



Mandataires communaux			
Effectifs		Suppléants	
P	Marie-Noëlle MINGUET	P	Suzanne BISSOT
E	Jean-Luc PIROTTON	E	Jean-Claude PONCELET
E	Oscar DALEM	P	Loïc JACOB
Citoyens membres			
Président : Claude KRIESCHER : P			
Effectifs		Suppléants	
A	Jean-Marie PETERS		
E	Daniel THONON	P	Alain REMOUCHAMPS
P	Steven VAN ERPS		
A	Vincent LOBET		
P	Rémi NUYTS	P	Pierre SILVESTRE
A	Gontran FRAITURE		
E	Guy THEATE	E	André QUOILIN
P	Michel HANTIAUX	P	Frédéric LECARTE
A	Magali LABE		
Autres			
P	Mélanie JASPART		
P	Michel LEGROS		
P	Alix EVRARD		
P	Patrick LECERF		
E	Bernadette FRANCK		

Ordre du jour :

1. Approbation du PV de la réunion du 06.11.2018 ;
2. SDT-Présentation vidéo et informations sur les remarques reçues ;
3. Information *Fun Adventure* et *Blockay* – permis unique ;
4. Information enquête unique PGDH – plans de gestion par district hydrographique ;
5. Suivi de la réunion InterCLDR du 13.12.2018 ;
6. Résumé des divers projets pour lesquels la CCATM a été sollicitée en 2018 ;
7. Divers – Verre de l’amitié.

1. Approbation du PV de la réunion du 06.11.2018

M. KRIESCHER ouvre la réunion. Le PV est approuvé à l’unanimité.

2. SDT-Présentation vidéo et informations sur les remarques reçues

Une vidéo explicative (visible sur le *site wallonie.be/dgo4/sdt*) est présentée aux membres pour mieux comprendre le *Schéma de Développement Territorial* de la Wallonie. Plusieurs remarques et constatations s’ensuivent, formulées par Mélanie JASPART et commentées par les membres, et ce afin qu’un rapport puisse être envoyé par la Commune à la Région wallonne le 05 février 2019 au plus tard, dans le cadre de l’enquête publique soumise jusqu’au 5 décembre à la population afin que leurs respectifs Conseils communaux puissent remettre à leur tour leur avis.

- Ce SDT n’a qu’une **VALEUR INDICATIVE et non réglementaire** ; son intérêt réside essentiellement dans les grandes **lignes de conduite** qu’il suggère pour l’aménagement du territoire en Wallonie. Il s’agit donc surtout d’un outil de décision susceptible de faire évoluer les plans de secteur.
- Ce SDT wallon vise **4 BUTS** : lutter contre l’étalement urbain, utiliser rationnellement les ressources, gérer au mieux l’énergie et maîtriser la mobilité.
- Les principaux pôles wallons répertoriés par le SDT sont **Liège, Namur et Charleroi** ; **25 villes** sont en tout concernées.
- La SPI et la *Province de Liège* ont émis un avis prudent dans le cadre de l’enquête publique quant au zéro béton que prône ce SDT, qui ne leur semble pas vraiment réaliste.
- **A. Réflexion quant au contenu du SDT**
Ce SDT s’est malheureusement **davantage penché sur le quotidien des communes urbaines** et non rurales, avec un accent essentiellement mis sur les **PÔLES MAJEURS** que sont **Charleroi et Liège et RÉGIONAUX** que sont **Tournai, Mons, et Namur**. En effet, le **réseau Ourthe-Ambève n’y est pas mentionné parmi les points géographiques, touristiques et relatifs à l’aménagement du territoire**. Or, le SDT provincial, lui y avait bien fait allusion.

La CCATM marque son inquiétude quant au fait que la zone Ourthe-Ambève est si peu représentée dans ce SDT ; les communes rurales se voyant totalement exclues des grands axes liaisonnant les grands pôles précités :

