

**SITE HDB - ENSIVAL**

**ELABORATION D'UN MASTERPLAN  
RELATIF À UN SITE À RÉAMÉNAGER (SAR)**

**VILLE DE VERVIERS**

**PROJET DE RECONVERSION**

**FEVRIER 2020**

# INTRODUCTION

Le site HDB, symbole du savoir-faire de l'industrie lainière, est bien connu des Verviétois. Les usines Houget - Duesberg - Bosson constituaient un fleuron de l'industrie lainière au 19ème siècle jusqu'au déclin du textile verviétois. C'est en 2008 que la société a fermé ses portes, après sa dernière faillite, laissant le site à l'abandon durant plusieurs années.

En 2014, la SPI acquiert le site et prend en charge sa reconversion. Les anciens bâtiments sont détruits en 2016 et le site est assaini pour accueillir de l'habitat ainsi que des services, des petits commerces et éventuellement de activité économique légère. Les travaux réalisés permettent de libérer un potentiel foncier de 4,5 hectares au creux d'un méandre de la Vesdre, au pied d'un versant boisé sur un site possédant de nombreux atouts.

Désireuse de développer un quartier insufflant un renouveau au sein d'Ensival, la SPI a lancé un marché pour réaliser un Masterplan. Le projet doit s'articuler au quartier existant, en intégrant une dimension intergénérationnelle, en prônant une mixité sociale et de nouvelles formes d'habitat tout en mettant l'accent sur la qualité de vie et les espaces publics. La SPI affiche l'intention d'intégrer des projets participatifs au sein du nouveau quartier et de laisser l'opportunité à des groupements de futurs habitants de pouvoir développer un projet commun d'habitat groupé.

Le Masterplan a pour but d'imaginer la trame de ce nouveau quartier et un cadre cohérent pour accueillir ces projets tout en offrant une vision d'ensemble du nouveau quartier aux habitants mais aussi aux acteurs communaux et régionaux.

# TABLE DES MATIERES

1. Présentation du site.....	3
2. Analyse.....	7
Situation de droit.....	9
Situation de fait.....	19
Synthèse & AFOM.....	33
3. Enjeux, Options d'aménagement et Masterplan.....	39

# ILLUSTRATIONS

Carte de localisation.....	4
Carte d'accessibilité et des transports.....	5
Carte des propriétés cadastrales.....	6
Plan de secteur .....	11
Plan d'Assainissement par Sous bassin Hydrographique.....	12
Carte de synthèse des mesures du SSC.....	13
Axes de développement du SSC.....	14
Périmètre du Master Plan.....	15
Esquisse d'aménagement préalable.....	15
Couverture du réseau bus.....	17
PCM: Comptages de trafic.....	17
PCDN : Carte du réseau écologique.....	18
Relief du contexte.....	20
Relief local.....	21
Evolution du contexte bâti.....	24
Aléas d'inondation.....	27
Hiérarchie du réseau routier.....	28
Itinéraires cyclables.....	29
Equipements et commerces.....	32
Contraintes et potentialités.....	36
Schéma des options d'aménagement.....	42
Schéma d'organisation des voiries.....	45
Schéma des options.....	46
Plan masse.....	47
Typologie d'habitat.....	48
Gabarits.....	49
Profils de voirie.....	51
Phases.....	52
Lots.....	53
Plan masse élargi.....	59

# 1. PRESENTATION DU SITE

# PRÉSENTATION DU SITE

## CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

La ville de Verviers est localisée en Région Wallonne, à l'extrémité du sillon industriel Sambre-Meuse. Située à une trentaine de kilomètres de Liège et des frontières allemande et néerlandophone, Verviers fait office de carrefour entre Liège, Aachen et Maastricht.

Bordée par le Pays de Herve au nord et l'Ardenne au sud, la ville de Verviers s'est principalement développée sur la rive gauche de la Vesdre. Ses versants sont principalement occupés par des espaces boisés.

La ville de Verviers est contiguë aux communes de Limbourg, Dison, Theux, Herve, Jalhay et Pepinster. Sa superficie est de 33 km<sup>2</sup>, 77% du territoire étant dédié aux pelouses, prairies, jardins et forêt, donnant un côté "vert" à la commune. Les surfaces agricoles ne représentent que 1% de la commune. L'ensemble des constructions représentent à 22% du territoire verviétois. Le quartier d'Ensival se situe en périphérie ouest du centre-ville de Verviers. Ce quartier était une commune à part entière avant la fusion des communes en 1977.

## ACCESSIBILITÉ

Du point de vue de l'accessibilité, le quartier d'Ensival se situe à environ 1,5 km du centre de Verviers (8 minutes en voiture) et 4 km de Pepinster (10 minutes en voiture).

Le site HDB est bien desservi en transports en commun et se trouve à proximité de l'autoroute E42, traversant la Wallonie en direction de l'Allemagne. La nationale N61 longe la vallée et permet notamment de rallier les centres proches en voiture, tout comme Limbourg, Eupen et Pepinster.

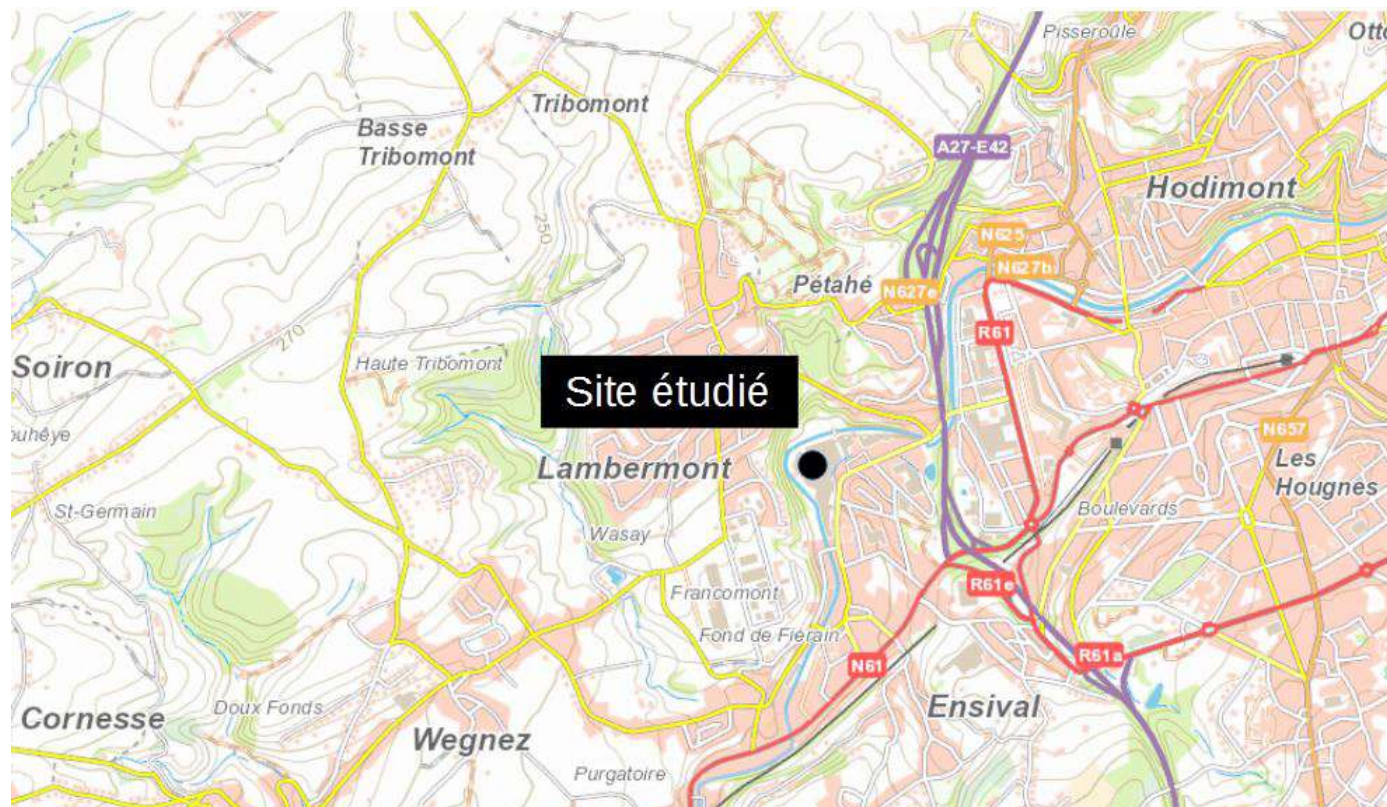
Pour prendre le train, deux possibilités s'offrent aux voyageurs :

- La gare de Verviers-Palais est desservie par des trains omnibus (L) entre Spa-Géronstère et Welkenraedt à raison de 1 train/heure/sens. Cet arrêt est également desservi par des trains P aux heures de pointe le matin (Welkenraedt – Liège Saint-Lambert) et l'après-midi (Liège Saint-Lambert – Eupen).

- La gare de Verviers-Central se situe à 1,2 km à vol d'oiseau du site. Elle est desservie par la ligne IC Liège-Aix-la-Chapelle (Allemagne), également nommée ligne de la vallée de la Vesdre. Un train/heure/sens s'arrête à cette gare.

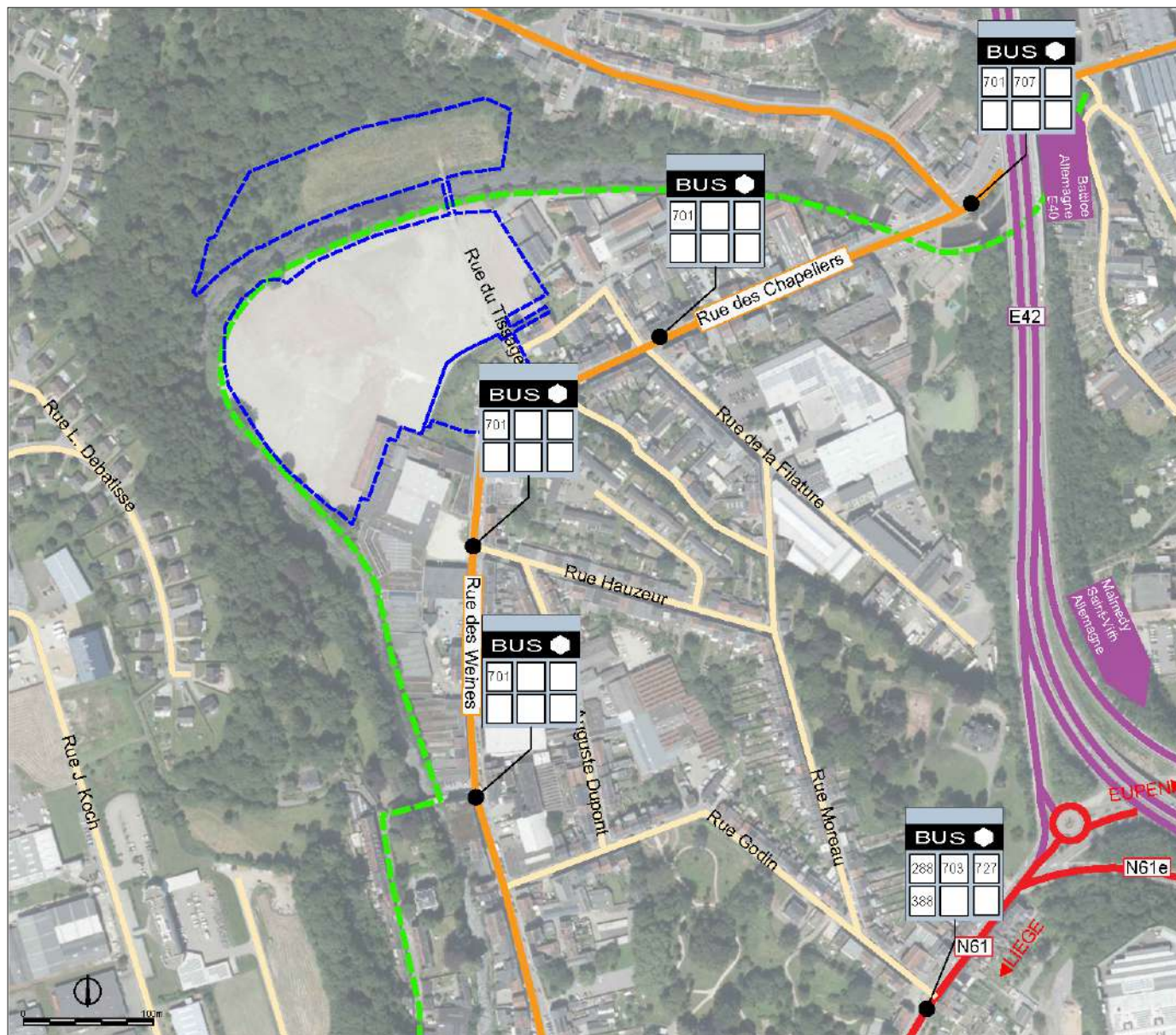
La desserte en bus est assurée par plusieurs lignes sur la rue des Chapeliers et la rue Grand'ville. L'arrêt le plus proche est situé rue des Chapeliers, à moins de 100 mètres du site, et un second à moins de 200 mètres. Une seule ligne passe par ces arrêts, il s'agit de la ligne 701 Renoupré – Harmonie – Ensival – Pepinster. Cette ligne a une fréquence de 4 bus/heure.

Un arrêt situé sur la N61 est localisé à 650 mètres (8 minutes à pied) du site. La ligne 288 (Verviers –



Carte de localisation

LOCALISATION ET TRANSPORTS








Carte d'accessibilité et des transports

Wegnez -Pepinster – Soiron), 388 (Verviers – Theux – Spa), 703 (Ensival – Place Verte – Heusy – Jehanster) et 727 (Verviers – Banneux – Aywaille – Houssonloge) desservent cet arrêt.

D'un point de vue des modes doux, un projet de ligne RAVeL traverse le quartier d'Ensival pour rejoindre la Vesdre au niveau de la rue A.Snoeck. Cette voie de mobilité douce longe la Vesdre, le long du site HDB.

D'un point de vue des accès automobiles et piétons, il n'en existe qu'un seul pour le site HDB. La rue du Tissage longe la parcelle 44T<sup>23</sup> pour arriver sur la parcelle privée 1S<sup>2</sup> (propriété de la SPI). La rue du Tissage est assez large, rendant la circulation à double sens possible. Elle fait approximativement 7,3 mètres de large. Les trottoirs sont assez larges pour permettre aux piétons d'y circuler librement.

-  Périmètre du projet
-  Autoroute
-  Voirie de liaison
-  Voirie de desserte
-  Cheminement cyclo-pedestre

## PRÉSENTATION DU SITE

### PROPRIÉTÉS ET SITUATION CADASTRALE

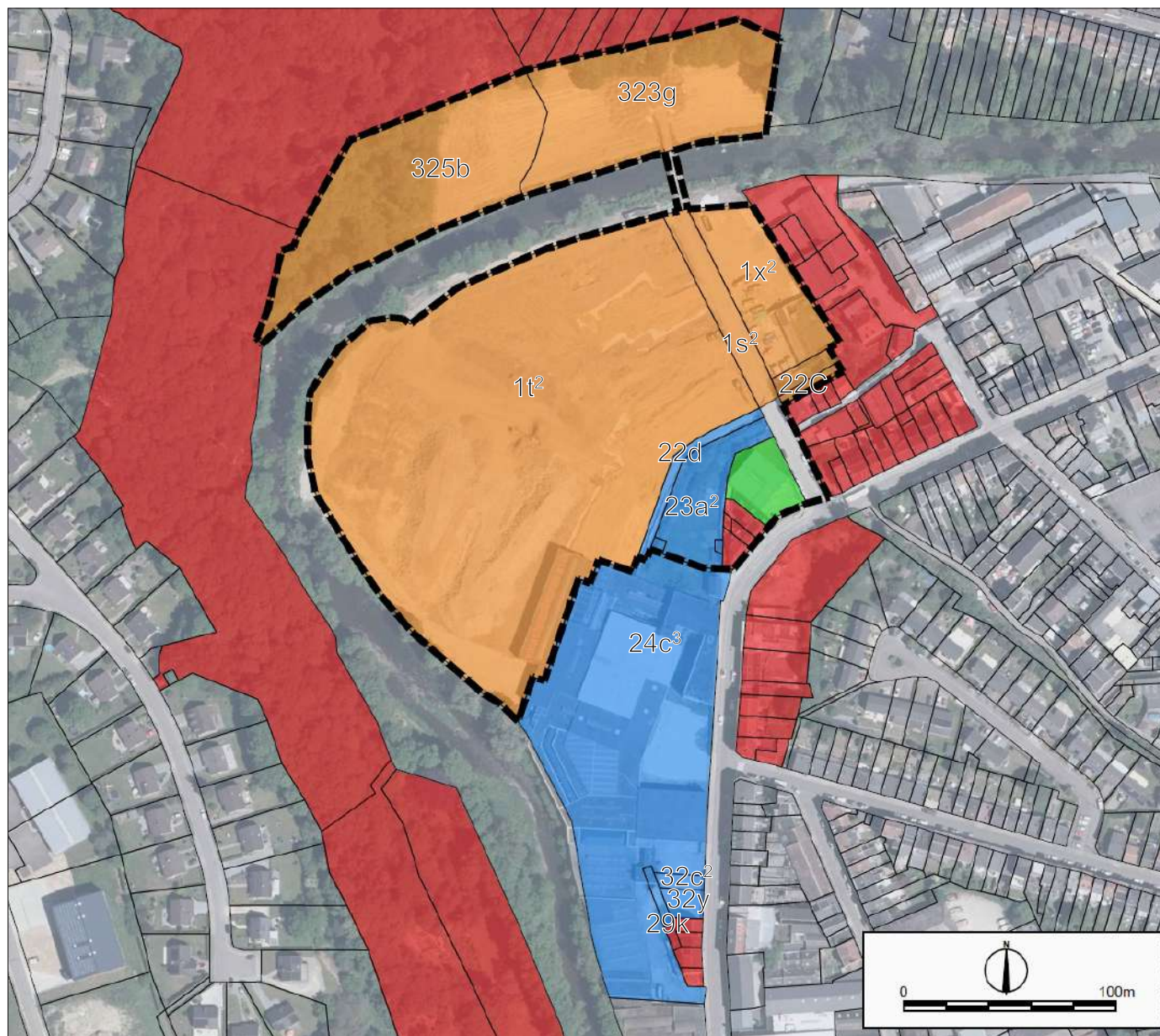
Le Masterplan porte sur une superficie de 5,0 ha réparti sur plusieurs propriétés.

Le périmètre principal du Masterpan couvre 4,6ha, sur les parcelles 1T<sup>2</sup>, 1S<sup>2</sup>, 1X<sup>2</sup>, 22C, 325B et 323G appartenant à la SPI (en orange). Ce terrain accueillait une usine de fabrication de machines textiles.

Il s'étend côté Est sur une zone de 0,4ha intégrant les parcelles 22d, 23a<sup>2</sup> (inoccupées par l'entreprise X-Pack), ainsi que trois parcelles privées et la parcelle appartenant à l'entreprise Maron.

Les parcelles 24C<sup>3</sup>, 29K, 32C<sup>2</sup> et 32Y appartiennent également à X-Pack mais ne sont pas intégrées au périmètre car l'entreprise y est toujours en activité. Une réflexion à plus long terme pour la reconversion des ces terrains et des quelques parcelles privées situées au sud de la propriété de X-Pack est toutefois intégrée au Masterplan à travers un "périmètre d'étude élargi", dont la superficie représente 1,3ha supplémentaires.

Le lieu est actuellement uniquement accessible par la rue du Tissage qui est en domaine public jusqu'à l'entrée du site. Il existe donc un seul accès. Les installations appartenant à l'entreprise X-Pack et Maron constituent un enjeu important pour le quartier; elles coupent le lien physique et visuel entre le quartier existant et la Vesdre.



Carte des propriétés cadastrales

## 2. ANALYSE





# ANALYSE

# SITUATION DE DROIT

## SITUATION DE DROIT

### PLAN DE SECTEUR

Au plan de Secteur, le site s'inscrit en majeure partie en zone d'activité économique industrielle (+/-5,2 ha) sur la rive gauche de la Vesdre. Le solde du site se trouve en zone d'habitat (+/- 1,3 ha), sur la rive droite de la Vesdre.

La zone d'habitat se prolonge à l'est et à l'ouest par une zone naturelle. La zone industrielle s'étend également à l'est et au sud, formant un "croissant" entre la rue des chapeliers et la Vesdre.

La zone d'habitat localisée en rive droite entre le périmètre du Masterplan et le pied de versant présente une particularité : il s'agit de fond de parcelles des habitations de la rue Nicolas Dubois, qui sont affectées en zone d'espace vert.

Plusieurs affectations se trouvent à proximité du site. On retrouve deux zones de parc dans le quartier d'Ensival, à 4 ou 5 centaines de mètres du site HDB. Une seconde zone d'activité économique industrielle se localise sur le plateau en rive droite de la Vesdre. Il s'agit du parc d'activités économiques de Lambermont. Au nord de cette zone, la ZACC de Lambermont est déjà occupée en partie par du bâti résidentiel. Au vu de sa contiguïté avec la zone d'activité économique industrielle, le parc d'activités économiques de Lambermont pourrait s'y étendre. La dernière affectation à proximité du site est la zone d'espaces verts. Cet espace vert contourne la zone d'habitat de la rive droite.

