections à aménager sont concernées en plus de la traversée de la place Léon d'Andrimont.

- Réaliser les travaux
- Poser la signalisation

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☐ OUI ☑ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Contacter les pouvoirs subsidiants
Faire les études techniques fines afin de savoir si des autorisations administratives sont nécessaires

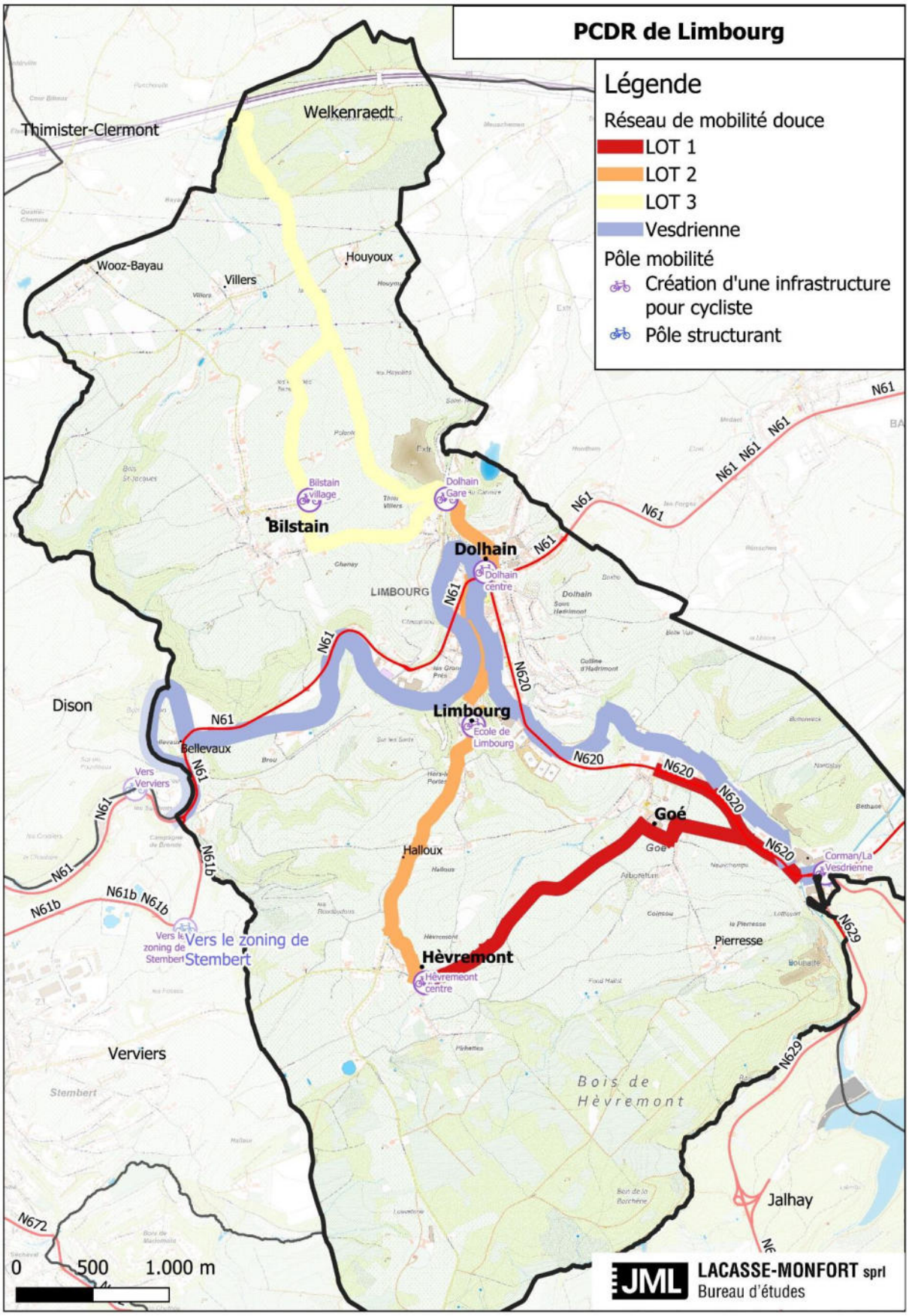
A. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Entretien et communication

8. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Piste cyclo-piétonne	réalisée	PV de réception des travaux
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Utilisation touristique de la gare	Augmentation de 10%	Enquête et/ou comptage au moment de l'inauguration de la piste et 10 ans après

Annexe 1 : carte générale du réseau de mobilité active



Création d'un pumptrack	Fiche n°L2-M-06
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 2**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Dolhain**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **création d'un pumptrack**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à créer un pumptrack y compris le stationnement inhérent à cette infrastructure, à l'arrière du service travaux de la Commune.
Le pumptrack est un parcours à destination d'un public varié. Il est formé d'une boucle fermée, constituée de plusieurs bosses consécutives et de virages relevés, et peut être utilisé avec différents équipements sportifs (VTT, BMX, rollers, skates…). Les matériaux possibles pour construire un pumptrack sont la terre, le béton, l'asphalte, le bois ou la fibre de verre.
La superficie projetée est d'environ 1000m².

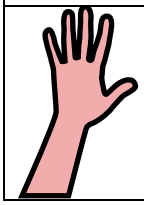
2. Justification du projet

Deux infrastructures sportives d'envergure, le centre sportif de Dolhain, et la plaine Odon Pierard (piste d'athlétisme) sont complétées par les terrains de football, multisports et de pétanque et reconnues par la population. Cependant, des aménagements plus destinés aux adolescents tels un skate park, pumptrack et/ou plaine de jeux spécifiques semblent manquer.
L'équipement d'un pumptrack, tout en répondant à un besoin identifié, permet de développer l'offre sportive et ludique sur le territoire. De plus, si les pumptracks sont plébiscités par les adolescents, ils offrent un caractère intergénérationnel, en s'adressant à différents âges de la petite enfance aux jeunes adultes.

Les effets directs sont la diversification de l'offre sportive et la finalisation de l'aménagement d'un lieu dédié aux sports et aux loisirs : la Bêverie.
Les effets multiplicateurs sont le renforcement de la mixité sociale et de la cohésion au sein de la commune.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Rénovation des cheminements pédestres permettant l'accès à Limbourg-Haut
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal – 6 liaisons

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	**Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines**	**… en maintenant les services existants et en proposant des activités diversifiées et accessibles (en soutenant les associations)**
		… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : viabiliser les équipements collectifs, concourir à l'épanouissement social des citoyens par la diversité, la conception et la gestion des équipements collectifs

4. Impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société

Social et culturel	Environnement	Economique	Exemples d'impacts attendus du projet sur la résilience du territoire et de la société
+++			La diversification des infrastructures sportives en faveur des enfants (au sens large) participe au maintien de la mixité sociale et fonctionnelle.
		+	L'attractivité touristique du territoire

+++ impact élevé ++ impact moyen + impact faible

5. Localisation et statut

A. Localisation au sein de la commune

Dolhain, à l'arrière du Service des travaux à la Bêverie.

B. Intégration du projet par rapport à son environnement direct

Le projet s'intègre au site sportif et de loisirs de la Bêverie en le complétant.

C. Cadre légal lié au lieu

Zone d'habitat au plan de secteur et d'espaces verts au Schéma de Développement Communal
Site classé de Limbourg-Haut

D. Contraintes naturelles existantes

Pas de contraintes naturelles

E. Présentation du périmètre d'intervention

Le périmètre d'intervention n'est pas précisé à ce stade

F. Statut de propriété

Domaines public et privé de la Commune, domaine privé du CPAS

6. Parties prenantes, porteurs de projet

Porteur du projet : Commune
Autres intervenants financiers potentiels : SPW ARNE DDR, appels à projet, Infrasports
Partenaires associés : Maison des Jeunes

7. Programme de réalisation

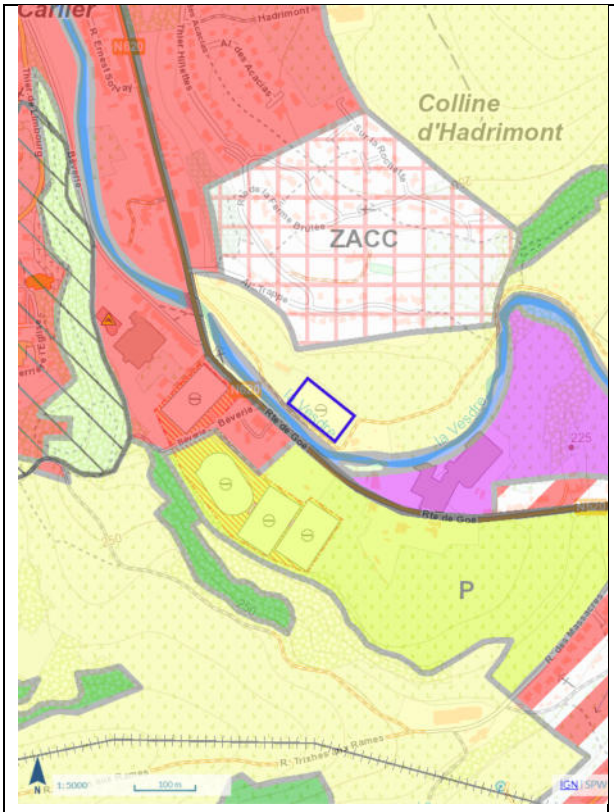
A. Éléments pris en compte pour définir la priorité de la fiche

Lors de la pré priorisation par la CLDR (04/03/2024), plusieurs éléments étaient indiqués pour prioriser chaque projet (transversalité des objectifs, du territoire, coûts, matériels ou non). Ce projet a été priorisé à court terme (arrivé en 3ème position sur 28 projets) car il était associé à l'aménagement des berges de la Vesdre au niveau du quartier du Vieux Moulin. Finalement, le projet a été isolée et postposé à moyen terme au vu du nombre assez important de projets en lot 1

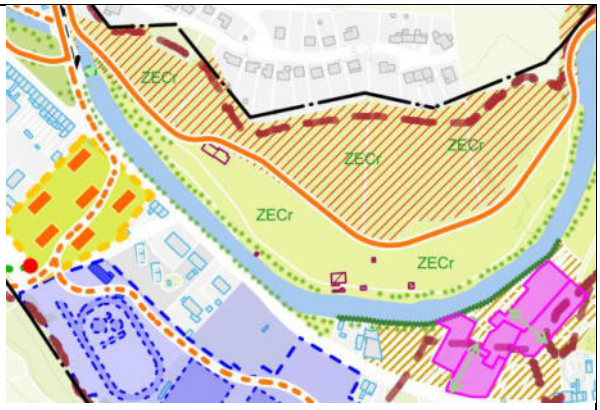
B. État actuel du dossier

Il faut veiller à ce que le pumptrack ne dérange pas la quiétude du village, ce genre d'aménagement fait du bruit (sauts des vélos) et amène pas mal de passage de voitures.

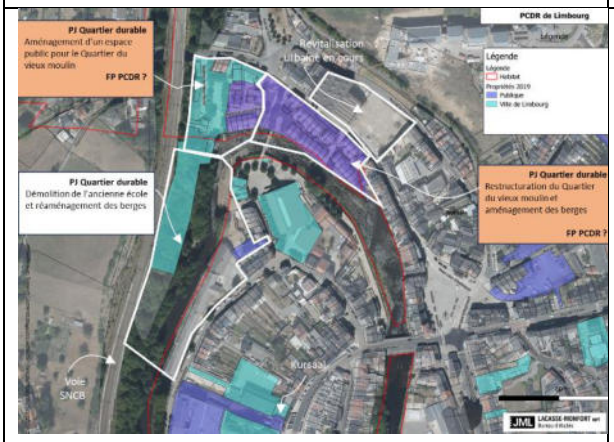
Durant l'Opération de Développement Rural, plusieurs localisations ont été proposées et étudiées.



La Ville a proposé un site au niveau de l'ancien terrain de foot dit « des Espagnols »



Cette localisation a des contraintes importantes : zones agricole (au plan de secteur) et d'Expansion de crue (selon l'étude de développement des quartiers durables). De plus, les études pour la reméandration de la Vesdre et le tracé de la Vesdrienne à cet endroit sont en cours en 2024.



La CLDR a proposé un site au niveau du quartier du Vieux Moulin



Le projet de rénovation urbaine est déjà étudié et financé. La végétalisation est prévue pour permettre une désimperméabilisation optimum.

C. Programme des travaux (Cf. annexe)

Mettre à jour le devis (datant de février 2023 et pour la localisation au niveau du terrain de foot dit « des Espagnols »)

Réaliser le pumptrack

D. Le projet entraîne-t-il un phasage des demandes de Convention ?

☐ OUI ☑ NON

E. Démarches administratives à réaliser

Le pumptrack pourra être subventionné par Infrasports. Si ce n'était pas le cas, il pourrait être intégré dans la demande de subventions (catégorie 5).
Acheter ou passer un bail emphytéotique le cas échéant.
Demander le permis d'urbanisme (avec une dérogation vis-à-vis du classement du site qui interdit ce type d'infrastructures).

F. Éléments à mettre en place pour assurer le bon usage de l'investissement réalisé

Communication pour faire connaitre cette nouvelle infrastructure
Signalisation de sa localisation
Entretien

8. Estimation globale du coût

Bien que non demandé pour les projets de lot 2, la Commune dispose d'un devis (hors permis) : 146.874€ (177m ou 1203m²) ou 184.226 + 15.000€ (224m ou 1263m² avec un wallride)

Projet rémunérateur ☐ oui ☑ non

9. Évaluation (en relation avec les objectifs visés et les effets attendus)

Intitulé	Valeur cible	Source
Indicateur de réalisation (mise en œuvre)		
Pumptrack	réalisé	PV de réception des travaux
Indicateurs de résultat (effet du projet)		
Utilisation du pumptrack	Au moins : 90% des utilisateurs satisfaits 50% des utilisateurs proviennent de la commune 50% des utilisateurs sont des adolescents	Enquête

JML LACASSE-MONFORT sprl
Bureau d'études

PCDR DE LA VILLE DE LIMBOURG

PARTIE 5 : PROJETS

LOT 3

ville de Limbourg
une ville en mouvement

Lierneux, version mars 2025

LACASSE-MONFORT sprl
Petit Sart, 26
4990 Lierneux
t +32 80 41 86 81 ou +32 80 28 08 77
e vl@sml-ingenieurs.eu ou cr@sml-ingenieurs.eu

Lot	Mat/ Imm*	n° FP	Objectif	Intitulé
3	MAT	**L3-M-01**	convivialité et services	Création d'espaces de convivialité sur les berges de la Vesdre entre l'avenue Victor David et la Vesdre
3	MAT	**L3-M-02**	logement, AdT	Création de logements « tremplins »
3	MAT	**L3-M-03**	mobilité	Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et les Plenesses
3	Imm	**L3-IM-01**	mobilité	Encouragement de l'usage du vélo, notamment électrique
3	MAT	**L3-M-04**	économie	Création d'un espace de co-working au Kursaal
3	MAT	**L3-M-05**	économie	Création d'un atelier rural
3	MAT	**L3-M-06**	mobilité	Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et le village de Bilstain
3	MAT	**L3-M-07**	convivialité et services	Création d'une maison de village à Goé
3	MAT	**L3-M-08**	convivialité et services	Création d'une maison multiservices dite « de la transition »
3	MAT	**L3-M-09**	logement, AdT	Aménagement de logements communaux familiaux

Création d'espaces de convivialité sur les berges de la Vesdre entre l'avenue Victor David et la Vesdre	Fiche n°L3-M-01
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 3**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Dolhain**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **création d'espaces de convivialité sur les berges de la Vesdre entre l'avenue Victor David et la Vesdre**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à aménager un espace délimité au nord par la rue Ernest Solvay, à l'est par les jardins de maisons donnant sur l'Avenue Victor David, au sud et à l'ouest par la Vesdre. Des acquisitions sont nécessaires.
Les aménagements identifiés consistent à démolir le bâti existant, à végétaliser les berges, à créer une liaison active, à valoriser le paysage, et à ne pas minéraliser cette zone d'expansion de crue.
Dans le cadre du plan de relance (projet 99), l'appel à projet « résilience Biodiversité – Climat » a permis de préciser les aménagements : parcours actif, zones didactiques ludiques au niveau de plateformes, ripisylves le long du cours d'eau et lisières boisées permettant de protéger et d'isoler les jardins privés. Les thèmes de l'eau, de l'environnement, de la biodiversité, de leur synergie en termes de gestion, des bienfaits que cela apporte au territoire sont proposés. La valorisation de cet espace doit être la plus autonome possible.

Les (extraits) des 3 documents décrivant le projet et son contexte sont joints en annexe.
Annexe 1 : plan d'actions multithématique du programme de (re)développement durable des quartiers (juin 2022)
Annexe 2 : candidature à l'appel à projet « résilience Biodiversité – Climat » (octobre 2022)
Annexe 3 : résumé non technique du Programme de (re)Développement Durable des Quartiers (décembre 2022)

2. Justification du projet

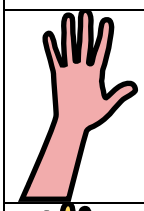
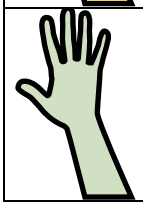
Durant l'opération de développement rurale, les inondations de juillet 2021 ont eu lieu. Les consultations ont donc logiquement proposé de nombreux projets de réaménagement des endroits impactés, dont les berges. Un certain nombre de sites ont été identifiés, essentiellement au centre de Dolhain et au Vesdray. En effet, ces lieux présentent de nombreuses infrastructures communautaires, des services, des logements… En 2024, il s'est avéré que la reconstruction au centre de Dolhain est déjà prise en charge par d'autres projets régionaux. La Commune a donc identifié un autre site, déjà étudié et proposé pour des financements, sans succès. Ce site est plus confidentiel mais répond à la fois au besoin de reconstruction post inondation et au manque de verdure à Dolhain. La population avait également souligné le manque d'entretien et de valorisation des berges de manière générale. Les aménagements proposés au niveau communal comme régional correspondent également à des idées qui sont ressorties au niveau des citoyens : liaison active, plantations, renforcement de la biodiversité et de l'information y liée.

Les effets directs sont la reconstruction d'une berge de la Vesdre et la participation à l'aménagement global résilient de la vallée du même nom.
Les effets multiplicateurs sont la création d'un nouveau lieu de convivialité dédié à la nature, la création d'un chainon de mobilité active entre la Bèverie et le centre de Dolhain.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnières intra et inter-villages

- Inventaire des richesses naturelles et, valorisation et sensibilisation à la biodiversité
- Création d'un espace de convivialité sur les berges de la Vesdre au niveau de la Rochette
- Création d'un espace de convivialité et d'une liaison de mobilité active sur les berges de la Vesdre au niveau du terrain des « Espagnols »

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines	**… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité**
	Augmenter la part des déplacements durables	**… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines**
	Améliorer la résilience environnementale du territoire par des actions ambitieuses comme par de petits gestes	**… en préservant, renforçant et sensibilisant à la nature sous toutes ses formes et à toutes les échelles**

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : protéger les 2/3 du territoire en zones rurale et boisée, assurer la protection du milieu naturel et sa gestion ; assurer des moyens de communication secures, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied… ; garantir des réseaux techniques performants d'utilité publique, aménager la voirie et le mobilier afin de compléter et concourir à la qualité des espaces publics
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : préserver le paysage bocager ; développer un réseau de mobilité alternative accessible à tous



VOLET 4

PLAN D'ACTIONS MULTITHÉMATIQUE

MSA GRAU taktyk dnieb CONSULTANTS IDEA SBE

PROJET STRUCTURANT

SÉQUENCE D'ESPACES VERTS

Représentation graphique :

*

CONSTATS

- La Vesdre est bordée sur sa rive gauche d'un pied de versant très abrupte qui augmente la vitesse de l'eau et expose la rive droite à des inondations fréquentes.
- La rive gauche de la Vesdre présente un remblai historique problématique.
- La rive droite mériterait d'être connectée par mode actif au chemin de la Bêverie afin de rejoindre le village historique et ainsi prolonger le tracé de la Vesdrienne
- La rive droite est actuellement occupée par des maisons et jardins attenants, démolis au cours des inondations de Juillet 2021. Ces maisons sont identifiées comme problématiques car potentiellement à nouveau inondables en cas de crue. La rive droite possède également un potentiel d'inondabilité et d'expansion de crue.

OBJECTIFS

La rive droite et la rive gauche de la Vesdre accueillent une séquence d'espaces verts publics inondables capables de ralentir l'eau en cas de crue et de préserver le cœur du méandre intensément peuplé.

Elle connecte ce versant de l'éperon au village historique par mode actif.

Une nouvelle passerelle résiliente permet de connecter et mettre en réseaux ces nouveaux espaces verts.

Cette séquence d'espaces verts permet de faciliter les connexions pour les modes actifs depuis le cœur de Limbourg vers les larges espaces verts, sportifs en amont.

DESCRIPTION

<u>Tâches à réaliser</u>

Elements bâtis :
- Démolition d'éléments de bâti problématique
- Construction d'une nouvelle passerelle résiliente

Aménagement paysager :
- Aménagement de berges écologiques permettant l'élargissement du lit de la rivière et une requalification des espaces délaissés grâce à un nouveau parc linéaire planté traversé par les modes actifs

<u>Séquence des actions et liste des opérateurs impliqués</u>
- Les emprises foncières sont acquises par la Commune au moyen des fonds débloqués par le gouvernement pour le remembrement foncier (décision du 21/10/2021) ou au travers des fonds relatifs à la renaturation des berges (fiche 319 du PRW)
- Le SPW MI procède aux démolitions des bâtiments et des fondations existantes.
- Le SPW ARNE aménage le parc avec des plantations ad hoc.
- Le SPW MI réalise la véloroute, la nouvelle passerelle et le mobilier urbain.
- Un opérateur tiers, idéalement identique pour tous les territoires concernés, porte la mise en œuvre des repères de crues.

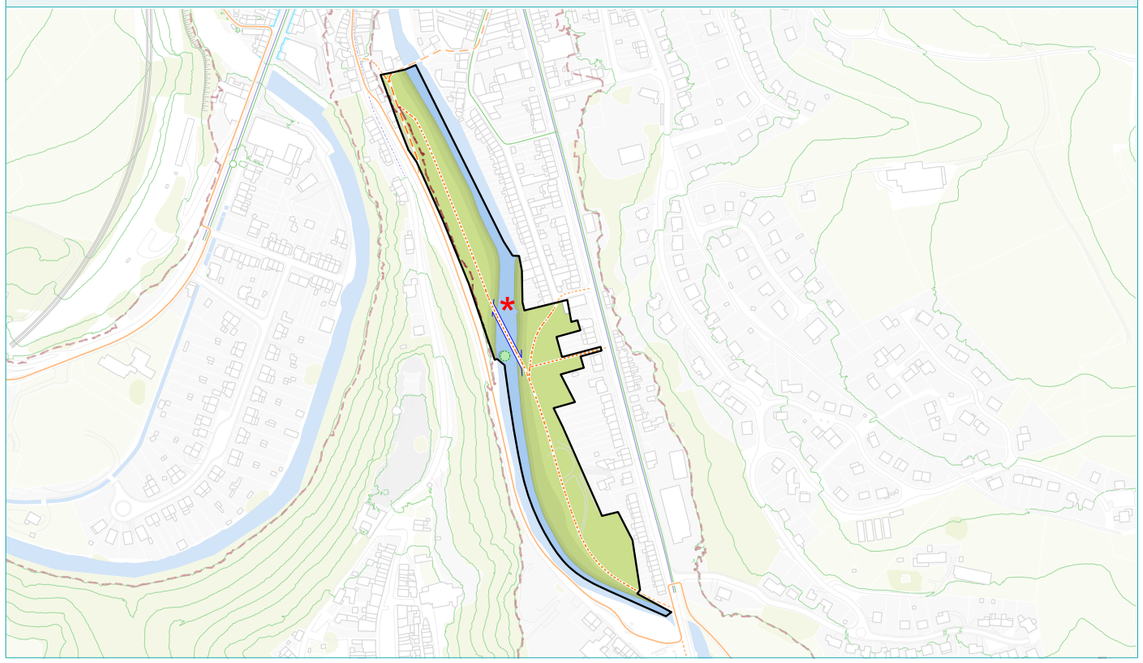
Sont impliqués à titre consultatifs, entre autres :
- La Commission des Arts de la RW pour le monument et les repères de crues
- Le Contrat de rivière
- Les associations de promotion des modes actifs et de défense de la nature
- Les commerçants et porteurs d'initiatives de type « horeca »
- La population riveraine et/ou intéressée

<u>Opérationnalisation</u>

Idéalement, un opérateur unique coordonne :
- L'établissement du projet d'ensemble,
- L'assurance de l'obtention des financements
- La passation des marchés
- La mise en œuvre des marchés

Il intègre structurellement l'ensemble des parties prenantes dans l'élaboration du projet et son suivi tout en leur laissant la main sur le descriptif technique des ouvrages à réceptionner.