- Concernant le volet relatif aux **RESSOURCES** : le SDT ne mentionne pas les carrières de grès. Quant à l’eau, seul le *Néblon* à Ouffet y est mentionné pour la région Ourthe-Ambève.
- La vallée Ourthe-Ambève n’est pas non plus mentionnée par ce SDT au niveau du **TOURISME**. Seul le site de Durbuy est cité, mais pas les liaisons douces existantes entre ce dernier et le pôle urbain qu’est Liège. Or, il est important de pouvoir valoriser les cours d’eau de l’Ourthe et de l’Ambève, ainsi que leur valeur historique et culturelle. Si la commune de Hamoir n’est pas citée en terme de fréquentation touristique, c’est parce que les chiffres pris en compte par ce SDT se

basent **uniquement sur les hébergements reconnus par le CGT** (gîtes et hôtels) et n'incluent pas les nombreux pavillons de chasse et nuitées hors gîtes recensés sur la commune. Il est donc important de rapporter dans l'enquête publique la nécessité de mettre en valeur les activités « nature » et le sport local qu'offre le territoire de Hamoir à ses nombreux touristes. Quant au **RAVeL**, seuls quelques sillons jaunes peu détaillés représentent les axes à privilégier pour la mobilité douce à proximité de l'Ourthe.

- La commune de **HAMOIR** est répertoriée par ce SDT comme une **ZONE ENDOGÈNE rattachée à l'ARRONDISSEMENT DE HUY**. Or, M. LECERF précise que le bassin de vie de HAMOIR **ne correspond en rien** au bassin de vie de Huy en matière de maisons de repos et de mobilité (deux points d'ailleurs abordés à la *Conférence des élus* du 19 décembre 2018). **Elle devrait plutôt se rattacher aux pôles environnants comme le pôle Sprimont/Aywaille, Huy ou Marche-en-Famenne.**

- Au niveau de **l'hébergement et de l'accueil des AÎNÉS**, le quota de structures à mettre en place au sein de l'Arrondissement de Huy est en effet déjà atteint. Ce constat pose problème car Hamoir a réellement besoin d'offrir à ses aînés des structures d'accueil confortables davantage à proximité de leur famille. Le SDT wallon n'a pas non plus abordé le maintien des aînés à domicile. Tout l'aspect **SOCIAL** y est d'ailleurs assez peu développé.

- Les gares de Comblain-la-Tour et de Hamoir ne sont pas abordées par le volet **MOBILITE** de ce SDT. Aucune référence n'est faite à la ligne de **CHEMIN DE FER** vers l'Ourthe, si ce n'est le fret depuis les carrières jusqu'à la gare de Rivage. Or, les deux gares dont bénéficie Hamoir sont des privilèges qui doivent être reconnus pour être maintenus à long terme. La ligne 43 Liège-Marloie est la seule alternative à la voiture en commune rurale, et la **connexion des deux villes universitaires que sont Liège et Arlon** se fait seulement en **2h30 de train au minimum**. Certes, on peut passer par Namur, mais c'est loin d'être un trajet direct. Notons aussi qu'aucune liaison avec la Flandre n'est évoquée.

- Si à la base le Ministre DI ANTONIO (Mobilité) souhaitait faire une centrale régionale de mobilité, les actuelles centrales de mobilité (structures dont la fonction est de faciliter la mobilité de ses usagers) l'ont fait changer d'avis : **demeureront donc 15 centrales locales**. 10 d'entre elles seront d'ailleurs approuvées le 12 décembre 2018 par la Gouvernement, et ce sans même que les Communes aient été consultées au préalable.

- Actuellement, les communes de GREOVA sont toutes exploitées dans différentes centrales locales. La **centrale de mobilité du Condroz (MobiCondroz, née grâce au GAC) souhaite aujourd'hui s'étendre jusqu'à Hannut, Waremme, Hamoir et Ferrières¹**, ce qui n'est pas apprécié par *Liège Europe Métropole*, ni par la Commune de Hamoir, qui ne trouve pas ce projet opportun car il ne s'agit **pas vraiment d'un axe de mobilité propice à Hamoir. Le plus propice s'étirant plutôt dans l'autre sens, c'est-à-dire vers les communes du GREOVA.**

- **B. Elargissement de la réflexion à la zone du GREOVA**

En outre, la CCATM constate que depuis que le GREOA est devenu le GREOVA, c'est-à-dire qu'il s'est élargi aux communes plus urbanisées et plus orientales de la Vesdre (Trooz, Chaudfontaine), cette **tendance vers la semi-urbanisation et vers le Grand Liège** nuit à la visibilité d'**Hamoir, qui ne bénéficie en outre pas d'une bonne position géographique** par rapport à son arrondissement : en effet, la commune n'est **pas vraiment dans le Condroz, ni assez dans la zone du GREOVA**, ce qui **lui confère une mauvaise visibilité et un mauvais marketing** : la commune de Hamoir ne se rattache en effet à **aucune image**.