On visualise également au sud-est la ligne de chemin de fer Liège à Aix-la-Chapelle. On repère aussi les axes routiers principaux, comme le croisement entre la E42 et la N61, à hauteur de la sortie 5 Verviers-Centre/Ensival/Pepinster.



Terrains non urbanisés en zone d'habitat au Pds



Habitat en zone d'activité économique industrielle I



Habitat en zone d'activité économique industrielle II



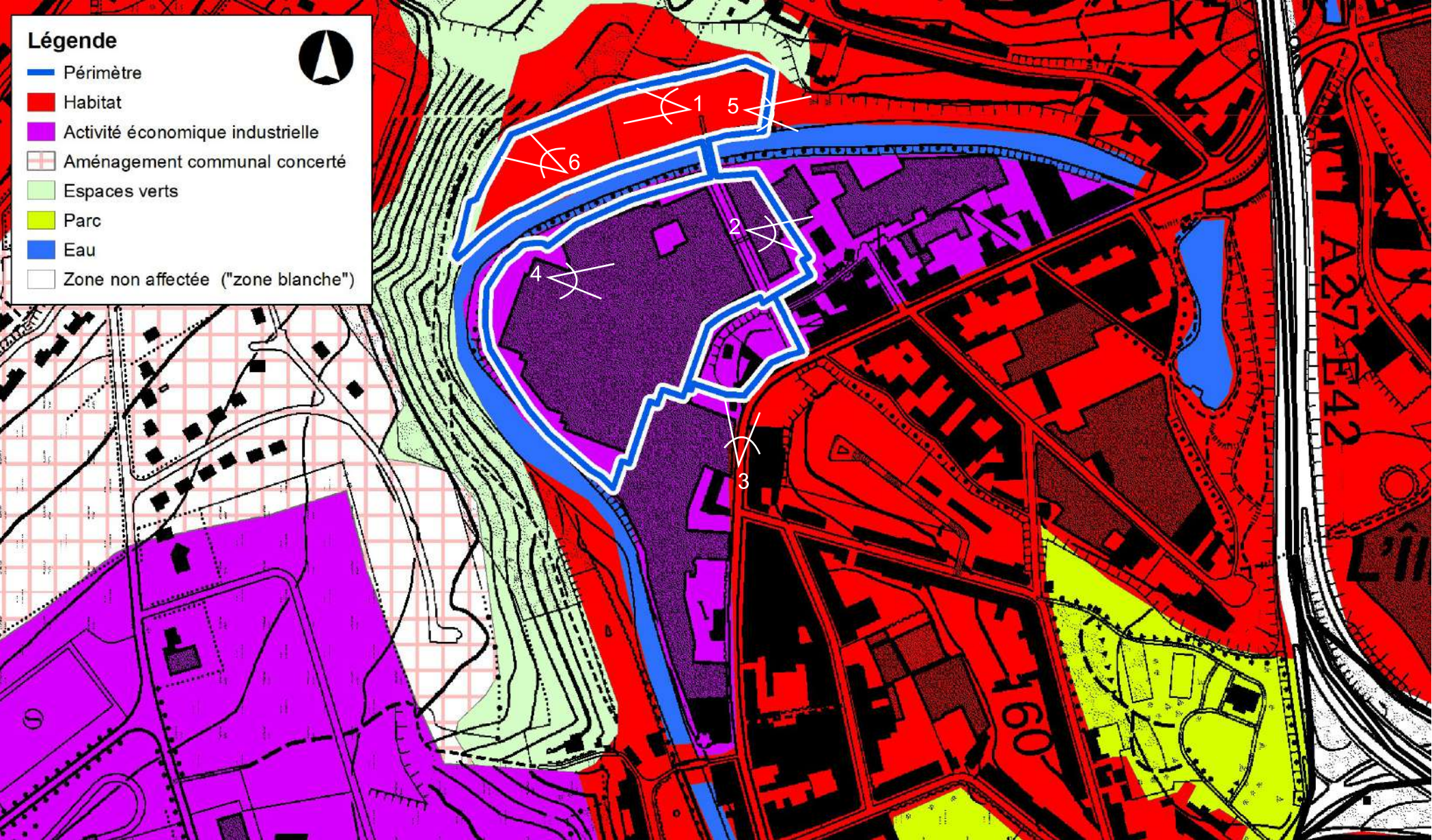
Zone d'activité économique industrielle



Zone d'eau au Pds



Terrain en zone d'habitat



Plan de secteur

## SITUATION DE DROIT

### PASH

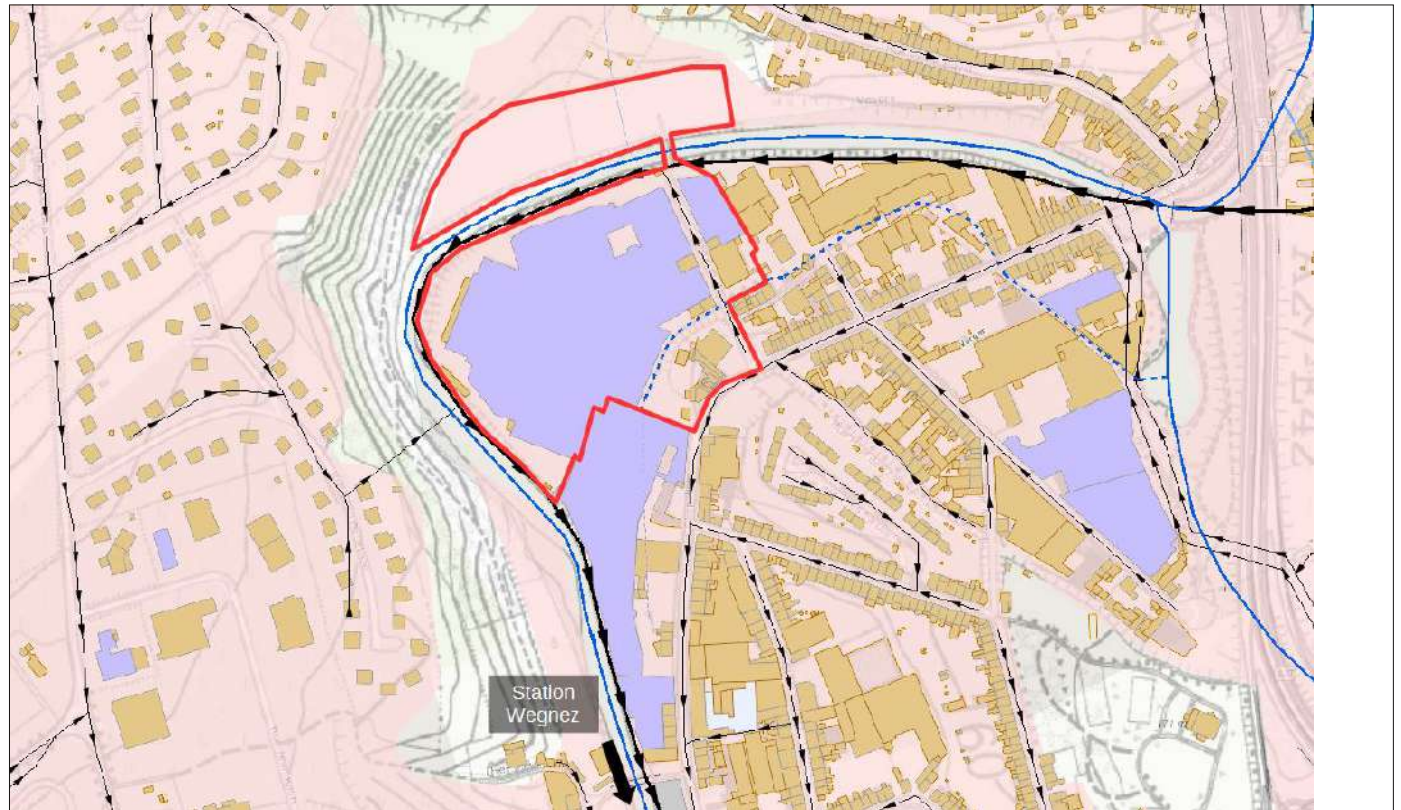
Le site est implanté dans le sous bassin hydrographique de la Vesdre.

Il est repris en régime d'assainissement collectif au Plan d'Assainissement par Sous-bassin Hydrographique (PASH).

Cela se traduit, lors d'une nouvelle construction dans cette zone, par l'installation d'un égout séparatif (eaux de pluie et eaux usées) relié à des stations d'épuration publiques.

Le système d'égouttage existants aux abords du site se compose d'égouts gravitaires unitaires connectés au collecteur de la Vesdre. Cette conduite d'un diamètre de 140cm est implantée dans la berge gauche du cours d'eau et rejoint la station d'épuration de Wegnez au sud-ouest du site, qui a une capacité de 170 000 EH.

Anciennement, les eaux usées des usines étaient évacuées directement par des canalisations existantes directement dans ce collecteur. De nombreux points de rejets vers ce collecteur sont présents sur le site, ce qui est un avantage pour l'aménagement futur.



Source : Cartographie en ligne du Plan d'Assainissement par Sous bassin Hydrographique (SPGE)

### Réseau d'assainissement

#### Réseau d'assainissement

- Egout gravitaire
- Collecteur gravitaire
- ➔ Egout sous pression
- ➔ Collecteur sous pression

### Régime d'assainissement

#### Type de régime d'assainissement

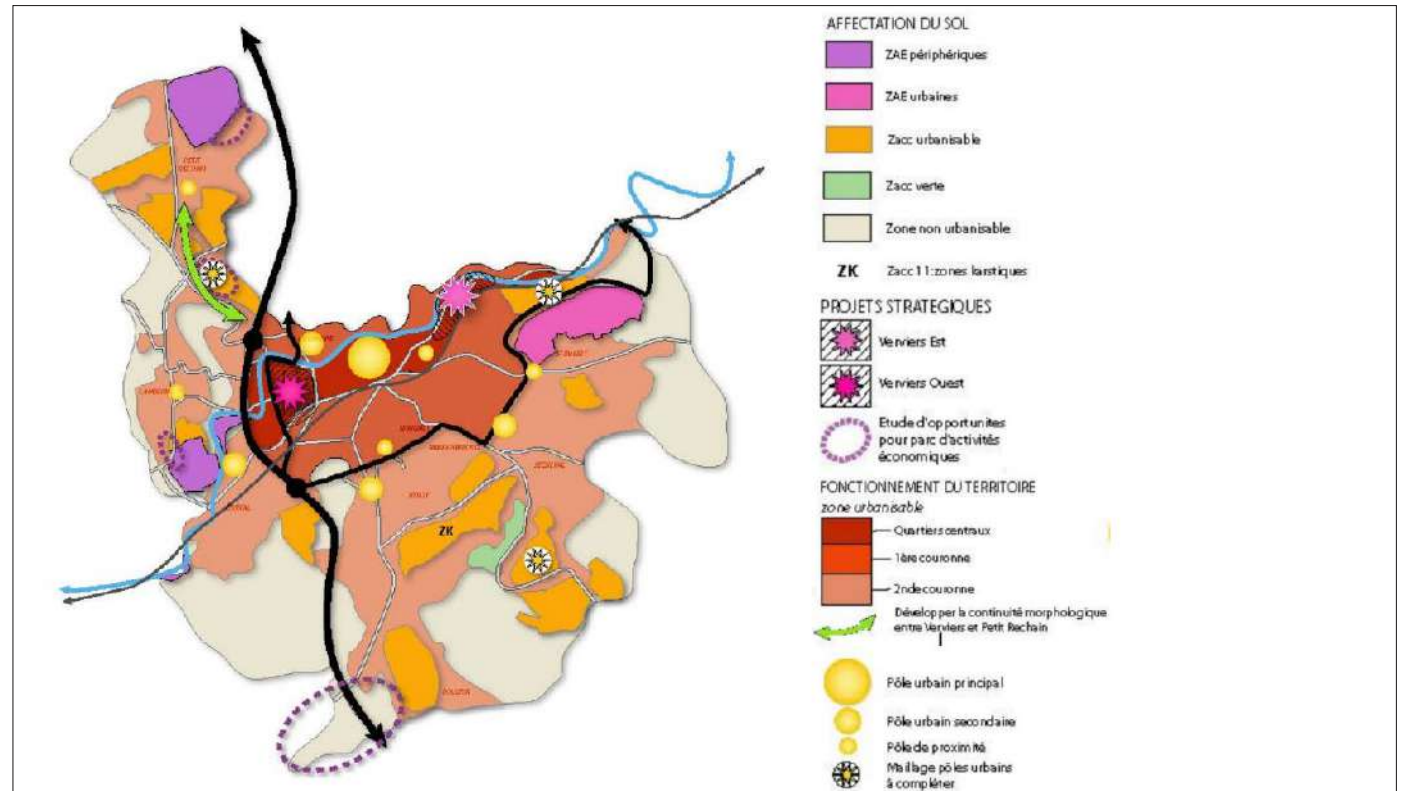
- Régime d'assainissement collectif
- Régime d'assainissement collectif hors zone urbanisable
- Régime d'assainissement autonome
- Régime d'assainissement transitoire

### SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL (SDC)

Le Conseil communal a adopté un schéma de structure communal (SSC), nouvellement nommé schéma de développement communal (SDC), pour le territoire de la commune de Verviers le 6 septembre 2011. Conformément au Schéma de Développement de l'Espace Régional, 5 grands objectifs ont été fixés. Les objectifs sont les suivants : structurer le territoire verviétois (1), augmenter l'attractivité résidentielle de Verviers (2), contribuer à la création d'emplois et de richesses (3), valoriser les patrimoines et les cadres de vie (4) et assurer une mobilité durable grâce à un territoire plus compact (5).

L'objectif 1 vise à repositionner Verviers selon trois échelles : régionale, provinciale et l'arrondissement. Au niveau régional, le positionnement de Verviers est celui de la capitale wallonne de l'eau. Verviers est considéré comme le centre de la seconde agglomération de la province de Liège. La commune de Verviers veut également réaffirmer son rôle de chef-lieu de l'arrondissement sur les thèmes du commerce, de l'emploi, du logement et des équipements. Le SDC reprend le site HDB comme un parc d'activités ayant une vocation d'accueil de l'industrie lourde, des activités de logistique, d'entreposage et de transport. En général, le parc d'activités d'Ensival profiteraient aux entreprises de grandes emprises foncières générant un charroi important de camion. Ce site ne fait pas l'objet d'un périmètre de reconnaissance économique.

L'objectif de l'attractivité résidentielle (2) se décline en 4 grandes thématiques : l'accès à un logement décent, le réinvestissement des quartiers anciens pour contrer l'étalement urbain, la structure des nouveaux quartiers et l'assurance du maillage d'équipements dans les quartiers. Le projet définit un schéma des affectations qui instaure, pour la zone d'habitat et les ZACC, une gradation des densités



seconde couronne – première couronne – hypercentre. Le site HDB est repris dans la seconde couronne. Le SDC stipule dans cette zone : "En cas de démolition et/ou de reconstruction, la densité à observer sera celle permettant la meilleure intégration urbanistique du projet au regard de la bonne intégration urbanistique et notamment de : l'implantation sur l'alignement en îlot fermé, la hauteur en harmonie avec le profil général de la rue, la profondeur en harmonie avec le profil général de l'îlot en veillant à conserver ou rétablir des intérieurs d'îlots verts et dégagés, en tenant compte du

Carte de synthèse des mesures / Source : Cooparch-R.U. patrimoine des alentours".

Le respect de la charte du bon aménagement est également à prendre en considération, mettant en avant les contraintes physiques et urbanistiques générales de la commune de Verviers.

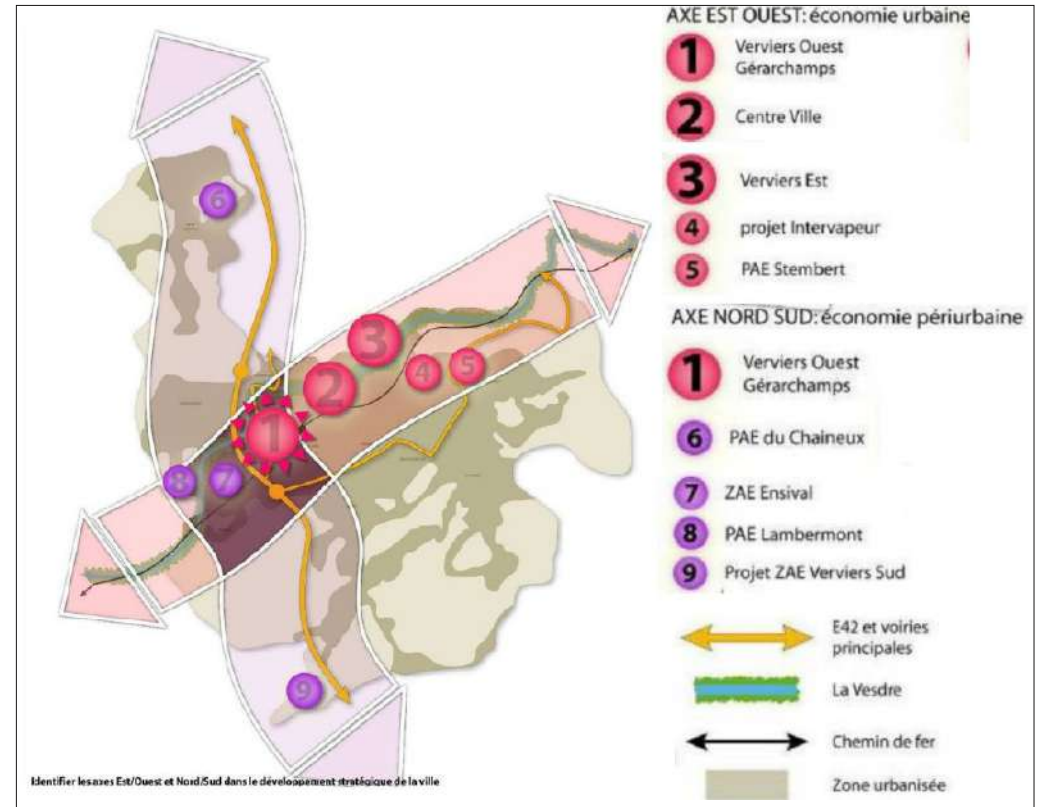
La stratégie de création d'emplois et de richesses (3) reprend 4 sous objectifs : l'attraction de nouvelles entreprises, le maintien des entreprises en place, affirmer Verviers comme premier pôle commercial de l'arrondissement et le développement de l'emploi et la formation.

## SITUATION DE DROIT

La ZAE d'Ensival est implantée sur l'axe nord/sud structuré par l'autoroute. Cet axe nord/sud est porteur d'une économie périurbaine, tirant profit de la périphérie et de l'autoroute. Le quartier d'Ensival est considéré comme un pôle commercial secondaire et un centre de concentration en équipements. Cette concentration se situe essentiellement autour de la Grand Place d'Ensival, c'est à dire dans les rues des Weines, Neuve et Jean-Martin Maréchal. Quelques commerces sont également présents, ponctuellement, le long de la rue des Chapeliers.

La valorisation du cadre de vie verviétois (4) est intégrée au développement économique et résidentiel du SDC, se divisant en 4 sous-objectifs : la valorisation du patrimoine bâti et du paysage, la promotion d'une architecture contemporaine de qualité, le renforcement du maillage écologique, le développement du patrimoine culturel et le tourisme. Le quartier d'Ensival, dans lequel se trouve le site étudié, était anciennement une commune. Il est aujourd'hui considéré comme un ancien noyau villageois aux caractéristiques architecturales et urbaines à mettre en valeur. Le site HDB se trouve également sur une zone où le SDC requiert des connexions entre la Vesdre et les quartiers de la Ville ainsi qu'un cheminement vert le long du cours d'eau.

Le SDC aborde la mobilité selon une logique stratégique et structurante. L'enjeu est d'adapter la mobilité en fonction des objectifs territoriaux et d'aménager le territoire en fonction des objectifs de mobilité. La mise en œuvre de cette stratégie passe par ces trois objectifs de développement urbain : une ville compacte, dense et mixte. Dans le SDC, le quartier d'Ensival pourrait posséder une halte ferroviaire dans le cadre de la création d'un train express régional. Cette nouvelle infrastructure serait le support à d'une dorsale du réseau de transport en commun. Un cheminement doux le long de la Vesdre est également mis en avant, permettant un développement d'une nouvelle accessibilité douce ainsi qu'une connexion entre les quartiers. Cet accès serait réalisé sur le collecteur de la Vesdre. En effet, il se prédispose parfaitement comme un support de cheminement doux le long de la Vesdre. A l'heure actuelle, le Ravel passe à proximité du site par la rue des Chapeliers.



Axes de développement / Source : Cooparch-R.U.



Source : Cooparch-R.U.

## SAR

Selon la définition donnée par l'article D.V.1.1° du Code du Développement territorial (CoDT) : un site à réaménager (SAR) est un "bien immobilier ou un ensemble de biens immobiliers qui a été ou qui était destiné à accueillir une activité autre que le logement et dont le maintien dans son état actuel est contraire au bon aménagement des lieux ou constitue une déstructuration du tissu urbanisé ; ...".

### SAR SITE HDB

Ancienne usine de fabrication de métiers à tisser, le site Houget-Duesberg-Bosson (HDB) a été repris par le Gouvernement Wallon dans la liste des SRPE (Sites de Réhabilitation Paysagère et Environnementale) en 2005. Il a ensuite été retenu dans le cadre du deuxième appel à projet SAR du Plan Marshall 2.Vert (Référence SAR/VE149). Il possède une superficie de 4,5 hectares et est considéré comme un site à haut potentiel. Le périmètre du Masterplan du site HDB couvre une superficie légèrement plus importante que le périmètre du SAR.