PLAN



AXONOMÉTRIE



1.5 POTENTIEL DE CRÉATION DE BERGE EN GRADIN EN LIEN AVEC UN ESPACE PUBLIC

Représentation graphique :

Boîte à outils :

voir p.20-21

CONSTATS

- Les territoires attenants à la rivière se sont construits en la considérant comme un moyen de production. Ces fonctions sont tombées en désuétude après les années 1950, alors qu'une attention pour la qualité des lieux et l'attractivité des territoires montaient en puissance. L'atout que représente une rivière pour la qualité de vie et l'attractivité d'un territoire mérite d'être valorisés ;
- Les espaces publics ayant intégré la présence de la rivière et ayant établi un rapport privilégié avec elle ont mieux résisté aux inondations que les autres (Cour Fischer à Verviers, Quai Ferdinand Nicolaï à Pepinster…).

DESCRIPTION

- Intervenir dans la perspective de l'objectif énoncé ci-avant dans tous les cas de reconstruction des zones endommagées par les inondations ;
- Mobiliser les fonds wallons et européens dans cette perspective ;
- Réaliser des marchés de conception et de travaux, si possible sur une série d'espaces conjoints en vue de favoriser la cohérence des aménagements réalisés. Ces commandes publiques peuvent éventuellement être groupées pour plusieurs segments et plusieurs Communes. Une délégation de maîtrise d'ouvrage vers d'autres opérateurs pourrait être de nature à assurer la cohérence de la conception de l'ensemble des ouvrages et à favoriser la constitution de couloirs écologiques en abord de rivière.

OBJECTIFS

Aménager les berges de façon à améliorer la relation entre les centres habités et la rivière au travers de l'espace public.
Ces aménagements favorisent la temporisation des débits en cas de forte crues et sont capables d'y résister dans le temps.
Ces aménagements participent à la qualité paysagère de la vallée et des abords de la rivière et favorisent une expérience agréable lors de la pratique de modes actifs de transport aux abords de la rivière. Ils participent d'un changement de culture par rapport à la rivière et à ses fluctuations.

PARTENAIRES À IMPLIQUER

Portage de projet : voir infra
Premier cercle :
- Les Communes traversées par la rivière ;
- Le SPW Mobilité et Infrastructures ;
- Services des Travaux publics et services Environnement des Communes concernées.

Deuxième cercle :
- Le Contrat de rivière.

FINANCEMENTS POTENTIELS

Nous citons ci-après les principales sources régionales et communautaires mobilisables :
- Les financements mobilisés par le Gouvernement Wallon pour la reconstruction de la vallée de la Vesdre (PRW : fiche 319 – Prévention des risques par la reconstruction des berges – modalité en discussion au gouvernement au 23 juin 2022) ;
- Le Fonds wallon des calamités.

Une série d'éléments pourraient également être couverts par d'autres fonds wallons et européens (non identifiés à ce jour).

LOCALISATION	PORTAGE DE PROJET	PRIORITÉ
Aménagement de l'actuel Quai de la Vesdre (nord-ouest)	SPW ARNE	Périmètre projet structurant

1.6 VALORISER LES POINTS DE VUE SUR LE PAYSAGE

Représentation graphique :

Boîte à outils :

Nihil

CONSTATS

- Les territoires attenants à la rivière se sont construits en la considérant comme un moyen de production et d'écoulement des marchandises. Ces fonctions sont tombées en désuétude après les années 50, alors qu'une attention pour la qualité des lieux et l'attractivité des territoires montaient en puissance. L'atout que représente une rivière pour la qualité de vie et l'attractivité d'un territoire mérite d'être valorisé ;
- Le lit secondaire de la Vesdre est assez étroit, ce qui favorise un paysage encaissé distinctif. Des pentes boisées abruptes descendent jusqu'au cœur des villages et les collines accidentées s'élèvent au loin;
- Ce paysage singulier est visuellement peu présent dans l'espace public et ne met pas en valeur le cadre bâti autant qu'il le pourrait.

OBJECTIFS

Le paysage singulier de la vallée de la Vesdre est valorisé et sa présence est renforcé depuis les espaces publics des centres habités. Il les valorise et leur donne un cachet qui renforce l'attractivité du territoire en valorisant une identité commune.
Pour se faire, il s'agit de :
- Rendre présent le paysage singulier de la vallée de la Vesdre dans l'espace public des centres habités ;
- Etablir une continuité perçue entre la qualité des paysages et la qualité des lieux de vie ;
- Renforcer la présence visuelle de la nature en ville en mettant en avant son cadre naturel de proximité.

DESCRIPTION

- Assurer le dégagement des points de vue sur le paysage dans le long terme par toute acquisition, aménagement, mise en scène nécessaire.
- Faciliter le ralentissement, l'observation et la pause dans ces espaces.

PARTENAIRES À IMPLIQUER

Portage de projet : voir infra
Premier cercle :
- Service des Travaux Publics et Service Environnement des Communes concernées
- Les autres services communaux

Deuxième cercle :
- Fonctionnaire délégué

FINANCEMENTS POTENTIELS

Nous citons ci-après les principales sources régionales et communautaires mobilisables :
- Le Fonds wallon des calamités ;
- Les fonds wallons relatifs à la Rénovation Urbaine ;
- Le Plan d'Investissement Communal ;
- Une série d'éléments pourraient également être couverts par d'autres fonds wallons et européens (non identifiés à ce jour).

LOCALISATION	PORTAGE DE PROJET	PRIORITÉ
Nouvelle entrée de ville, Avenue Reine Astrid	Commune	2
Bord de Vesdre, Place Pireux	Commune	Périmètre projet structurant
Bord de Vesdre, nouveau quartier du Vieux-Moulin	Commune	Périmètre projet structurant
Bord de Vesdre, séquence de parcs Victor David - Bêverie	Commune	Périmètre projet structurant
Point de vue Rue Trixhes aux Rames	Commune	2

2.5 DÉVELOPPER ET VALORISER LES TRACÉS DE MODES ACTIFS

Représentation graphique :

Boîte à outils :

voir p.32-33

CONSTATS

Les Communes inondées jouissent d'une proximité avec une nature et des paysages intéressants. Sans investissement spécifique, elles attirent déjà un tourisme « nature » ou « cyclo tourisme » important. Le réseau est cependant incomplet. Il présente des ruptures qui en diminuent la qualité.

OBJECTIFS

- Compléter le maillage des cheminements piétons et de cyclables permettant un usage quotidien des modes actifs et favorisant l'attractivité du cyclotourisme et du tourisme de nature sur le territoire ;
- Offrir de nouveaux espaces de déambulation et de découverte en contact avec le paysage de la rivière.

PARTENAIRES À IMPLIQUER

Portage de projet : voir infra
Premier cercle :
- Associations de promotion des modes actifs

DESCRIPTION

- Compléter l'approche des Quartiers durables d'une analyse approfondie des réseaux cyclables et pédestres ;
- Obtenir les financements nécessaires à la création des maillons manquants ;
- Réaliser les travaux.

FINANCEMENTS POTENTIELS

Nous citons ci-après les principales sources régionales et communautaires mobilisables.
- Le Fonds wallon des calamités ;
- Le PIMACI porté par le SPW Mobilité et Infrastructures ;
- Plan Wallonie Cyclable ;
- Le Plan d'Investissement Communal.

Une série d'éléments pourraient également être couverts par d'autres fonds wallons et européens (non identifiés à ce jour).

LOCALISATION	PORTAGE DE PROJET	PRIORITÉ
Tracé Quai Pireux – nouveau quartier du Vieux-Moulin – gare	Commune	Périmètre projet structurant
Tracé en traversée d'îlot entre Quai des Religieuses et Rue G. Maisier	Commune	2
Tracé gare – Place Léon d'Andrimont	Commune	2
Tracé dans la nouvelle séquence de parcs Victor david - Bêverie	Commune	Périmètre projet structurant
Tracé de désenclavement (échappatoire) Pont des Ânes - Limbourg vieille ville	Commune	2

4.5 BÂTIMENT / FONCIER / EMPHYTÉOSE À ACQUÉRIR ET DÉMOLIR EN VUE D'UNE VALORISATION PAYSAGÈRE ET ÉCOLOGIQUE EN LIEN AVEC L'EAU OU LA RECONSTRUCTION RÉSILIENTE

Représentation graphique :



Boîte à outils :

Nihil

CONSTATS

Certaines constructions, ensemble de constructions ou fonciers sont positionnés de façon problématique par rapport à l'écoulement de l'eau et jouent un rôle aggravant en cas de crue (formation de goulot d'étranglement avec accélération de l'écoulement de l'eau). Ils sont également très sujets aux inondations de part ces positions problématiques. Ces constructions sont pour un grand nombre d'entre elles établies sur un foncier privé.

OBJECTIFS

- Supprimer les bâtiments le plus sujets à inondations, et empêcher la constructibilité de certains foncier attenant
- Offrir des espaces verts et de détente en relation direct avec l'eau et donner la place à l'expansion de l'eau lors d'éventuelles crues
- Limiter les facteurs d'accélération de l'eau et ainsi amenuiser l'impact des inondations sur le reste du bâti et des infrastructures de berges etc.

PARTENAIRES À IMPLIQUER

Portage de projet : voir infra. Premier cercle :
- SPW-DAL, SPW-ARNE.

Deuxième cercle :
- SPW-Agriculture, ressources naturelles et Environnement.

FINANCEMENTS POTENTIELS

Nous citons ci-après les principales sources régionales et communautaires mobilisables :
- Le Fonds wallon des calamités ;
- Les financements mobilisés par le Gouvernement Wallon pour la reconstruction de la vallée de la Vesdre (PRW : fiche 319 – Prévention des risques par la reconstruction des berges – modalité en discussion au gouvernement au 23 juin 2022) ;
- Les financements mobilisés par le Gouvernement Wallon dans le cadre du PRW (Projet 99 – Reméandration et zone d'immersion temporaire).

Une série d'éléments pourraient également être couverts par d'autres fonds wallons et européens (non identifiés à ce jour).

DESCRIPTION

Plusieurs voies peuvent être combinées pour réaliser cette fiche qui faute d'outils et de moyens conséquents sera rencontrée de façon incrémentale :

- Acquisition de gré à gré : c'est la voie à privilégier qui est assortie de moyens dans le cadre de la subvention acquisition et peut advenir rapidement pour peu que les propriétaires soient coopératifs ;
- Obligations en cas d'introduction de permis d'urbanisme ou d'urbanisation : plusieurs des cas de figure visés ici, concernent un bâti ne respectant pas l'obligation de construction à 6 m des cours d'eau. La mise en œuvre de cette obligation en cas de permis est un second moyen d'adapter le bâti au fil du temps. Notons que dans de nombreux cas, le respect du recul rend inconstructible les parcelles résiduelles et risque de générer des réactions fortes de la part des propriétaires anciens et nouveaux. Il est impératif d'assurer une bonne communication auprès des propriétaires visés et futurs, via éventuellement un recours vers les notaires et/ou l'instigation de périmètres de préemption qui donneront un droit privilégié aux Communes et ainsi une forme de capacité à gérer la communication autour des droits associés à ces bâtis et foncier ;
- Expropriation : plus longue et délicate, l'expropriation repose sur une base légale (en annexe sont repris les bases existantes en Région Wallonne en lien notamment avec la gestion des cours d'eau et des risques d'inondation). Rappelons que l'outil Schéma d'orientation locale offre également la base légale à expropriation, son élaboration n'est sans doute pas compatible avec le timing de la subvention acquisition régionale limitée à fin 2023.

LOCALISATION	PORTAGE DE PROJET	PRIORITÉ
Ensemble de parcelles non urbanisées situées en amont de Dolhain, (en partant de la Rue Vesdray vers l'Al'Trappe).	Commune	2
Ensemble de parcelles situées à l'arrière des maisons de la Rue Victor David, le long de la Vesdre	Commune	Périmètre projet structurant
Entre la route Bêverie et la Vesdre	Commune	Périmètre projet structurant
Entre le Quai des Religieuses et la Rue Guillaume Maisier	Commune	1
Entre le Quai des Religieuses et la Vesdre (ancienne école)	Commune	1
En face de l'Ecole située Quai des Religieuses, en rive droite	Commune	Périmètre projet structurant
Place Pireux	Commune	Périmètre projet structurant
Emphytéose Logivesdre, Quartier du Vieux Moulin	Commune	Périmètre projet structurant

4.6 ZONE À NE PAS MINÉRALISER

Représentation graphique :



Boîte à outils :

Nihil

CONSTATS

Plusieurs espaces, en tout ou partie constructible au Plan de Secteur (ZACC, Zone d'Equipement, Zone d'Habitat …), ne sont pas urbanisés aujourd'hui. Ils servent de facto de zone d'expansion de crues et/ou verraient leur urbanisation renforcer les problématiques d'inondation sur le reste du territoire de fond de vallée.

OBJECTIFS

Interdire la constructibilité des portions de territoires identifiées pour laisser de l'espace à la rivière et ainsi limiter la gravité des inondations au niveau du bâti existant, en cas de crue.

PARTENAIRES À IMPLIQUER

Portage de projet : voir infra
Premier cercle :
- Fonctionnaire délégué DAL, SPW ARNE – direction des voies non-navigeables

FINANCEMENTS POTENTIELS

Tâches courantes des Services d'Urbanisme des Communes

DESCRIPTION

- A nouveau, plusieurs voies sont identifiées pour rencontrer l'objectif d'interdiction d'urbanisation de zones pourtant urbanisables selon le Plan de Secteur :
- Pour les terrains non équipés : les collèges communaux peuvent refuser l'ouverture de voiries ce qui rend impossible l'obtention de Permis d'urbanisme.
- Pour les terrains équipés : refus de permis sur base du dIV.57 « Motifs liés à la protection des personnes, des biens ou de l'environnement » du Codt. Il y a donc une justification à étayer, l'aléa d'inondation élevé étant un justificatif précieux (la révision de l'aléa est en cours, il n'est pas certain à ce stade que l'intégralité des terrains concernés seront repris en aléas élevés).
- Une autre voie serait une révision thématique du Plan de Secteur opérée par la Région. Si une telle modification était décidée, elle rentrerait dans les priorités régionales. Celle-ci permettrait de déclasser l'ensemble des zones identifiées mais devrait porter sur l'ensemble du territoire régional avec des études préliminaires.
- Enfin, une modification de la base légale COdT et de ce qui est permis en zone d'aléa élevé d'inondation (bloquer tout projet nouveau en zone d'aléa élevé, par exemple) permettrait de protéger les zones visées. Cela étant, cette solution semble manquer de finesse, une approche plus précise est recommandée.

LOCALISATION	PORTAGE DE PROJET	PRIORITÉ
Ensemble de parcelles non urbanisées situées en amont de Dolhain, (en partant de la Rue Vesdray vers l'Al'Trappe).	Commune	2

4.7 ZONE À DÉMINÉRALISER ET À AMÉNAGER EN INTÉGRANT LA GESTION DES EAUX DE PLUIES ET DE RUISSELLEMENT

Représentation graphique :

Boîte à outils :
Voir p.36-37 p.68-69

CONSTATS

Le sol, des centres urbains, des zones commerciales ou d'activité économiques, est de plus en plus souvent recouvert de matériaux artificiels imperméables, asphalte ou béton, qui le rende incapable d'absorber l'eau de pluie. L'eau ruisselle plus rapidement en surface générant des écoulements rapides vers les zones de concentration d'eau et participe aux inondations.

OBJECTIFS

L'objectif en déminéralisant les sols est de recréer le lien entre l'eau et ces derniers. Quand il pleut, une partie de l'eau de pluie est absorbée par les plantes qui sont plantées. Une autre s'infiltre dans le sol et sert de réserve aux végétaux. Le reste percole très lentement jusqu'aux nappes d'eaux souterraines, qui nous alimentent en eau potable. En outre, le sol et le sous-sol filtrent l'eau et la débarrassent des impuretés et d'une partie des pollutions de surface. La mise en place d'un jardin de pluie planté d'arbres ou non permet d'assurer une gestion quantitative des eaux pluviales puisqu'il permet le stockage, l'évapotranspiration, l'infiltration des eaux de ruissellement et éventuellement l'évacuation à débit régulé. En fonction des conditions d'infiltration dans le sol plusieurs types d'aménagements peuvent être réalisés, des Jardins de pluie infiltrant (sols perméable), Jardins de pluie étanche (sols imperméables, sols pollués ou proximité de la nappe) ou des Jardins de pluie semi-infiltrant (sols moyennement perméables). La déminéralisation, végétalisation de ces espaces leur permet de jouer un rôle dans la lutte contre le changement climatique en fabriquant des espaces frais et en participant de l'amélioration de la qualité de l'air et de la séquestration, fixation du carbone.

DESCRIPTION

La mise en œuvre s'opère de façon incrémentale, dans le temps, au gré des demandes de Permis d'Urbanisme (en particulier pour les propriétés privées) et autres travaux de réfections d'espace public et voirie.
Ces principes mériteraient d'être repris au sein des guides d'urbanismes communaux et régionaux et consacrés par une norme (circulaire régionale) ce qui faciliterait leur imposition dans le cas des demandes de permis de bâtir introduit par des parties privées. Notons également qu'une modification du CoDt en cours pourrait intégrer les principes au travers d'un élargissement de la notion d'aléa d'inondation et de gestion de cet aléa. Cette base donnerait également aux Communes les coudées franches pour imposer des aménagements spécifiques de déminéralisation dans le cadre des demandes de permis.

PARTENAIRES À IMPLIQUER

Portage de projet : voir infra
Premier cercle :
- Région Wallonne – DAL (circulaires et règlements régionaux précisant les principes, portage d'études et de référentiels pour assurer la faisabilité de mise en œuvre et la bonne communication auprès des propriétaires et des acteurs de développement territorial, mise en place de primes à la déminéralisation).

Deuxième cercle :
- SPW-ARNE, DNF, SPW-MI

FINANCEMENTS POTENTIELS

Nous citons ci-après les principales sources régionales et communautaires mobilisables :
- Le Fonds wallon des calamités
- Les financements mobilisés par le Gouvernement Wallon pour la reconstruction de la vallée de la Vesdre (PRW : fiche 319 – Prévention des risques par la reconstruction des berges – modalité en discussion au gouvernement au 23 juin 2022)
- Les financements mobilisés par le Gouvernement Wallon dans le cadre du PRW (Projet 99 – Reméandration et zone d'immersion temporaire)

Une série d'éléments pourraient également être couverts par d'autres fonds wallons et européens (non identifiés à ce jour). Pour les propriétés privées :
- possibilité d'imposer les travaux comme condition d'urbanisme (si les bases légales, circulaires ou modifications du CoDt existent) ou charge d'urbanisme.
- Notons que, dans le cas des espaces d'activités économiques, la mise en place d'une prime à la déminéralisation qui viendrait encourager et soutenir les entreprises à déminéraliser les terrains est opportune. En effet, il s'agit de ne pas pénaliser les territoires de fond de vallée et les entreprises qui les font vivre. La contrainte ne doit pas mettre à mal l'activité économique au plan financier et fonctionnel ou encore freiner les investissements dans le bâti (liés à permis).

LOCALISATION	PORTAGE DE PROJET	PRIORITÉ
Zone d'activités économiques en amont de Dolhain, Rue des Déportés et Route de Goé	Commune	2
Route de Bêverie (Recypark et Caserne des Pompiers)	Commune	2
Avenue Victor David (Centre Scolaire Saint Joseph Dolhain)	Commune	2
Place Léon d'Andrimont, Rue de la Foulerie	Commune	2
Entre la Rue de la Fontaine et la Rue Moulin en Rhuyff	Commune	Périmètre projet structurant
Rue Guillaume Maisier	Commune	2
Avenue Reine Astrid	Commune	2
Les Grands Prés	Commune	2
Zone d'activités économiques Avenue Reine Astrid (à proximité du Viaduc de Dolhain)	Commune	2

4.8 PROJET D'AMÉLIORATION DES CONDITIONS D'ÉCOULEMENT EN CRUES (MÉANDRES, CONFLUENCES, ETC)

Représentation graphique :

Boîte à outils :
Nihil

CONSTATS

Plusieurs situations sont visées :
- Affluent ou pertuis qui débouchent à la perpendiculaire dans le cours d'eau principal et donc l'écoulement est freiné en cas d'accélération des débits, venant causer des inondations en amont ;
- Méandres trop serrés qui compliquent le bon écoulement de l'eau et/provoquent des débordements et écoulement hors du lit ;
- Zones de confluences avec des profils de berges ou de bâtiments produisant un effet de mur et blocage des eaux générant des montées d'eau locales plus importantes.

OBJECTIFS

Les interventions proposées permettent de favoriser le bon écoulement de l'eau et de limiter les effets d'accélération et débordement ponctuel en cas de crue. Il s'agit selon les cas de :
- Dévier les affluents et pertuis vers des zones plus favorables permettant leur écoulement avec une approche parallèle des cours d'eau principaux ;
- Reprendre le profil de berges pour éviter les effets de murs, reprofiler les coudes, adoucir les angles droits.

DESCRIPTION

- Les aménagements envisagés nécessitent, pour la plupart, une intervention sur des parcelles privées. Celles-ci sont expropriées sur base des habilitations offertes par le code de l'eau (gestion des cours d'eau et lutte contre les inondations – cf. annexe) ou acquissent en gré à gré. La bonne collaboration entre Région-ARNE et la Commune sur ce point est souhaitable.
- Le réaménagement des confluences, dévoiement de pertuis etc est ensuite étudié et mis en œuvre selon le modèle repris pour la fiche 4.2.
- Contrairement à d'autres sujets (démolition des barrages, valorisation des biefs …), les cas visés ici sont singuliers et ne semblent pas pouvoir faire l'objet d'une démarche transversale aux Communes et groupée.

PARTENAIRES À IMPLIQUER

Portage de projet : voir infra
Premier cercle :
- SPW-Mobilité et Infrastructures, Communes, propriétaires.

Deuxième cercle :
- Contrat de rivière.

FINANCEMENTS POTENTIELS

Nous citons ci-après les principales sources régionales et communautaires mobilisables :
- Le Fonds wallon des calamités
- Les financements mobilisés par le Gouvernement Wallon pour la reconstruction de la vallée de la Vesdre (PRW : fiche 319 – Prévention des risques par la reconstruction des berges – modalité en discussion au gouvernement au 23 juin 2022)
- Les financements mobilisés par le Gouvernement Wallon dans le cadre du PRW (Projet 99 – Reméandration et zone d'immersion temporaire)

Une série d'éléments pourraient également être couverts par d'autres fonds wallons et européens (non identifiés à ce jour).

LOCALISATION	PORTAGE DE PROJET	PRIORITÉ
Confluence entre le RUYFF et la Vesdre (Quartier du Vieux moulin)	SPW ARNE et Province de Liège	1

5.1 BÂTI À ADAPTER DE MANIÈRE PROGRESSIVE FACE AU RISQUE D'INONDATION

Représentation graphique :

Boîte à outils :

Voir p.38-61

CONSTATS

Les fonds de vallées ont été historiquement colonisés par l'homme, pour l'avantage que représente la proximité à l'eau, et rassemblent bonne partie de la population, des entreprises, des commerces et équipements de la Commune.
Faute de résilience de ce bâti face à l'eau, les inondations de Juillet 2021 y ont provoqué des dégâts importants rendant des logements inhabitables pendant des mois, empêchant une série d'entreprises de reprendre rapidement leurs activités, interrompant commerces et bon fonctionnement des équipements publics. En effet, les systèmes électriques et de chauffage souvent situés en cave ont été détruits, les murs et sols détrempés puis pourris etc. Si l'ampleur du phénomène de Juillet a été exceptionnelle, bien des bâtiments subissent des inondations bien plus fréquemment, comme le traduit la cartographie des aléas d'inondation.