¹ Les autres centrales locales de mobilité, outre celle du Condroz, seraient celles du Pays germanophone, de la Basse Meuse, du Grand Liège (Herstal, Seraing, Grâce-Hollogne), etc.

- **A. Constats généraux quant à la considération de la commune au sein du SDT**

- Les **COMMUNES RURALES** ne sont plus assez prises au sérieux car elles ne sont **pas « administrativement » situées dans un bassin de vie**. C'est le cas de Hamoir qui se situe **trop loin du «Grand Liège »**.
- La **PROVINCE DE LUXEMBOURG** semble **davantage se préoccuper de ses communes rurales**. La **possibilité de se rapprocher davantage de la province du Luxembourg** est donc évoquée, et ce **via un rattachement par l'axe de Marche-en-Famenne**. Cette réflexion est partagée par de nombreux membres. En effet, cette dernière attire bon nombre de Hamoiriens, au niveau scolaire comme commercial. Il serait à cet effet intéressant de connaître la proportion des fréquentations scolaires des zones Bravaux/Marche et Aywaille/Remouchamps/Ferrières. En outre, qu'advierait-il si les entreprises venaient à se délocaliser de la zone Liège pour de développer dans la zone Luxembourg ?
- **Les sports, la nature et la ruralité sont les éléments à prendre en compte pour conférer une vraie IMAGE à Hamoir.**
- **Les territoires dits « ENDOGENES » doivent être rattachés non PAS à UN SEUL PÔLE/ARRONDISSEMENT, mais à PLUSIEURS**, et ce selon les différentes thématiques (exemple : à tel pôle pour le vieillissement, à tel autre pour la mobilité).
- Ce SDT permet difficilement de distinguer les zones agricoles des zones d'habitat. Le schéma de secteur par contre, qui en outre est réglementaire, fait cette différence.
- Il semble difficile de mettre en œuvre ce que prône de SDT en matière de **TRANSITION ECOLOGIQUE** et de **LOGEMENT**.
- Au niveau de la performance **NUMERIQUE**, il semble exagéré que les communes rurales soient aussi concernées, à savoir qu'il s'agit encore de zones où, ici et là, les réseaux GSM ne sont toujours pas au point.
- Certains points abordés par ce SDT pourraient davantage être précisés : comment ces pôles ont-ils été définis ? Qu'entend-t-on exactement par « **QUARTIER NOUVEAU** » ?
 - En effet, M. LECERF précise que le Master Plan de Hamoir - à une échelle plus rurale - semble cadrer sur cette philosophie du quartier nouveau (étalement sur 15 à 20 hectares). Or, ce SDT pourrait se montrer **réticent à l'implantation d'un gros centre sur la commune de Hamoir**. Ce serait pourtant dans le **volet** abordé par le SDT « **Anticiper et muter** » que devrait s'intégrer le **MASTER PLAN du centre de Hamoir**.
 - Emergeront en outre prochainement des SD pluricommunaux, communaux et locaux (relatifs à des *Zones d'Aménagement Communal Concerté*) qui pourraient à leur tour impacter la commune et s'appliquer au CoDT.
 - M. LEGROS précise que ce SDT wallon est une sorte de Master Plan à l'échelle régionale (très politisé), et que même si il n'est pas indispensable qu'Hamoir y soit répertorié comme un point pôle, **il est important néanmoins d'attirer l'attention sur cette zone**, et plus globalement sur la **zone Ourthe-Ambève**.

3. Information Fun Adventure et Blockay – permis unique

Concernant l'infrastructure *Fun Adventure*, une enquête publique prévue entre le 19 décembre 2018 et le 11 janvier 2019 rendra compte d'un avis quant à la régularisation relative à la grande tente, située à cheval sur les territoires de Ferrières, Durbuy et Hamoir (minoritairement). Le prochain RAVeL devrait passer à proximité de cette tente. Ce qui représentera un atout majeur pour cette infrastructure touristique.

Quant à la *Carrière du Blockay*, une enquête publique prévue entre le 17 décembre 2018 et le 24 janvier 2019 (voir article paru dans le VLAN le 19 décembre 2018) rendra compte d'un avis, essentiellement quant aux projets de déplacement de la voirie et de l'emplacement des points/bacs d'eau de rinçage (Deguedre) qui

inquiètent les riverains. Par où passera en effet cette nouvelle voirie et qu'advient-il des deux petits chemins à l'est de la carrière ? Mme MINGUET, membre de la CCATM et échevine de la mobilité et de l'urbanisme, précise que l'activité de cette carrière impliquera seulement une desserte de 10 camions de 25 tonnes par jour, soit environ un trafic peu gênant de 40 camions par semaine.

