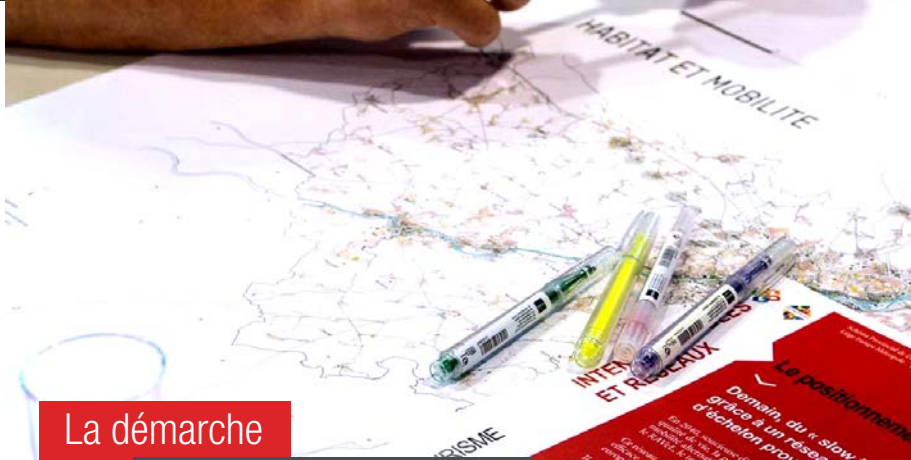

Schéma Provincial de Développement Territorial & Plan Provincial de Mobilité



La démarche

DU SCHÉMA

Vers un projet de territoire et des plans d'actions

De la nécessité d'un projet de territoire

Diminuer la congestion routière, optimiser les réseaux de transports en commun, relever les défis démographiques et du vivre ensemble, anticiper le vieillissement de la population et les besoins en logements, accompagner les mutations économiques, s'inscrire dans les transitions énergétique et écologique,... sont autant de défis que les territoires urbains comme ruraux devront relever à l'horizon 2040.

Persuadée que ces défis ne peuvent plus être appréhendés par le prolongement des tendances actuelles, la Conférence des Élus de Liège Europe Métropole s'est très tôt positionnée en faveur d'une réflexion stratégique, prospective et systémique sur l'avenir du territoire provincial.

Vers la création de guides et d'outils pour le territoire

Dès 2012, une étude préliminaire met en exergue l'intérêt de réunir les Élus et l'ensemble des forces vives pour expérimenter et éprouver de nouveaux outils de gouvernance territoriale selon un système à double échelle : l'échelle des arrondissements et l'échelon provincial.

L'idée d'élaborer un Schéma Provincial de Développement Territorial et un Plan Provincial de Mobilité se précise. L'objectif est de se nourrir des études déjà menées sur le territoire, notamment des Schémas de Développement Territorial développés par les arrondissements et de les mettre en cohérence, voire de les compléter, à l'échelon provincial.

Le Schéma Provincial de Développement Territorial et le Plan Provincial de Mobilité répondent à une double mission. D'une part, en tant que guides, ils donneront à voir des solutions pour le futur et serviront de boussole politique. D'autre part, ces instruments, également cadres d'actions, permettront de planifier à court, moyen et long termes les actions à entreprendre en matière de supracommunauté.

Une approche globale et exhaustive

Environnement, énergie, agriculture, urbanisme bas-carbone, population, développement économique, tourisme et mobilité sont au cœur des réflexions. Tous les territoires sont concernés, tant les communes urbaines que rurales.

LE PROJET

Schéma Provincial de Développement Territorial
& Plan Provincial de Mobilité



L'appui technique du groupement INTERLAND

Pour réaliser ces outils, Liège Europe Métropole ASBL s'appuie sur l'expertise du groupement INTERLAND désigné à l'issue d'une procédure d'appel d'offres.

Le travail du consortium est balisé au travers d'un cahier des charges qui précise les attentes et la méthode de travail.

Une démarche en 4 étapes

La démarche est établie en 4 étapes :

- étape 1 : le diagnostic systémique ;
- étape 2 : les projets pour le territoire ;
- étape 3 : les orientations stratégiques ;
- étape 4 : le master plan et les plans d'action.

À l'issue de chaque phase, le présent classeur sera alimenté d'une nouvelle fiche présentant les conclusions.

Une étude co-construite

La méthode de travail est basée sur la co-construction. À chaque étape du processus,

des « Ateliers du territoire » réunissant les Élus sont organisés pour alimenter les réflexions.

Des « Workshops » techniques avec les acteurs de terrain ponctuent également la démarche.