PARTENAIRES À IMPLIQUER

Portage de projet : SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Energie – DAL et département du Logement
Premier cercle :
– Communes (services d'urbanismes)
Deuxième cercle :
– Assurances
– Fonds wallon des calamités

FINANCEMENTS POTENTIELS

– A ce stade, aucune source de financement n'a été identifiée qui permettrait de soutenir l'adaptation du bâti, l'étude de la mise en place de prime fléchée est suggérée.
– Les assurances et le Fonds wallon des calamités sont des leviers à mobiliser pour accompagner l'adaptabilité du bâti là où aujourd'hui, ils cantonnent leur couverture à une remise en pristin état.

OBJECTIFS

Adapter le bâti selon une série de principes détaillés dans différents documents (cf. boîte à outil et charte de la présente étude ainsi que le "Référentiel pour les constructions et aménagements en zone inondables", afin d'améliorer sa résilience face aux inondations, c'est-à-dire limiter les dégâts matériels, accélérer les processus de remise en état, limiter les coûts de la remise en état, augmenter la sécurité du bâti etc.

DESCRIPTION

– Transcription des principes élaborés par les différents bureaux d'étude en charge des études pour la reconstruction au sein des guides régional d'urbanisme. Il conviendra sans doute de statuer sur l'opportunité de traduire certains principes et guidances en normes comme cela l'a été fait depuis des années dans le cadre de la rénovation énergétique du bâti.
– Sur base, de cette guidance, la Commune, lors des demandes de permis, pourra encourager les propriétaires et leurs architectes à implémenter les principes dans leurs projets.
– Mobilisation des assurances et du Fonds wallon des calamités afin d'encourager la mise en œuvre de l'adaptabilité du bâti plutôt que le retour au pristin état dans les conditions d'intervention et de versement de primes.
– Production de documents et supports à destination des architectes, entrepreneurs et propriétaires.
– Etude d'opportunité quant à la mise en place d'aides (primes, achats groupés, etc) spécifiques fléchées sur l'adaptation du bâti en zone d'aléa d'inondation.

LOCALISATION

Majorité du parc immobilier sinistré lors des inondations de Juillet 2021 y compris celui en zone d'aléa d'inondation.

5.2 BÂTI PROBLÉMATIQUE À TRAITER DANS UNE CONFIGURATION INTÉGRANT LA RÉSILIENCE PAR RAPPORT AU RISQUE

Représentation graphique :

Boîte à outils :

Nihil

CONSTATS

Certaines constructions et ensemble de constructions sont positionnés de façon problématique par rapport à l'écoulement de l'eau et jouent un rôle accélérateur en cas de crue. Ils sont également très sensibles aux inondations de part ces positions problématiques. D'autres sont situés dans des zones enclavées et donc peu sécure, d'autres encore sont en zone naturelle d'expansion de crue et donc très sujet aux inondations. Enfin, la stabilité de certains bâtiments a été mise en péril par les inondations de Juillet.

OBJECTIFS

Adapter le bâti (l'adaptation pouvant ici aller jusqu'à la suppression du bâti) le plus problématique et hautement sujet aux inondations et venant participer à renforcer les phénomènes.

FINANCEMENTS POTENTIELS

Nous citons ci-après les principales sources régionales et communautaires mobilisables.
– Le Fonds wallon des calamités ;
– Les financements mobilisés par le Gouvernement Wallon pour les acquisitions et les démolitions (décision du 23/12/2021) ;
– Les financements mobilisés par le Gouvernement Wallon pour la reconstruction de la vallée de la Vesdre (PRW : fiche 319 – Prévention des risques par la reconstruction des berges – modalité en discussion au gouvernement au 23 juin 2022)
Une série d'éléments pourraient également être couverts par d'autres fonds wallons et européens (non identifiés à ce jour).

DESCRIPTION

– Une partie du bâti concerné se retrouve en « bâtiment/foncier/emphytéose à acquérir et démolir en vue d'une valorisation paysagère et écologique en lien avec l'eau ou d'une reconstruction résiliente ». Ce bâti est traité dans la fiche correspondante.
– Le bâti concerné situé en « ZEC » (zone d'expansion de crues) peut être abordé selon les principes de la fiche « bâtiment/foncier /emphythéose à acquérir et démolir en vue d'une valorisation paysagère et écologique en lien avec l'eau ou d'une reconstruction résiliente » (gré à gré, expropriation).
– Le bâti concerné situé en « zone enclavée » et sans zonage additionnel relèvent davantage de l'adaptation du bâti au risque d'inondation (fiche 5.1). Nombreux sont les cas de figures qui concernent un bâti ne respectant pas l'obligation de construction à 6 m des cours d'eau. La mise en œuvre de cette obligation en cas de demande de Permis d'Urbanisme sera alors le moyen d'adapter le bâti au fil du temps. Notons que dans de nombreux cas, le respect du recul rend inconstructible les parcelles résiduelles et risque de générer des réactions fortes de la part des propriétaires anciens et nouveaux. Il est impératif d'assurer une bonne communication auprès des propriétaires visés et futurs, via éventuellement un recours vers les notaires et/ou l'instigation de périmètres de préemption qui donneront un droit privilégié aux Communes et ainsi une forme de capacité à gérer la communication autour des droits associés à ces bâtis et foncier.

PARTENAIRES À IMPLIQUER

Portage de projet : voir infra
Premier cercle :
– SPW-DAL
Deuxième cercle :
– SPW-Agriculture, ressources naturelles et Environnement.

LOCALISATION	PORTAGE DE PROJET	PRIORITÉ
Quai des Religieuses : école	Commune	1
Avenue Victor David : 3 habitations proche de la Vesdre	Commune	1
Place Léon d'Andrimont - Rue Moulin en Rhuyff : arrières habitations, commerces et annexes	Commune	2
Avenue Victor David : annexe Centre Scolaire Saint Joseph	Commune	2
Rue Oscar Thimus : arrière entrepôt	Commune	2
Bêverie - Rue Vesdray : entrepôts, équipements sportifs et annexes	Commune	2

5.3 ZONE D'EXPANSION DE CRUES (ZEC)

Représentation graphique : ZEC

Boîte à outils : Voir p.16-17

CONSTATS

Une série de zones (non construites ou très peu bâties) sont identifiées comme zone naturelle d'expansion de crue. En effet, les discussions avec les Communes ont permis de vérifier que le cours d'eau en crue y débordait, en premier et fréquemment. Néanmoins, ces zones sont reprises en zones constructibles au Plan de Secteur en vigueur (selon les cas zones de loisir, zone d'équipement, zone d'habitat, zone économique ou industrielle) et pourraient ainsi être soumises à développement.

OBJECTIFS

Sanctifier le statut de ces zones d'expansion de crues ou a minima assurer leur inconstructibilité afin de préserver les lieux de la vallée qui permettent à la rivière en crue de s'étendre, dans un contexte de vallée très urbanisée, et ainsi de limiter l'impact de la crue sur le bâti en aval.

FINANCEMENTS POTENTIELS

Nous citons ci-après les principales sources régionales et communautaires mobilisables.
- Le Fonds wallon des calamités ;
- Les financements mobilisés par le Gouvernement Wallon pour les acquisitions et les démolitions (décision du 23/12/2021) ;
- Les financements mobilisés par le Gouvernement Wallon pour la reconstruction de la vallée de la Vesdre (PRW : fiche 319 – Prévention des risques par la reconstruction des berges – modalité en discussion au gouvernement au 23 juin 2022).

Une série d'éléments pourraient également être couverts par d'autres fonds wallons et européens (non identifiés à ce jour).

PARTENAIRES À IMPLIQUER

Portage de projet : voir infra
Premier cercle :
- Fonctionnaire délégué DAL, SPW-DAL

Deuxième cercle :
- SPW-ARNE

DESCRIPTION

Plusieurs voies existent qui permettraient d'atteindre l'objectif précité :
- Révision thématique du Plan de Secteur opérée par la Région. Si une telle modification était décidée, elle rentrerait dans les priorités régionales. Celle-ci permettrait de déclasser l'ensemble des zones identifiées pour les affecter en ZEC et ainsi consacrer la place des rivières et de la nature, qui par ailleurs est largement un état de fait pour les zones visées.
- Refuser la construction en cas de demande de permis :
- Pour les terrains non équipés : les collèges communaux peuvent refuser l'ouverture de voiries ce qui rend impossible l'obtention de permis de bâtir.
- Pour les terrains équipés : refus de permis sur base du dIV.57 « Motifs liés à la protection des personnes, des biens ou de l'environnement » du Codt. Il y a donc une justification à étayer, l'aléa d'inondation élevé étant un justificatif précieux (la révision de l'aléa est en cours, il n'est pas certain à ce stade que l'intégralité des terrains concernés seront repris en aléas élevés). Notons que dans ce cas, un durcissement du Codt, pour articuler le principe de la ZEC, l'aléa d'inondation et l'interdiction de construire systématique pourrait se révéler précieux pour armer les communes dans leur refus de permis.

Limbourg est la seule Commune étudiée où une ZEC non existante de fait pourrait-être aménagée afin de laisser la place au cours d'eau. Il s'agirait ainsi pour la Commune d'acquérir le foncier (via le subside acquisition éventuellement) et de remettre le terrain à niveau. Celui-ci remplirait alors naturellement une fonction de ZEC en acceptant la crue et en limitant ainsi les dégâts sur le parcs bâtis et les infrastructures existantes.

LOCALISATION	PORTAGE DE PROJET	PRIORITÉ
Parcelle de l'école Quai des Religieuses	Commune / SPW ARNE	2
Ensemble de parcelles de la future séquence de parcs Victor David - Bêverie	Commune / SPW ARNE	Périmètre projet structurant

5.4 ZONE ENCLAVÉE À NE PAS DÉVELOPPER AU NIVEAU DE SON OCCUPATION BÂTIE DU SOL

Représentation graphique :

Boîte à outils : Nihil

CONSTATS

Le travail de terrain, l'analyse cartographique et les discussions avec les Communes ont permis d'identifier des zones enclavées vis-à-vis d'une crue éventuelle. Ces zones correspondent à des zones contraintes par des facteurs topographiques, et caractérisées par l'obligation de franchir le cours d'eau en vue de s'en échapper.

PARTENAIRES À IMPLIQUER

Portage de projet : voir infra
Premier cercle :
- Fonctionnaire délégué DAL, SPW DAL

Deuxième cercle :
- SPW ARNE

FINANCEMENTS POTENTIELS

Aucun financement spécifique n'est identifié pour mener cette action. Une attention particulière devra être portée à sa mise en œuvre par les services communaux d'urbanisme, renforcés dans leur connaissance par le référentiel "pour les constructions et aménagements en zone inondable" et éventuellement par des moyens humains ad hoc.

OBJECTIFS

Limiter l'urbanisation additionnelle de ces zones et ainsi limiter le nombre de personnes susceptibles de se trouver en danger lors de prochaines crues.

DESCRIPTION

- La voie principale est le refus de toute demande de Permis d'urbanisme. La Commune utilise les moyens à sa disposition pour refuser un permis d'urbanisme : zone d'aléa élevé, respect du recul de 6mètre le long des courts d'eau, refus d'ouverture de voirie, … Elle peut mentionner la présente étude comme une élément de sa motivation.
- Dans le cas où la Commune souhaiterait malgré tout voir un projet se développer en zone enclavée ou ne parviendrait pas à bloquer un développement, la création d'une échappatoire additionnelle (passerelle etc) devrait être imposée au titre de condition d'urbanisme.
- Idéalement, le principe de la zone enclavée devrait être défini et intégré dans la définition de l'aléa d'inondation.

LOCALISATION	PORTAGE DE PROJET	PRIORITÉ
Zone Avenue Reine Astrid (entrée de ville)	Commune	1

Plan de Relance de la Wallonie

Projet 99 - Mettre en place la reméandration de cours d'eau et créer des zones d'immersion temporaire (ZIT) pour lutter contre les inondations et les risques de pénurie d'eau

DOSSIER DE CANDIDATURE

APPEL À PROJETS

« Résilience Biodiversité - Climat »

Renforcement de la résilience et des fonctions écosystémiques des espaces naturels : renaturation, reméandration, restauration de zones humides dans le lit majeur des cours d'eau, zones d'immersion temporaire

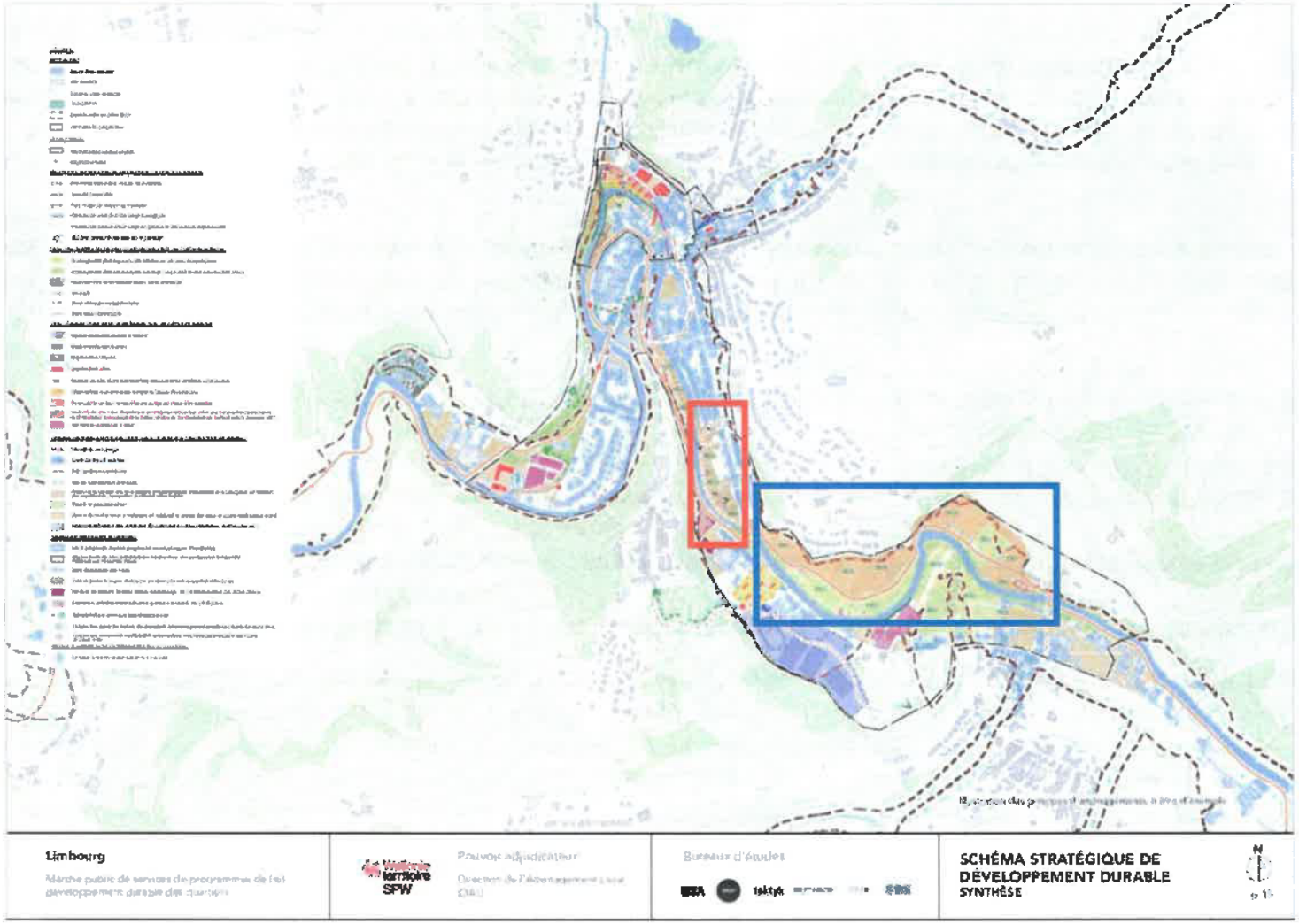
2022

Contexte : Juillet 2021 restera inscrite comme la date impactant les modèles en place dans plusieurs communes de Wallonie. Que ce soit en terme d'urbanisme, de développement du territoire, de mobilité ou de vie active, le quotidien est depuis imprégné d'un paramètre qui jusqu'alors restait relativement lointain et nébuleux : l'impact de l'homme sur la nature et les conséquences liées à ses actes. C'est en ce sens que furent abordées les programmes de (re)développement durable de quartiers (PDDQ) initiées par le Gouvernement Wallon suite aux inondations. Ces derniers contiennent :

- un diagnostic identifiant les facteurs locaux aggravants qui ont amplifié la crue et les dommages causés, ainsi que les enjeux propres à chaque territoire ;
- un schéma stratégique de (re)développement durable des quartiers identifiant des zones où l'urbanisation peut être poursuivie et des zones où il est préférable de ne plus urbaniser ;
- des propositions d'aménagement tenant compte des projets en cours avant les inondations ou pertinents au regard de la problématique des inondations. Ces propositions sont basées sur l'expertise technique des auteurs de projets et ont été concertées avec les communes qui ont pleinement participé à leur élaboration. Ces propositions portent tant sur les infrastructures, voiries, ponts ou passerelles que sur le bâti, privé et public, toujours dans une perspective de durabilité et de résilience.

Ils constituent désormais une base solide sur laquelle les Villes et Communes peuvent s'appuyer pour reconstruire de façon résiliente et durable en attendant les résultats complémentaires qui suivront au travers du 'Schéma stratégique multidisciplinaire du bassin versant de la Vesdre' et de 'l'Etude hydrologique et hydraulique du bassin de la Vesdre en vue de la reconstruction.

C'est aussi dans ce cadre que la Ville de Limbourg poursuit son schéma de développement, qui bien qu'initié avant 2021 et intégrant des objectifs élevés en terme de développement durable s'est vu complété par les paramètres mis en exergues dans le PDDQ. Ainsi, le projet de renforcement des modes de transports actifs sur le territoire a été révisé afin d'intégrer le paramètre de gestion de l'eau et de pousser plus encore le développement de la biodiversité, pour donner naissance au projet repris dans le cadre de ce dossier de candidature.



Projet :

Mise en œuvre de la fiche 'projet structurant' du PDDQ intitulée : **Séquence d'espaces verts**.

- Création de **Zones d'expansion de crue** sur la rive droite du cours d'eau, la rive gauche étant longée par la voirie ou des flancs de colline ne permettant pas au lit de la rivière de s'étendre.
- Création d'**une piste pour mode de transport actif** vouée à moyen terme à relier le centre de Dolhain au village de Goé et à l'entreprise Corman.
- **Verdurisation des Berges** en faveur de la biodiversité et de la gestion de l'eau.

La zone, reprise en rouge, représente un secteur s'étant vu autoriser le bâti dans les années 70 alors qu'en arrière zone et uniquement accessible via servitude sur un chemin privé. Dès lors, les maisons sévèrement touchées durant les inondations et pour la plupart déjà démolies, ont été ciblées très rapidement par différents services régionaux (aménagement territoire, cours d'eau...) comme habitat critique et une réflexion globale a mené à la conclusion qu'il fallait interdire la reconstruction dans la zone. Le programme PDDQ a également répertorié la zone de 1,7Ha comme zone d'expansion de crue intéressante. L'ensemble des parcelles a donc été retenu et approuvé par le projet droit de tirage du Gouvernement wallon et est en cours d'acquisition par la Ville.

Ci-dessous, l'axonométrie schématise la proposition visant à redéfinir l'espace en le végétalisant par une ripisylve le long du cours d'eau et une lisière arborée qui permettra de protéger et d'isoler les jardins privés. Entre les zones se trouvera la piste de mobilité douce qui sera agrémentée de plateformes plus larges où seront développés les espaces ludiques et didactiques autour de l'eau, l'environnement,



la biodiversité, la gestion de l'ensemble, les liens qui unissent ces sujets et les bienfaits qu'apportent ce type de projets au territoire dans lequel ils sont développés. L'idée restant toujours de valoriser de façon le plus autonome les espaces verts de la région.



Inspirations





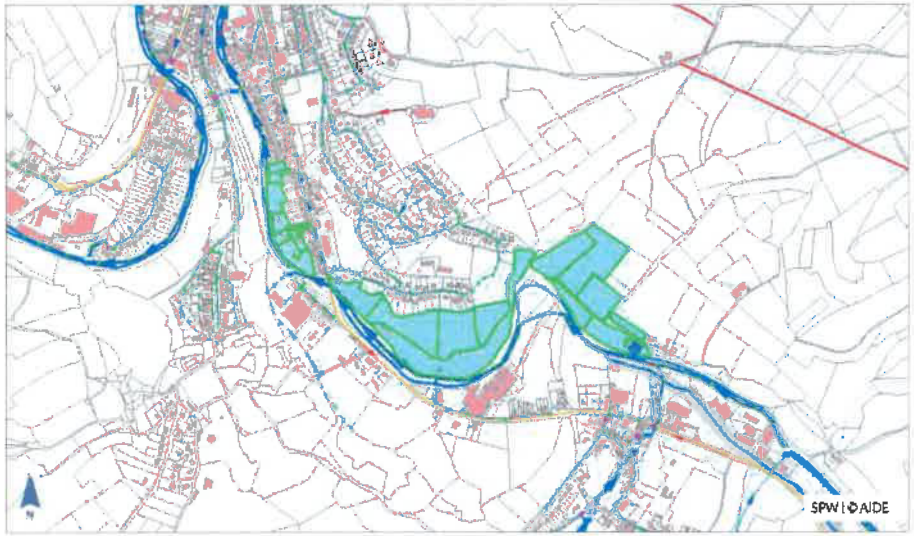









Liste et cartographie des parcelles directement impactées par le projet lié à la candidature.