4. Information enquête unique PGDH – plans de gestion par district hydrographique

Une enquête du PGDH débutée ce 19 décembre 2018 sera menée jusqu'au 18 juin 2019, et relative à un plan de gestion par district hydrographique visant à améliorer la qualité de l'eau. La troisième phase de ce plan (celle de 2022 – 2027) est actuellement en cours d'élaboration. La seconde (celle de 2016-2021) propose déjà 50 actions pour mettre ce plan en œuvre. Un document spécifique en explique les enjeux : la lutte contre la pollution diffuse, l'assainissement, les pollutions méconnues, les ressources d'eau et les incidences climatiques. Il s'agit donc d'un plan majeur lié au code de l'eau. M. LEGROS souhaite savoir si les sociétés de distribution d'eau (SILE, AIDE,...) ont été ou seront prochainement consultées. Mme JASPART lui répond que ce devrait normalement être le cas.

5. Suivi de la réunion InterCLDR du 13.12.2018

La dernière interCLDR qui s'est tenue à Aywaille a fait l'objet d'une intervention de M. A. NIELS, relative aux réseaux RACK et point-nœuds en Ourthe-Vesdre-Amblève ainsi qu'au projet RAVeL /liaison cyclopédestre de l'Amblève, dont l'étude vient d'être relancée grâce à la contribution de *Liège Europe Métropole*. Les membres s'accordent sur le fait que le vélo électrique doit être lié au projet RAVeL, dans le respect des 30km/h, et qu'il devrait idéalement exister des zones de recharge à mettre à la disposition des usagers, à savoir qu'un vélo électrique a besoin de 3h de recharge. Au regard du fait que la majorité des usagers des vélos électriques sont le plus souvent les propriétaires de ces derniers, les membres s'accordent sur la nécessité de développer des systèmes de location de vélos électriques à meilleur prix (en effet les prix actuels sont onéreux) dans le cadre de la concrétisation de ce RAVeL. Afin de réduire les frais de gestion que cela impliquerait, des étudiants pourraient se charger de les entretenir et de les louer. Il faudrait néanmoins veiller à ne pas trop concurrencer par ce biais les propriétaires privés qui louent leur vélo. La crainte de vol devrait aussi être écartée par une sécurité renforcée. L'idéal consisterait en un partenariat entre les propriétaires privés et l'Office du Tourisme. M. LECERF rajoute enfin que des liaisons empierrées pourraient être plus simplement aménagées dans le cadre du réseau provincial à points-nœuds, et que l'usage du vélo électrique serait très légitime pour les citoyens et touristes de la commune de Hamoir, dont les côtes sont fortes et nombreuses.

6. Résumé des divers projets pour lesquels la CCATM a été sollicitée en 2018

M. KRIESCHER énumère les points listés sur le document récapitulatif (voir document annexé) de l'année 2018 distribué aux membres de la CCATM et de la CLDR en s'attardant sur les points suivants :

- La *Maison rurale* est en pleine phase de réhabilitation ;
- À Fairon, un gros subside a été octroyé en faveur de l'extension de l'école ; les travaux devraient donc se dérouler rapidement ;
- Les points qui feront l'objet d'une attention particulière en 2019 seront :
 - La fiche 3.2 du PCDR (*Acquisition d'un terrain en vue de créer un espace de convivialité, de l'habitat et du parking à proximité de la Maison de village*) ;
 - Le dossier maison « *Gaston chauffé* » (via un subside de la société *Ecobâti*) ;
 - La fiche 2.9 du PCDR (*Aménagement de la Place Del Cour et de ses abords dans une optique de convivialité et de mise en valeur du patrimoine*). À cet effet, les résultats du *Bureau Lacasse* seront transmis à la Commune au cours du 1^{er} trimestre 2019 ;
 - Le projet 2.7 du PCDR, désormais intégré dans le Master Plan (*Aménagement du « Quartier nord » en lien avec la révision du Plan Communal d'Aménagement en vue de redynamiser le centre de Hamoir*), avec le projet de la passerelle à finaliser éventuellement grâce au Développement rural. M. LECERF partage aux membres que deux réunions en faveur de ce projet (qui n'inclut pour le moment pas la passerelle) se sont récemment tenues aux respectifs cabinets des Ministres DE BUE et COLLIN afin de