Vers un pacte pour la régénération du territoire

Les engagements pris de manière collective à travers l'élaboration du Schéma Provincial de Développement Territorial et du Plan Provincial de Mobilité seront traduits à travers un document à caractère politique : « le Pacte pour la Régénération du Territoire Provincial ».

Ce pacte concentrera ses efforts autour de 5 thèmes majeurs pour la régénération du territoire :

1. la transition énergétique et écologique ;
2. l'urbanisme bas-carbone ;
3. la régénération économique ;
4. la mobilité durable ;
5. le tourisme.

PHASE 1



Phase 1

LE DIAGNOSTIC

Des enjeux à relever d'ici 2040

La première étape de l'élaboration du Schéma Provincial de Développement Territorial et du Plan Provincial de Mobilité a consisté en la réalisation d'un diagnostic systémique du territoire de la province de Liège. Ce diagnostic, finalisé en avril 2016, a permis de mettre en exergue les principaux défis et enjeux du territoire.

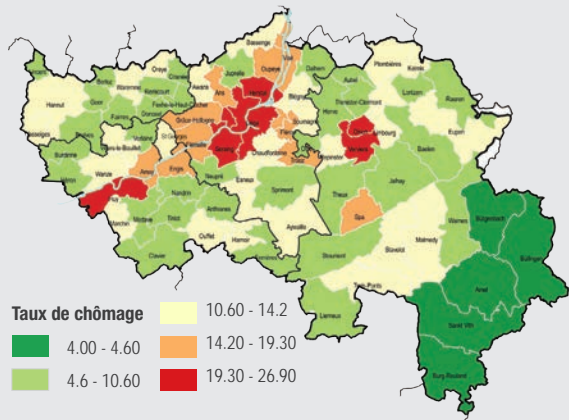
Un territoire dual et dynamique

Avant 1940, l'habitat et l'emploi se concentraient dans les vallées de la Meuse et de la Vesdre ainsi que dans quelques centres bourgs en milieu rural. Mais depuis le début des années 70, l'habitat se propage dans des communes de plus en plus éloignées des centralités. Cette situation est le fruit d'une lente évolution, combinant des facteurs d'ordres multiples : politiques publiques, préférences résidentielles des ménages, mutations économiques, offres en mobilité. Il en résulte une forte dualisation entre les plateaux péri-urbains ou urbains et les vallées d'urbanisation

ancienne où se concentrent les problèmes sociaux et environnementaux.

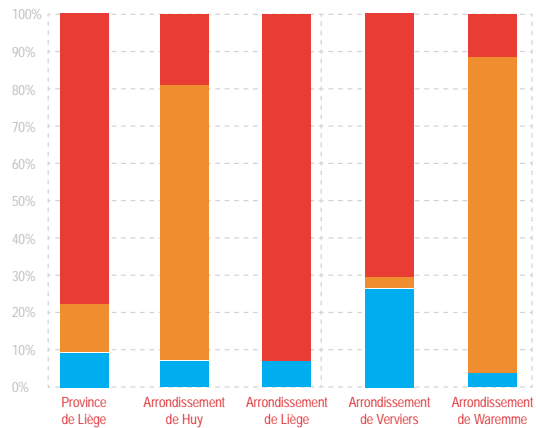
Les prévisions démographiques prévoient une croissance de la population en province de Liège d'ici 2040. Cette croissance sera néanmoins hétérogène selon les arrondissements : les arrondissements de Huy et de Waremme enregistreront les plus fortes dynamiques alors qu'elles seront plus modérées pour les arrondissements de Liège et de Verviers.

Quels que soient les territoires, cette croissance sera avant tout marquée par la forte progression de la tranche d'âge des 80 ans et plus qui devrait croître de +60 %.



Part des différentes dynamiques démographiques dans la croissance de la population par arrondissement sur la période 2008 - 2014

■ Mouvement migratoire international
■ Mouvement migratoire interne
■ Solde naturel



Cette population aura des besoins spécifiques en matière de logements, services et équipements qu'il s'agit d'anticiper dès maintenant.

Les moteurs des dynamiques démographiques que l'on observe aujourd'hui varient d'un arrondissement à l'autre. Si la croissance est avant tout liée aux migrations internes (c'est-à-dire aux flux de population entre communes belges) pour les arrondissements de Huy et de Waremme, ce sont les migrations de longues distances qui justifient la croissance des arrondissements de Liège et de Verviers.