V

Division: LIMBOURG 3 DIV/GOE/
Numéro: A 16 P2
Situation: ALTRAPPE .
Superficie: 14651
Revenu cadastral total: 114
Nature: PATURE
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
"IMMOBEL" OU "COMPAGNIE IMMOBILIERE DE BELGIQUE " OU " IMMOBILIEN VENNOOTSCHAP VAN BELGIE", 0405966675	.	-PP 1/1-	Rue de la Régence, 58 1000 BRUXELLES, BE

V

Division: LIMBOURG 3 DIV/GOE/
Numéro: A 18 A
Situation: A LATTRAPE .
Superficie: 12900
Revenu cadastral total: 100
Nature: PATURE
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
"IMMOBEL" OU "COMPAGNIE IMMOBILIERE DE BELGIQUE " OU " IMMOBILIEN VENNOOTSCHAP VAN BELGIE", 0405966675	.	-PP 1/1-	Rue de la Régence, 58 1000 BRUXELLES, BE

V

Division: LIMBOURG 3 DIV/GOE/
Numéro: A 20 B
Situation: ALTRAPPE , 28 +
Superficie: 23623
Revenu cadastral total: 912
Nature: INSTALSPORT
Année de contruction: 1997

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Ville de Limbourg, 0206621183	.	-PP 1/1-	Avenue Victor David, 15 4830 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 3 DIV/GOE/
Numéro: A 22 A
Situation: HANEKEN .
Superficie: 4970
Revenu cadastral total: 3
Nature: BOIS
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Benoit Schils, 61030138316	Christine Grofet, 66101122627	-PP 1/1-	Rue Robert Peucat, 11 4834 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 3 DIV/GOE/
Numéro: A 32 A
Situation: SOUS HAUSSE BOU ,
Superficie: 8783
Revenu cadastral total: 68
Nature: PATURE
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Ville de Limbourg, 0206621183	,	-PP 1/1-	Avenue Victor David, 15 4830 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 3 DIV/GOE/
Numéro: A 125 K
Situation: VESDRAY ,
Superficie: 4638
Revenu cadastral total: 7
Nature: PRE
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Royal Football Club de Goé, 0417755244	,	-EMPH- >2018	Rue de la Pierresse, 12 4834 LIMBOURG, BE
Ville de Limbourg, 0206621183	,	-BAIL- >2018	Avenue Victor David, 15 4830 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 3 DIV/GOE/
Numéro: A 125 L
Situation: VESDRAY ,
Superficie: 7760
Revenu cadastral total: 66
Nature: TERR.SPORT
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Royal Football Club de Goé, 0417755244	,	-EMPH- >2018	Rue de la Pierresse, 12 4834 LIMBOURG, BE
Ville de Limbourg, 0206621183	,	-BAIL- >2018	Avenue Victor David, 15 4830 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 3 DIV/GOE/
Numéro: A 125 N
Situation: R VESDRAY , 10 +
Superficie: 870
Revenu cadastral total: 1975
Nature: SALLE FETES
Année de contruction: 1986

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Salle des Fêtes de Goé, 0426980934	,	-EMPH- >2018	Rue Vesdray, 10 4834 LIMBOURG, BE
Ville de Limbourg, 0206621183	,	-BAIL- >2018	Avenue Victor David, 15 4830 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 347 T9
Situation: AV VICTOR DAVID , 166
Superficie: 235
Revenu cadastral total: 624
Nature: MAISON
Année de contruction: de 1900 jusqu'à 1918

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Christian Stroeder, 72081818369	,	-PP 1/1-	Route d'Eupen(BLN), 84 4837 BAELEN, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 347 B 10
Situation: AV VICTOR DAVID , 166 D
Superficie: 142
Revenu cadastral total: 696
Nature: MAISON
Année de contruction: 1978

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Marie-Ange Lemmens, 57032730407	,	-PP 1/1-	Avenue Victor David, 166 B.D 4830 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 352 C
Situation: AV VICTOR DAVID , 166 B
Superficie: 1302
Revenu cadastral total: 1296
Nature: MAISON
Année de contruction: 1975

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Françoise Barthélemy, 43062823861	.	-PP 1/2 US 1/2-	Route d'Eupen(BLN), 21 B, 9 4837 BAELEN, BE
Stéphan Mobers, 69110227131	.	-NP 1/4-	Rue de l'Eglise, 5 4834 LIMBOURG, BE
Isabelle Mobers, 66112825676	.	-NP 1/4-	Runschen(BLN), 10 4837 BAELEN, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 353 R
Situation: AV VICTOR DAVID , 166 E
Superficie: 1328
Revenu cadastral total: 1306
Nature: MAISON
Année de contruction: 1981

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
René Scaillet, 58082228142	Carole Becker, 65020633291	-PP 1/1-	Rue des Sorbiers, 79 4800 VERVIERS, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 353 V
Situation: AV VICTOR DAVID ,
Superficie: 438
Revenu cadastral total: 0
Nature: TERRE VV.
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Marcel Janssen, 41021114512	.	-PP 1/1-	Rue de Hombourg, 76 4850 PLOMBIÈRES, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 353 W
Situation: AV VICTOR DAVID ,
Superficie: 109
Revenu cadastral total: 0
Nature: CHEMIN
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Marcel Janssen, 41021114512	.	-PP 1/1-	Rue de Hombourg, 76 4850 PLOMBIÈRES, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 354/2 B
Situation: AV VICTOR DAVID ,
Superficie: 3706
Revenu cadastral total: 31
Nature: PATURE
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Bernadette Keutgen, 41101718641	.	-US 1/1-	Avenue Victor David, 148 4830 LIMBOURG, BE
Marie-Pierre Tiquet, 64072931019	.	-NP 1/4-	Rue Guillaume Maisier, 72 4830 LIMBOURG, BE
Jean-Vincent Tiquet, 68061231915	.	-NP 1/4-	Rue Ernou(Jeh), 5 4540 AMAY, BE
Isabelle Tiquet, 63031834968	.	-NP 1/4-	Forges(BLN), 30 4837 BAELEN, BE
Nicole Tiquet, 72042924834	.	-NP 1/4-	Chemin des Carriers(S.-R.-G.), 68 1370 JODOIGNE, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 355 P
Situation: AV DAV D ,
Superficie: 105
Revenu cadastral total: 0
Nature: TERRE VV.
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Anne Tiquet, 31072100862	.	-PP 1/1-	Avenue de la Liberté, 25 4800 VERVIERS, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 355 T
Situation: AV DAVID ,
Superficie: 1489
Revenu cadastral total: 19
Nature: JARDIN
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Daniel Palatre, 47011423944	Noëlle Brabant, 49121508494	-PP 1/1-	Avenue Victor David, 118 4830 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 355 Y3
Situation: R ERNEST SOLVAY , 120
Superficie: 1301
Revenu cadastral total: 602
Nature: MAISON
Année de contruction: 1935

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Serge Moeris, 65060537905	,	-PP 1/2-	Rue Ernest Solvay, 122 4830 LIMBOURG, BE
Sandra Hamelryckx, 66071111619	,	-PP 1/2-	Rue Ernest Solvay, 122 4830 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 353 L
Situation: AV VICTOR DAVID ,
Superficie: 6053
Revenu cadastral total: 52
Nature: PATURE
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Véronique Demonty, 65062237680	,	-PP 1/1-	Rue de Battice, 110 4880 AUBEL, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 347 F8
Situation: AV V.DAVID ,
Superficie: 73
Revenu cadastral total: 0
Nature: CHEMIN
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Véronique Demonty, 65062237680	,	-PP 1/1-	Rue de Battice, 110 4880 AUBEL, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 351 R2
Situation: AL TRAPPE ,
Superficie: 7096
Revenu cadastral total: 46
Nature: PATURE
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
"IMMOBEL" OU "COMPAGNIE IMMOBILIERE DE BELGIQUE " OU " IMMOBILIEN VENNOOTSCHAP VAN BELGIE", 0405966675	,	-PP 1/1-	Rue de la Régence, 58 1000 BRUXELLES, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 347 S9
Situation: AV VICTOR DAVID , 166 +
Superficie: 25
Revenu cadastral total: 37
Nature: GARAGE
Année de contruction: 1972

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Marie-Ange Lemmens, 57032730407	,	-PP 1/1-	Avenue Victor David, 166 B.D 4830 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 3 DIV/GOE/
Numéro: A 28 A
Situation: THIER SAINT-MICHEL ,
Superficie: 11045
Revenu cadastral total: 86
Nature: PATURE
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
José Delfosse, 62032616587	Bernadette Juprelle, 64042934461	-PP 1/1-	Rue de l'Invasion, 14 4834 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 3 DIV/GOE/
Numéro: A 31 E
Situation: LA HAUCQUENNE ,
Superficie: 17302
Revenu cadastral total: 134
Nature: PATURE
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
José Delfosse, 62032616587	Bernadette Juprelle, 64042934461	-PP 1/1-	Rue de l'Invasion, 14 4834 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 3 DIV/GOE/
Numéro: A 21 E
Situation: A LA TRAPE ,
Superficie: 8300
Revenu cadastral total: 157
Nature: PATURE
Année de contruction:

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Joséphine Pitz, 35042922457	.	-PP 1/1-	Hadrimont, 1 B.A 4830 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 353 T
Situation: AV VICTOR DAVID , 166 B
Superficie: 2245
Revenu cadastral total: 984
Nature: MAISON
Année de contruction: 1975

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Marie Léonard, 46040631217	.	-PP 1/1-	Avenue Victor David, 53 B.2Bt7 4830 LIMBOURG, BE

V

Division: LIMBOURG 3 DIV/GOE/
Numéro: A 122 G
Situation: VESDRAY ,
Superficie: 2403
Revenu cadastral total: 20
Nature: PATURE
Année de contruction:

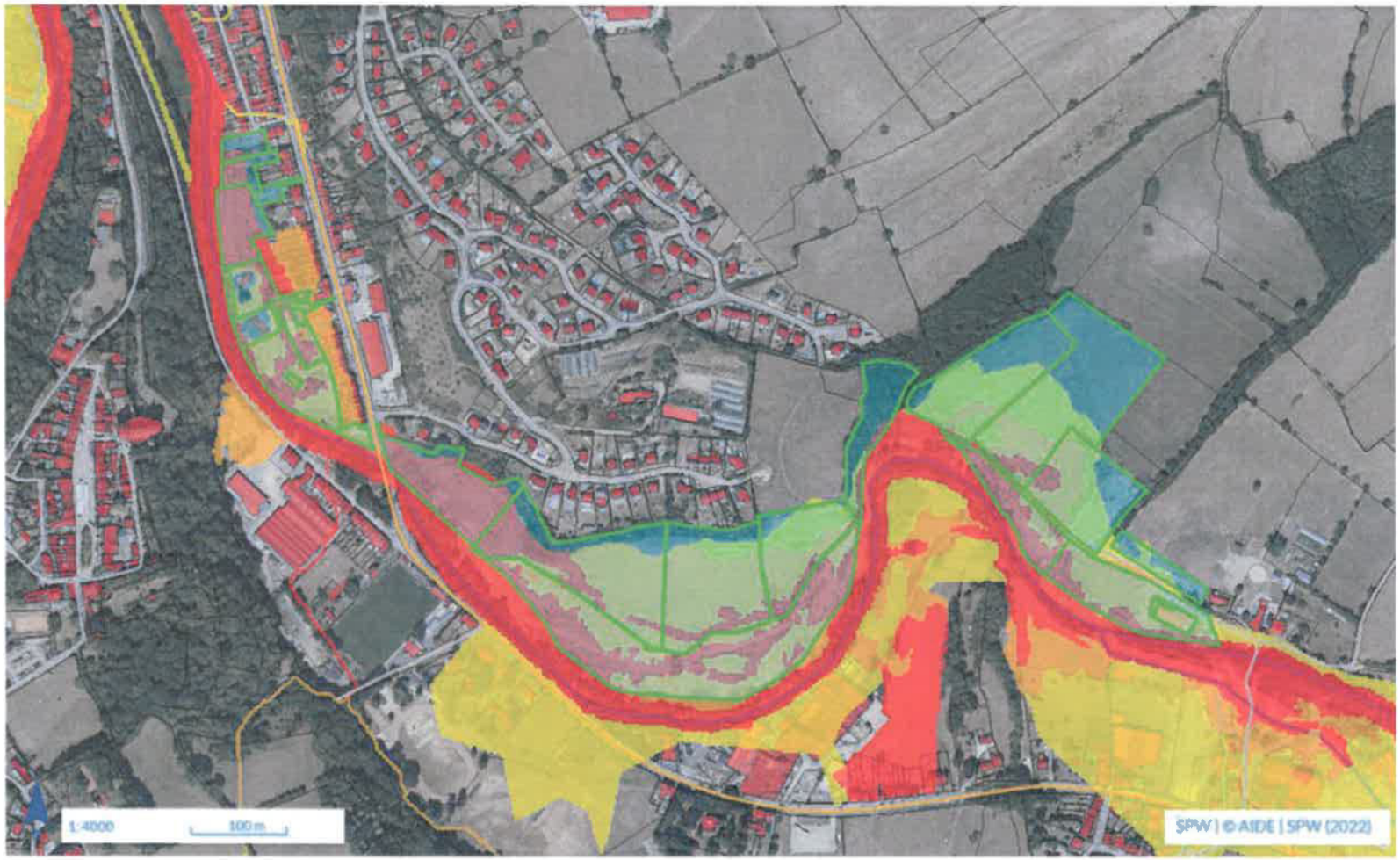
PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Christine Hensch, 79112405883	.	-PP 1/3-	Rue Vesdray, 6 4834 LIMBOURG, BE
Carole Hensch, 74052525403	.	-PP 1/3-	Boulevard Hector Grosjean, 44 4840 WELKENRAEDT, BE
Thomas Keutgen, 85091019592	.	-PP 1/3-	Rue de Dison, 23 4840 WELKENRAEDT, BE

V

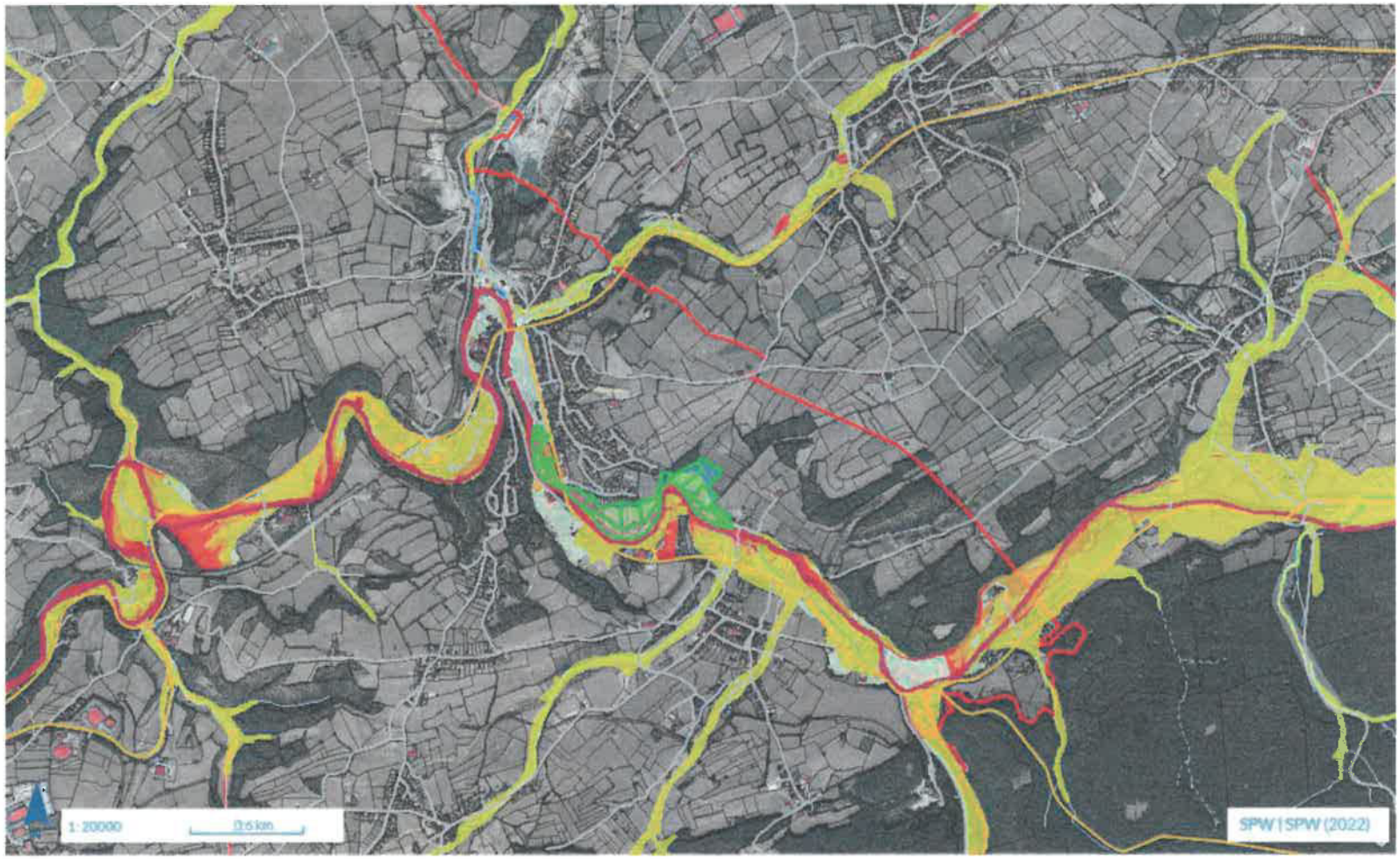
Division: LIMBOURG 1 DIV/LIMBOURG/
Numéro: C 352 D
Situation: AV VICTOR DAVID , 166 F
Superficie: 184
Revenu cadastral total: 2
Nature: MAISON
Année de contruction: avant 1850

PROPRIÉTAIRE	PARTENAIRE	DROITS	ADRESSE
Stéphan Mobers, 69110227131	.	-PP 1/1-	Rue de l'Eglise, 5 4834 LIMBOURG, BE

Cartographie de l'aléa d'inondation à l'échelle 1/4000ème parcelles concernées sous liseré vert.



Cartographie de l'aléa d'inondation à l'échelle 1/20.000ème parcelles concernées sous liseré vert.



Analyse hydrologique : Comme évoqué au point 3, Annexe 1, la solution de créer des zones d'expansion de crue découle des conclusions de l'étude PDDQ dont le volet hydrologique a été mené par le bureau ARIES, qui conclut :



L'urbanisation a augmenté la pression sur la qualité de ce cours d'eau et a réduit l'espace disponible en cas de crue (qualité écologique moyenne). En juillet 2021 Limbourg a été sujette à une inondation anormale qui a causé des dommages très importants. Un des facteurs aggravants a été la morphologie de la rivière laquelle a augmenté la vitesse d'écoulement de l'eau. De plus, différentes structures, par exemple les berges artificialisées de cours d'eau et certains ponts, ont créé des goulots d'étranglement et des sections limitantes qui ont cumulé des embâcles et obstrué l'écoulement de l'eau.

Ici, un mur de berges surplombé d'un merlon planté limite le lit majeur de la Vesdre. Le reprofilage des berges permettra de diminuer le débit de la Vesdre ce qui a une forte probabilité de réduire les effets locaux de courant fort et d'augmenter le volume disponible en cas de crue. La présence de plantes et arbustes seront nécessaires afin de diminuer l'érosion et favoriser le développement de la biodiversité.



Le réaménagement des berges s'inscrit dans une gestion intégrée de la Vesdre ce qui augmentera la résilience du site et sa résistance aux aléas climatiques. La démolition des éléments de bâti problématiques permettra donc de déminéraliser le sol et d'augmenter l'infiltration au sol. Les installations réaménagées auront vocation à être résilientes aux inondations et en cas de crue pourront être submergées.

Analyse paysagère, urbanistique et rapport à la Vesdre : Aussi évoqué au point 3, Annexe 1, le projet a été développé dans une fiche structurante de l'étude de (re)développement de quartiers durables initié par la Région Wallonne.

Les projets structurants constituent des périmètres dans lesquels différents enjeux convergent liés à l'écoulement de l'eau, au bâti, à la reconstruction des berges, à la mise en place de mesures de prévention, à l'articulation avec les tissus urbains existants, etc. Ils articulent différents enjeux portés par différents acteurs publics (voire privés). Celui-ci s'intègre cependant, très logiquement, dans un cadre plus large étant donné l'étendue de l'étude, ne se limitant pas aux seules zones d'expansion de crue, mais prenant en compte la situation de l'ensemble du territoire mis en perspective par rapport à la problématique de la Vesdre, de la minéralisation des sols, de l'habitat, de la mobilité, de la biodiversité….

La fiche nous rappelle que

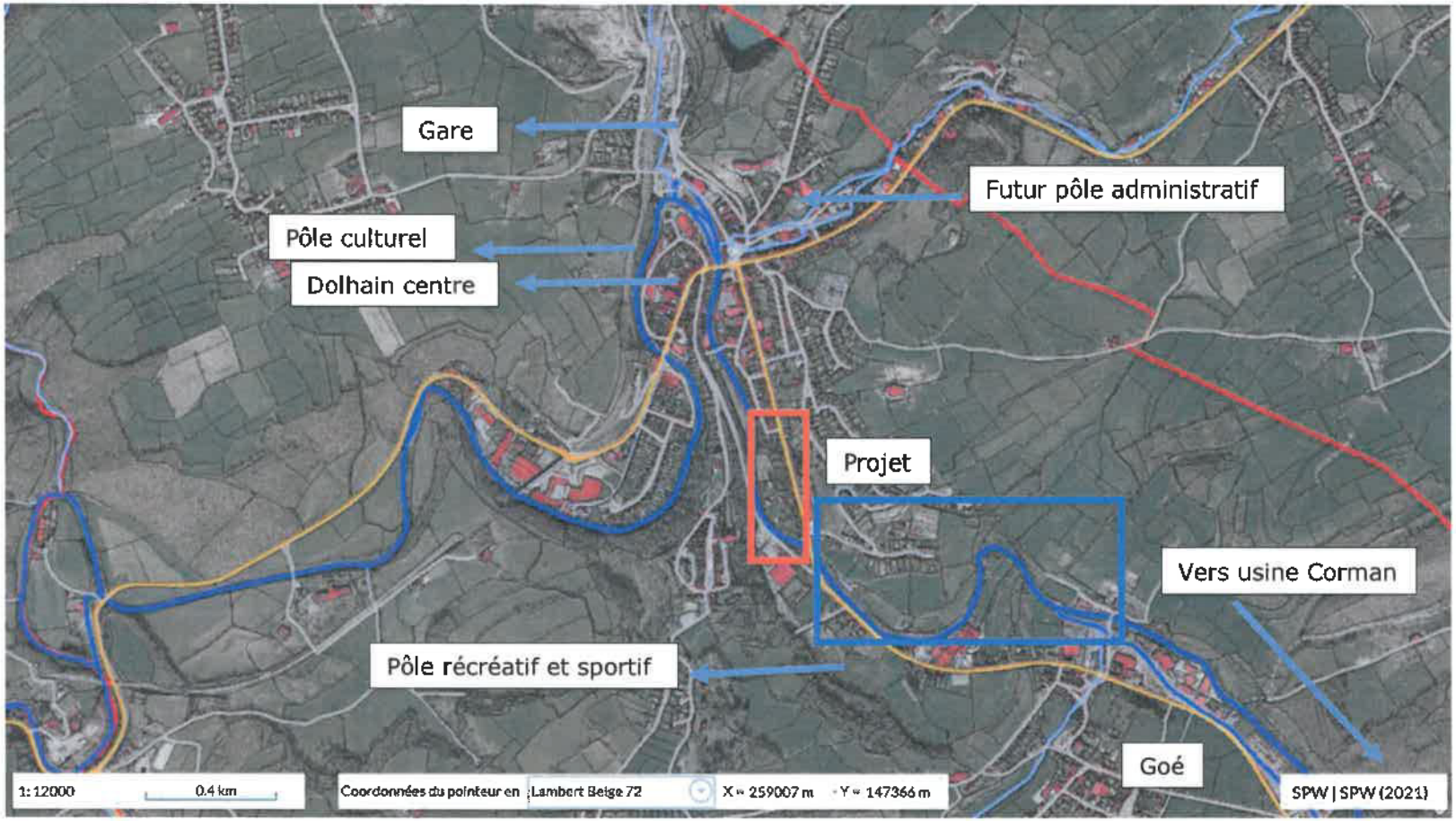
- La Vesdre est bordée sur sa rive gauche d'un pied de versant très abrupt qui augmente la vitesse de l'eau et expose la rive droite à des inondations fréquentes.
- La rive gauche de la Vesdre présente un remblai historique problématique.
- La rive droite mériterait d'être connectée par mode actif au chemin de la Bêverie afin de rejoindre le village historique et ainsi prolonger le tracé de la Vesdrienne.

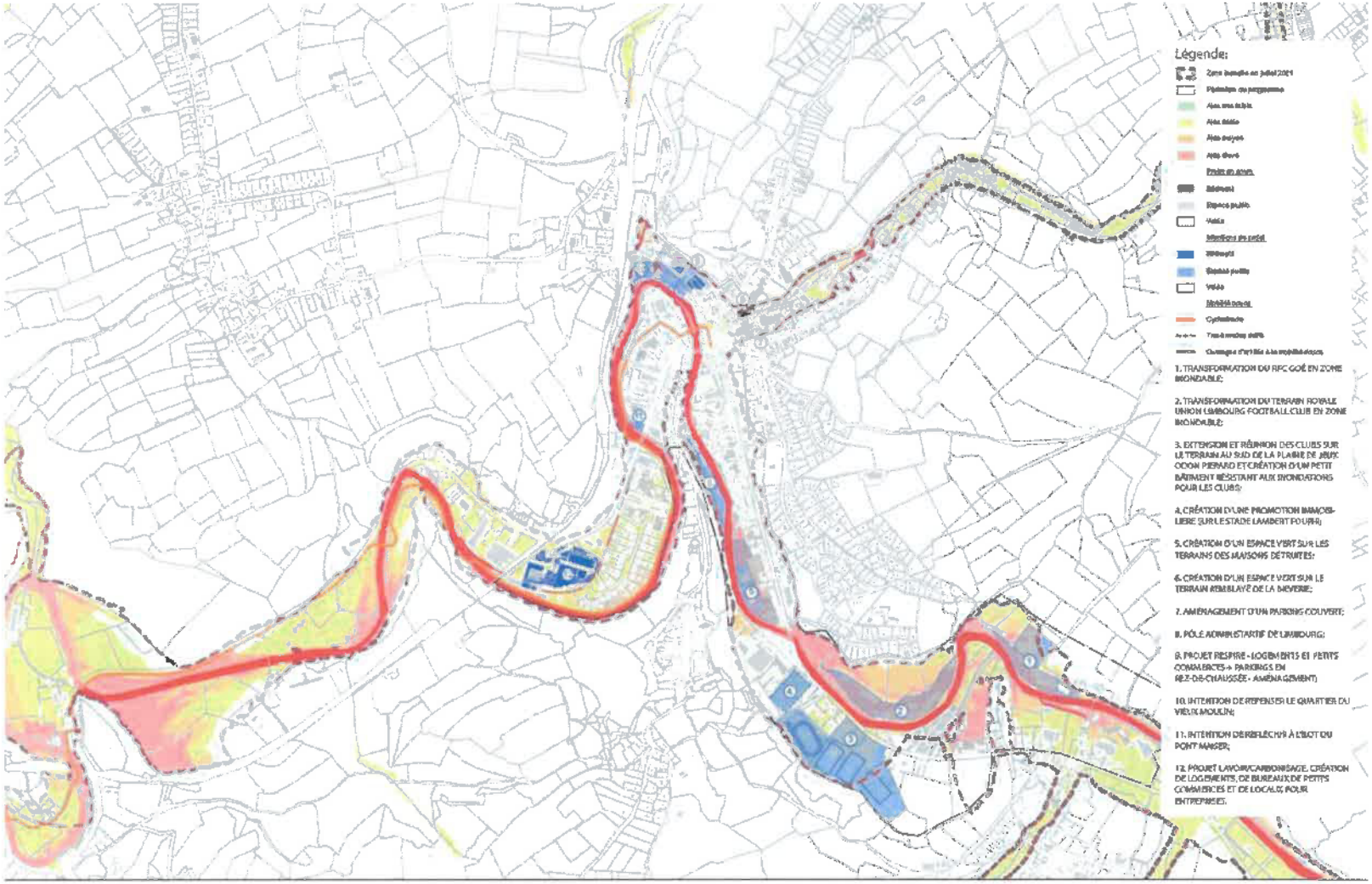
Les futures zones développées dans le cadre de ce projet répondent aux projets développés dans le premier appel (déviation du Rhuyff), et serviront au terme de la mise en œuvre de l'ensemble, de lien de mobilité douce entre la gare située au Nord du centre de Dolhain et, notamment, le pôle récréatif et sportif, le pôle culturel, administratif… Sans devoir croiser de véhicule motorisé.