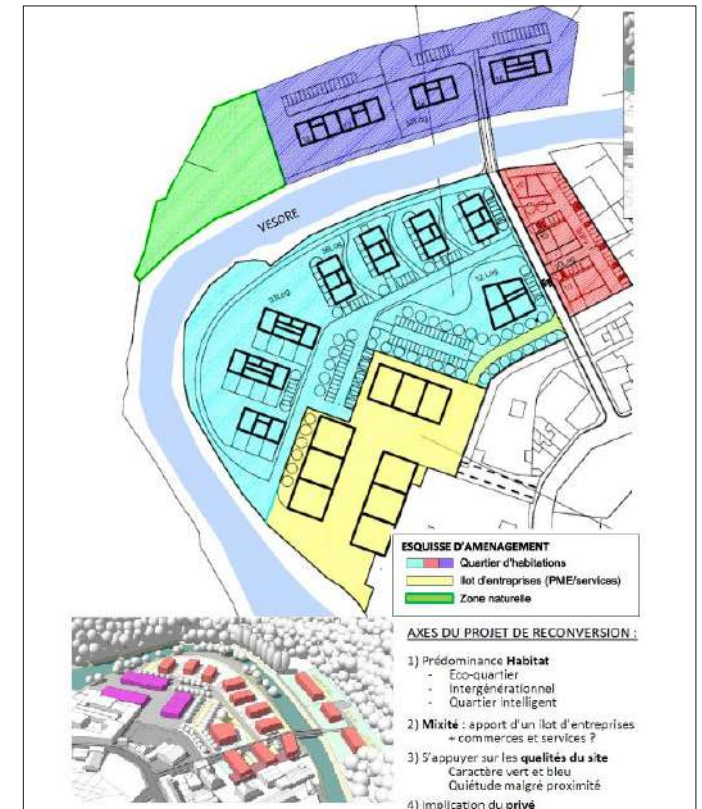
Toutefois, le périmètre du site a légèrement évolué à l'est du site suite à un échange de terrain. La délimitation est désormais plus «régulière» sur la partie Est de la rue du Tissage. Le périmètre du Masterplan reprend également des parcelles et des habitations dans le virage de la rue des Chapeliers. Cette extension comprend 3 parcelles inoccupées appartenant à X-Pack, 3 habitations et une entreprise de constructions métalliques.

Pendant la phase d'étude technique des travaux SAR, plusieurs rencontres ont été organisées par la SPI avec les forces vives ensivaloises et les riverains ainsi qu'avec les représentants communaux. L'objectif était de réfléchir ensemble sur le devenir de cette friche. Les réflexions ont été traduites par une



*Périmètre du Master Plan / Source: SPI*  
 esquisse. Compte tenu de la localisation et des potentialités des lieux, il apparaissait évident à tous de reconverter majoritairement le site en habitat. La volonté était d'y développer un quartier ouvert, convivial et durable. La création d'une zone dédiée aux entreprises est également prévue en partie Sud, en contact avec l'entreprise X-Pack.

Notons également que la reconnaissance d'une partie de la propriété de X-Pack en pointe Nord est en cours de reconnaissance SAR sous la référence "Manufactures de feutre et chapeaux Valency".



*Esquisse d'aménagement / Source: Quadra*

### INVENTAIRE DES SITES À RÉAMÉNER

Localisé à proximité directe du site HDB, l'industrie de plastiques expansées "X-Pack" est reprise à l'inventaire des sites à réaménager. Elle se situe dans la même zone d'activités économiques au plan de secteur que le site HDB. L'entreprise X-Pack est incluse dans la réflexion du Masterplan car il y a lieu d'encadrer une éventuelle reconversion de ce site à long terme pour requalifier et améliorer l'image des lieux tout en s'inscrivant dans la continuité du nouveau quartier à créer sur le site HDB.

## SITUATION DE DROIT

### PERMIS D'ASSAINISSEMENT DU SAR

Un permis a été déposé par la SPI en 2014 en vue de démolir la majorité du bâti situé sur le site et assainir le terrain.

La visite du site en 2014 avec la DGO3 - DNF, a fait apparaître la présence de 3 espèces protégées sur la rive droite de la Vesdre: l'orchidée Epipactis helleborine, le castor et le blaireau. Un accord a été trouvé pour urbaniser ce terrain moyennant le maintien d'une partie de terrain (3500m<sup>2</sup>) en zone naturelle.

Conformément à la demande de permis, les bâtiments ont donc été démolis et le site assaini et reprofilé. En rive gauche, la pollution a été évacuée en surface et le terrain recouvert de terre saine. En rive droite, le tarmac de l'ancien parking a été raclé.

Actuellement, en rive gauche, le niveau du terrain se trouve une trentaine de centimètres au dessous du niveau final. Cette différence sera comblée lors de la réalisation du projet d'urbanisation.



*Vue aérienne du site assaini*



*Vue du site en 1994 (parking visible en rive droite)*



*Vue sur l'entrée du site (date inconnue)*



*Vue aérienne du site en activité (date inconnue)*

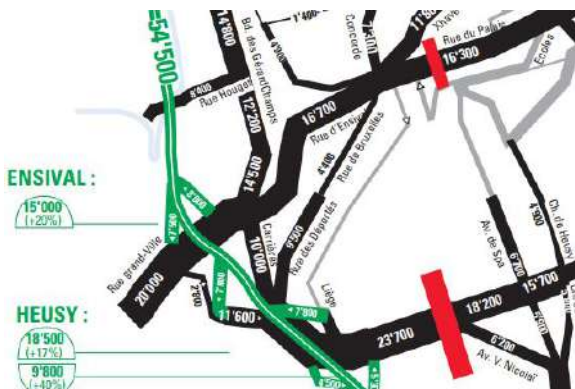


**PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ (PCM)**

La commune de Verviers dispose d'un plan communal de mobilité (PCM) depuis 1996. Un des objectifs est d'apporter des remèdes à la congestion de l'hypercentre par l'automobile. Ce PCM a été soumis à un rapport d'évaluation, réalisé par TRANSITEC, en 2002 afin de mettre en évidence les avancées et les manquements du PCM de 1996.

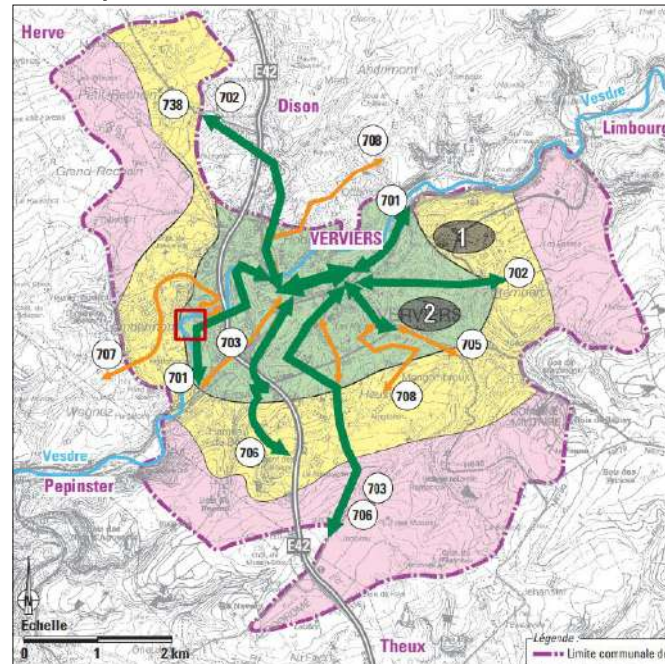
Une actualisation de ce PDS de 1996 a été réalisée en 2006 et finalisé en 2010. L'objectif principal de cette actualisation était de franchir une étape supplémentaire dans la maîtrise de l'automobile en centre-ville, tout en conservant un accès aux différentes fonctions présentes (administration, établissements scolaires, commerces).

Tout d'abord, concernant la hiérarchie du réseau routier, la nationale N61 qui traverse le quartier d'Ensival est considérée comme un accès d'entrée principal de la Ville de Verviers en provenance de l'ouest. Selon les comptages routiers pour le PCM de 2010, la N61 (rue Grand'Ville) possède une charge de trafic de 20 000 unités véhicules/jour. A proximité directe du site, la rue des Chapeliers est classée comme un accès collecteur du quartier d'Ensival, avec une charge approximative de 8000 unités véhicules par jour.



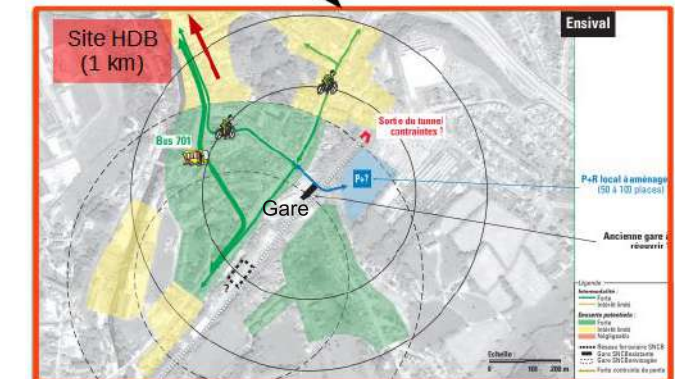
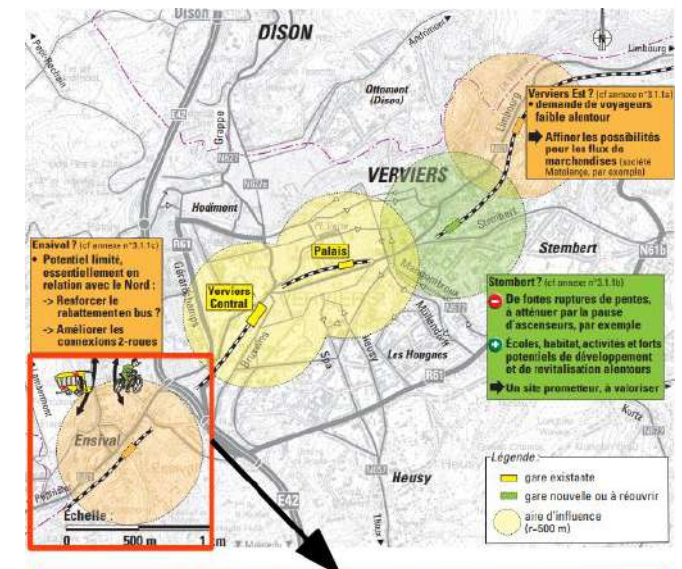
Comptages de trafic / Source : Transitec

L'offre en transport en commun n'a pas beaucoup évolué depuis 1996, ceci étant dû principalement à une offre déjà fortement présente lors du PDS. Aux alentours du site HDB, l'offre du réseau de bus est forte, dépassant les 60 bus/jour ouvrable/sens. A, quelques centaines de mètres du site, la ligne 703 propose aussi un service de bus (offre moyenne) de 30 bus/jour ouvrable/double sens.



Couverture du réseau bus / Source : Transitec  
 Le PCM de 2010 met également en avant un concept de multimodalité des déplacements. Le PCM prévoit la valorisation des réseaux de transports en commun existants. L'option de la réouverture de la gare d'Ensival en faisait partie. Ce potentiel de nouvelle desserte aurait permis une intermodalité forte avec les lignes de bus et les circuits cyclistes du quartier. La possibilité de création d'un P+R (50 à 100 places)

était également envisagée. Cette réouverture potentiel était reprise dans le Schéma de Développement Communal (SDC) de Verviers. Selon ce dernier, cette halte ferroviaire aurait pu servir aux scolaires et certains actifs. Cette solution, émise par le PCM de 2010, est aujourd'hui abandonnée et écartée par la Ville de Verviers et la SNCB car la gare de Verviers est assez proche.



Source : Transitec

Une dernière actualisation a été réalisée en juin 2018. Dans le cadre de cette actualisation du PCM, une liste de 10 actions prioritaires a été établie. Néanmoins, elles ne concernent pas le site HDB mais plutôt des projets situés dans l'hypercentre de la Ville de Verviers.

Depuis le premier PDS (Plan de Déplacement et de Stationnement), les échangeurs autoroutiers de Lambermont et d'Ensival sont mis en avant. En effet, on remarque une surcharge de l'échangeur d'Ensival contrairement à celui de Lambermont qui est particulièrement peu lisible. La valorisation de cet échangeur est citée comme une des dix actions prioritaires de la Ville, ayant comme objectif de diminuer les charges de trafic sur l'échangeur d'Ensival. Le développement futur de l'île d'Adam, de Crescend'Eau et du quartier de la gare soumettrait des charges croissantes à l'échangeur d'Ensival.

L'échangeur d'Ensival est un carrefour structurant de la Ville de Verviers. Le transfert futur d'une partie des flux devrait permettre une meilleure accessibilité du quartier. D'autres projets permettront d'améliorer la situation comme la requalification des voiries pour marquer l'entrée de la ville et l'adaptation de la hiérarchie des voiries pour fluidifier le trafic



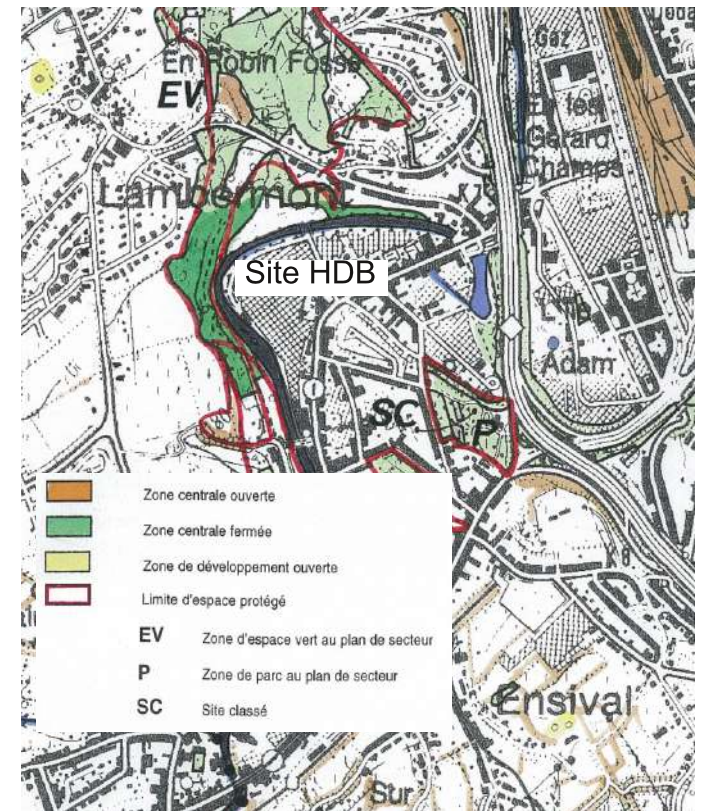
Source : Transitec

### PLAN COMMUNAL DE DÉVELOPPEMENT DE LA NATURE

La commune de Verviers a lancé son PCDN en 1999. Depuis sa mise en œuvre, de nombreuses actions ont été entreprises. Parmi les projets entrepris, on note l'étude et la cartographie du réseau écologique du territoire communal, la création de 13 promenades, des analyses de la qualité des cours d'eau, le réaménagement de dolines, des mares nettoyées et recreusées, l'aménagement d'un site d'hibernation pour chauve-souris et la plantation de haies. Plusieurs expositions et conférences, cours d'ornithologie et fabrication de nichoirs sont également organisés dans la commune dans le cadre du PCDN.

Le périmètre du masterplan ne contient pas de projets PCDN. Néanmoins, la structure paysagère de la vallée de la Vesdre traverse le site HDB. Certains versants de la Vesdre possèdent un côté verdoyant, dont celui de Lambermont sur la rive droite de la Vesdre. Le PCDN préconise certains développements dans cette vallée. La limitation du développement de l'habitat en bordure du cours d'eau, sur les versants et sur les hauts de versants est pointée. Le réaménagement des berges en vue d'une renaturation de la Vesdre est préconisé. Les projets urbanistiques aux abords de l'espace vert de Robin Fosse doivent aussi respecter la préservation de l'environnement.

Suite au PCDN, une cartographie du réseau écologique et des paysages du territoire communal a été réalisée par le bureau AUPA en 2013. Cette étude a permis aux autorités de mieux connaître leur territoire mais aussi de déterminer des actions à mettre en œuvre pour renforcer et valoriser le réseau écologique et les paysages sur l'ensemble de la commune. Les actions proposées vont de l'ajout de site à l'inventaire SGIB à la création de parcours didactiques.



PCDN : Carte du réseau écologique / Source : GIREA



Vue vers le versant depuis le site

**ANALYSE**

**SITUATION DE FAIT**

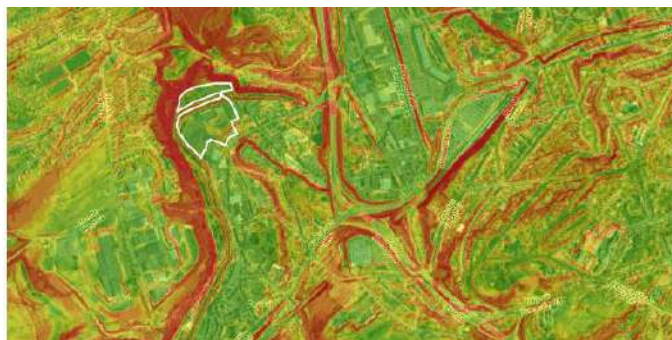
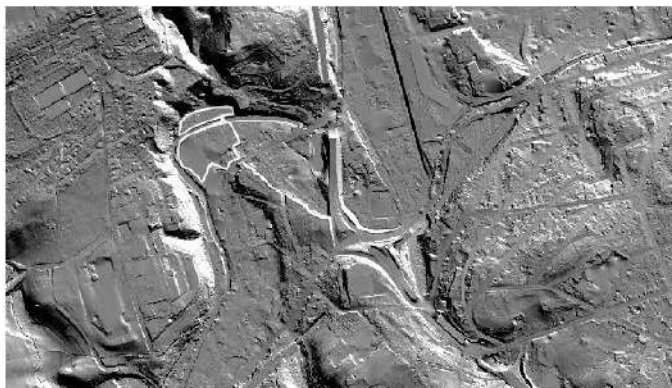
## SITUATION DE FAIT

### RELIEF - CONTEXTE GÉNÉRAL

Le territoire de Verviers est compris entre trois ensembles majeurs : le plateau de Herve, les Hautes Fagnes et le plateau condruzien. Au sein de ce territoire, la Vesdre et ses affluents dessine le relief. Elle joue le rôle d'un axe dans la structure topographique orienté sud-ouest/nord-est. Les altitudes varient fortement : entre 160 m pour la plaine alluviale d'Ensival (localisation du projet) à plus de 355m sur le plateau de Jonckeu. L'encaissement du cours d'eau est fortement marqué à proximité du site HDB, particulièrement aux alentours de Lambermont. A cet endroit, les pentes des versants peuvent être supérieures à 15%.

La localisation du projet se trouve dans la plaine alluviale de la Vesdre, endroit localisé aux altitudes les plus faibles de Verviers.

Les hauts de talus des berges sont également clairement visibles. Les pentes des berges sont relativement importantes. Leur prise en compte est primordiale dans le cadre de ce projet de réaménagement d'un ancien site industriel au regard des plans d'aléa et du maintien de berges de la Vesdre.



Relief du contexte / Source : Walonmap

### RELIEF LOCAL

Le terrain HDB (Houget-Duesberg-Bosson) se situe sur une zone relativement plate, en contrebas de la rue des Chapeliers. Néanmoins, le site présente de légères différences d'altitude. Le point le plus haut se trouve à l'entrée du terrain (150,6 m) et le point le plus bas se localise proche de la Vesdre (147,8m). Cela correspond à une dénivellation de 2,8 m et une pente globale de 1,4%.

Le site peut être divisé en plusieurs zones. Cinq zones peuvent être mises en évidence sur la rive gauche :

- Zone A : la pente est plus importante sur la "rampe d'accès" (A) créée directement à l'entrée du site (tronçon en pointillé). On y observe une pente de 2,82%.

- Zone B : Sur cette zone, le relief est presque parfaitement plat, possédant une pente inférieure à 1%.

- Zone C : Entre la zone B et C, une différence de 80 cm est marquée par un talus. Le terrain, sur cette zone, est complètement plat.

- Zone D : en bord de Vesdre et juste devant le haut de talus des berges, la zone présente une pente de 2,4%.

- Zone E : Elle correspond à un espace +/- plat en contrebas d'un versant abrupte. La pente est orientée sud, vers la Vesdre. Lors des travaux d'assainissement, une couche de bonne terre y a été placée. Cependant, l'ouest de la zone est relativement plus haut que l'altitude moyenne de la rive droite (150 m au lieu de 149,6m). Sur la rive droite, la pente est de 2,5%.

Pour rappel, le terrain est actuellement 30-40 cm plus bas que le niveau fini du projet d'urbanisation dans un but de limiter les évacuations de terres.

### MODIFICATION DU RELIEF

Sur la rive droite de la Vesdre, on remarque un versant assez abrupte. Lorsque l'on observe les cartes de 1865 et 1971, le versant n'est pas identique. En effet, la carte de 1865 illustre un versant traversé par deux axes de ruissellement, alors qu'il ne sont plus visibles sur la carte de 1971. Ces axes ont été en partie remblayés lors de la création de la rue Nicolas Dubois qui a permis de relier plus directement le village de Lambermont et la Ville de Verviers.