De la nécessité de transports en commun performants

La périurbanisation généralisée du territoire induit une demande en déplacements individuels importante, les transports collectifs n'étant pas à même de desservir de manière efficiente un habitat dispersé. Par conséquent, le trafic n'a cessé d'augmenter sur nos routes depuis 1970 et des tronçons sont aujourd'hui saturés, notamment sur le ring nord dont la fluidité est pourtant vitale à l'économie de toute la région. L'accroissement du trafic est particulièrement manifeste pour les routes nationales qui traversent les plateaux. Par exemple, la N63, reliant Liège à Marche-en-Famenne, a enregistré un accroissement de trafic de 72 % en 30 ans ! Le secteur des transports est de plus très énergivore et ses émissions de gaz à effet de serre n'ont pas cessé d'augmenter depuis 1990.

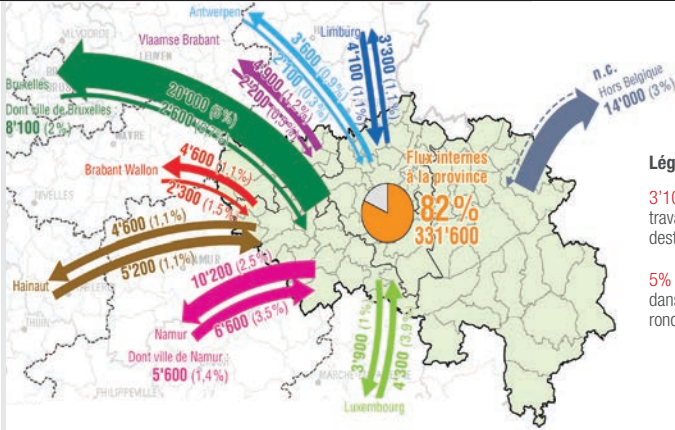
Le territoire provincial est, en outre, un territoire de flux de travailleurs, d'étudiants, ... Face à un réseau routier de plus en plus saturé, la mise en place d'un réseau de transports collectifs performants est primordiale.

Dans ce cadre, le réseau ferroviaire constitue un enjeu majeur pour le territoire provincial. La structure du réseau organisée en étoile autour de Liège constitue une armature intéressante pour développer une politique forte de transports publics, à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Complémentairement aux trains, les bus ont un rôle essentiel à jouer dans la desserte du territoire provincial. Si actuellement la fréquentation des bus est avant tout scolaire et urbaine, il ne faut pour autant pas négliger la demande dans les zones moins denses ainsi que le potentiel de déplacements liés à l'emploi comme le montre l'illustration des flux liés aux actifs (voir fiche suivante). Ces dernières années, les bus ont connu une montée en puissance de leur fréquentation, sans commune mesure avec l'offre et les budgets d'exploitation disponibles.

Un urbanisme à orienter « bas carbone »

À l'avenir, il sera nécessaire d'encourager un urbanisme « bas carbone » basé sur une meilleure articulation entre développements fonciers et immobiliers et offre en transports et en services. Pour atteindre cet objectif, la première étape consistera à identifier les espaces à développer en priorité. Il s'agira ensuite d'y favoriser les investissements



Légende

3'100 Nombre d'actif d'occupés travaillant dans la province de destination

5% Part que représente ce flux dans la population active de l'arrondissement d'origine

(commerces, logements, bureaux, services, équipements) et la multi-modalité.

Une régénération économique amorcée

Sur le plan économique, la Province de Liège a amorcé sa régénération depuis une quinzaine d'années mais compte tenu du poids des contraintes structurelles et d'un héritage complexe, le territoire peine à valoriser ses atouts (localisation géographique, savoir-faire, ressources naturelles, accessibilité, qualité de vie, notoriété internationale et tradition de l'accueil appréciée et reconnue).

L'économie productive et l'économie présenteielle

En matière d'emploi, les promesses de l'industrie du futur et des relocalisations ne sont pas suffisantes pour absorber la croissance de la population en âge de travailler et faire baisser le chômage qui reste élevé (17 %). La hausse d'emplois (+1.3% entre 2008-2013) est principalement liée à la bonne dynamique entrepreneuriale enregistrée ces dernières années. L'économie productive est une spécificité du territoire avec plus de 32 % des emplois du secteur productif wallon localisé en province de Liège (soit environ plus de 91 000 emplois en 2013). Il s'agira de soutenir une adaptation du socle productif pour assurer la prospérité de l'économie liégeoise et la cohésion du territoire.

L'économie présenteielle connaît un rayonnement limité malgré la croissance de la po-

pulation ces dernières années. Le triptyque « construction durable, santé, bien-être (eau, nature, alimentation, mobilité) » constitue un positionnement intéressant pour le développement économique des territoires ruraux.