La fiche 'projet structurant' résultant de l'étude, servant de point de base au projet global et pointant la création des zones d'expansion de crue comme prioritaire dans le cadre de l'application de la bonne conduite et de la résilience face aux inondations se trouve dans son intégralité dans les pages suivantes.

De cette base découle l'esquisse de MASTERPLAN en 5 pages, dressé par le bureau d'étude TAKTYK (partenaire de MSA dans le cadre du PDDQ), suivi dans le dossier par le plan général du volet 2 de l'étude sur lequel se retrouve le tracé général de la piste de mode de transport actif complémentaire au projet de la Vesdrienne.

Le projet final sera élaboré de façon à réduire les coûts d'entretien ultérieur à leur strict minimum, la nature reprendra ses droits, réduisant la nécessité de l'intervention humaine à son stricte minimum et favorisant ainsi le développement de la biodiversité.




Légende:
1. TRANSFORMATION DU RFC GOÉ EN ZONE INONDABLE;
2. TRANSFORMATION DU TERRAIN ROYALE UNION LIMBOURG FOOTBALL CLUB EN ZONE INONDABLE;
3. EXTENSION ET RÉUNION DES CLUBS SUR LE TERRAIN AU SUD DE LA PLAINE DE JEUX ODON PERARD ET CRÉATION D'UN PETIT BÂTIMENT RÉSISTANT AUX INONDATIONS POUR LES CLUBS;
4. CRÉATION D'UNE PROMOTION IMMOBILIÈRE SUR LE STADE LAMBERT POURPA;
5. CRÉATION D'UN ESPACE VERT SUR LES TERRAINS DES MAISONS DÉTRUITES;
6. CRÉATION D'UN ESPACE VERT SUR LE TERRAIN REMBLAYÉ DE LA WESERE;
7. AMÉNAGEMENT D'UN PARKING COUVERT;
8. PÔLE ADMINISTRATIF DE LIMBOURG;
9. PROJET RESPIRE - LOGEMENTS ET PETITS COMMERCES -> PARKINGS EN REZ-DE-CHAUSSÉE - AMÉNAGEMENT)
10. INTENTION DE REPENSER LE QUARTIER DU VIEUX MOULIN;
11. INTENTION DE REFLÉCHIR À L'ÎLOT DU PONT MAGER;
12. PROJET LAVOIR/CARBONISAGE. CRÉATION DE LOGEMENTS, DE BUREAUX, DE PETITS COMMERCES ET DE LOCAUX POUR ENTREPRISES.

PROJET STRUCTURANT **SÉQUENCE D'ESPACES VERTS**

Représentation graphique

*

CONSTATS

- La Vesdre est bordée sur sa rive gauche d'un pied de versant très abrupte qui augmente la vitesse de l'eau et expose la rive droite à des inondations fréquentes.
- La rive gauche de la Vesdre présente un remblai historique problématique.
- La rive droite mériterait d'être connectée par mode actif au chemin de la Bevrie afin de rejoindre le village historique et ainsi prolonger le tracé de la Vesdrienne.
- La rive droite est actuellement occupée par des maisons et jardins attenants, démolis au cours des inondations de Juillet 2021. Ces maisons sont identifiées comme problématiques car potentiellement à nouveau inondables en cas de crue. La rive droite possède également un potentiel d'inondabilité et d'expansion de crue.

OBJECTIFS

La rive droite et la rive gauche de la Vesdre accueillent une séquence d'espaces verts publics inondables capables de calmer l'eau en cas de crue et de préserver le cœur de méandre intensément peuplé.
Elle connecte ce versant de l'Espace au village historique par mode actif.

Une nouvelle passerelle raillarte permet de connecter et mettre en réseaux ces nouveaux espaces verts.

Cette séquence d'espaces verts permet de faciliter les connexions pour les modes actifs depuis le cœur de Limbourg vers les larges espaces verts, aportifs en amont.

DESCRIPTION

Tâches à réaliser

Berneau Wala :
- Démolition d'éléments du bâti problématique
- Construction d'une nouvelle passerelle multiflux

Aménagements paysager :
- Aménagement de berges écologiques permettant l'élargissement du lit de la rivière et une reconnaissance des espaces délimités grâce à un nouveau pont-lit laissé provoqué par les modes actifs

Séquence des actions et liste des opérateurs impliqués
- Les emprises foncières sont acquises par le Commune au moyen des fonds octroyés par le gouvernement pour le remboursement fonder (décision du 21/07/2021) ou au travers un fonds mondé à la reconstruction des berges (fiche 3°F du PRW)
- Le SPW MI procède aux démolitions des bâtiments et des fondations existantes.
- Le SPW MI/IE aménage le parc avec des plantations actives.
- Le SPW MI réalise la véloroute, la nouvelle passerelle et le mobilier urbain.
- Un opérateur tiers, idéalement identique pour tous les territoires concernés, porte la mise en œuvre des repères de crues.

Sont incluses à titre conservatif, entre autres :
- La Connexion des Axes de la RN pour le monument et les repères de crues
- Le Contrat de rivière
- Les sensibilisations de promotion des modes actifs et de défense de la nature
- Les aménagements et parkours d'initiatives de type « hors » « la population riveraine aidera intéressée

PLAN



AXONOMÉTRIE



Limbourg

Marché public de services de programmes de (re) développement durable des quartiers

Pouvoir adjudicateur.

Direction de l'Aménagement Local (DAL)

Bureaux d'études.