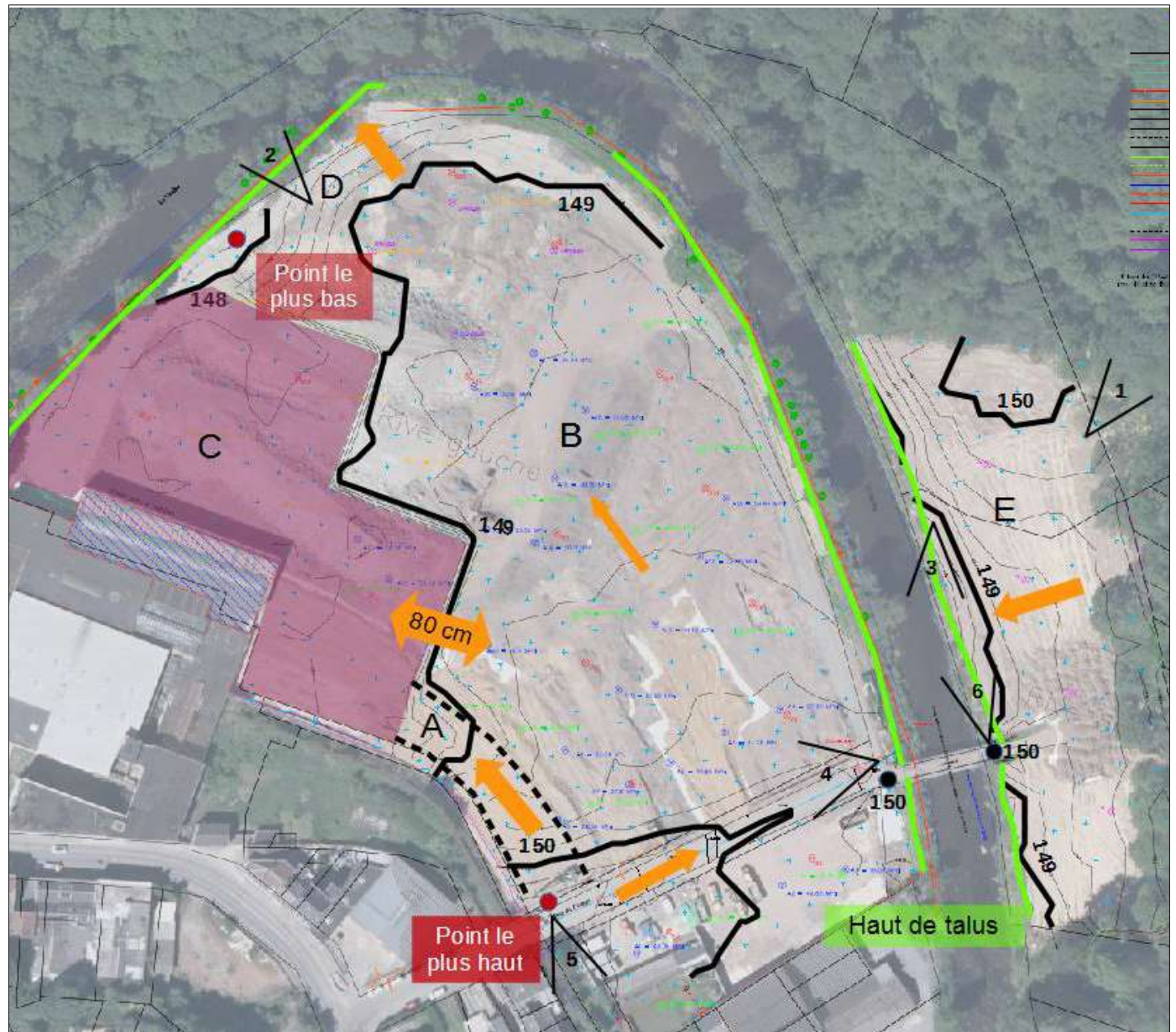


Vue sur le bas de versant abrupt face au site

Ces observations sont visibles sur les cartes de 1850 et de 1971 mais également sur le terrain. En effet, des bloc de bétons provenant du remblai sont toujours visibles. Le ruisseau qui parcourait le vallon a été canalisé par un puits visible dans le versant. Des précisions seront apportées dans la situation des aléas d'inondation.



Débris des remblais au bas du versant en rive droite



Relief local

## SITUATION DE FAIT

### PAYSAGE

Plusieurs éléments sur le site contribuent à créer un cadre paysager fort intéressant.

Un premier élément est la situation du site qui offre de très belles vues sur le versant escarpé et boisé de la Vesdre. La présence de la rivière, de ses méandres et de ses berges naturelles est un atout important.

Un second élément est la présence d'affleurements du versant de la Vesdre, qu'il serait intéressant de valoriser dans le projet urbanistique du site.

Les infrastructures présentes sur le site peuvent être vue également comme des témoins du passé. La passerelle permettant de rejoindre la rive droite rappelle le caractère industriel, tout comme la présence de la continuité de pavée de la rue du Tissage et le hangar conservé au sud du site.

Les arbres situés en bordure de Vesdre sont également des éléments permettant de valoriser les berges et le site HDB. Il serait intéressant de les valoriser au sein du projet.

Il paraît donc essentiel de pouvoir ouvrir le quartier vers la rivière. La Vesdre n'est pas suffisamment valorisée. En général, dans les zones habitées, elle est cachée et se situe en arrière d'îlot. Vu la taille du site, il y a une possibilité de rendre la Vesdre aux habitants et de l'intégrer au projet.

A l'inverse, certains éléments ont un impact négatif sur le paysage.

La Vesdre est bordée en continu par un massif de Renouée du Japon (plante invasive), qui constitue une barrière visuelle entre le site et la Vesdre.

Un autre élément contraignant est la présence des chambres de visite du collecteur le long de la berge

(rive gauche). Elles ont un gabarit imposant et ressortent fortement du relief naturel du sol.

À l'entrée du site, la présence, à l'entrée du site, un bief fait actuellement office d'égout à ciel ouvert. Les habitations déversent directement leurs eaux usées dans ce fossé. Il conviendrait de solutionner ce problème de salubrité.

Et finalement, le point le plus important est que le site se trouve en arrière zone et est actuellement caché. La seule entrée actuelle est discrète et peu avenante.



*Chemin en pavé reliant la rue du Tissage et le pont*



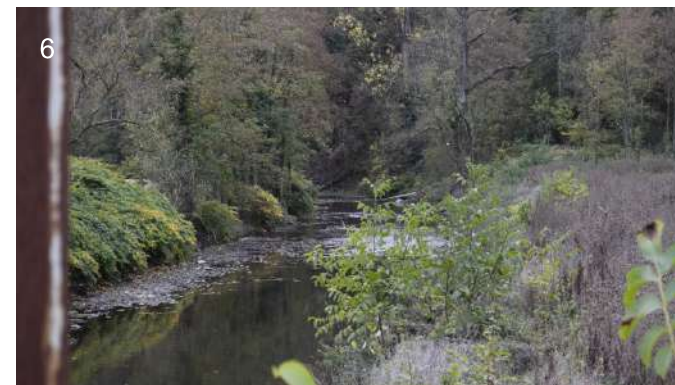
*Renouée du Japon et une chambre de visite*



*Bief à l'arrière des maisons*



*Vue sur la rive gauche (site assaini)*



*La Vesdre depuis le pont*



*Vue sur la rive droite et la berge de la rive gauche du site*



*Vue depuis la rive droite vers le pont faisant la connexion entre les deux rives*



*Vue depuis l'entrée du site vers la rive droite*

## SITUATION DE FAIT

### CONTEXTE BÂTI ET ARCHITECTURAL

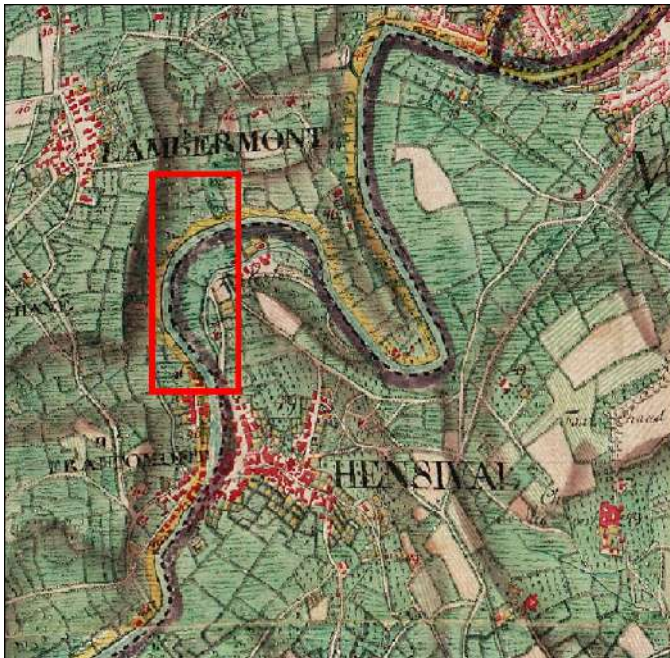
Comme l'illustre les images suivantes, le quartier d'Ensival était un village à part entière avant la fusion des communes. Le noyau villageois est clairement identifiable sur la carte de Ferraris et celle du SDC (voir page suivante). Des connexions routières existent entre Verviers et Ensival, mais aucune continuum bâti n'est présent entre les deux entités. L'urbanisation se concentre essentiellement autour de la place du village et dans les rues de Weines, Grand-Ville, Neuve et en Mi-ville. Une partie du village se trouvait également sur l'autre rive, sous l'appellation de Francomont. Du bâti s'est aussi développé dans l'actuelle rue des chapeliers, à proximité du site. On peut également identifier les villages de Lambermont au nord d'Ensival. A l'est du site, on remarque déjà la présence de quelques bâtiments.

La carte de 1865 illustre la propagation de l'industrie le long de la rue des Weines jusqu'à la rue des chapeliers. En effet, on assiste à une intensification de l'activité industrielle dans le quartier d'Ensival par l'apparition de fabrication de machines textiles et de cuirs industriels (site HDB). Cette période est aussi signe d'une amplification du processus organisationnel de la production par la concentration des ouvriers. A hauteur du pont de Francomont, on retrouve plusieurs ateliers industriels, certains reconvertis ou d'autres comme à l'origine.

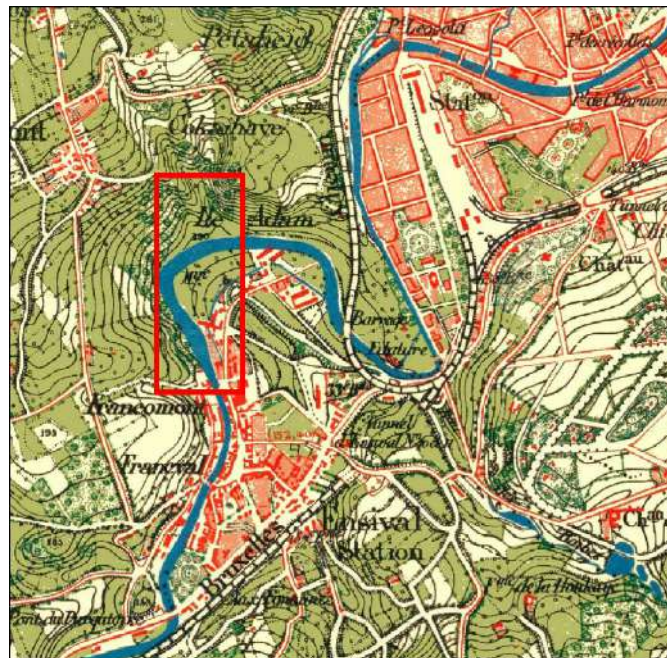
Le bief, partant de la Vesdre pour traverser le site, était déjà présent à cette époque. Il alimentait les diverses industries et ateliers de la zone. Les ateliers HDB viennent de s'implanter sur place (début des activités en 1823).

L'ancienne commune d'Ensival se densifie par l'implantation de bâtiments industriels, laissant une zone non urbanisée au centre du quartier (cette zone sera aménagée, sous forme de lotissement, dans les années 90). L'implantation d'activités industrielles en bord de Vesdre, typique de cette époque, est bien visible sur la carte. Les traces de ces industries sont toujours présentes de nos jours.

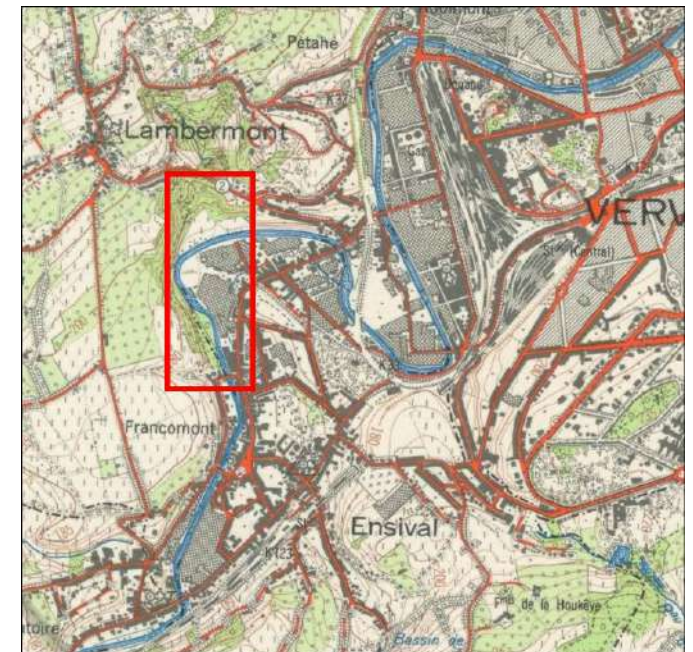
L'essentiel de l'urbanisation du quartier d'Ensival s'est produite avant 1930 et ce, même au sud du chemin de fer. On y retrouve également une section du quartier beaucoup plus récente, les premières constructions ayant eu lieu à partir des années 50.



Extrait de la carte de Ferraris (1777)

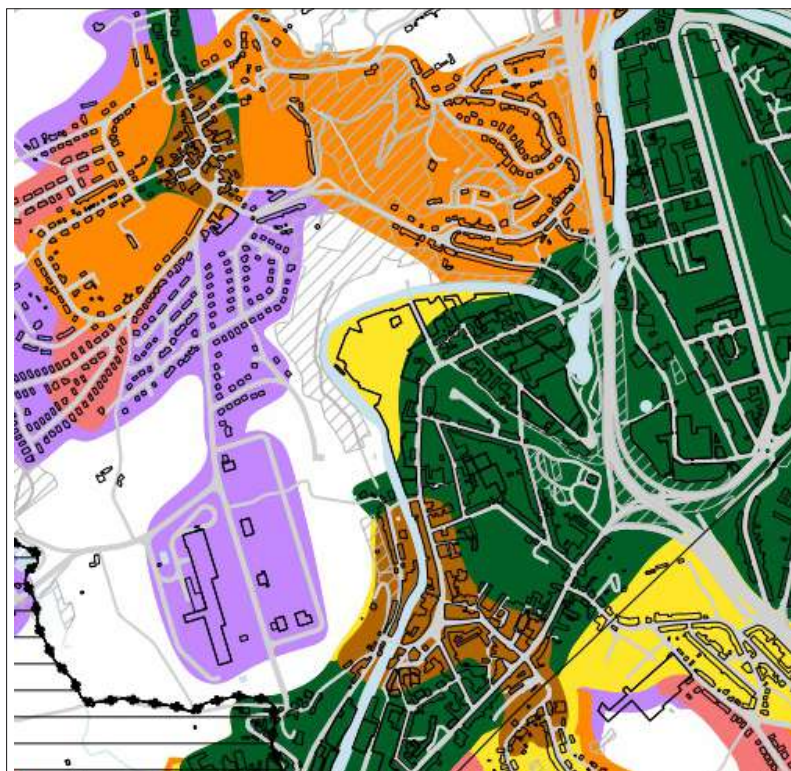


Extrait de la carte de 1865



Extrait de la carte de 1969





FOND DE PLAN

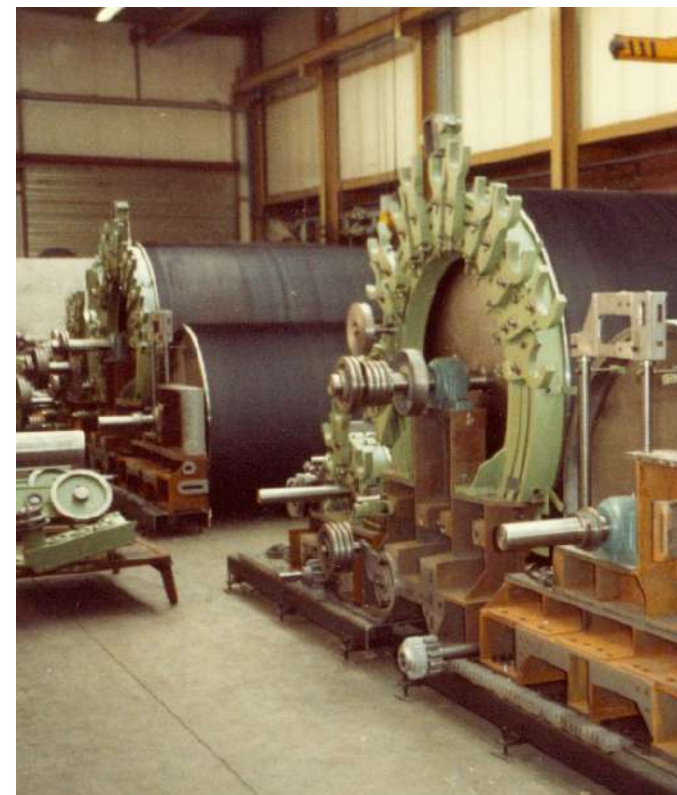
- LIMITE COMMUNALE
- VOIRIE
- ZONES BOISEES

EVOLUTION HISTORIQUE DU BÂTI

- ZONE OCCUPEE PAR DES BÂTIMENTS VERS 1850
- ZONE OCCUPEE PAR DES BÂTIMENTS VERS 1905
- ZONE OCCUPEE PAR DES BÂTIMENTS VERS 1931
- ZONE OCCUPEE PAR DES BÂTIMENTS VERS 1954
- ZONE OCCUPEE PAR DES BÂTIMENTS VERS 1971
- ZONE OCCUPEE PAR DES BÂTIMENTS VERS 1985
- ZONE OCCUPEE PAR DES BÂTIMENTS VERS 1999

N.B : Il existe une incohérence sur la carte de l'évolution du bâti du SDC. La photo de l'entrée du site est effectivement en non-concordance avec la symbologie utilisée pour le site HDB. Celui-ci devrait être colorés en brun, comme le centre du village, et non en jaune comme le mentionne le schéma ci-joint.

Source : Extrait du Schéma de Développement Communal (2011)



Pièces produites au sein de l'usine (date inconnue)



Illustration du site lorsqu'il était toujours en activité



Machines produites au sein de l'usine (date inconnue)

## SITUATION DE FAIT

### CONTEXTE BÂTI ET ARCHITECTURAL - TYPOLOGIE

Les maisons situées à proximité du site d'étude sont constituées de bâtis unifamiliaux et bifamiliaux mitoyens, à deux ou trois niveaux francs, formant un front quasiment continu en briques rouges le long de la rue des chapeliers.

La rue des fouleries et la rue du tissage sont bordées de quelques habitations, principalement du bâti ouvrier en briques rouges à 2 niveaux francs. La rue des fouleries se prolonge vers la rue du tissage sous la forme d'une ruelle, donnant accès à du bâti ouvrier. Cette dernière est composée de 3 bâtiments principaux : une entreprise de construction métallique, un garage et une maison bifamiliale.

Le bâti résidentiel contraste avec les halls imbriqués dans le tissu urbain. Les anciens bâtiments industriels, imbriqués dans le tissu bâti, rendent complexe la lisibilité de la structure viaire du quartier, particulièrement à l'Est du site où plusieurs bâtiments ont été reconvertis en loft. La limite entre domaine public et privé n'est pas toujours claire.

La zone industrielle du Plan de Secteur n'a plus vraiment lieu d'être; d'une part parce que les activités sont plutôt des PME et d'autre part parce que la mixité entre les habitations et les entreprises est de plus en plus grande le long de la rue des chapeliers. Les bâtiments industriels existants et non reconvertis présentent peu ou pas de réelle typologie ou d'intérêt architectural et patrimonial.

Notons que l'espace rue est peu avenant. Le trottoir opposé (face à l'entreprise X-Pack) a été rénové à hauteur du Hall sportif mais, en règle générale, l'espace dédié aux piétons mériterait d'être plus généreux dans la rue des Chapeliers et le stationnement devrait être réorganisé pour ne pas encombrer la rue.



*Rue des chapeliers vers le centre-ville*



*Rue des fouleries (vue depuis la rue du tissage)*



*Halles industrielles (vue depuis la rive droite)*



*Halles industrielles reconverties en habitations*



*Contraste Industries-Habitat*



*Entreprise X-Pack*

**ALÉAS D'INONDATION ET RISQUE DE RUISSELLEMENT**

La cartographie de l'aléa d'inondation reprend les risques d'inondation par débordement des cours d'eau et par ruissellement. Une zone de faible et de moyen aléa d'inondation est présente à l'est de la rive droite et sur la partie ouest de la rive gauche. Cet aléa est à mettre en relation avec l'usage passé du site. En effet, une rampe de déchargement a été creusée à cet endroit pour les activités de l'usine. L'aléa élevé correspond au lit de la Vesdre.