départager auquel des deux pourrait incomber un subside en faveur du développement du centre. Il semble que le Développement rural (R. COLLIN) y réponde plus favorablement que la Revitalisation urbaine (V. DE BUE), cette dernière ayant insisté sur le fait qu'une commune rurale comme Hamoir ne pourrait faire l'objet d'une priorité par rapport à d'autres zones plus « urbaines », bien que cette définition soit discutable, car vague dans le décret relatif à la Revitalisation urbaine. M. LECERF rajoute qu'il faudra néanmoins faire des choix, car 4 fiches-projets du PCDR sont actuellement sujettes à activation sur la commune et le Développement rural ne pourra certainement pas tout prendre en charge ;

- Il est enfin précisé que la priorité sera accordée aux meilleures fiches-projets du PCDR, avant que celui-ci ne prenne fin (en juin 2022) ;
- Les budgets n'étant pas élastiques, M. LECERF annonce aux membres que des choix devront être posés pour prioriser certains des projets relatés dans le document distribué ;
- Á Comblain-la-Tour, la fiche-projet 3.6 du PCDR relative à la *Création d'un atelier rural* pourrait peut-être faire l'objet d'une acquisition de bâtiment subsidiée à 80% par le Développement rural ; cette aide pourrait diminuer opportunément la part financière incombant à la Commune de Hamoir.

7. Divers – Verre de l'amitié

- La réserve naturelle du *Thiers aux Pourcets* (Comblain-la-Tour), gérée par *Natagora*, vient d'être reconnue comme réserve naturelle agréée.
- Une demande de permis d'urbanisme relatif à un projet au sein du hameau de *Chirmont* vient d'être déposée après qu'un problème d'eau ait été réglé. Le Collège communal s'est récemment positionné sur ce projet d'urbanisme : la taille du projet semble trop haute, il serait dès lors nécessaire de le réviser de manière moins massive.
- L'ancien immeuble de M. J. MOSBEUX a été vendu et une demande de permis d'urbanisme vient d'être introduite pour y créer cinq logements. Mais le dossier est incomplet.
- Concernant le projet de développement d'une société de kayak, les pêcheurs ont décidé d'assigner les responsables devant le Conseil d'Etat. L'infrastructure de Hamoir est particulièrement visée et le membre de la CCATM responsable de cette dernière souhaiterait en connaître la raison. Il s'avère en outre que le Master Plan prévoit justement un développement de la pratique du kayak ; ce blocus des pêcheurs pourrait donc poser problème si le Conseil d'Etat venait à trancher en leur faveur. Or, ce dernier ne jugeant que sur la forme, cette démarche présente peu de risques d'aboutir.
- À Fairon, le projet RAVeL suit son cours : le cahier spécial des charges relatif à la liaison à aménager sur 300 mètres sera prêt début 2019. Devraient s'ensuivre la demande et l'octroi de permis d'urbanisme puis les nouvelles procédures de lancement de marché public. L'idéal serait que tout soit bouclé en six mois, si le DNF ne bloque pas davantage la situation.
- La date d'inauguration de la pose de la première pierre de la *Maison des Associations* est encore à fixer et à proposer au Ministre R. COLLIN.
- À l'aube de cette nouvelle législature 2018-2024, la CLDR doit être réactualisée. Si elle l'est à 50% ou plus, elle devra être ré-approuvée par le Conseil puis par le Ministre de la ruralité. M. KRIESCHER va se renseigner pour savoir si la CCATM doit respecter aussi cette condition, à savoir que cette dernière devra aussi être réactualisée 3 mois après la mise en place du nouveau Conseil communal, et bénéficiera d'un délai d'un mois pour être validée. Les réunions de la CLDR continueront à se tenir en même temps que les réunions de la CCATM, mais les deux commissions resteront néanmoins distinctes. M. KRIESCHER propose enfin de créer

une réserve de suppléants pour les deux commissions et éviter ainsi à l'avenir de devoir procéder à la relance d'un nouvel appel à candidatures.

La réunion se solde par un verre de l'amitié.

Claude Kriescher,
Président

Mélanie Jaspard,
Secrétaire

(Rapporteur GREOVA : Alix EVRARD)