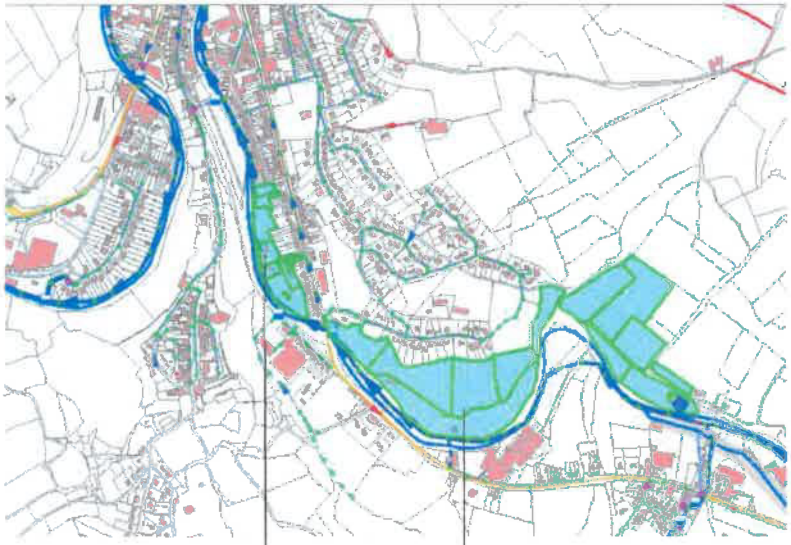
MBA takyk SDE

FICHES PLAN D'ACTIONS MULTITHÉMATIQUE - VOLET 4

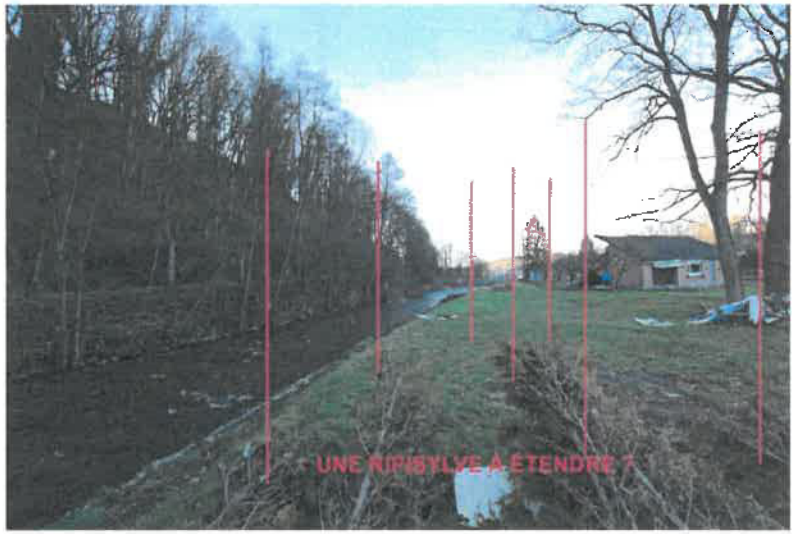
p. 9

Pré-esquisse pour appel à financement résilience Biodiversité-Climat

Périmètre et parcelles concernées

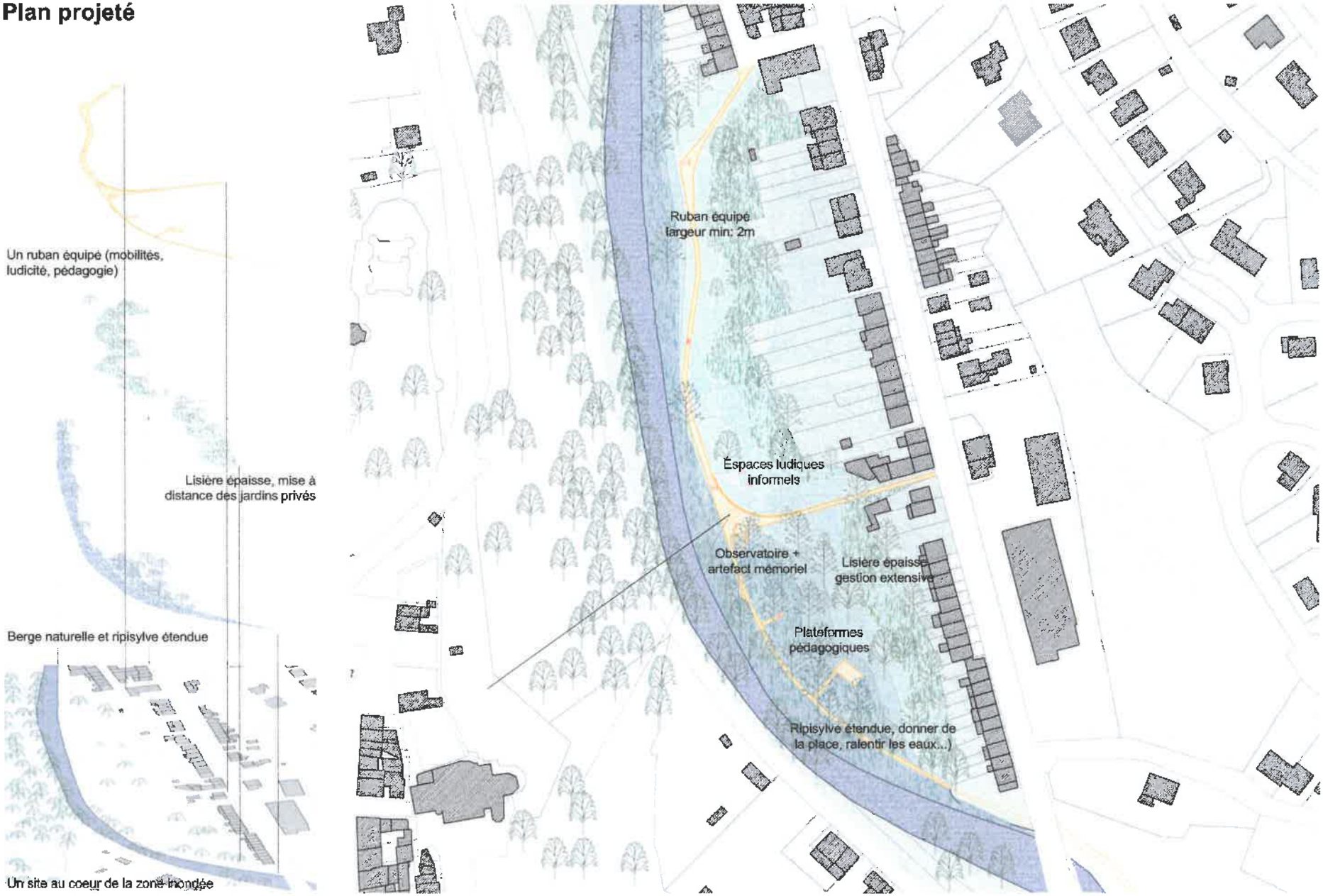


Etat existant



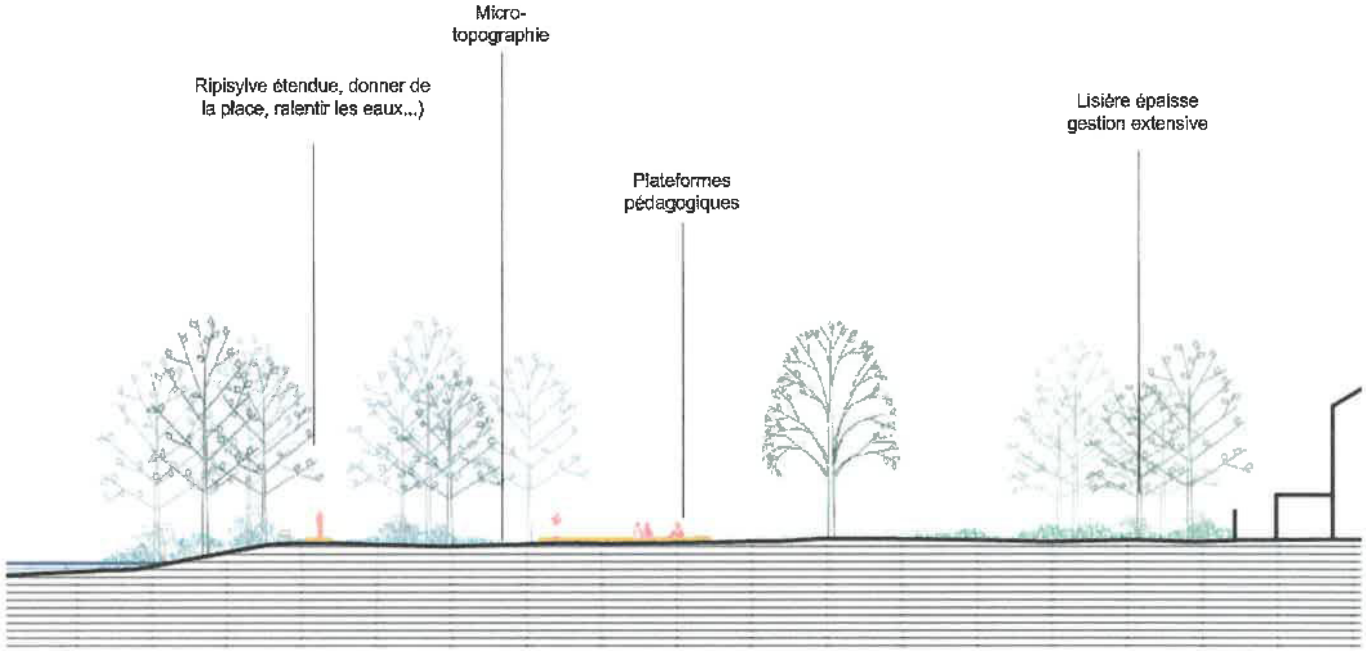


Plan projeté

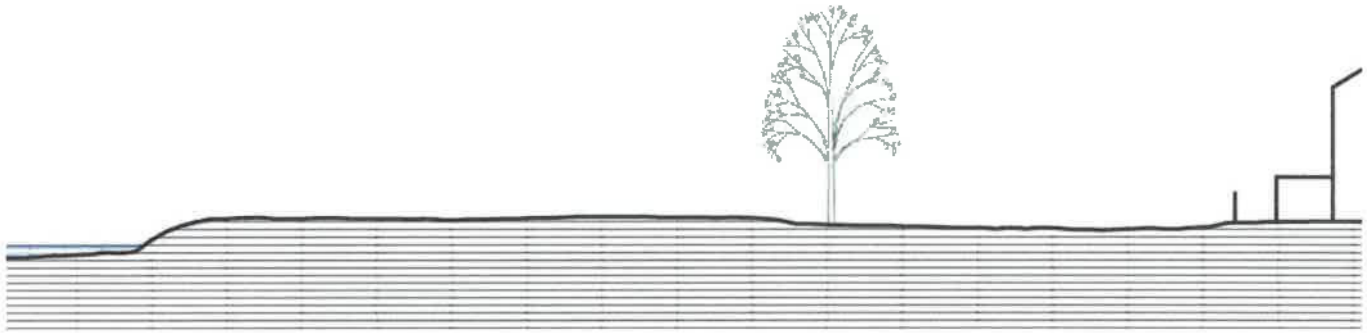








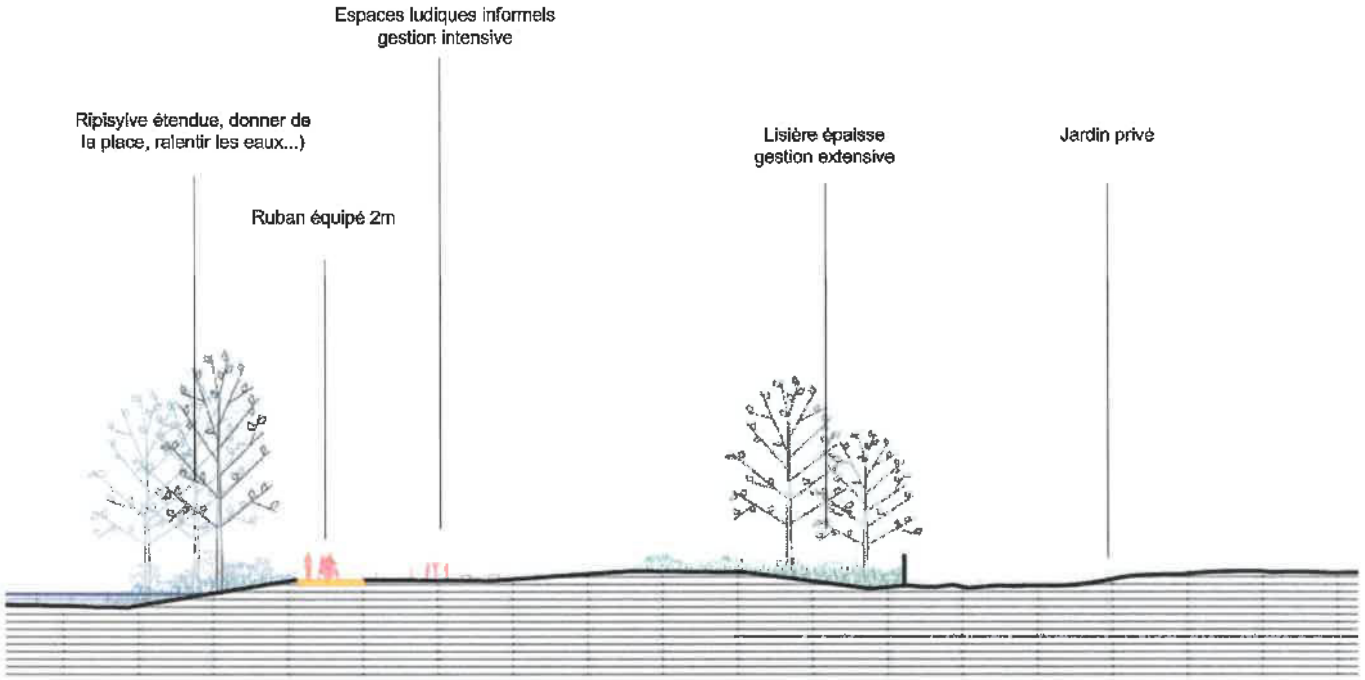
Coupe 01 projetée



Coupe 01 existante







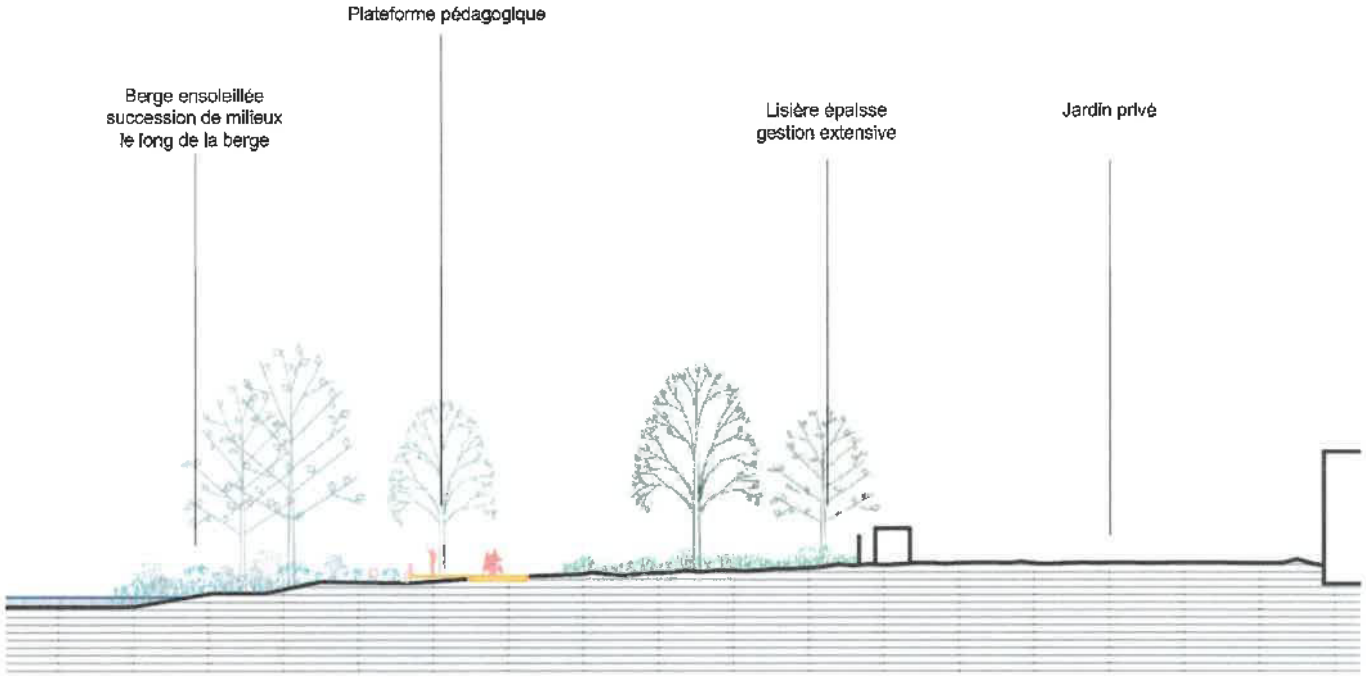
Coupe 02 projetée



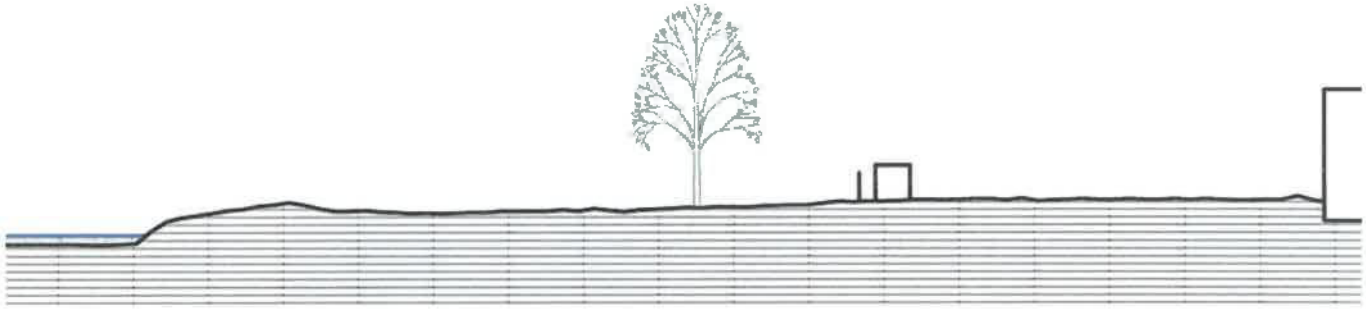
Coupe 02 existante







Coupe 03 projetée



Coupe 03 existante

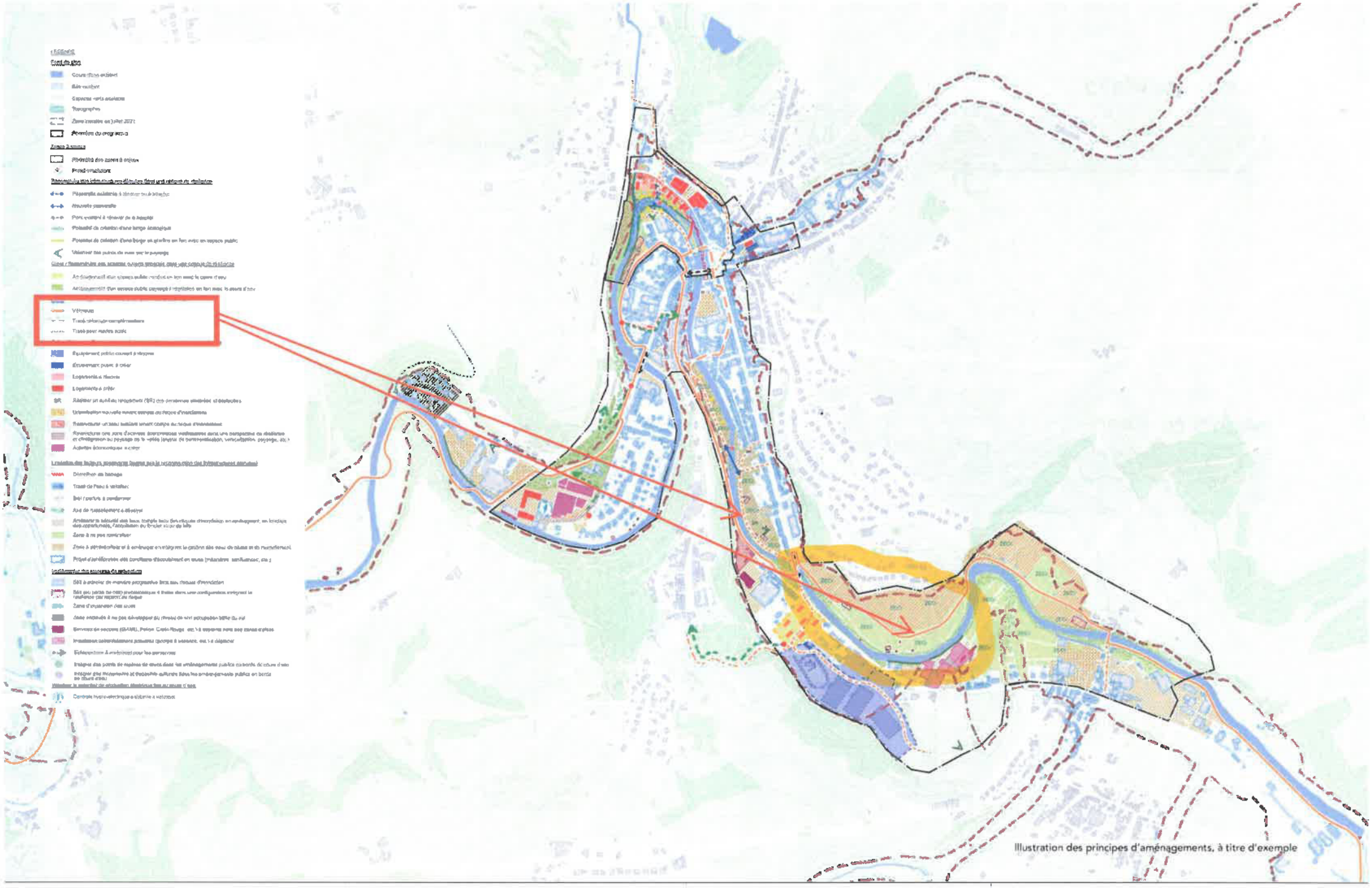


Illustration des principes d'aménagements, à titre d'exemple

Limbourg

Marché public de services de programmes de (re) développement durable des quartiers

Pouvoir adjudicateur:

Direction de l'Aménagement Local (DAL)

Bureaux d'études:

SCHÉMA STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE
SYNTHÈSE

Biodiversité : Les impacts positifs ne se limitent pas à l'amélioration de la qualité hydromorphologique du cours d'eau, mais la qualité écologique sera améliorée également. En effet, grâce à la perméabilité des berges, il sera possible de favoriser l'infiltration dans le sol et la recharge de la nappe superficielle. La qualité physico-chimique de l'eau sera potentiellement améliorée vu la présence de plantes et d'arbustes qui filtreront les sédiments suspendus, absorberont les nutriments (nitrogène et phosphores) tout en créant des espaces refuges pour la biodiversité (macro-invertébrés, poissons, oiseaux, etc). La présence d'espèces florales permettra de créer des zones importantes pour les pollinisateurs.

En période de sècheresse la population locale pourra profiter de la nouvelle connexion avec la Vesdre. De plus, en cas d'orage important, le nouveau volume disponible au cours d'eau permettra de réduire localement le risque d'inondation.

Parmi les éléments participants au maillage écologique, le réseau hydrographique joue un rôle prédominant au sein de la commune et particulier la Vesdre qui se développe au travers du tissu urbain dense de cette ancienne vallée industrielle. La présence de la Vesdre crée de nombreux milieux humides principalement situés dans les fonds de vallée boisée ou en prairie. Ces zones, lorsqu'elles sont en bon état renferment une importante biodiversité et participent au maillage écologique. Ces nouveaux espaces aménagés en faveur de la nature permettront le renforcement du rôle de liaison écologique, la végétalisation de la Vesdre, réduction de la fragmentation des habitats et effet barrière et le développement d'habitats favorables aux espèces des rivières tels que le martin-pêcheur d'Europe, le cincle plongeur et de la faune piscicoles dont les espèces Natura 2000 tels que les saumons, anguilles et chabots présentes dans la vallée de la Vesdre.



Le projet permettra le développement d'une biodiversité importante via la création de microtopographies et la gestion différenciée des espaces verts projetés. Il permettra le développement d'une ripisylve diversifiée (arbres mais aussi végétaux semi-aquatiques et strate buissonnante) essentielle au cycle de vie de la faune et de la flore.

La plantation d'essences indigènes assurera des continuités écologiques avec les milieux en amont et en aval du site. Une palette végétale adaptée aux différents milieux proposés et la succession de milieux ouverts et fermés (ensoleillés, semi-ombragés et fermés) assureront une richesse écologique. Ces différents milieux observables depuis les nouveaux cheminements proposés seront un support pédagogique et pourront faire l'objet d'un parcours artistique et culturel par la création de petits artefacts, éléments de signalisation, d'informations au fil de la déambulation.

Palette végétale : La palette végétale préconise des essences indigènes, identifiées dans les milieux écologiques de la Vesdre. Des essences mellifères et nectarifères permettront l'accueil d'oiseaux et d'insectes pollinisateurs au cœur des différents espaces.


Acer pseudoplatanus
Erable sycomore


Saule marsault
Salix caprea


Aulne glutineux
Alnus glutinosa

MILIEUX HUMIDE, RIPISYLVE

Strate herbacée


Euphorbe des marais,
Euphorbia palustris


Iris faux acore,
Iris pseudacorus


Jonc,
Juncus


Roseau commun,
Phragmites australis


Massette,
Typha latifolia


Menthe aquatique, *Mentha aquatica*


Grand potamot
potamots-hybridus

*liste non exhaustive

MILIEUX SEMI-HUMIDE

Strate arborée et arbustive


Saule marsault
Salix caprea


Bourdaine
Rhamnus frangula


Aulne glutineux
Alnus glutinosa

Strate herbacée


Grande pimprenelle,
Sanguisorba officinalis


Reine des prés,
Filipendula ulmaria


Arnica,
Arnica montana


Jonc,
Juncus


Roseau commun,
Phragmites australis


Oenanthe safranée,
Oenanthe crocata


Valériane,
Valeriana officinalis

* *liste non exhaustive*

MILIEUX SECS

Strate arborée et arbustive


Chêne pédonculé
Quercus robur


Acer pseudoplatanus
Erable sycomore


Prunus avium
Merisier

Strate herbacée


Gazon sauvage


Aneth,
Anethum graveolens


Nepeta,
Nepeta racemosa


Achillée Millefeuille,
Achillea millefolium


Bleuet,
Centaurea cyanus


Réséda,
Reseda odorata


Agastache,
Agastache foeniculum


Bourache officinale,
Borago officinalis

* *liste non exhaustive*

Budget :

Titre	Surface / Volume	Unité	Prix unitaire (HTVA)	Total	Note
Zone sous liseré rouge					
Ruban mobilité	1068	m²	150,00 €	160.200,00 €	
Surlageur du ruban (espaces associés)	285	m²	150,00 €	42.750,00 €	
Platelages (espaces terrasses..)	270	m²	250,00 €	67.500,00 €	
Mobilier	1	fft	50.000,00 €	50.000,00 €	
Tour observatoire	1	fft	90.000,00 €	90.000,00 €	
Mouvement de terre (estimation)	6600	m³	50,00 €	330.000,00 €	
Plantations strates herbacées/arbustives					
Zone humides	6000	m²	30,00 €	180.000,00 €	Semis + godets
Lisière habitation	6023	m²	30,00 €	180.690,00 €	Semis + godets
Prairie 'centrale'	7375	m²	15,00 €	110.625,00 €	Semis
Plantations strates hautes					
Arbres ripisylve (petit)	40	u	800,00 €	32.000,00 €	
Arbres ripisylve (grand)	13	u	1.500,00 €	19.500,00 €	
Arbres lisière est (petit)	32	u	800,00 €	25.600,00 €	
Arbres lisière est (grand)	10	u	1.500,00 €	15.000,00 €	
Démolition muret de berge	410	mc	1.500,00 €	615.000,00 €	
Zone sous liseré bleu					
Ruban mobilité	2684	m²	150,00 €	402.600,00 €	
Platelages (espaces terrasses..)	400	m²	250,00 €	100.000,00 €	
			TOTAL HTVA	2.421.465,00 €	Hors démolition, dépollution.
	Imprévus, augmentation des coûts et révision - 15% du total HTVA			363.219,75 €	
			TOTAL TVAC	**3.369.468,55 €**	

Somme à laquelle s'ajoute 10% qui permettront de couvrir les frais du bureau d'étude qui suivra le chantier pour un montant final de **3.369.468,55 € TVAC.**

Le subside étant plafonné à 2.000.000,00€, le solde sera amené via subsides complémentaires pour les postes non pris en charge par le présent (et dans le respect des règles de cumul de subventions) ainsi que sur fond propre pour partie.

Illustration des principes d'aménagements, à titre d'exemple.

LEGENDE

Fond de plan

- Cours d'eau existant
- Bâti existant
- Espaces verts existants
- Topographie
- Zone inondée en juillet 2021
- Périmètre du programme

Zones à enjeux

- Périmètre des zones à enjeux
- Projet structurant

Reconstruire des infrastructures détruites dans une optique de résilience

- Passerelle existante à rénover ou à adapter
- Nouvelle passerelle
- Pont existant à rénover ou à adapter
- Potentiel de création d'une berge écologique
- Potentiel de création d'une berge en gradins en lien avec un espace public
- Valoriser des points de vues sur le paysage

Créer / Reconstruire des espaces ouverts impactés dans une optique de résilience

- Aménagement d'un espace public minéral en lien avec le cours d'eau
- Aménagement d'un espace public paysagé / végétalisé en lien avec le cours d'eau
- Aménagement de terrains de sport / loisirs extérieurs
- Véloroute
- Tracé véloroute complémentaire
- Tracé pour modes actifs

Créer / Rénover / Restructurer le bâti impacté dans une optique de résilience

- Equipement public couvert à rénover
- Equipement public à créer
- Logements à rénover
- Logements à créer
- SR — Réaliser un suivi du relogement (SR) des personnes sinistrées et déplacées
- Urbanisation nouvelle tenant compte du risque d'inondations
- Restructurer un tissu existant tenant compte du risque d'inondations
- Restructurer une zone d'activités économiques vieillissantes dans une perspective de résilience et d'intégration au paysage de la vallée (enjeux de demineralisation, verticalisation, paysage, etc.)
- Activités économiques à créer

Limitation des facteurs aggravants (autres que la reconstruction des infrastructures détruites)

- Démolition de barrage
- Tracé de l'eau à valoriser
- Bief / pertuis à condamner
- Axe de ruissellement à dévoyer
- Améliorer la sécurité des lieux compte tenu des risques d'inondation en envisageant, en fonction des opportunités, l'acquisition du foncier et/ou du bâti
- Zone à ne pas minéraliser
- Zone à déminéraliser et à aménager en intégrant la gestion des eaux de pluies et de ruissellement
- Projet d'amélioration des conditions d'écoulement en crues (méandres, confluences, etc.)

Implémenter des mesures de prévention

- Bâti à adapter de manière progressive face aux risques d'inondation
- Bâti (ou partie de bâti) problématique à traiter dans une configuration intégrant la résilience par rapport au risque
- ZECr — Zone d'expansion des crues
- Zone enclavée à ne pas développer au niveau de son occupation bâtie du sol
- Services de secours (SIAMU, Police, Croix-Rouge, etc.) à déplacer hors des zones d'aleas
- Installation potentiellement polluante (pompe à essence, etc.) à déplacer
- Echappatoire à aménager pour les personnes
- Intégrer des points de repères de crues dans les aménagements publics en bords de cours d'eau
- Intégrer des monuments et dispositifs culturels dans les aménagements publics en bords de cours d'eau

Valoriser le potentiel de production électrique liée au cours d'eau

- Centrale hydro-électrique existante à valoriser

Création de logements « tremplins »	Fiche n°L3-M-02
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 3**
(b) Nom du village ou de l'entité : **tous les villages**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **création de logements « tremplins »**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à proposer des logements tremplins. Ces logements communaux seront loués à de jeunes ménages ou familles, afin de les inciter à s'installer sur la commune et ainsi contribuer à maintenir les services en place. L'incitation prend la forme d'un loyer modéré et d'un règlement sur le principe de rétrocession du loyer en cas d'installation ultérieure sur le territoire communal.
D'une part, il s'agit d'une démarche immatérielle qui pourra être effectuée au niveau de logements communaux existants.
D'autre part, il s'agira de saisir une nouvelle opportunité d'achat et/ou de construction et/ou de rénovation de logements en faveur des jeunes ménages. Le centre de Dolhain regroupant toutes les facilités de services, d'équipements, de commerces… il semble évident d'y proposer une localisation de ces logements, idéalement associés à des espaces de services ou commerciaux.

2. Justification du projet

Le projet permet de répondre à deux problématiques identifiées dans le diagnostic partagé.
D'une part, il s'agit d'aider les jeunes, via un loyer modéré par exemple, à trouver un logement sur la commune pour essayer de limiter le vieillissement. En effet, la forte pression immobilière rend difficile l'accès au logement notamment pour les jeunes. De plus, une adaptation de l'offre de logements est nécessaire pour suivre l'évolution des ménages (de plus en plus composés d'une seule personne), ou permettre l'accès aux PMR.
Dans le cadre des différents dossiers liés à la reconstruction du centre de Dolhain, le logement est un axe important des différents investissements prévus. Des projets privés (site Polyform, site du carbonisage…) prévoient beaucoup d'aménagements comportant des logements. Ce projet supplémentaire, moins prioritaire vu les projets privés en cours, permet de créer un type de logements non pris en compte par les promoteurs privés à savoir : les jeunes.
D'autre part, ce projet répond à la reconstruction de Dolhain : 1/3 du parc résidentiel détruit en tout ou partie à cause des inondations, aux besoins de rénovation (bâti ancien, vieillissant et parfois vétuste) ou encore aux espaces laissés libres malgré les différents projets de reconstruction.

Les effets directs sont le maintien des jeunes sur la commune et la diversification des logements.
Les effets multiplicateurs sont le maintien des services collectifs et la rénovation du bâti sur le territoire communal.
Ce projet interagit principalement avec la fiche-projet du PCDR suivante :

- Aménagement de logements communaux familiaux

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	(Re)Concilier le futur et le passé tant en termes de patrimoine qu'en termes d'aménagement du territoire et de logement	**… en répondant aux besoins en logements spécifiques des Limbourgeois, tout en s'intégrant dans la « Stratégie résiliente de la vallée de la Vesdre »**
		… en rénovant et en entretenant le bâti en général tout en valorisant le patrimoine industriel et le petit patrimoine en particulier

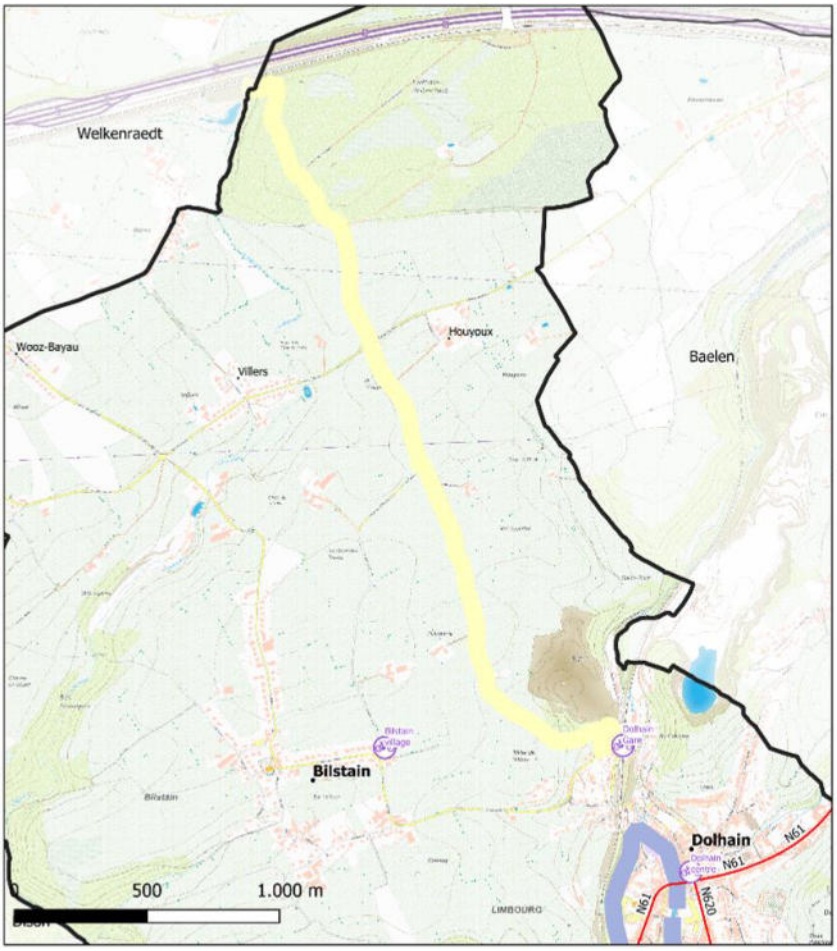
Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : promouvoir un développement contrôlé de Limbourg, respecter les spécificités des différents villages et leurs potentialités, accueillir une population diversifiée, prioriser l'urbanisation

Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et les Plenesses	Fiche n°L3-M-0**3**
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 3**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Dolhain et hameaux du nord de la commune**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **aménagement d'une piste cyclo-piétonne entre la gare de Dolhain et les hameaux du nord de la commune vers les Plenesses**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à relier les 5 principaux villages entre eux, vers les communes voisines y compris la zone économique des Plenesses. Le projet sera structuré autour de la Vesdrienne qui constituera la colonne vertébrale du réseau de voie active (vélo, piéton, trottinette…) de la commune. La proposition prévoit de créer un réseau continu et si possible en site propre afin de répondre aux exigences, notamment régionales, de sécurité, confort (accessibilité PMR) et rapidité (chemin le plus court).
6 tronçons ont été mis en avant par la CLDR.
Cette liaison précise consiste à créer une piste cyclo-piétonne entre la gare de Dolhain et le nord de la commune via Hayettes, Hoyoux et la forêt de Grünhaut. Il s'agit là de relier la vallée avec le plateau de Herve et de surmonter la difficulté du relief, sur environ 3,2km.
Au niveau de la gare de Dolhain, une infrastructure dédiée au vélo sera aménagée avec au minimum un parking sécurisé, une borne de recharge électrique, un totem de réparation, et un panneau d'information.



2. Justification du projet

De manière générale, les alternatives à la voiture individuelle souffrent du manque d'interconnections entre les réseaux de mobilité local et supracommunal, de l'absence de transport à la carte, et d'un transport public collectif restreint dans les villages.

Le projet est issu de réflexions pour un maillage de mobilité active développée pour la candidature de l'appel à projet Wallonie cyclable (« Commune pilote cyclable » avec un audit en décembre 2021) ainsi que pour la création d'un réseau cyclable utilitaire sur le Pays de Herve (GAL). La cartographie des différents pôles à connecter : services, commerces, pôle d'emplois, pôle de mobilité multimodale (gare, arrêts bus…), écoles… est donc déjà faite, et ce, de manière participative. Par ailleurs, dans le cadre de Liège Europe Métropole, 2 liaisons structurantes ont été identifiées : « Limbourg – Clermont » (relier Thimister-Clermont et la ligne 38 à la gare de Dolhain-Gileppe, à la Vesdrienne et à Limbourg haut en passant par les Plenesses) et « Limbourg – Verviers » (via une tangente à la Vesdrienne sur l'aqueduc reliant La Gileppe à Verviers).
Le projet permet de pallier l'absence d'un réseau cyclo-piéton en site propre, notamment vers les communes voisines et les nouveaux lotissements, entre quartiers. Un manque d'aménagements au niveau des voiries est également pointé du doigt. Le projet tient compte des combinaisons possibles entre les parcours vélo et les balades touristiques balisées existantes.
Les projets les plus utiles pour les habitants sont ceux qui améliorent leur quotidien. Le réseau cyclable doit proposer des alternatives à la voiture ; et pour que les gens utilisent leurs vélos, il faut que les tracés pour vélo soient sécurisés. L'objectif est que les enfants puissent se déplacer en vélo sans que leurs parents s'inquiètent de la dangerosité du parcours.

Le schéma directeur cyclable pour la Wallonie n'est pas mis en œuvre pour la liaison dans la vallée, cependant le projet de liaison supra-communale de la Vesdrienne est partiellement en cours. En 2024, le tracé « ouest » depuis Bellevaux jusque Dolhain est connu ; au-delà vers Goé et Eupen, le tracé est à l'étude.

Le réseau actif nécessite donc d'être finalisé et sécurisé car une infrastructure performante permet un réel report modal pour les déplacements. Dolhain qui réunit la plupart des services et notamment la gare, et par où passe la Vesdrienne, doit particulièrement renforcer son accessibilité à tous les citoyens. Enfin, tout réseau ne prend son sens que s'il est connecté efficacement à d'autres réseaux : ceux des transports publics, de la mobilité alternative voire de la mobilité touristique. Les parcours vélo et les balades touristiques balisées existantes sont en effet combinables avec le réseau utilitaire, au moins en partie.
Un réseau principal de mobilité active a été réfléchi à l'échelle de la commune et en lien avec les réseaux supra communaux. En raison de son ambition, ce réseau a été planifié en 6 tronçons et hiérarchisé par la CLDR. La présente liaison est arrivée en 5ème position. Elle est justifiée par l'absence de liaison directe (en transport en commun ou par une piste cyclable) vers le zoning des Plenesses qui représente pourtant un pôle d'emploi important.