Plusieurs axes de ruissellements concentrés sont identifiés. Ils descendent principalement du plateau de Lambermont par le versant. Ces axes sont classés en aléa moyen et ne traversent que partiellement la partie ouest de la rive droite. Selon cette cartographie, on remarque un tracé de ruisseau provenant de la rue Nicolas Dubois. Ce ruisseau est aujourd'hui asséché par les remblais aménagés dans les années 30. Cependant, la nature reprend son droit lors de fortes pluies, l'eau ruisselle alors jusqu'à la Vesdre. Ce ruisseau traverse perpendiculairement la zone du projet en rive droite.

La partie ouest du périmètre de la rive droite présente un risque de ruissellement diffus faible à moyen. Cela correspond en grande partie à la zone laissée non urbanisée.



Canalisations de l'ancien ruisseau



Aléas d'inondation



Risque de ruissellement concentré



Risque de ruissellement diffus

**EGOUTTAGE**

Comme annoncé dans la partie consacrée au PASH, la rive droite ne possède pas de réseaux d'égouttage. Sur la rive gauche, on observe de nombreux points de rejets. Selon la charte du bon aménagement du SDC, un plan de gestion des eaux pluviales devra être intégré au projet, ayant comme principal objectif la limitation du rejet des eaux de pluies dans le réseau d'égouttage (on favorise l'infiltration).

C'est l'AIDE qui gère la zone en matière d'égouttage.



Point de rejet

**ELECTRICITÉ**

C'est le gestionnaire de réseau de distribution ORES qui assure l'alimentation en électricité de la Ville de Verviers et ce, via des lignes 15kV.

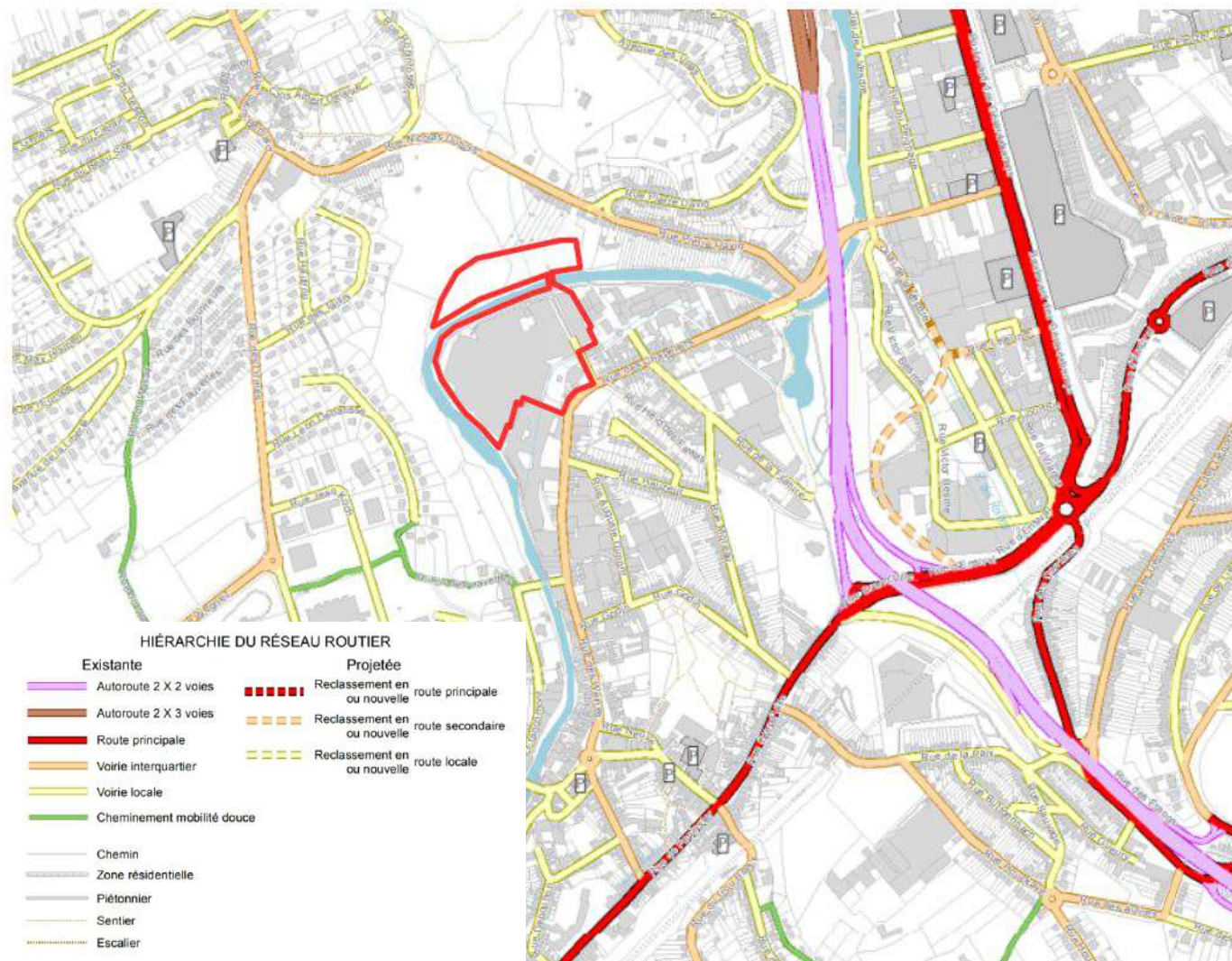
A l'entrée du site HDB, une cabine desservant l'ancien site industriel se localise sur la parcelle de l'entreprise Maron.

**GAZ ET TELEDISTRIBUTION**

Les rues situées aux alentours du site sont desservies en gaz ; C'est RESA qui est responsable du réseau de distribution de gaz.

D'un point de vue de la télécommunications, les rues avoisinantes sont bien équipées.

### HIÉRARCHIE DES VOIRIES



La nationale N61, passant à proximité du site, représente la route principale du quartier d'Ensival et l'entrée ouest de la ville. La rue des Chapeliers se classe parmi les voiries interquartiers, reliant le centre

d'Ensival au boulevard de Gerardchamps. On retrouve la rue des fouleries et la rue du Tissage dans la classe des voiries locales. On remarque le manque de cheminement de mobilité douce dans le quartier d'Ensival.

### MOBILITÉ DOUCE - PIÉTON

D'un point de vue de la mobilité piétonne, la Ville de Verviers vise l'amélioration des infrastructures physiques au vu de rendre compétitif la part de la marche et des modes doux dans les déplacements. En effet, la ville possède de nombreux atouts (distance acceptable entre fonctions, problèmes mineurs d'insécurité dans les centres de villages et dans le centre-ville et une extension de l'espace piétonnier).

Cependant, certains déplacements sont rendus difficiles lorsque l'on quitte le centre-ville de Verviers, à cause de l'omniprésence des véhicules motorisés qui nuisent à la qualité des déplacements piétons. Ces problèmes touchent également les PMR, certains trottoirs ou carrefours n'étant pas encore adaptés.

A proximité du site, la rue des chapeliers est une voirie fortement fréquentée, drainant le quartier d'Ensival. Le transit y est donc important, ne rendant pas les déplacements agréables. Néanmoins, les véhicules motorisés sont stationnés sur la voirie et non sur le trottoir, n'envahissant pas les espaces publics. Ce qui n'est pas le cas de la rue du tissage : les voitures sont à cheval sur le trottoir et sur la voirie, limitant le passage des piétons.



Google maps : véhicules à cheval sur le trottoir et la voirie

MOBILITÉ

MOBILITÉ DOUCE - CYCLISTE

Le développement cyclable de la Ville de Verviers est actuellement faible. Plusieurs zones de conflits s'observent, principalement localisés aux entrées de la ville. Cependant, le quartier d'Ensival possède une piste cyclable jusqu'au carrefour entre la N61 et le rue en Mi-Ville c'est-à-dire sur un axe où le trafic est chargé et le stationnement gênant la visibilité des cyclistes.

Peu de changement ont été observés depuis le premier PCM, la mise en œuvre de certains itinéraires n'ayant pas été aménagés.



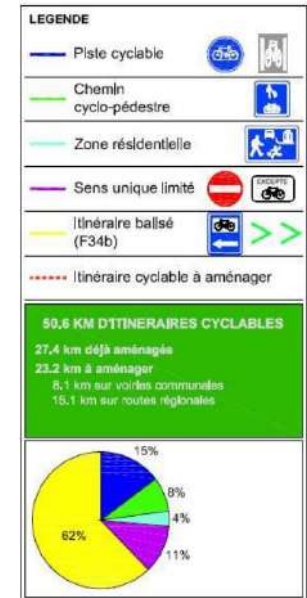
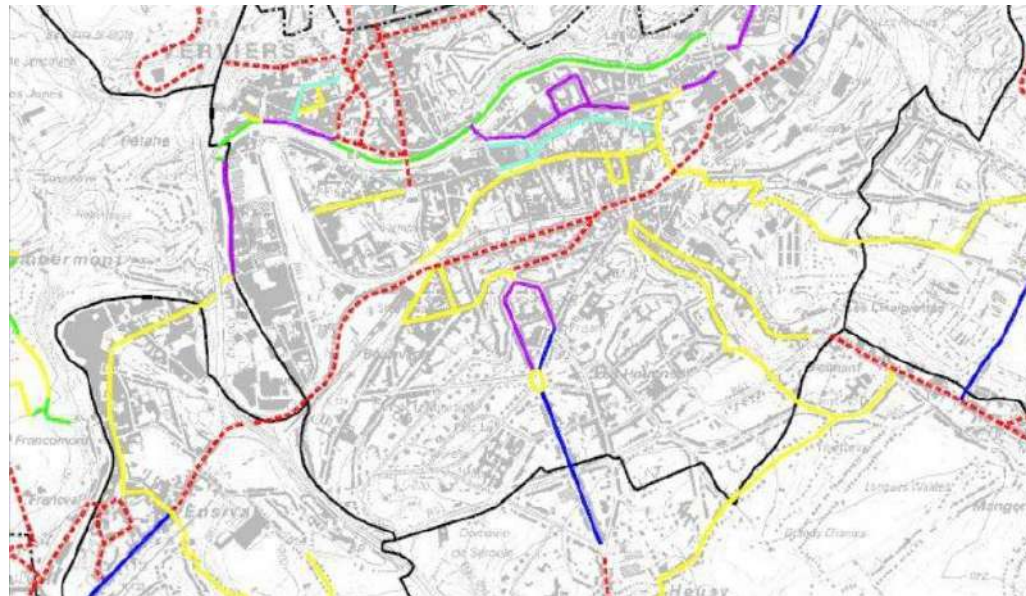
Source : Google maps

MOBILITÉ DOUCE - PROJET DU PCM

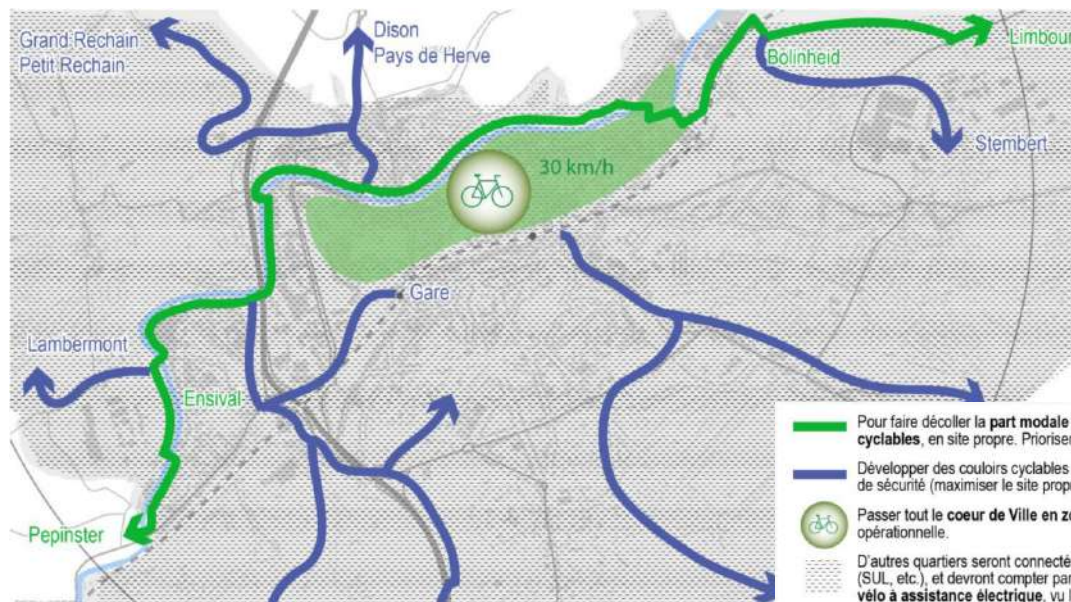
De nouveaux enjeux ambitieux sont proposés et s'appuient sur plusieurs principes :

- 1° la création de couloirs cyclistes en site propre pour attirer de nouveaux cyclistes ;
- 2° Admission que certains axes resteront peu attractifs au vu de la difficulté de sécurisation ;
- 3° Liaison de l'aménagement à la hiérarchie du réseau viarie.

Comme l'illustre la figure suivante, un axe structurant est prévu en fond de vallée pour la mobilité douce (la Vesdrienne). Il longe le site HDB. La topographie de Verviers (et du site) constitue un contexte particulièrement favorable à l'utilisation du vélo, notamment vers la gare.



Source : Transitec



- Pour faire décoller la part modale du vélo, il est nécessaire de créer des couloirs cyclables, en site propre. Prioriser les investissements en fond de vallée - gare.
- Développer des couloirs cyclables vers les quartiers, avec également un haut niveau de sécurité (maximiser le site propre).
- Passer tout le cœur de Ville en zone 30, pour officialiser la mixité vélo-voiture déjà opérationnelle.
- D'autres quartiers seront connectés par d'autres types d'aménagements plus locaux (SUL, etc.), et devront compter particulièrement sur le soutien au développement du vélo à assistance électrique, vu les contraintes de pentes.

Itinéraires cyclables / Source : Transitec

# SITUATION DE FAIT

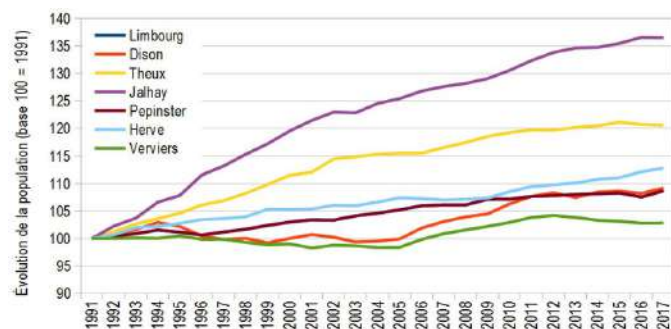
## ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

### ÉVOLUTION DE LA POPULATION

Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, la Ville de Verviers comptait 55198 habitants.

Depuis 1991, la population à Verviers est restée relativement stable (+2,8%), avec toutefois une tendance à l'augmentation depuis une dizaine d'années. Dans les communes voisines, elle montre un accroissement plus ou moins important, particulièrement à Jalhay (+36%) et Theux (+20%).

Depuis 2011, l'évolution à Verviers résulte d'un solde migratoire généralement négatif et d'un solde naturel faiblement positif.

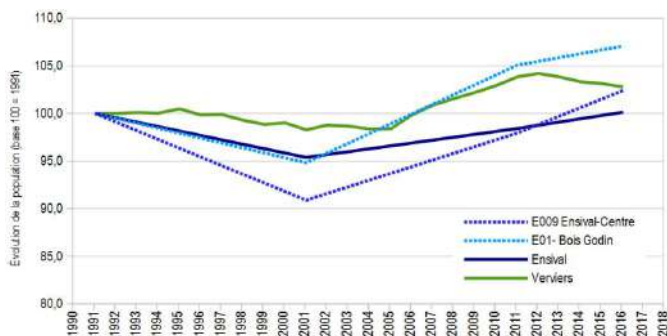


Iweps : Evolution du nombre d'habitants depuis 1991.



En 2016, Ensival accueillait 4684 habitants, soit 8,5% de la population verviétoise.

Après une période de décroissance de 1991 à 2001, la population y augmente à nouveau et en 2016, elle a retrouvé le niveau de 1991. Le centre d'Ensival, entre la Vesdre



Statbel : Evolution de la population de 1991 à 2015 à Ensival et dans les secteurs statistiques du centre.

et les voies ferrées, comptait en 2016 2765 habitants (60% de la population d'Ensival), pour une densité de 4680 hab/km<sup>2</sup>.

L'âge moyen des verviétois en 2017 est de 39,9 ans tandis qu'en 2011, il était de 39,1 ans et en 2000 de 38,9. Le vieillissement tend donc à s'accroître. À Ensival, la population vivant dans la partie nord du centre est assez jeune (âge moyen de 35,4 ans, notamment familles avec de jeunes enfants). La partie sud est plus âgée (38,9 ans en moyenne, adultes de 35 à 65 ans, adolescents).

### DENSITÉ DE LA POPULATION

La densité communale de Verviers est d'environ 1670 hab/km<sup>2</sup> et est nettement supérieure à celle des communes voisines. Après la Ville de Verviers, la commune de Dison possède la densité de population la plus importante à l'échelle de l'ensemble des communes riveraines (1090 hab/km<sup>2</sup>). Cette densité est à mettre en relation avec la part de zone urbanisable de la commune au plan de secteur, particulièrement élevée à Verviers (57% auxquels il faut ajouter 12% de ZACC). La densité communale la plus faible est observée à Jalhay, qui ne compte qu'un peu plus de 8% de zones urbanisables et

moins d'1% de ZACC.

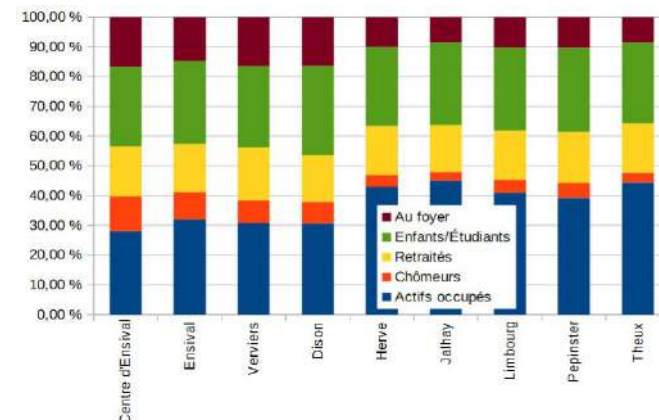
À Ensival, la densité atteint 4580 hab/km<sup>2</sup>. À titre de comparaison, elle atteint 10.000 hab/km<sup>2</sup> dans le centre de Verviers, et ne dépasse pas 1800 hab/km<sup>2</sup> dans le centre de Jalhay.

La région est très touchée par le phénomène de périurbanisation et l'enjeu actuel pour la Ville de Verviers est de renforcer l'habitat en ville.

### EMPLOI ET RESSOURCES

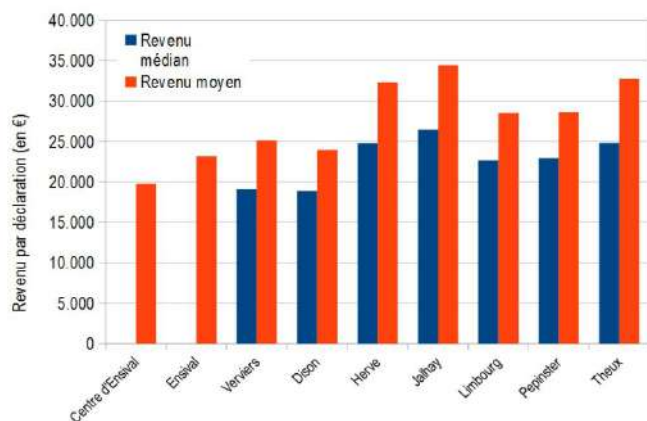
Le taux de chômage a augmenté à Verviers depuis 2000. Il est passé de 16% en 1999 à 18,6% en 2016, ce qui est nettement supérieur aux moyennes de l'arrondissement (9,4%), de la province (11,6%) et de la région (10,6%). La situation est comparable à Dison. Dans les autres communes voisines, le taux de chômage est plus bas. C'est à Jalhay qu'il est le plus faible (de l'ordre de 6% en 2016).

La part d'actifs (occupés et chômeurs) est plus faible à Dison et Verviers - ainsi qu'à Ensival - que dans les communes voisines. La différence se marque principalement dans la part de personnes au foyer et au chômage.



Statbel : Situation sur le marché de l'emploi (2011).

Les revenus à Verviers et Dison sont inférieurs à ceux relevés dans les autres communes voisines. Les revenus médians par déclaration sont d'environ 19000 € et les revenus moyens sont respectivement de 25000 et 23000 €. À Ensival, les revenus moyens sont également de l'ordre de 23000 €, mais ils sont encore plus faibles dans le centre (un peu moins de 20000 €). C'est à Jalhay qu'ils sont les plus élevés (près de 35000 € en moyenne par déclaration).



Statbel : Revenus moyens et médians par déclaration (exercice 2016).