Le renforcement de la place tertiaire de Liège est indubitablement une opportunité de diversification de l'économie liégeoise. Liège doit être une alternative crédible face à Bruxelles et sa périphérie. Améliorer le rayonnement international de la ville historique impactera positivement l'ensemble du territoire provincial car le développement des fonctions tertiaires donne accès aux services sophistiqués, aux compétences numériques, d'ingénierie et de conseils et assure une montée en gamme du tissu économique dans son ensemble. Pour attirer les emplois tertiaires supérieurs, les Élus devront être attentifs à consolider les connections internationales entre Liège et les grandes métropoles (aéroport, ligne TGV) et surtout à favoriser l'apprentissage des langues de l'Eurégio Meuse-Rhin.

Le tourisme

Le tourisme est également un vecteur économique important pour la province avec une offre qui conjugue culture et nature. Néanmoins, le rayonnement de celle-ci demeure limité au niveau international.

Le tourisme itinérant est en forte croissance. Ainsi, le développement d'itinéraires balisés, aménagés et sécurisés pour les cyclistes et marcheurs entre les sites naturels doit se poursuivre.

PHASE 2



Phase 2

LES PROJETS POUR LE FUTUR

Quel(s) projet(s) pour quel territoire voulons-nous dans vingt ans ?

La seconde phase de travail intitulée « projets pour le futur » doit permettre de répondre à cette question.

Pour y parvenir, le groupe INTERLAND a imaginé différents scénarios permettant de répondre aux défis relevés dans la première phase de travail. C'est mettre en scène des visions contrastées suscitant le débat et les prises de position. Ces scénarios sont imaginés par sous-territoires : les vallées, les plateaux, l'espace frontalier, les pôles et les réseaux. À l'issue des ateliers, des orientations stratégiques par sous-territoires ont pu être dégagées.

Participation

Les quatre ateliers se sont déroulés au Palais des Congrès de Liège durant le mois de juin 2016. L'ensemble des Députés provinciaux, Bourgmestres et Échevins y ont été conviés. Au total, 138 personnes représentant 40 communes provinciales ont participé aux différents débats.

Première atelier, les vallées

Vallée de la Meuse

Pour la vallée de la Meuse, le premier scénario était celui d'un territoire qui capitalise sur son savoir-faire en matière de gestion des flux (tri, recyclage des déchets) et devient de la sorte une vallée exemplaire en matière d'écologie industrielle. Le second scénario était axé sur le développement culturel et la régénération des sites urbains. La table de travail consacrée à la vallée mosane a témoigné d'un réel intérêt pour le projet d'une vallée éco-industrielle exemplaire. Ce choix est avant tout guidé par le statut de « terreau industriel », porteur d'emplois, que joue la vallée pour le territoire provincial. Les participants ont néanmoins précisé que la vallée éco-industrielle n'exclut pas la « mise en désir » de ce territoire par des programmes de régénération urbaine, de mise en valeur de la culture,...

Vallée de la Vesdre

Pour la vallée de la Vesdre, le premier scénario mettait en avant la rénovation urbaine de la vallée à travers la réalisation d'éco-quartiers, ... favorisant l'accueil d'une

PHASE 2



population nouvelle. Le second scénario mettait l'accent sur la « vallée verte » à travers la préservation du cadre naturel et la valorisation du triptyque « eau, santé, bien-être ».

Les participants se sont positionnés dans un premier temps en faveur de la « Vallée verte », condition nécessaire à la réurbanisation de la vallée. La vallée se positionne principalement autour de l'eau avec les Villes de Chaudfontaine, Spa, Verviers.

Vallées de l'Ourthe et de l'Amblève

Pour les vallées de l'Ourthe et de l'Amblève, le premier scénario était basé sur un développement mixte de la vallée entre activités économiques et habitat. Le second projet de territoire tablait davantage sur le renforcement de l'offre touristique et de loisirs au sein de ces deux vallées.

Les participants à cette table n'ont pas manifesté la volonté d'accueillir substantiellement plus d'habitants. Dans ce sens, ils s'orientent davantage vers une vocation de territoire de plein air et de loisirs bénéficiant d'un positionnement stratégique entre Spa et Durbuy. Néanmoins, les participants ont souligné l'importance d'œuvrer à l'amélioration du cadre de vie.