Caractère rural du projet : la liaison permet de relier des fermes isolées.
Les effets directs sont un report modal significatif.
Les effets multiplicateurs sont la diminution des consommations d'énergie, l'amélioration de la santé, la valorisation de la nature, la cohésion sociale intervillageoise.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnières intra et inter-villages
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal – 6 liaisons
- Encouragement de l'usage du vélo, notamment électrique

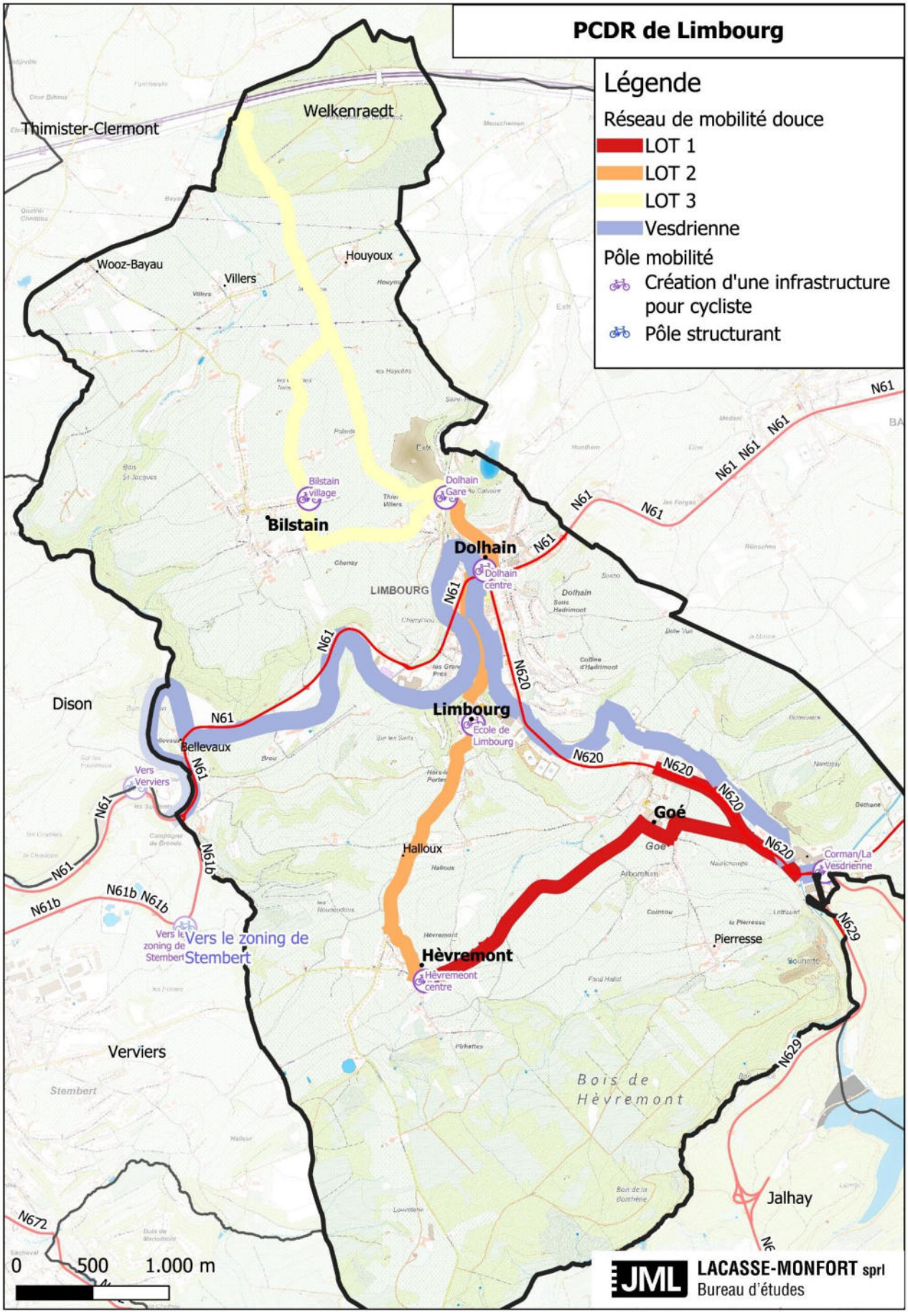
3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Augmenter la part des déplacements durables	… en diminuant le trafic des véhicules au niveau de la commune, notamment celui lié au transit intercommunal
		… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : assurer des moyens de communication sécures, mettre en application un schéma des déplacements et développer un sentiment de sécurité au sein de chaque noyau habité afin que Limbourg continue d'être un lieu de vie de qualité, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied et l'usage du vélo et améliorer le fonctionnement des transports en commun
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : développer un réseau de mobilité alternative accessible à tous
- **Stratégie Régionale de Mobilité – des personnes** : connecter les territoires ruraux au réseau intégré
- **Plan Wallonie cyclable 2030** : définir des réseaux cyclables wallons utilitaires et récréatifs, améliorer le niveau de qualité des infrastructures cyclables / faire le bon choix du bon aménagement

Annexe 1 : carte générale du réseau de mobilité active



Encouragement de l'usage du vélo, notamment électrique	Fiche n°L3-IM-01
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 3**
(b) Nom du village ou de l'entité : **tous les villages**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **actions immatérielles en faveur de l'utilisation du vélo**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à réaliser les actions identifiées dans l'audit de politique cyclable réalisé en 2022, nécessitant la participation des citoyens. Un groupe de travail « mobilité » est envisagé pour mettre en œuvre des projets de ce PCDR et peut devenir le porteur de tout ou partie de ce projet. Il s'agit principalement des actions concernant la coordination, la promotion et les services, et l'évaluation développées ci-après.

Actions concernant la coordination

Au niveau des écoles, il s'agit de les impliquer dans la réalisation d'un diagnostic de mobilité durable pour leur établissement. La CLDR, via son Groupe de Travail (GT) « mobilité », peut promouvoir la création d'un GT « mobilité » au sein des écoles volontaires, composé d'élèves, d'enseignants (et de parents). Ils peuvent également sensibiliser et impliquer les parents dans les actions mises en place (notamment l'accompagnement rangs vélo).

Au niveau des entreprises, Corman a une politique déjà active en la matière, malgré les infrastructures peu développées actuellement pour la mobilité douce. Il s'agit d'impliquer cette entreprise et de la soutenir via le GT de la CLDR afin d'inciter tous les travailleurs de la commune à effectuer les déplacements domicile-travail à vélo. Pour cela, il faut impliquer un maximum d'entreprises présentes sur le territoire communal, les mettre en réseau et partager les expériences des entreprises qui mènent déjà des actions en faveur du vélo. Il s'agit aussi de les informer sur les mesures existantes en faveur du vélo (indemnité vélo, déductibilité des investissements en faveur du vélo, mise à disposition de leurs salariés de vélos électriques en leasing…), de les encourager à participer à la Semaine de la Mobilité.

Actions concernant la promotion et les services

Pérenniser les campagnes de communication

L'étape de l'information et de la communication/sensibilisation est essentielle à la mise en œuvre d'une politique cyclable. L'objectif est de donner aux utilisateurs actuels et futurs les informations utiles à la pratique du vélo au sein du territoire. Les thématiques concernées sont diverses : réseau, stationnement, code de la route… Afin de pouvoir maintenir une dynamique autour du vélo, il est essentiel de communiquer de manière régulière envers la population. Ces campagnes s'adressent aux cyclistes mais aussi aux autres usagers de la route.

La CLDR a précisé qu'il faut faire connaitre les infrastructures existantes en faveur du vélo, et offrir plus de visibilité aux primes proposées par la Région à l'achat d'un vélo pour les déplacements du quotidien. Le GT « mobilité » peut préparer une information « vélo » complète à présenter de manière récurrente sur les réseaux sociaux de la commune. Le GT peut centraliser et prioriser les informations. Les points suivants sont à envisager.

Identifier les moyens, supports de communication existants ou à développer : créer une section « mobilité » sur le site internet, bulletin communal, toute-boite, Facebook © … ; identifier les informations à partager (réseau actuel, stationnement vélo, code de la route pour les vélos, actions menées, projet en cours…) ; informer de manière claire et régulière et via différents canaux dans le but de diversifier les publics cibles (cyclistes, automobilistes, piétons…).

Mettre en place des rangs-vélo

A chaque étape, le GT « mobilité » de la CLDR peut être une ressource pour informer, concevoir, accompagner le projet. Il nécessite d'organiser une information à l'attention des écoles de la commune

et de lancer un appel à candidature pour connaitre les écoles intéressées. Pour les écoles candidates, un référent « mobilité » au sein du personnel de l'école ainsi qu'un groupe de parents volontaires pour construire et accompagner le projet doivent être identifiés. Ensuite, vient la conception concrète du projet : itinéraires, besoin en bénévoles, organisation pratiques, règlement… Ainsi, le descriptif du projet peut être envoyé à tous les parents et une séance d'informations peut permettre de répondre aux questions et lever certaines incertitudes. Enfin, il s'agit de distribuer les rôles associés à un planning précis.

Organiser des campagnes d'expérimentation

Afin de donner l'envie de faire du vélo, des tests de vélo et autres engins de micromobilité, des formations à vélo dans le trafic, l'organisation d'un challenge mobilité pour la population… peuvent être envisagés. Cela peut faire l'objet d'un événement particulier ou être proposé lors d'événements déjà en place sur la commune.

Actions concernant l'évaluation

Quelques estimations du potentiel cyclable de la commune ont déjà été menées ponctuellement par la Commune en collaboration avec la SPI et la Police.

Au préalable, les Citoyens peuvent participer à l'identification des axes problématiques pour la sécurité des cyclistes, qui sont à analyser.

L'évaluation proprement dite, nécessite le plus souvent des **comptages** et des **enquêtes** où les bénévoles sont les bienvenus. Les Citoyens peuvent participer à la définition des points de comptages, à leur fréquence, aux comptages eux-mêmes ; à concevoir et mener les enquêtes ou sensibiliser la population à y répondre. Une fois l'analyse effectuée, le GT « mobilité » s'assure que les résultats sont diffusés auprès de la population.

2. Justification du projet

Le nombre de voitures privées est en constante augmentation. Or le recours à la voiture individuelle constitue une charge importante du bilan CO_2 au niveau de la commune. Parallèlement, l'isolement ou la précarisation dus à l'augmentation du prix des déplacements peut entrainer une diminution de la mixité sociale. Le manque d'infrastructures « vélo » n'incite pas à son utilisation, cependant, parallèlement à la réalisation d'infrastructures spécifiques, ce projet permet d'accompagner le report modal des déplacements des habitants mais aussi des touristes et des travailleurs.

Un certain nombre d'actions sont déjà effectuées au niveau de la commune mais pas forcément reliées entre elles ni assez mises en valeur dans une perspective « mobilité globale ». On peut citer la mise en place d'une journée de formation à la pratique du vélo pour les écoles du territoire, en collaboration avec la police locale (décembre 2021) ; la participation de l'ensemble des écoles communales aux actions lancées par le GAL dans le cadre de la « semaine de la mobilité » ; la distribution, dans toutes les écoles communales et à disposition des autres écoles, de la brochure « à pied, à vélo à l'école » ; la promotion de la mobilité active au sein de certaines entreprises privées (particulièrement la société Corman) ; la sensibilisation au travers d'activités touristiques et de loisirs (balade-vélo, découverte des parcours VTT, label « Bienvenue Vélo » visé pour le nouveau centre d'accueil touristique de Limbourg-Haut ouvert en 2023 ; une bonne connaissance des leviers disponibles pour sensibiliser la population. Ainsi, ce projet permet de valoriser des actions dont la communication est « éparpillée », comme d'en soutenir ou développer de nouvelles.

Le caractère rural du projet réside dans l'importance de développer l'usage du vélo car il y a moins de transports en commun qu'en milieu urbain et que traditionnellement, le vélo a plus un usage de loisirs que quotidien.

Les effets directs sont le soutien, le développement et la pérennisation des actions déjà en place (comme la formation des élèves par la Police) encourageant un report modal significatif.

Les effets multiplicateurs sont la diminution des consommations d'énergie, l'amélioration de la santé, la valorisation de la nature, la cohésion sociale intervillageoise, la diminution du chômage.

Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnières intra et inter-villages
- Aménagement des entrées de villages
- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal – 6 liaisons
- Aménagement du cœur de village de Bilstain

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Augmenter la part des déplacements durables	… en diminuant le trafic des véhicules au niveau de la commune, notamment celui lié au transit intercommunal
		… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : assurer des moyens de communication sécures, mettre en application un schéma des déplacements et développer un sentiment de sécurité au sein de chaque noyau habité afin que Limbourg continue d'être un lieu de vie de qualité, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied et l'usage du vélo et améliorer le fonctionnement des transports en commun
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : développer un réseau de mobilité alternative accessible à tous

Création d'un espace de co-working au Kursaal	Fiche n°L3-M-04
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 3**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Dolhain**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **aménagement d'un espace de co-working**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Il s'agit de la création, l'aménagement, l'équipement, l'animation et la gestion d'un espace de coworking. Ce bureau partagé rassemble en un même lieu, les fonctions d'accueil, de travail et de rencontre. Les aménagements prévoient des bureaux, une ou plusieurs salles de réunions, des espaces de rencontre et de rangements, comprenant tout l'équipement informatique et technologique nécessaire.
Cet espace est animé afin de favoriser les échanges et les collaborations entre les utilisateurs. L'occupation d'un tel espace est payante et est définie par un règlement.
La localisation de cet espace est une partie de l'étage du Kursaal qui est ainsi valorisée. L'accessibilité PMR, obligatoire, est prévue (via notamment un ascenseur).

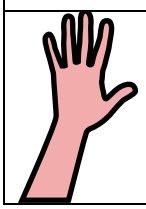
2. Justification du projet

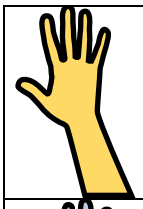
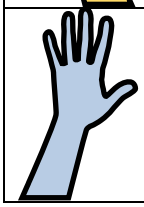
Malgré une situation socio-économique globale favorable, le nombre de demandeurs d'emploi ne diminue que lentement et reste aux alentours de 10% de la population active (soit un peu moins de 300 personnes).
Une ALE existe déjà sur la commune mais la plupart de services économiques se situent au niveau de l'arrondissement (et ont une vocation supra communale à l'image de la maison de l'emploi). Un salon de l'emploi a été organisé en 2023 avec succès. Des actions de soutien existent donc déjà. La population a mis en relation des locaux vides dans le centre de Dolhain et le manque de commerces et de services. Elle insiste sur le manque d'aides pour les jeunes entrepreneurs, les indépendants… Un espace de coworking peut répondre à une partie de ces besoins et favoriser les initiatives d'économies collaboratives et solidaires.

Les effets directs sont le soutien à l'emploi et aux alternatives de mobilité.
Les effets multiplicateurs sont la rénovation d'un lieu emblématique de la commune, la rencontre entre les milieux culturels, économiques, sociaux…
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Création d 'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal – 6 liaisons
- Création d'une maison multiservices dites « de la transition »

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines	**… en maintenant les services existants et en proposant des activités diversifiées et accessibles (en soutenant les associations)**
		… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité

	Augmenter la part des déplacements durables	… en diminuant le trafic des véhicules au niveau de la commune, notamment celui lié au transit intercommunal
	**Soutenir une économie locale en recherchant un équilibre entre les différentes activités économiques et le respect de la quiétude dans les villages**	**… en favorisant la pérennisation et/ou l'implantation d'entreprises pourvoyeuses d'emploi, diversifiées et non délocalisables**

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : valoriser le centre de Dolhain, affirmer Dolhain comme le centre attractif de l'entité, favoriser la mixité des fonctions

Création d'un atelier rural	Fiche n°L3-M-05
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 3**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Dolhain**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **création d'un atelier rural**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

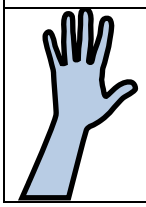
Dans la Zone d'Activité Economique Mixte située avenue Reine Astrid, au lieu-dit le Fourneau, il s'agit d'acquérir une parcelle et d'y construire un atelier rural ou d'acheter et aménager un bâtiment existant. L'atelier rural peut tout aussi bien s'installer en zone d'habitat si une opportunité se présente. Un atelier rural est un bâtiment spécialement équipé pour être loué aux petits producteurs/indépendants dans le cadre de l'extension, de la délocalisation ou de l'accueil d'une nouvelle activité. Cela permet à des jeunes de se lancer et/ou de stocker leur matériel. Le bâtiment en lui-même est polyvalent et peut être constitué de différents espaces de taille variable et/ou de bureaux. L'atelier accueille donc des entreprises qui fonctionnent de manière autonome mais qui peuvent partager un espace d'accueil, des sanitaires…. Les abords sont aménagés de manière fonctionnelle pour permettre un accès et un stationnement aisé des véhicules.

2. Justification du projet

Le ratio d'emploi intérieur est assez faible : moins d'1 Limbourgeois sur 2 a la possibilité (théorique) de trouver un emploi sur le territoire communal. Les inondations ont renforcé les inégalités socio-économiques, notamment concernant l'accès à l'emploi. Le manque de locaux pour les PME est identifié, ainsi que la présence d'une zone d'activité économique ayant encore de l'espace à valoriser. Ce projet permet d'aider voire d'inciter certains entrepreneurs à rester sur le territoire pour développer leurs activités. L'atelier rural, par définition, permettrait donc à de jeunes entrepreneurs/agriculteurs de lancer leur activité en leur évitant le premier investissement lourd : le bâtiment ; ou de diversifier le tissu économique, de soutenir le développement d'activités artisanales, de favoriser les TPE[1] et les PME[2] ou de permettre l'expansion d'entreprises locales.

Les effets directs sont la création et/ou le maintien d'activités économiques sur le territoire communal.
Les effets multiplicateurs sont la création de nouveaux emplois et la diversification des entreprises.
Ce projet n'interagit pas spécifiquement avec les autres fiches-projets du PCDR.

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Soutenir une économie locale en recherchant un équilibre entre les différentes activités économiques et le respect de la quiétude dans les villages	**… en favorisant la pérennisation et/ou l'implantation d'entreprises pourvoyeuses d'emploi, diversifiées et non délocalisables**
		… en soutenant les agriculteurs et la diversification agricole

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

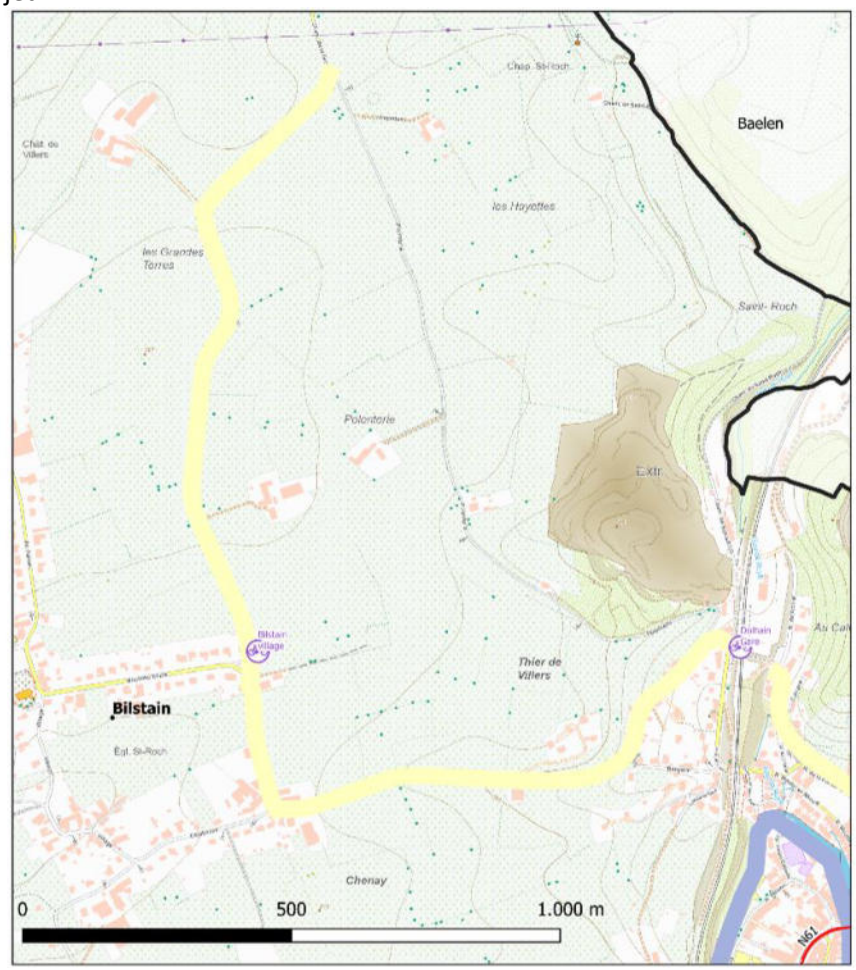
- **Schéma de Développement Communal** : valoriser le centre de Dolhain, affirmer Dolhain comme le centre attractif de l'entité, favoriser la mixité des fonctions

[1] Très Petite Entreprise
[2] Petites et Moyennes Entreprise

Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre la gare de Dolhain et le village de Bilstain	Fiche n°L3-M-06
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 3**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Dolhain et Bilstain**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **aménagement d'une piste cyclo-piétonne entre la gare de Dolhain, Bilstain et jusqu'aux Hayettes**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à relier les 5 principaux villages entre eux, vers les communes voisines y compris la zone économique des Plenesses. Le projet sera structuré autour de la Vesdrienne qui constituera la colonne vertébrale du réseau de voie active (vélo, piéton, trottinette…) de la commune. La proposition prévoit de créer un réseau continu et si possible en site propre afin de répondre aux exigences, notamment régionales, de sécurité, confort (accessibilité PMR) et rapidité (chemin le plus court).
6 tronçons ont été mis en avant par la CLDR.
Cette liaison précise consiste à créer une piste cyclo-piétonne entre la gare de Dolhain et le village de Bilstain puis le carrefour des Hayettes pour rejoindre la liaison vers les Plenesses. Il s'agit là de relier la vallée avec le plateau de Herve et de surmonter la difficulté du relief sur environ 2,4km.
Au niveau de Bilstain, une infrastructure dédiée au vélo sera aménagée avec au minimum un parking sécurisé, une borne de recharge électrique, un totem de réparation, et un panneau d'information. Cet équipement sera semblable à celui réalisé au niveau de la gare de Dolhain dans le cadre d'une autre fiche-projet.



2. Justification du projet

De manière générale, les alternatives à la voiture individuelle souffrent du manque d'interconnections entre les réseaux de mobilité local et supracommunal, de l'absence de transport à la carte, et d'un transport public collectif restreint dans les villages.

Le projet est issu de réflexions pour un maillage de mobilité active développée pour la candidature de l'appel à projet Wallonie cyclable (« Commune pilote cyclable » avec un audit en décembre 2021) ainsi que pour la création d'un réseau cyclable utilitaire sur le Pays de Herve (GAL). La cartographie des différents pôles à connecter : services, commerces, pôle d'emplois, pôle de mobilité multimodale (gare, arrêts bus…), écoles… est donc déjà faite, et ce, de manière participative. Par ailleurs, dans le cadre de Liège Europe Métropole, 2 liaisons structurantes ont été identifiées : « Limbourg-Haut – Clermont » (relier Thimister-Clermont et la ligne 38 à la gare de Dolhain-Gileppe, à la Vesdrienne et à Limbourg-Haut en passant par les Plenesses) et « Limbourg-Haut – Verviers » (via une tangente à la Vesdrienne sur l'aqueduc reliant La Gileppe à Verviers).
Le projet permet de pallier l'absence d'un réseau cyclo-piéton en site propre, notamment vers les communes voisines et les nouveaux lotissements, entre quartiers. Un manque d'aménagements au niveau des voiries est également pointé du doigt. Le projet tient compte des combinaisons possibles entre les parcours vélo et les balades touristiques balisées existantes.
Les projets les plus utiles pour les habitants sont ceux qui améliorent leur quotidien. Le réseau cyclable doit proposer des alternatives à la voiture ; et pour que les gens utilisent leurs vélos, il faut que les tracés pour vélo soient sécurisés. L'objectif est que les enfants puissent se déplacer en vélo sans que leurs parents s'inquiètent de la dangerosité du parcours.