Ces observations sont cohérentes avec les caractéristiques des communes. Verviers présente un profil typique de ville, touchée par la périurbanisation : population plus âgée, comptant généralement plus d'isolés, avec des revenus plus faibles, un taux de chômage plus élevé. Ensival s'étend à l'ouest de la ville mais en est séparé par l'axe autoroutier. Il présente le même type de caractéristiques, avec un niveau socio-économique plus faible que la moyenne verviétoise. Jalhay fait partie des communes qui accueillent une population plus aisée, notamment les familles, qui font le choix de quitter la ville.

### EQUIPEMENTS ET COMMERCES

A Verviers, le centre-ville concentre l'essentiel des services et équipements publics, ainsi que les commerces. L'enseignement y est fortement condensé.

Le site HDB se localise à 1km à vol d'oiseau du centre-ville mais possède également plusieurs équipements à proximité du site. En effet, le centre d'Ensival contient pas moins de 25 commerces groupés autour de la Grand place. Cette dernière se trouve à 700 m au sud du site HDB. A l'est de l'autoroute, deux centres commerciaux se localisent à moins de 800 m du site. Il s'agit du centre commercial Crescend'eau et des commerces situés sur le boulevard de Gerardchamps. A proximité immédiate du site, des commerces se parsèment le long de la rue des Chapeliers et la rue de la Filature.

Du point de vue des services et équipements publics, on retrouve deux antennes de l'administration communale dans le quartier de Gerardchamps.

En termes d'enseignements maternelle et primaire, deux implantations sont localisées à 800 m dans le quartier d'Ensival.

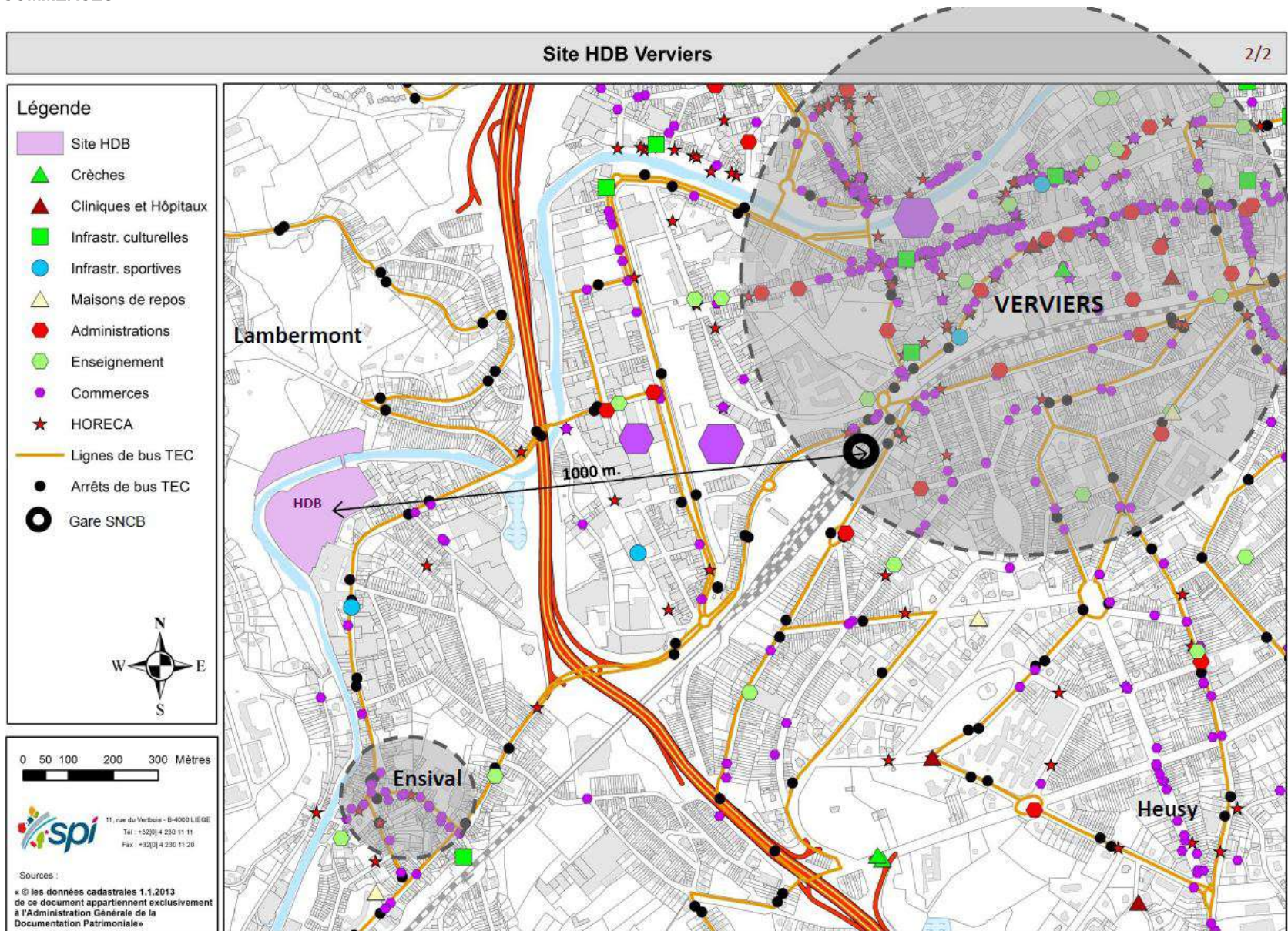
Situés à 400 m du site, les parcs Godin et des Clarisses constituent deux poches vertes accessibles au public dans le quartier d'Ensival.

D'autres équipements social, culturel et sportif sont implantées proche du site HDB :

- 1 maison de repos (Résidence Ste Elisabeth)
- 1 hall sportif (hall Moray) à 250 m et un second dans le quartier de Gerardchamps
- des établissements horeca
- 1 infrastructure culturelle : Historical Museum
- 1 gare de à 1,2 km



Source : SPI





# ANALYSE

# SYNTHÈSE & AFOM

## SYNTHÈSE DES CONTRAINTES ET POTENTIALITÉS

### PLAN DE SECTEUR

Le site HDB est reparti sur 2 affectations au plan de secteur. La partie du site en rive droite est localisée en zone d'habitat et celle en rive gauche est en zone d'activité économique industrielle.

### PASH

L'entièreté du site est reprise en régime d'assainissement collectif au PASH.

La présence d'un important collecteur et de nombreux points de rejets le long de la rive gauche constituent un avantage pour la mise en œuvre de cette partie du site.

La rive droite n'est pas équipée en égout.

### SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT COMMUNAL (SDC)

La Ville de Verviers dispose d'un SDC depuis 2011 (anciennement SSC). Il affecte le site HDB à une vocation économique industrielle. De par sa localisation, le site HDB se trouve dans un axe Nord-Sud de développement économique.

Le Schéma de Développement Communal actuel est en cours de révision et proposera de l'habitat dans la zone étudiée. En effet, depuis 2011, la situation a évolué et l'activité industrielle est toujours présente dans le quartier mais la mixité est de plus en plus importante avec l'habitat.

### SAR

Le site HDB est repris en site à réaménager depuis le 05/09/2008. Ce statut autorise, notamment, le développement de projets qui s'écartent de l'affectation définie au plan de secteur.

### PCDN

Verviers possède un plan communal de développement de la nature (PCDN) depuis 1998 et a déjà entrepris de nombreux projets tels que l'étude et la cartographie du réseau écologique du territoire communal, la création de 13 promenades, des analyses de la qualité des cours d'eau, etc.

L'objectif est de préserver et de fortifier le patrimoine naturel à l'échelle communale. Il s'agit de s'assurer que les activités humaines prennent mieux en compte le milieu naturel.

L'impact sur le projet est faible, voire inexistant, car aucun de ces projets ne se localise sur le site.

### PCM

La ville de Verviers est dotée d'un PCM depuis 1996. Ce dernier a été réactualisé en 2006 et en 2018.

Plusieurs projets sont desservis par l'échangeur d'Ensival. La somme de ces projets pourrait aboutir à une saturation de l'échangeur. La pacification d'une partie de la bretelle de l'échangeur en boulevard urbain est envisagée par la Ville, avec une connexion vers la rue des Chapeliers via la rue Victor Besme qui deviendrait la voie d'accès préférentielle vers le site.

### PERMIS DE RÉAMÉNAGEMENT

La demande de permis d'urbanisme relative au réaménagement du site par la SPI a été octroyée par la Région Wallonne en 2014 pour démolir les bâtiments et assainir le sol.

### PAYSAGE ET RELIEF

Le site est localisé en bord de Vesdre, dominé par un versant boisé assez abrupt. Le relief est relativement plat, les pentes sont globalement inférieures à 3%.

Les éléments paysagers les plus marquants du paysage sont le grand versant boisé qui constitue un écrin verdoyant pour le site et le méandre de la Vesdre avec ses berges naturelles. Quelques éléments moins valorisants sont présents comme le rideau de Renouée du Japon ou la visibilité sur les chambres de visite du collecteur le long de la Vesdre.

La pointe sud de la rive droite conservera son état naturel, en compensation de la disparition des orchidées protégées.

### ALÉAS D'INONDATION

Deux petites zones sont reprises à la cartographie de la Région en aléas faible et moyen. Les travaux de réaménagement ont, a priori, supprimé ces deux poches.

Plusieurs axes de ruissellement concentré existent sur la rive droite, correspondant à l'axe d'un vallon et d'un ancien vallon, rebouché par des remblais.

Un risque de ruissellement diffus est également visible, celui-ci étant localisé principalement dans la zone de la rive droite laissée en zone naturelle.

**MOBILITÉ DOUCE**

Le plan communal de mobilité (PCM) prévoit des axes structurants à développer en matière de mobilité douce. Le développement du projet HDB permettrait de créer une portion du chaînon de liaison cyclo-piétonne le long de la Vesdre.

Autour du site, les trottoirs sont parfois étroits. Une réflexion plus large pourrait permettre d'analyser les conditions de déplacement des piétons.

**CONTEXTE BÂTI ET ARCHITECTURAL**

On retrouve diverses typologies autour du site HDB. La rue des chapeliers est principalement composée de maisons mitoyennes (3 niveaux) tandis que la rue des fouleries est composée de bâti ouvrier (2 niveaux).

Les habitations qui se situent à proximité de bâtiments dédiés à des activités industrielles contrastent avec ces bâtiments plus imposants (X-pack, Maron, etc).

A l'est de la zone d'étude, des halls industriels ont été conservés et réhabilités en lofts. Une partie de ces bâtiments sont également dédiés au tourisme.

Sur le site, un hangar a été conservé lors de l'assainissement du site. Le but étant de le reconverter pour accueillir des petites et moyennes entreprises (PME), compatibles avec une proximité d'habitat. Il serait également possible de l'affecter à une activité communautaire ou de loisir.

**ACCÈSSIBILITÉ**

Il existe plusieurs possibilités pour rejoindre le site : la desserte en bus est relativement bonne, l'autoroute E42 et sa sortie n°5 se trouve à proximité. Les 2 gares de Verviers sont à 1,5 km à vol d'oiseau. On peut parler d'une accessibilité forte. De plus, la nationale 61, aussi appelée Route de la vallée de la Vesdre permet de rejoindre Pepinster et Liège par l'est.

Au niveau des accès du site, une seule entrée existe par la rue du tissage. Toutefois, plusieurs accès pourraient être envisagés via la rue des chapeliers et la rue des fouleries.

**IMPÉTRANTS**

Le terrain est équipé en égout en rive gauche.

Le reste des équipements est à prévoir dans le projet. Toutefois, il sera certainement possible de raccorder le site aux impétrants via la rue du Tissage et la rue des Chapeliers.

Le collecteur présent le long de la Vesdre est situé à 70 - 90cm sous le niveau de l'eau. Si cette profondeur se confirme, il serait possible d'y raccorder gravitairement l'égouttage projeté en rive droite en passant sous le lit de la Vesdre.

**ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE**

Le nombre d'habitants dans la commune a connu une augmentation continue entre 2006 et 2012. Cette tendance c'est ensuite inversée. L'augmentation de population entre 1991 et 2017 est de +2,8% alors que l'accroissement du nombre d'habitants dans les communes voisines est plus important ( de +9% à +36%).

L'âge moyen communal augmente depuis les années 2000, correspondant à un vieillissement de la population verviétoise.

Le taux d'activité diminue progressivement depuis 1999, ne dépassant pas les 60%, contrairement aux communes de Jalhay et Theux (71,3%). Le taux de chômage a également augmenté de 2,6% depuis 2000, soit nettement supérieur aux moyennes du pays. Il en est de même pour le revenu médian, 3000€ en dessous des moyennes de l'arrondissement, de la province et de la région.

La commune de Verviers possède plusieurs établissements scolaires ainsi que des équipements et des services (infrastructures culturelles, parc, complexe sportif, maisons de repos, etc). Les commerces sont bien présents dans le centre-ville de Verviers, mais également dans le quartier d'Ensival. Le centre ancien du quartier accueille une majorité de commerces (25). Quelques uns sont également présents le long de la rue des chapeliers. le centre d'Ensival se localise à 750 mètres du site HDB. Des complexes commerciaux plus importants se localisent à moins d'un kilomètre du site HDB, de l'autre côté de l'autoroute.

## CARTE DES CONTRAINTES ET POTENTIALITÉS



Schéma des contraintes et potentialités

**AFOM****ATOUTS**

La conjonction d'une situation au sein du quartier et d'un cadre paysager de qualité, un écrin de verdure constitué par le grand versant boisé et les berges naturelles de la Vesdre

Excellente localisation, à proximité de nombreux services, commerces et infrastructures déjà existants

Bonne accessibilité : desserte en bus à proximité du site (sud), gare à 1,5 km à vol d'oiseau, site bordé d'une voirie structurante drainant le quartier d'Ensival.

La quasi-totalité du périmètre du Masterplan appartient à la SPI, ce qui facilite la mise en œuvre du site

Le site est assaini complètement pour de l'habitat

Les points de rejets dans le collecteur sont nombreux en rive gauche, laissant place à plusieurs possibilités d'aménagements

Le pont existant permet de relier les deux rives

**OPPORTUNITÉS**

La reconnaissance du site en SAR permet de déroger au plan de secteur, donc de développer de l'habitat sur ce site industriel.

Le développement du projet permettra de créer un nouveau quartier en phase avec les besoins actuels et répondant aux enjeux futurs (accueillir la population vieillissante, offrir des logements adaptés aux petites cellules familiales, aux jeunes, ...).

Le projet contribuera à insuffler une nouvelle dynamique au quartier environnant

L'axe cyclo-pédestre le long de la Vesdre favorisera les liaisons inter-quartiers et les déplacements modes doux.

La reconversion du site permet d'ouvrir le quartier vers la Vesdre qui n'est pas mise en valeur dans le quartier actuel.

La création de nouveaux accès vers le quartier est envisageable depuis la rue des Chapeliers

L'aménagement du nouveau quartier permettra de canaliser l'égout à ciel ouvert (biez)

**FAIBLESSES**

Quelques éléments paysagers dégradants : la présence de débris de remblais au nord du périmètre, le bief visible faisant office d'égouts à ciel ouvert et la renouée du Japon

Actuellement, il existe un seul accès au site par la rue du Tissage

La rive droite ne possède pas de réseau d'égouttage

Actuellement, les liaisons modes doux se font nécessairement par les voiries régionales (rue des chapeliers)

La construction de parkings souterrains est à éviter compte tenu de la nature du sous-sol, ce qui nécessite une gestion en aérien et limite la densité de logements du site

La visibilité du site est limitée par l'îlot d'habitations et l'entreprise implantée à l'entrée du site

**MENACES**

Le SDC (tant que la mise à jour n'est pas officielle) prévoit de conserver cet espace en zone d'activités économiques favorisant l'économie périurbaine

La présence de deux zones à risque d'aléas d'inondation faible et moyen

La mise en œuvre de plusieurs projets aux alentours pourrait avoir un impact négatif sur l'accessibilité du site

La concurrence d'autres projets immobiliers



# 3. ENJEUX, OPTIONS D'AMENAGEMENT ET MASTERPLAN

En accord avec les autorités communales et régionales, la SPI a décidé d'élaborer un **Masterplan**. Ce document constitue la ligne de conduite, le fil rouge de l'aménagement futur du site. Il définit les options fondamentales de l'aménagement de cette portion du territoire et les choix urbanistiques. Ce type d'outil laisse volontairement une certaine souplesse aux futurs acteurs et constructeurs des lieux, pour autant que leurs projets respectent la philosophie générale et le cadre défini.

Pour rappel, dès la prise en possession du site par la SPI, plusieurs rencontres ont été organisées avec les acteurs locaux et les riverains (2015-2016). L'objectif était d'initier un processus de **co-construction**, de réfléchir ensemble à l'avenir et aux options de reconversion de cette ancienne friche industrielle.

En concertation avec les responsables de la Ville, quatre grandes options ont ainsi été retenues:

- 1) un site majoritairement réorienté vers l'**habitat**. L'ambition est d'y développer un nouveau quartier durable, intergénérationnel, exemplaire, intégré au sein du tissu urbain Ensival;
- 2) un quartier proposant une **mixité** sociale et fonctionnelle. L'apport de quelques fonctions complémentaires (activités économiques compatibles, services, commerces,...) garantissent la vie et l'animation du quartier;
- 3) un projet qui s'appuie sur les **qualités naturelles du site** : ses caractères vert et bleu, la quiétude;
- 4) une nécessaire **implication du privé** pour développer le projet.

Avant son adoption, le Masterplan a été présenté à plusieurs acteurs immobiliers afin de vérifier sa faisabilité technique et financière.



Le site HDB présente de beaux atouts. Sa localisation est intéressante par son accessibilité aisée et sa proximité avec le centre d'Ensival et de Verviers, ce qui permet de bénéficier facilement de leurs équipements, commerces, services, transports en commun, etc.

Le contexte environnemental et paysager offre un cadre de vie particulièrement valorisant, via les berges naturelles de ce méandre de la Vesdre et le grand versant boisé plaçant le site dans un écrin vert.

Ces éléments servent de base à la création d'un nouveau quartier qualitatif et attractif.

La taille du site offre l'opportunité de développer un ensemble ambitieux et cohérent, qui participera à la redynamisation d'Ensival et rendra une nouvelle vie à ce site d'exception.

L'ancienne usine HDB a été entièrement assainie pour une fonction résidentielle, sur une profondeur d'environ 1 mètre. La création de caves et de parkings enterrés risque d'entraîner des surcoûts ; l'organisation du stationnement va donc se faire en aérien.

Compte tenu des frais de réaménagement du site (travaux SAR de démolition, assainissement, rénovation, études), un équilibre doit être trouvé entre les options urbanistiques et le coût financier des futurs investissements.

Il faut également veiller à mettre en adéquation la nouvelle offre en logement avec le marché local, et à programmer le développement du projet par phases.

Enfin, il apparaît utile de conserver un lien identitaire entre le projet de reconversion et l'ancienne activité emblématique des lieux.

Avant de développer les options d'aménagement, il est important de préciser la philosophie générale de ce nouveau quartier. Trois concepts de base la définissent :

**Un quartier en ville**

- un lieu de vie qui bénéficie des avantages liés à sa localisation au sein d'un contexte urbain, à proximité des équipements, services, commerces, transports en commun, et profitant d'une bonne accessibilité,
- un environnement de haute qualité (écrin de verdure créé par le grand versant boisé, site traversé par un méandre de la Vesdre et ses berges naturelles, caractère paisible) proposant un cadre et des conditions de vie attractifs,
- un site connecté avec le quartier d'Ensival dans lequel il s'insère.

**Un quartier basé sur la qualité de vie et le « vivre ensemble »**

- la volonté de développer des formes d'habitat variées, visant une saine mixité de population, et proposant pour partie des formules 'alternatives' de logement telles que l'habitat 'senior' et intergénérationnel, l'habitat groupé,...

- une attention particulière portée aux espaces publics, créés pour favoriser la convivialité et la rencontre, et conçus pour valoriser les qualités naturelles du lieu.
- une accessibilité aisée pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite, s'appliquant tant aux espaces publics qu'aux éléments bâtis.

**Un quartier durable**

- le « Référentiel Quartiers durables » élaboré en 2014 par le SPW, constitue un socle intéressant pour développer le projet et l'inscrire dans une démarche de qualité et de durabilité.

Les potentialités du site et les choix urbanistiques définis par le Masterplan permettent de rencontrer une majorité des 25 critères établis par ce référentiel; voir à ce sujet l'analyse présentée en annexe.

Chaque projet ou phase de développement veillera à s'inscrire au mieux selon ce référentiel.

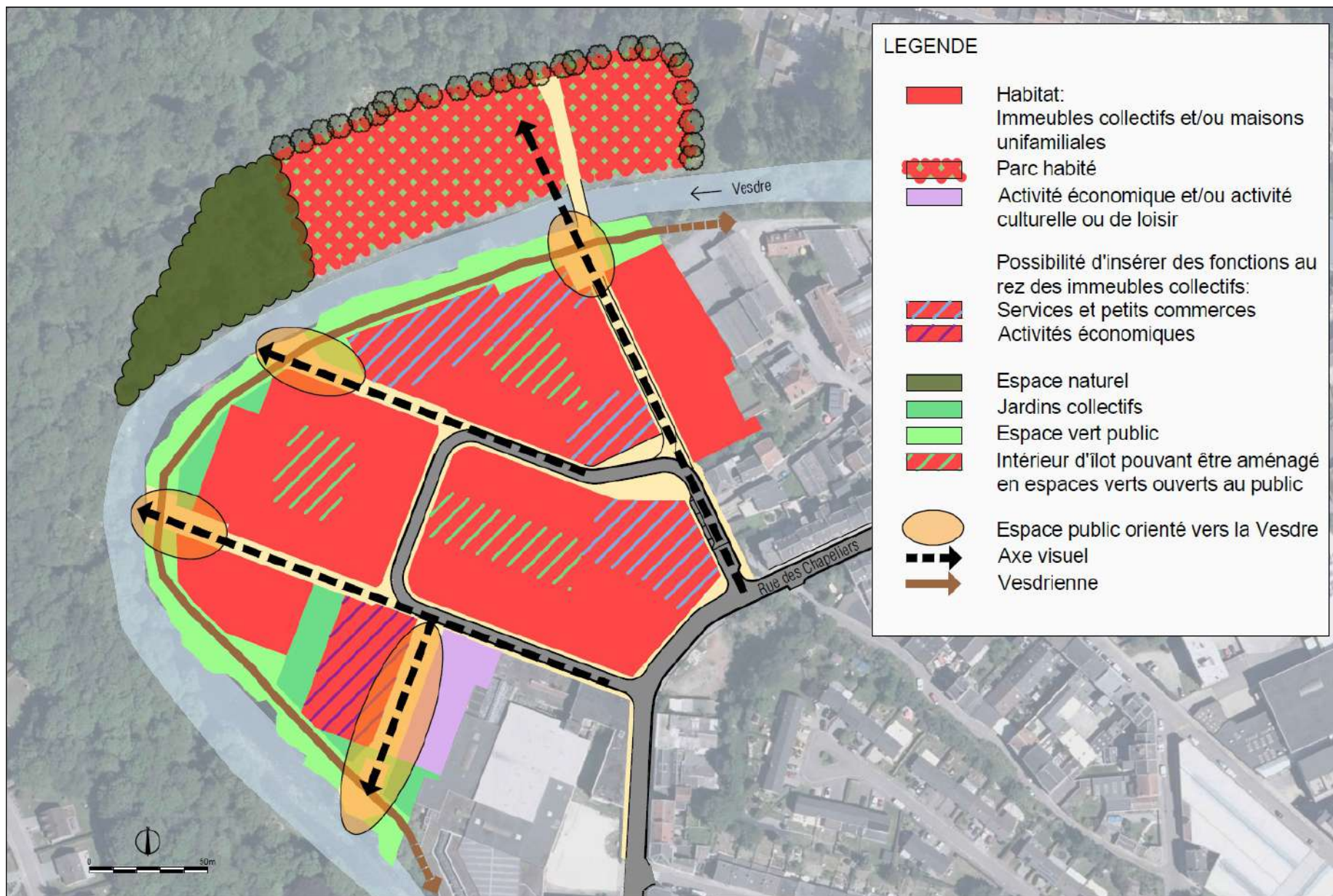


Schéma des options d'aménagement

Remarque: les superficies annoncées concernent le périmètre du projet; les données graphiques dessinées dans le périmètre de réflexion illustrent un projet à plus grande échelle à titre indicatif.

Trois types de fonctions se développent sur le site:

1) L'**habitat** est largement majoritaire. Il occupe une superficie d'environ 3,8 hectares (dont 0,9 ha situés en rive droite).

La zone accueille différents formes d'habitat, mêlant logement unifamilial et logement collectif, et proposant diverses catégories de taille et de typologie. La volonté est effectivement de proposer une diversification de l'offre, de manière à accueillir une population variée, à garantir une certaine mixité sociale et générationnelle, et à répondre à divers besoins de la population.

Une partie du projet sera dédiée à des formes moins 'traditionnelles' d'habitat, telles que le logement intergénérationnel, les logements orientés seniors ou jeunes familles, ou l'habitat groupé participatif.

Le développement s'opèrera par phases et il évoluera pour s'adapter à la demande et au marché.

2) Quelques **activités** s'implantent au sein du nouveau quartier. Il s'agit d'activités économiques au sens large, compatibles avec l'habitat, et ne générant pas d'incidences pour celui-ci. Ceci peut inclure des services ou activités de loisirs.

Le souhait étant de développer un quartier intergénérationnel, il serait fort positif de trouver l'un ou l'autre service en matière de soins de santé.

La partie sud se prête à la création d'un petit îlot d'entreprises (voir le concept développé par la SPI depuis quelques années ; une brochure en fournit

l'explication : <http://www.spi.be/fr/territoire/amenagements-du-territoire/projets-en-cours/ilot-entreprises>). Seules les activités sans nuisances et compatibles avec l'habitat y sont acceptées.

La zone pressentie a été délimité lors de l'assainissement du SAR HDB par un niveau de terrain situé légèrement plus bas. Elle comprend notamment le hangar n°13 qui a été conservé (d'une superficie bâtie de 900m<sup>2</sup>) contigu aux installations de l'entreprise X-Pack. Cette fonction joue également le rôle de transition douce entre le nouveau quartier et les installations de l'entreprise précitée.

3) Les **espaces verts** complètent et agrémentent les lieux, en s'appuyant et en renforçant le cadre végétal existant. Ces espaces sont de trois types. Un 'parc linéaire' s'installe le long de la Vesdre. Le but est d'y conserver les qualités naturelles des berges, de renforcer cet axe vert et bleu, et d'y implanter un cheminement pour modes doux le long de la berge sud. Celui-ci est agrémenté d'un chapelet d'espaces publics tournés vers le cours d'eau (voir aussi le chapitre mobilité).

Une seconde zone verte, d'une superficie de 3.500 m<sup>2</sup>, est laissée à l'état naturel sur la pointe ouest de la rive droite. Il s'agit de de la compensation définie en accord avec le SPW - Division Nature et Forêt, vu la présence initiale d'espèces protégées. Son statut d'espace naturel permet toutefois d'y implanter l'un ou l'autre sentier et espace de repos aux bénéfices des habitants et usagers du site.

Enfin, des espaces de verdure privés ou collectifs prennent place au cœur des nouveaux îlots bâtis. Des cheminements permettent de les mettre en réseau. Ils peuvent jouer un rôle pour l'infiltration des eaux

pluviales. Les zones de parking et les voiries seront également plantées et participent à la création d'un ensemble verdoyant.

La circulation au sein du site s'articule autour d'une boucle branchée sur la rue des Chapeliers, et démarrant par la rue du Tissage. Le second accès longe les bâtiments de l'entreprise X-Pack et le hangar n°13. Le quartier peut ainsi être desservi par deux entrées.

Cette boucle qui dessert notamment l'éventuel îlot d'entreprises présente un profil classique (voirie en hydrocarbonné et double trottoir en pavés). La vitesse est limitée à 30 km./heure. Elle est aménagée de manière conviviale et sécurisante pour les piétons et motorisés.

Sur cette voirie principale sont greffées quatre voies secondaires, qui ont été tracées pour créer des perspectives vers le paysage.

Elles sont conçues sur base du concept de « zone résidentielle et de rencontre ». Le principe de base est de proposer un véritable espace public plutôt qu'une simple rue de circulation. En effet, les zones résidentielles et de rencontre constituent des zones de séjour, où les activités sociales sont prépondérantes et où la circulation motorisée n'est pas prioritaire. L'espace ne présente pas de voie de circulation délimitée et il est de plain-pied afin de permettre un usage aisé par tous les types d'usagers: enfants, PMR, cyclistes,... qui peuvent faire usage de toute la largeur de l'espace public. Le stationnement y est strictement limité.

Un de ces axes secondaires rejoint le pont enjambant la Vesdre et permet d'accéder à la rive droite.

Ces quatre voies secondaires sont reliées par un cheminement réservé aux modes doux qui traverse le site et prend place le long de la berge gauche de la Vesdre. Il constitue un premier maillon du futur axe de la Vesdrienne que la Ville de Verviers va installer le

long du cours d'eau. A terme, cette 'promenade' connectera le nouveau quartier, en amont et en aval, et de façon sécurisée, aux autres parties du quartier notamment, au centre de Verviers, d'Ensival et de Lambermont.

Un ruban de 6 mètres de large, non constructible, est réservé le long de la crête de la berge gauche. Cet espace sera cédé à la ville et versé dans le domaine public.

La jonction entre cet axe modes doux et les voies secondaires est l'occasion d'aménager un espace de rencontre et de convivialité, via une dilatation de l'espace public ; celui-ci se tourne vers la rivière.

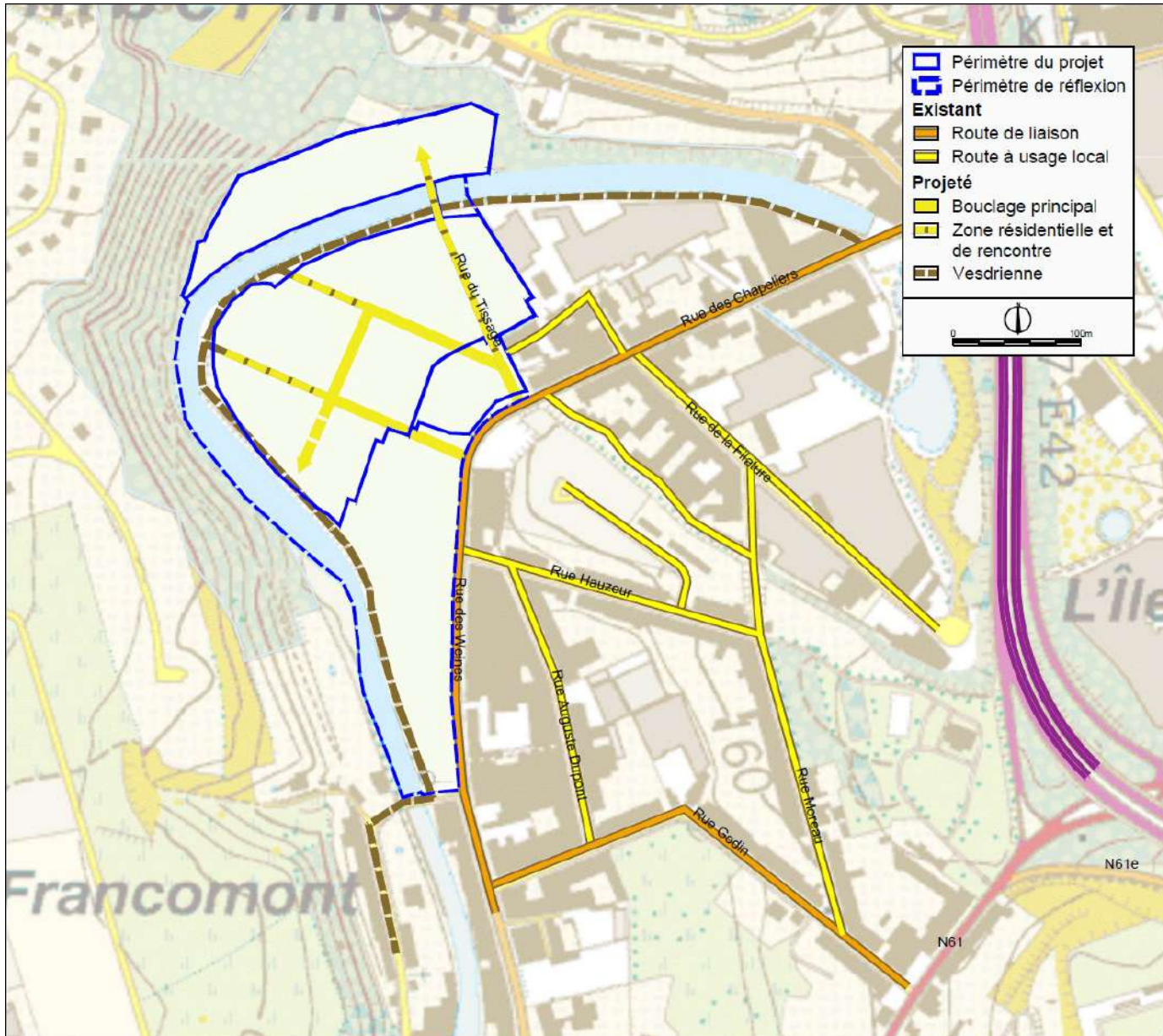
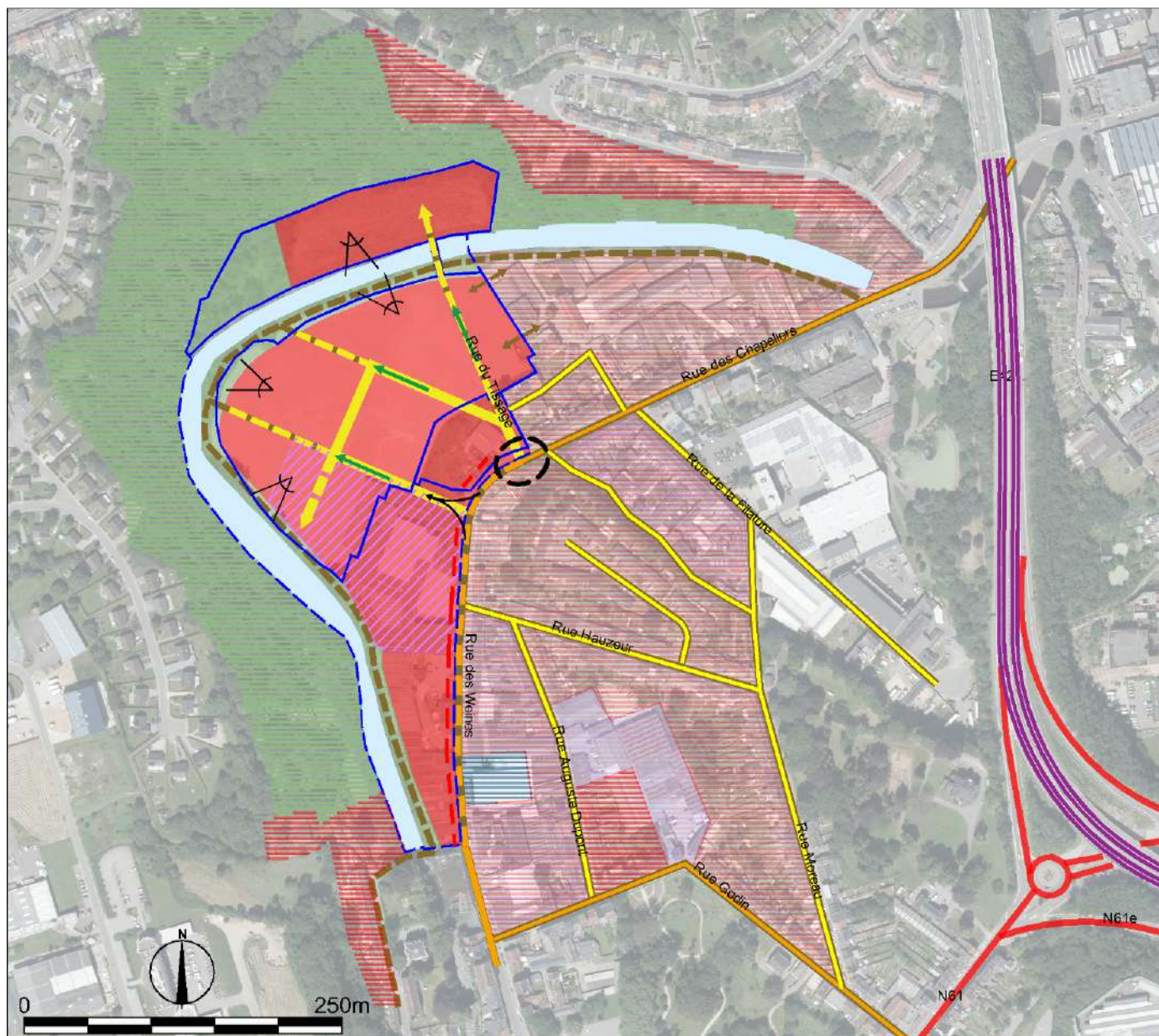


Schéma d'organisation des voiries



	Périmètre du Masterplan
	Périmètre d'étude élargi
<b>Existant</b>	
	Habitat
	Economique
	Mixte
	Communautaire
	Espace vert
	Voirie structurante
	Route de liaison
	Route à usage local
<b>Projeté</b>	
	Habitat
	Zone Mixte Habitat / activité économique/ loisirs
	Espaces verts à créer en bord de Vesdre
	Voirie : bouclage principal
	Voirie : zone résidentielle et de rencontre
	Cheminement cyclo-pédestre = Vesdrienne
	Créer des liaisons interquartiers
	Interagir avec la Vesdre et tourner le bâti vers la rivière
	Dégager des vues vers le versant boisé
	Créer un nouvel accès vers le quartier
	Travailler sur l'entrée vers le quartier pour lui donner plus de visibilité
	Requalifier le front bâti de la rue des Chapeliers/ des Weines tout en conservant et en rénovant le bâti existant
	Aménager la rue des Chapelier/des Weines et revoir le profil de la voirie pour offrir plus de place aux piétons et éventuellement organiser du stationnement en voirie

Schéma des Options



Plan Masse

RIVE DROITE					
Ref	Appartements			Stationnement	
	Superficie au sol	Gabarit	Nombre de log	Nombre de places	Ratio
A01	300	03	09	16	01,78
A02	311	03	09	16	01,78
A03	550	04	20	28	01,40
A04	450	04	16	32	02,00
<b>Sous-total</b>				<b>54</b>	<b>01,70</b>

RIVE GAUCHE					
Ref	Appartements			Stationnement	
	Superficie au sol	Gabarit	Nombre de log	Nombre de places	Ratio
A05	337	03	09	10	01,11
A06	304	04	12	12	01,00
A07	337	02	06	06	01,00
A08	532	03	18	24	01,33
A09	234	04	08	08	01,00
A10	562	03	12	23	01,92
A11	277	04	12	09	00,75
A12	473	03	12	11	00,92
A13	866	03	24	33	01,38
A14	894	03	24	19	00,79
<b>Sous-total</b>					
Sur terrain SPI			113	136	01,20
En incluant les terrains XPACK			137	155	01,13

Ref	Maisons			Stationnement	
	Superficie au sol	Gabarit	Nombre de log	Nombre de places	Ratio
M01	75	2	06	12	02,00
M02	75	2	05	10	02,00
M03	75	2	03	06	02,00
M04	75	2	03	06	02,00
M05	75	2	04	08	02,00
M06	75	2	03	06	02,00
M07	75	2	02	04	02,00
M08	75	2	02	04	02,00
M09	75	2	04	08	02,00
M10	75	2	04	08	02,00
M11	75	2	03	06	02,00
M12	75	2	05	10	02,00
M13	75	2	03	06	02,00
<b>Sous-total</b>					
Sur terrain SPI			44	88	02,00
En incluant les terrains XPACK			47	94	02,00

TOTAL					
Logements	Logements			Stationnement	
				Nombre de places	Ratio
	Sur terrain SPI			211	316
En incluant les terrains XPACK			238	341	01,43

## DENSITE D'OCCUPATION

La notion de densité de logements constitue un concept théorique et abstrait. Elle permet toutefois de définir l'ambition du projet et répondre aux enjeux de durabilité et de gestion parcimonieuse du territoire.

Le potentiel de logements du Masterplan est évalué à 238 unités (sur 5,0 ha ; 211 sur le terrain de la SPI). La densité brute est donc de l'ordre de 45 logements à l'hectare.

Il faut cependant préciser que le rez-de-chaussée de certains immeubles est prévu pour pouvoir accueillir d'autres fonctions telles que services, activités ou commerces. Ces lieux, qui sont représentés en hachuré bleu sur le plan ci-contre, sont placés à des endroits stratégiques compte tenu de leur localisation au sein du quartier.