Le schéma directeur cyclable pour la Wallonie n'est pas mis en œuvre pour la liaison dans la vallée, cependant le projet de liaison supra-communale de la Vesdrienne est partiellement en cours. En 2024, le tracé « ouest » depuis Bellevaux jusque Dolhain est connu ; au-delà vers Goé et Eupen, le tracé est à l'étude.

Le réseau actif nécessite donc d'être finalisé et sécurisé car une infrastructure performante permet un réel report modal pour les déplacements. Dolhain qui réunit la plupart des services et notamment la gare, et par où passe la Vesdrienne, doit particulièrement renforcer son accessibilité à tous les citoyens. Enfin, tout réseau ne prend son sens que s'il est connecté efficacement à d'autres réseaux : ceux des transports publics, de la mobilité alternative voire de la mobilité touristique. Les parcours vélo et les balades touristiques balisées existantes sont en effet combinables avec le réseau utilitaire, au moins en partie.
Un réseau principal de mobilité active a été réfléchi à l'échelle de la commune et en lien avec les réseaux supra communaux. En raison de son ambition, ce réseau a été planifié en 6 tronçons et hiérarchisé par la CLDR. La présente liaison est arrivée en 6ème position. Un trottoir quasi continu relie le village de Bilstain à Dolhain centre, il s'agit donc de renforcer ce lien par une piste cyclable et de le poursuivre jusqu'à la liaison vers les Plenesses.

Caractère rural du projet : localisation uniquement en zone agricole et forestière (excepté le départ au niveau de la gare de Dolhain) sur des voiries locales étroites. La liaison permet de relier des fermes isolées et des hameaux.
Les effets directs sont un report modal significatif.
Les effets multiplicateurs sont la diminution des consommations d'énergie, l'amélioration de la santé, la valorisation de la nature, la cohésion sociale intervillageoise, la diminution du chômage.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Mise en valeur des sentiers en vue de la création d'un réseau de liaisons piétonnières intra et inter-villages
- Aménagement du cœur de village de Bilstain

- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal – 6 liaisons
- Encouragement de l'usage du vélo, notamment électrique
- Aménagement des entrées de villages

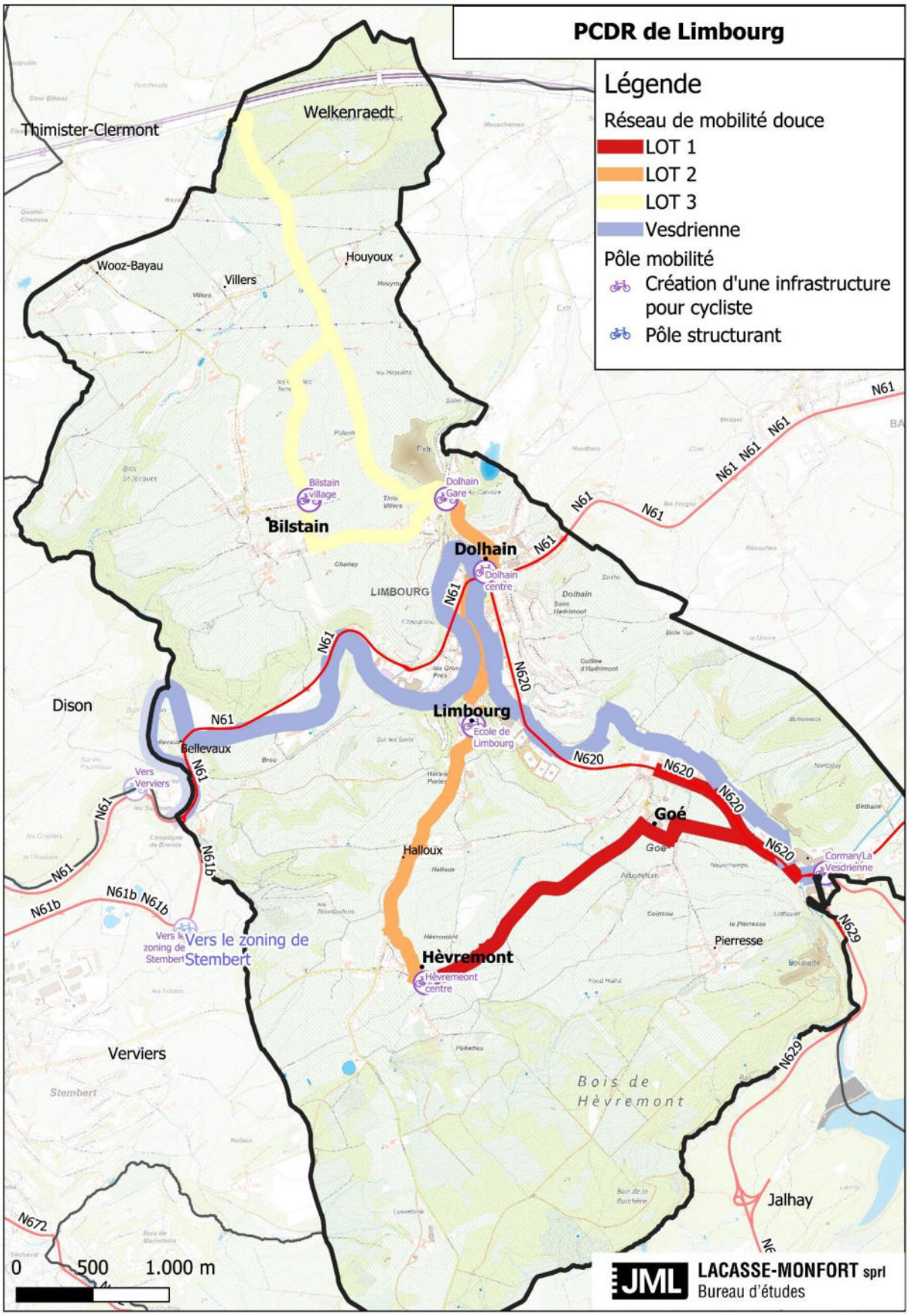
3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Augmenter la part des déplacements durables	… en diminuant le trafic des véhicules au niveau de la commune, notamment celui lié au transit intercommunal
		… en développant un réseau de mobilité douce utilitaire, quotidien, multimodal et connecté aux infrastructures communales et voisines

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : assurer des moyens de communication sécures, mettre en application un schéma des déplacements et développer un sentiment de sécurité au sein de chaque noyau habité afin que Limbourg continue d'être un lieu de vie de qualité, organiser les moyens de déplacements de manière à permettre davantage de mobilité au plus grand nombre, notamment encourager la marche à pied et l'usage du vélo et améliorer le fonctionnement des transports en commun
- **Groupe d'Action Locale Pays de Herve** : développer un réseau de mobilité alternative accessible à tous
- **Stratégie Régionale de Mobilité – des personnes** : connecter les territoires ruraux au réseau intégré
- **Plan Wallonie cyclable 2030** : définir des réseaux cyclables wallons utilitaires et récréatifs, améliorer le niveau de qualité des infrastructures cyclables / faire le bon choix du bon aménagement
- **PIWACY 2022-2024** : 520m du tracé projeté est financé entre Hayettes et le carrefour formé par les voiries Chemin de Grünhaut, Hoyoux, Villers et Grande Terre
- **Point-nœuds cyclables** : cette liaison fait partie du réseau qui traverse toute la commune du nord au sud

Annexe 1 : carte générale du réseau de mobilité active



Création d'une maison de village à Goé	Fiche n°L3-M-07
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 3**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Goé**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **création d'une maison de village**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Le projet consiste à construire et aménager une maison de village à Goé pouvant accueillir 600 personnes.
Avant les inondations de juillet 2021, le village disposait de la salle de la Rochette au niveau du Vesdray, de même capacité. Cependant, en 2023 et 2024, la reconstruction de cette salle semble impossible au même endroit selon les études liées à la reconstruction toujours en cours. Différentes discussions et réflexions ont eu lieu (Cf. résumé en annexe) pendant l'opération de développement rural qui concluent que le village a besoin de retrouver une salle de même capacité. Le problème est de trouver une localisation convenant aux villageois (avec un objectif de proximité) et aux riverains (avec une attention aux nuisances sonores et de charroi notamment).

2. Justification du projet

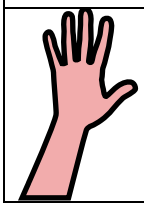
Avant les inondations de juillet 2021, à Goé, 2 lieux de rencontre étaient possibles : le Cercle Saint-Lambert (80 places debout) et la salle de la Rochette associée à la buvette du foot (600 places debout sur base de la surface). Les deux écoles de Goé ne possèdent pas de locaux de rassemblement et utilisaient celle de la Rochette. Les inondations de 2021 ont détruit la salle de la Rochette. Or les études préalables à la reconstruction ont conclu qu'il ne fallait par reconstruire à cet endroit (en zone inondable) envisagé comme zone d'expansion de crue. Le comité de village se retrouve donc sans infrastructure. Parallèlement, la Jeunesse qui n'a pas d'infrastructure propre, souhaite éventuellement en avoir une.
Dans un 1er temps, la Commune a pensé reconstruire une salle de village à l'identique (avec une capacité de grande salle d'environ 600 places et un parking de 3000m²). Des recherches ont été effectuées par un bureau d'études pour identifier un nouvel endroit sur base de ces critères. Mais les sites possibles sont soit trop onéreux, soit trop délocalisés par rapport à Goé ce qui rend leur appropriation difficile par la population.
Une 2ème réflexion a été engagée pour évaluer les besoins réels des associations, proposer une capacité revue à la baisse (300 à 400 personnes debout) voire d'acquérir la maison mitoyenne du Cercle Saint-Lambert et de fusionner les 2 lieux de rencontre. Mais ces pistes ont été rejetées par les habitants.
En conclusion, les besoins des habitants restent les mêmes qu'avant les inondations : une salle importante car non seulement utilisée par les Goétois mais aussi par des associations d'autres communes.
Durant les 5 dernières années, les habitants de Goé ont rajeuni : le nombre de jeunes adultes a augmenté. Cela se ressent au niveau des comités qui semblent en transition : au début des consultations citoyennes, avec la crise sanitaire et les inondations (soient avant 2021-2022), les activités se sont ralenties. Alors qu'au moment des consultations liées aux projets (2023-2024), les activités ont repris de manière importante avec le renouveau des associations qui les portent.

Les effets directs sont la reconstruction post inondation d'une infrastructure existante et répondant aux besoins des Goétois.
Les effets multiplicateurs sont le maintien et la renaissance des activités du village, de la cohésion villageoise.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre Goé et Hèvremont

- Création d'un réseau de mobilité active sur l'ensemble du territoire communal - liaison entre le centre du village de Goé, la rue Vesdray et Corman
- Création d'un espace de convivialité sur les berges de la Vesdre au niveau de la Rochette

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines	**… en maintenant les services existants et en proposant des activités diversifiées et accessibles (en soutenant les associations)**
		… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : promouvoir un développement contrôlé de Limbourg, respecter les spécificités des différents villages et leurs potentialités ; viabiliser les équipements collectifs, concourir à l'épanouissement social des citoyens par la diversité, la conception et la gestion des équipements collectifs

Annexe : discussions et réflexions autour de la reconstruction d'une maison de village à Goé

Historique

1. Des recherches ont été effectuées par un bureau d'études (AUPa sprl – Tractebel Engineering sa, mai 2023) pour identifier un nouvel endroit sur base de ces critères. La conclusion est que les sites possibles sont onéreux et délocalisés par rapport à Goé ce qui rend leur appropriation difficile par la population. Cette étude a montré que la construction d'une infrastructure identique (taille) à la salle « la rochette » coûterait entre 1.800.000 € et 2.000.000 € hors TVA (21%), hors honoraires et hors acquisition du terrain.
2. La FRW[1] a rencontré les différentes associations de Goé (la Jeunesse de Goé le 22/11/2023, la salle des fêtes de Goé le 29/11/2023 et le Cercle Saint-Lambert le 30/11/2023) afin d'identifier les besoins de chacun.
3. Une réunion avec les villageois de Goé a eu lieu le 15 février 2024 afin de soumettre différentes propositions de maisons de village à la population et d'identifier les besoins du village en matière de lieu de rencontre.

Principaux points d'attention des réflexions

1. Différentes alternatives au projet et remplissant approximativement les mêmes fonctions et répondant aux mêmes objectifs ont été étudiées.

- Le Kursaal est destiné à toute la commune. C'est un espace d'envergure et fédérateur, notamment pour les écoles. Cependant il ne semble pas encore identifié comme lieu de salles des fêtes pour les villages. De plus il est en cours de rénovation durant l'opération de développement rural.
- L'opportunité d'acquisition de la maison mitoyenne du Cercle Saint-Lambert a été étudiée (car en vente en 2023). Le Cercle n'en veut pas car ses activités sont adaptées à ses locaux ce qui n'entraine pas de besoin particulier. De plus, le stationnement et les nuisances envers le voisinage sont déjà problématiques. Un agrandissement de la salle entrainerait une augmentation des nuisances.
- L'arboretum de Coingsoux : son aménagement fait l'objet d'une autre fiche projet de ce PCDR et donc les besoins et utilisations possibles des Goétois ont été étudiés en parallèle afin de dégager ou non des synergies entre les projets. Finalement, seuls des aménagements légers et en partie déjà en cours sont prévus au niveau de l'arboretum. Ces aménagements ne remplacent pas les infrastructures demandées par les habitants.
- Habituellement, le chapiteau de la Jeunesse est installé en plein centre de Goé au niveau de la rue du Monument pour la kermesse. La Jeunesse utilisait ponctuellement la Rochette et est donc en demande d'un local. Pour eux le besoin est urgent.

2. Le comité de la salle « La Rochette » souhaite rénover le bâtiment actuel afin de poursuivre ses activités. Mais le Schéma stratégique de prévention des inondations dans le bassin de la Vesdre prévoit de faire de la parcelle, sur laquelle est située actuellement la salle de La Rochette, une zone d'expansion de crue. Le bâtiment et le terrain sont communaux. Cependant, il y avait jusqu'aux inondations un bail emphytéotique au profit du Comité. Ce sont les Goétois qui ont financé et construit la salle (rénovations de 2013), raison pour laquelle les habitants y sont fortement attachés. Comme expliqué, il semble qu'avant la crise sanitaire et les inondations, la salle La Rochette était toujours remplie et avait une grande capacité d'accueil. Puis durant 3-4 ans, le comité de la salle des fêtes a été réduit, le carnaval arrêté… Il semblait que dans le cadre d'une nouvelle salle, il n'y aurait pas de porteur identifié (pour la gestion et l'entretien). Or en 2024, les villageois comme les organisateurs du carnaval se sont révélés très actif et demandeur d'une salle à l'identique en termes de capacité. Ces autres atouts étaient également précieux : un vaste parking et

[1] Tous les comptes-rendus des réunions citées sont dans la partie 2

une situation à l'écart (des riverains) qui ne générait pas de nuisances tout en étant assez proche (de l'autre côté de la nationale) pour s'y rendre à pied.

Pour rappel :
La superficie brute de la salle de La Rochette est d'environ 644m². Elle est composée :

- d'une grande salle faisant 255 m² (17x15) équipée d'une scène de 45m² (9x5), soit 300m² au total. Sa capacité est de 300 places assises et 600 places debout,
- d'une petite salle qui mesure 66m² (11x6) et dont la capacité correspond à 50 places assises et 100 places debout,
- d''une cuisine neuve.

Les activités s'y déroulant drainent un public très nombreux.
Les utilisateurs souhaitent donc une salle de 300m² avec un bar, une cuisine (récupérable à La Rochette), une loge, une scène (rétractable).

3. Un autre projet a été présenté aux habitants. La proposition est la suivante. Un bâtiment plus petit pourrait être construit (avec les sanitaires, une cuisine…), mais pourrait être agrandi grâce à un préau ou un chapiteau. Une grande salle de 150m² correspond à 150 personnes debout (soirées, concert) ou 100 personnes assises avec des tables (pour un repas). On multiplie cela par deux en considérant les espaces de réserves, technique, bar et cuisine, espace de circulation, sanitaires et local de réunion. On y ajoute encore 10% pour les murs. A l'heure actuelle pour ce type d'infrastructure, on est à 2300 €/m².

330 m² X 2300 = 759.000 € + 10 % (honoraires) + 21 % (TVA) = +/- 1.000.000 € sans le terrain et sans les équipements extérieurs.
Ceci implique par ailleurs qu'une série d'activités d'envergure se déroulent ailleurs que dans la maison de village (Kursaal, Bêverie…) ou soient soutenues par cette nouvelle infrastructure via l'ajout d'un chapiteau par exemple.
Cette solution n'est pas souhaitée par les Goétois. Pour eux, une salle plus petite n'aurait pas grand intérêt, car le Cercle Saint-Lambert fait la même taille que le projet exposé. Une salle plus petite ne servirait à rien vu l'ampleur des évènements à organiser (Saint-Nicolas, rassemblement après les marches, 140 enfants inscrits au foot…).

Création d'une maison multiservices dite « de la transition »	Fiche n°L3-M-08
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 3**
(b) Nom du village ou de l'entité : **Dolhain**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **création d'une maison multiservices**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

Il s'agit de créer une maison de la transition afin de réunir et développer toute une série de services et projets, portée par la Maison intergénérationnelle « L'AMI » (mais détruite lors des inondations de 2021), et le CPAS, en particulier le PCS (ne disposant pas d'infrastructure propre). Il s'agit d'accueillir également de nouvelles initiatives citoyennes en mettant un nouvel espace à disposition pour soutenir l'émergence d'actions de transition. Enfin, cette maison sert aussi de local de rencontre aux associations. Le bâtiment est donc utilisé en synergie par le CPAS, la Ville, le PCS et les associations.
Les besoins actuels non localisés sont les suivants : Repair café, actions du PCS, actions de L'AMI (Tricot'Papote pour la couture, aide aux devoirs, accueil de jeunes, ateliers Do It Yourself, alphabétisation, Give box, ateliers récréatifs).
Les nouveaux besoins déjà identifiés sont les suivants[1] : donnerie (vêtements et mobilier), local pour un Système d'Echange Local, magasin de seconde main, local de rencontre pour les associations.
Le bâtiment identifié est celui occupé par le CPAS (en 2024). A terme, le CPAS va déménager dans les locaux du futur pôle administratif. Ce bâtiment sera donc vacant. Des rénovations seront éventuellement nécessaires pour sa transformation en maison multiservices, voire des adaptations car le bâtiment, comme tout le centre de Dolhain, a été inondé en juillet 2021.



Cette maison multiservices est située rue Oscar Thimus, 1 en plein centre de Dolhain. Sont prévus des espaces de stockage, de réunions, d'ateliers, de réparation, de bureaux, une cuisine et éventuellement un réfectoire…
Ce bâtiment est propriété du CPAS en 2024. Il faut donc qu'il soit racheté ou loué grâce à un bail emphytéotique d'au moins 20 ans par la Commune.

[1] Lors de l'actualisation de la fiche, il faudra séparer les besoins en locaux dédiés et les locaux affectés à des fonctions polyvalentes. Ces derniers doivent occuper plus de 50% de la surface utilisée.

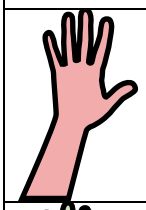
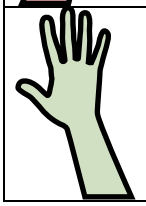
2. Justification du projet

La Ville a déjà bénéficié de 2 PCS. Le 1er s'est concrétisé notamment par un travail de rue réalisé par un éducateur. Le 2ème a permis de créer la maison intergénérationnelle (« L'AMI »). Le 3ème cible la participation citoyenne, le bénévolat et le développement d'infrastructures. Or L'AMI, et d'autres associations, ont perdu à cause des inondations des locaux disponibles qui ne peuvent pas être reconstruits au même endroit. Il faut pouvoir leur permettre de se redévelopper au sein de la commune : une sorte de « maison des possibles ». Une (grande) partie des infrastructures de services, en zone inondable, a également été impactée voire détruite. Le projet de pôle administratif cherche à relocaliser et optimiser la fourniture des services administratifs à tous les citoyens. En parallèle, ce projet de « maison de la transition » permet d'être complémentaire en optimisant les services sociaux, associatifs et participatifs. La demande en activités intergénérationnelles et/ou à destination de chaque catégorie d'âge reste forte. À la suite des crises sanitaires et des inondations, la perte importante des moyens humains et matériels des associations justifie de les aider à se redévelopper, si possible en multipliant les partenariats et au sein de structures polyvalentes permettant de répondre aux besoins du plus grand nombre.
Le bâtiment existant rue Oscar Thimus, 1, est actuellement occupé par le CPAS jusqu'à son déménagement dans le nouveau pôle administratif communal. L'avis du conseil du CPAS est d'utiliser tout le bâtiment pour cette maison multiservices en remplacement de l'AMI. Ce projet correspond donc à celui porté par le CPAS.

Les effets directs sont la création d'un nouvel équipement destiné au plus grand nombre et à la réaffectation d'un bâtiment public.
Les effets multiplicateurs sont la cohésion sociale, la création de nouveaux services, la sensibilisation à l'économie circulaire.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Création d'un espace de co-working au Kursaal

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	**Offrir les conditions pour une mixité sociale harmonieuse et une implication active des citoyens dans tous les domaines**	**… en maintenant les services existants et en proposant des activités diversifiées et accessibles (en soutenant les associations)**
		… en créant et rénovant des infrastructures de convivialité
	Améliorer la résilience environnementale du territoire par des actions ambitieuses comme par de petits gestes	… en développant des projets participatifs de production d'énergie renouvelable

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : promouvoir un développement contrôlé de Limbourg, accueillir une population diversifiée ; valoriser le centre de Dolhain, affirmer Dolhain comme le centre attractif de l'entité, favoriser la mixité des fonctions ; viabiliser les équipements collectifs, concourir à l'épanouissement social des citoyens par la diversité, la conception et la gestion des équipements collectifs

Aménagement de logements communaux familiaux	Fiche n°L3-M-09
(a) Commune : **Limbourg**	Priorité : **Lot 3**
(b) Nom du village ou de l'entité : **inconnu**	☑ Version initiale
(c) Descriptif : **aménagement de logements communaux familiaux**	☐ Version actualisée (date)

1. Description succincte du projet

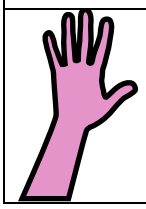
Le projet consiste à proposer des logements communaux qui seront loués à des familles avec enfants. Il s'agit d'acheter des logements à rénover, ou des logements neufs ou d'en construire de nouveaux, selon les opportunités.

2. Justification du projet

Le projet permet de répondre à une problématique identifiée dans le diagnostic partagé et accentuée par les inondations. En effet, une pénurie de logements, en particulier d'au moins 3 chambres, est identifiée sur le territoire.
Dans le cadre des différents dossiers liés à la reconstruction du centre de Dolhain, le logement est un axe important des différents investissements prévus. Des projets privés (site Polyform, site du carbonisage…) prévoient beaucoup d'aménagements comportant des logements. Ce projet supplémentaire, moins prioritaire vu les projets privés en cours, permet de créer un type de logement moins pris en compte par les promoteurs privés, à savoir les familles.
Les effets directs sont la mise à disposition et la diversification de logements à destination d'un public demandeur identifié sur la commune.
Les effets multiplicateurs sont la rénovation du bâti.
Ce projet interagit principalement avec les fiches-projets du PCDR suivantes :

- Création de logements « tremplins »

3. Lien à la stratégie du PCDR

	Objectif de développement	Objectif opérationnel
	(Re)Concilier le futur et le passé tant en termes de patrimoine qu'en termes d'aménagement du territoire et de logement	**… en répondant aux besoins en logements spécifiques des Limbourgeois, tout en s'intégrant dans la « Stratégie résiliente de la vallée de la Vesdre »**

Ce projet répond également aux objectifs des plans (supra)communaux suivants :

- **Schéma de Développement Communal** : promouvoir un développement contrôlé de Limbourg, respecter les spécificités des différents villages et leurs potentialités, accueillir une population diversifiée, prioriser l'urbanisation