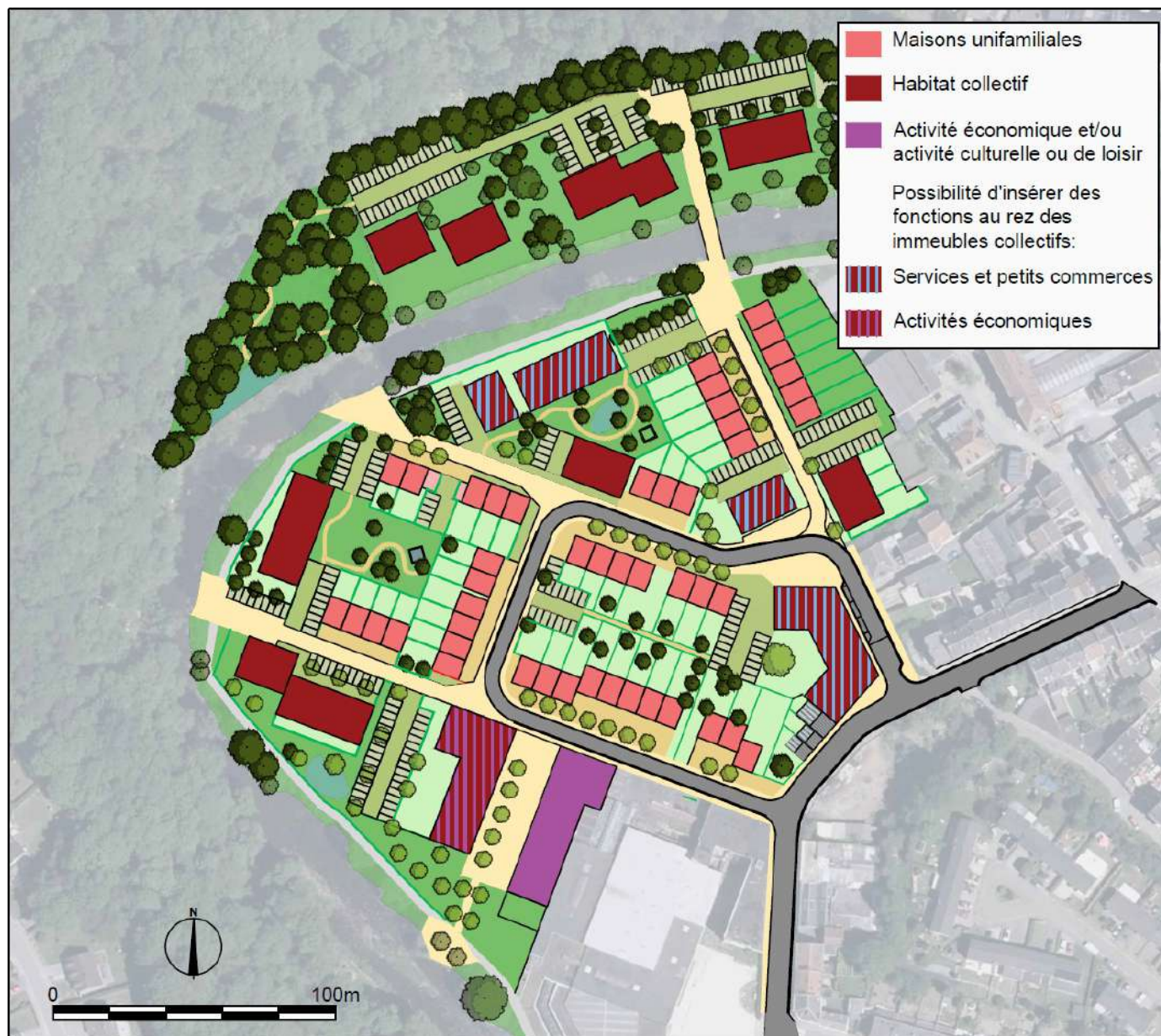
Au cas où ces espaces seraient tous affectés à ces fonctions complémentaires, on peut estimer que le site couvert par le Masterplan va accueillir environ 210 logements (190 sur le terrain de la SPI), soit une densité de 41 logements/ha.

Le site est localisé au sein d'un tissu urbain, à proximité d'une gare IC (Verviers-central), d'arrêts en transports en commun et de grands axes de circulation, ce qui justifie cette densité.

Le logement est majoritairement densifié en bord de Vesdre, compte tenu des qualités du cadre de vie offert.

Au-delà du nombre de logements, il est important de veiller à implanter les bâtiments de manière à conserver une superficie d'espaces 'verts' suffisamment importante, en alternant des zones plus et moins densément construites.

À noter qu'un élément en lien avec la densité est la nécessaire gestion du stationnement, puisqu'il ne peut pas être organisé en sous-terrain sur ce site.



Typologie d'habitat





Gabarits

## TPOLOGIE ET GABARIT DU BÂTI

Le gabarit des bâtiments est compris entre 'rez+1 étage' à 'rez+3 étages'.

Cette option permet d'intégrer les nouvelles constructions au quartier existant, sans pour autant exclure quelques éventuelles émergences.

Certaines parties du projet sont destinées au logement unifamilial : il s'agit de maisons jointives avec jardin privatif. D'autres accueillent de petits immeubles collectifs. Le choix a été de placer prioritairement ces appartements en bordure et tournés vers la Vesdre, ce qui permet d'offrir des conditions de vie qualitatives pour un nombre conséquent de logements. Quelques petits immeubles sont prévus en entrée de site afin de créer un 'effet de porte' au nouveau quartier.

L'implantation des zones bâtissables a également tenu compte des deux aspects suivants:

- l'orientation,
- l'ensoleillement et la lumière naturelle, en étant attentif aux effets d'ombre portée.

## ARCHITECTURE

Tout en s'intégrant au quartier existant, l'architecture du nouvel ensemble reflétera un esprit de modernité. Compte tenu de sa taille et de son ambition, l'architecture du projet peut en effet se démarquer, notamment au travers de la typologie bâtie, des formes de toitures (les toitures plates notamment sont autorisées en cas d'expression contemporaine), des matériaux, du rythme des baies,...

Une attention sera cependant portée aux lieux de

connexion avec le bâti existant, afin d'éviter de marquer une rupture trop franche.

Pour les parties du site situées en bord de Vesdre et au pied de versant boisé, les matériaux naturels seront privilégiés.

Plusieurs simulations 3D ont été produites de façon à illustrer l'ambiance générale du quartier ainsi que la typologie et l'agencement du bâti.

## ESPACES EXTÉRIEURS

La qualité des aménagements publics et des espaces communs est un élément primordial. Elle garantit l'attractivité et la convivialité globales du projet ; elle facilite les échanges entre les habitants et favorise la rencontre.

Ces espaces, qui peuvent être publics ou gérés en copropriétés, sont accessibles aux résidents et usagers des lieux, et permettent des activités communes et individuelles, telles que le jardinage, une fête de quartier, un repas collectif, une aire de jeux ou une activité sportive, ...

Le traitement des berges de la Vesdre se fera dans le même esprit, où des espaces collectifs s'implantent le long de l'axe cyclo-pédestre.

Les zones de cours et jardins seront largement verdurisées. Les haies végétales y sont privilégiées.

Une attention particulière sera portée à la frange de transition entre les espaces privés et publics, en favorisant à la fois l'intimité et le contrôle social.

Un avant projet technique de la voirie reliant la rue des Chapeliers à la passerelle enjambant la Vesdre a été réalisé. Il illustre la manière de concevoir l'espace public au sein du nouveau quartier.

## DÉPLACEMENTS

Les déplacements doux (à pied et à 2 roues) sont largement favorisés au sein du quartier. L'espace-rue est conçu de façon conviviale, en favorisant une mixité des flux et en privilégiant les connexions vers les points d'arrêts des transports en commun et les quartiers environnants.

Le cheminement prévu le long du cours d'eau, portion de la Vesdrienne, constitue à ce titre un élément fondamental et structurant du projet.

## L'ACCESSIBILITÉ PMR

Une attention particulière sera portée à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Ceci concerne à la fois - les espaces publics et collectifs (plain-pied, espaces de repos, signalétique,...)

- les logements et autres bâtiments. A ce titre, un minimum de 10% des logements seront accessibles aux PMR et facilement adaptables (sans travaux lourds).

La consultation de personnes-ressources sur cette thématique est encouragée lors de l'élaboration des différentes phases du projet.

## STATIONNEMENT

Chaque opération de construction devra répondre à ses besoins en matière de stationnement.

La Ville de Verviers a fixé le quota à un minimum de 1,5 place par logement. Toutefois, ce chiffre pourrait être légèrement revu à la baisse pour les ensembles de logements groupés qui justifieraient d'un usage plus modéré de la voiture.

## GESTION DES EAUX DE PLUIE

Un réseau séparatif équipera le projet (hormis pour la rue du Tissage qui est équipée d'un égout unitaire jusqu'au pont). Les eaux usées seront raccordées sur l'important collecteur AIDE implanté dans la berge gauche de la Vesdre. Les eaux de pluie seront infiltrées et valorisées au plus près de l'endroit où elles tombent. Des citernes récolteront les eaux de toitures où une valorisation de celles-ci est encouragée soit pour un usage domestique, soit pour un usage commun.

L'eau qui ne peut pas être valorisée sera soit infiltrée soit retenue temporairement dans un bassin d'orage paysager ou un système de noues.

A noter que le système de récolte des eaux de ruissellement peut être rendu visible de manière à animer certains espaces publics ou collectifs.

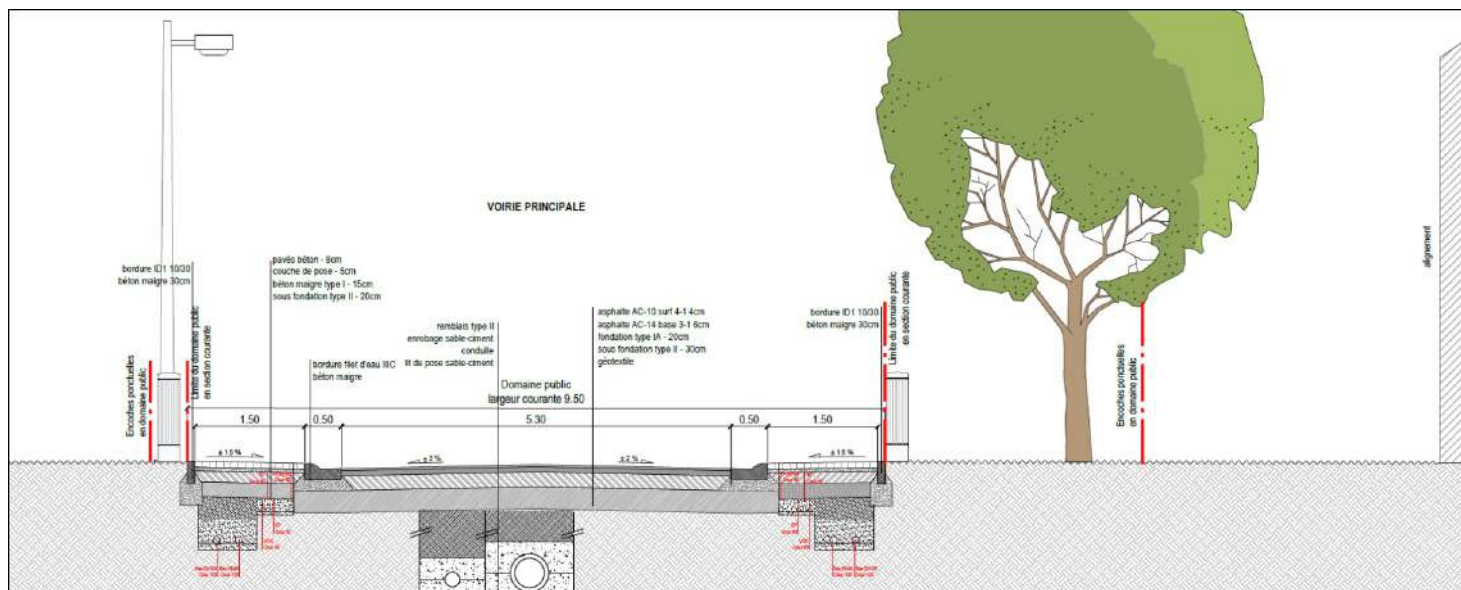
Un revêtement perméable sera privilégié pour les zones de stationnement.

## ÉNERGIES RENOUVELABLES

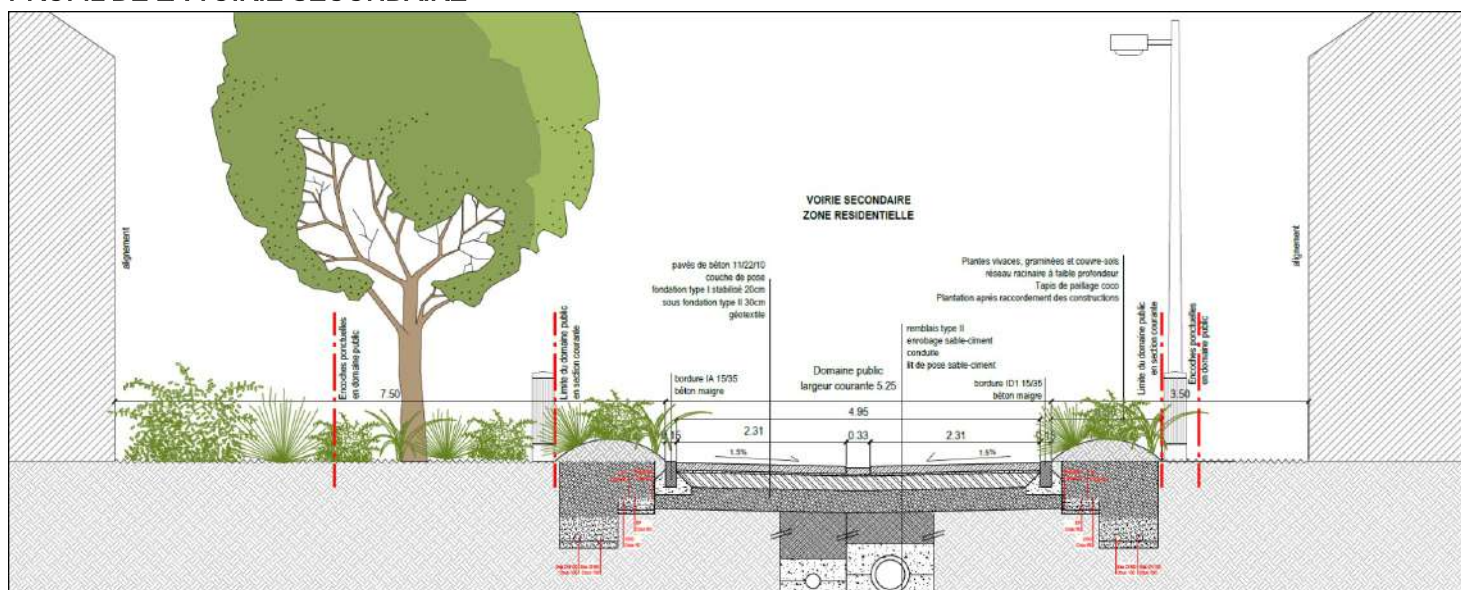
Une étude de pré-faisabilité est en cours par l'Université de Liège dans le cadre de la programmation Feder 2014-2020. Elle vise à déterminer le potentiel de récupération énergétique qui pourrait être valorisé dans les eaux usées qui transitent dans le collecteur de l'AIDE installé dans la berge gauche de la rivière. Cette énergie servirait à alimenter le nouveau quartier en chaleur et en froid.

En fonction des résultats de l'étude et de la faisabilité économique d'un tel projet, cette source d'énergie renouvelable pourrait être utilisée.

PROFIL DE LA VOIRIE PRINCIPALE



PROFIL DE LA VOIRIE SECONDAIRE



Profils de voirie



Proposition de découpage par lots

Compte tenu de l'ampleur du programme, il apparaît clair que les 220 logements projetés ne pourront pas être mis sur le marché immobilier local en une seule fois. Un phasage est donc nécessaire.

Pour rappel, la SPI qui a mené l'opération de 'réaménagement' du site, va se tourner vers des partenaires pour concrétiser les opérations de construction. L'idée est de travailler avec plusieurs acteurs, privés ou publics, de façon à présenter une certaine variété dans l'offre et la typologie de logements, ainsi que dans les formules proposées.

Un principe de découpage en lots a été réfléchi et joint au Masterplan. Il est établi à titre indicatif et pourrait s'adapter aux besoins et opportunités qui se présenteront.

Les **lots** permettent un développement progressif du site; ils impliquent la réalisation des équipements nécessaires à leur viabilisation. Il n'y a pas forcément d'ordre chronologique dans la mise en oeuvre mais le lot A est celui qui sera mise en oeuvre en premier. Le développement de la partie consacrée aux activités peut également se mettre en place de manière relativement indépendante.

A l'intérieur de ces lots, des groupes de constructions qui sont conçus et bâtis en même temps. Un cumul de plusieurs groupes est envisageable.



Plan de découpage en groupes

Le lieu n'est pas anodin. L'histoire de l'entreprise HDB, son passé prestigieux, sa place dans l'imaginaire collectif, méritent d'être inscrits dans le processus de reconversion.

La symbolique est importante, il s'agit de rendre vie à un site industriel autrefois reconnu et tombé en désuétude. Un devoir de mémoire existe envers ce site (sans tomber dans la nostalgie ou le pastiche), ce qui n'empêche nullement que le nouveau quartier soit tourné vers une vision d'avenir et une conception contemporaine.

Une rencontre entre la SPI et les anciens travailleurs HDB a permis d'identifier plusieurs pistes visant à donner une identité un lien avec l'ancienne activités. Ces propositions, doivent encore être validées en concertation avec les autorités communales.

La présence de la Vesdre qui traverse le site constitue également un élément symbolique et structurant du projet.

La reconversion d'anciennes friches économiques désaffectées constitue un enjeu important pour le redéploiement du territoire wallon, particulièrement pour son sillon Sambre et Meuse.

Il s'agit cependant de dossiers complexes à mener, et surtout qui nécessitent un lourd investissement initial en temps et en financements.

La Ville de Verviers est consciente de l'importance des moyens qui ont été déjà mis en oeuvre dans le cadre du réaménagement de ce vaste site et de la nécessité de proposer un contexte financier attractif et sans surprise pour les futurs investisseurs. Elle a également la volonté de relever le défi de redéploiement de son pôle urbain.

Les autorités communales s'engagent donc à ne pas imposer de conditions ou de charges d'urbanisme aux projets de construction qui se réaliseront sur ce site, à l'exclusion des actes et travaux classiquement liés à la viabilisation et à l'équipement de l'opération -voiries et espaces publics, égouttage et impétrants- et strictement liés au présent périmètre.












## Critères à rencontrer pour inscrire un projet selon le "Référentiel quartiers durables" de la Région wallonne (SPW - 2014)

	Critère rempli par les potentialités du site ou par la conception du Masterplan		Critère indispensable
	Critère compatible avec le Masterplan; à remplir dans le cadre des projets de construction		

			Commentaires éventuels
Potentialités du site	A1. <b>Mobilité - desserte en train</b>	gare IC/IR à - 1500 m.	 gare IC Verviers-central à moins de 1500 m. (ligne 37)
	A2. <b>Mobilité - desserte en bus (TEC)</b>	arrêts de bus à 700 m. (min. 34 passages/j.)	 6 lignes de bus et 42 arrêts à moins de 700 m.; 139 passages/j.
	A3. <b>Mixité fonctionnelle</b>	15 équipements à 700 m.	 48 équipements : 12 commerces; 10 services; 28 équipements
	A4. <b>Equipements scolaires</b>	1 école (prim. ou sec.) à 700 m.	 3 écoles maternelles et primaires
	A5. <b>Densité nette de logements</b>	> 30 logements /ha	 45 logements/ha selon Masterplan
Ressources	B6. <b>Mitoyenneté</b>	min. 50% de logements mitoyens	 89% de logements mitoyens selon plan-masse Masterplan
	B7. <b>Ensoleillement et lumière naturelle</b>	min. 60% des façades ont un ensoleillement +	 83% des façades répondent OK selon plan-masse Masterplan
	B8. <b>Besoins de chauffage et énergies renouvel.</b>	min. 1 bâtiment présente une PEB > norme	
	B9. <b>Besoins de chauffage et énergies renouvel.</b>	programme de garantie de qualité	
	B10. <b>Matériaux et réversibilité</b>	choix des matériaux de construction	
Milieux naturels	C11. <b>Imperméabilisation</b>	surface perméable < 30% surface totale	
	C12. <b>Eau de pluie</b>	réseau séparatif si exutoire naturel	 réseau séparatif prévu; exutoire EP = Vesdaire ou infiltration
	C13. <b>Espaces verts</b>	si espaces >2000 m <sup>2</sup> , 30% du projet en espace vert	 superficie très largement >2000 m <sup>2</sup> , dont 2 parcs publics (3,7 ha)
	C14. <b>Espèces plantées</b>	espèces indigènes et 2 structures végétales principales	
Aménagements	D15. <b>Liaisons du quartier</b>	20% maximum de voiries en cul-de-sac	 9% des voiries en cul-de-sac
	D16. <b>Stationnement auto et vélo</b>	places de parking; 1 pk vélo par logement	
	D17. <b>Paysage, architecture et image quartier</b>	note intégration urbansitique + autonomie architecturale	
	D18. <b>Appropriation - espaces privés</b>	espace extérieur privatif de 6 m <sup>2</sup> pour chaque logement	
	D19. <b>Appropriation - équipements collectifs</b>	2 équipements collectifs à prévoir (plaine jeux, sport, potagers)	
	D20. <b>Gestion des déchets</b>	infrastructures de regroupement et tri à mettre en place	
Mixité et participation	E21. <b>Mixité fonctionnelle</b>	1 ou plusieurs fcts complémentaires à développer dans quartier	 Activités économiques prévues dans le petit îlot d'entreprises
	E22. <b>Mixité des logements</b>	min. 10% "1 chambre"; 10% "2 chambres"; 10% "3 chamb. et +"	
	E23. <b>Mixité sociale</b>	min. 10% logements accessibles aux revenus "moyens"	
	E24. <b>PMR</b>	min. 10% logements accessibles PMR ou transformables	
	E25. <b>Participation</b>	participation des riverains et futurs habitants	 4 réunions de co-construction avec riverains/forces vives

La mission d'élaboration du Masterplan prévoyait d'élargir la réflexion urbanistique à son voisinage de façon à garantir une bonne insertion et concevoir un aménagement cohérent des lieux. Les enjeux de mobilité, de paysage, de cadre de vie, d'infrastructures techniques, de structure foncière ont ainsi été réfléchis en intégrant notamment les terrains situés au Sud du site, entre la rue des Chapeliers et la Vesdre, jusqu'au petit pont enjambant celle-ci.

Une proposition a donc été esquissée, imaginant le devenir de ces terrains suite à une potentielle mutation, notamment par un déménagement de l'entreprise X-Pack.



Plan masse élargi