Deuxième atelier, les plateaux et les collines

Hesbaye et Condroz

Pour la Hesbaye et le Condroz, le premier scénario confortait la place agricole de ce

territoire en limitant l'expansion urbaine. Le second projet était, avant tout, axé sur la production d'énergie et l'accueil de nouveaux ménages. Le positionnement de cette table de travail était peu clair bien que la vocation agricole ait été réaffirmée. Néanmoins, les participants ont pointé la nécessité de faire évoluer cette agriculture en favorisant les circuits courts et l'agriculture biologique. Il y a, également, une volonté d'être un territoire moins énergivore et de disposer d'un habitat de grande qualité.

Entre-Vesdre-et-Meuse

Pour l'Entre-Vesdre-et-Meuse, le premier scénario tirait pleinement parti de la localisation transfrontalière pour le développement économique et l'habitat. Le second projet basé sur la notion de « Parc Naturel » proposait de protéger le paysage de l'urbanisation galopante. Cette table a pris position en faveur du « Parc Naturel du Pays de Herve ». Il y a une volonté nette de protéger le cadre de vie et de mettre en valeur le paysage bâti (villages) et non-bâti (paysages) ainsi que les productions locales. Dans ce cadre, l'Eurégio est utilisé pour capter des consommateurs et des touristes.

Ardenne

Pour l'Ardenne, le groupe INTERLAND a imaginé un premier scénario où le territoire est préservé de l'urbanisation extensive et où les espaces ouverts sont réservés en priorité à la production énergétique et sylvicole. Le second scénario est celui de l'attractivité résidentielle où l'Ardenne

PHASE 2



devenir un territoire d'accueil grâce à une offre foncière financièrement attractive.

Les participants à cette table ont manifesté une préférence pour le premier scénario, convaincus que la richesse patrimoniale de leur territoire doit être préservée. Ils ont néanmoins épinglé la nécessité de développer une offre d'accueil pour les activités économiques le long des autoroutes E25 et E42.

Troisième atelier : les polarités et leur mise en réseau

Polarités économiques

En matière de développement économique, le premier scénario était axé sur la valorisation et la requalification des friches, le second sur le développement et le positionnement stratégique de parcs d'activité économique. Les tables de travail ont toutes misé sur la régénération des friches plutôt que sur la création de nouveaux parcs d'activité. De cette façon, le savoir-faire local en matière de recyclage et de dépollution peut être mis en valeur. Les tables ont néanmoins rappelé la nécessité de créer du foncier accessible pour les PME et TPE et la nécessité de s'accorder sur une stratégie commune en matière de réaffectation des friches.

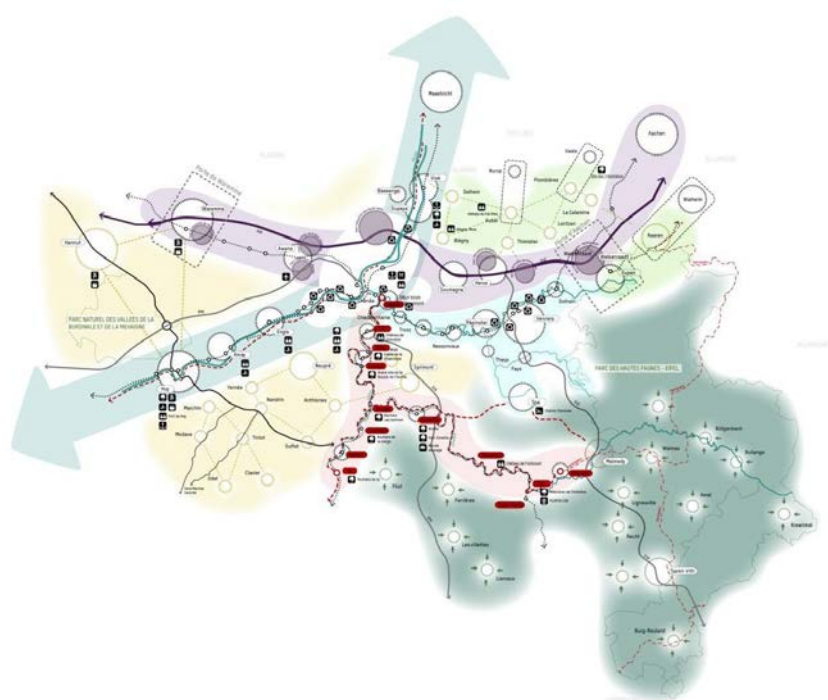
Pôles d'habitat

Aujourd'hui, l'habitat et les fonctions servantes ont déserté les centralités historiques au profit des périphéries. Le premier scénario imaginé par le groupe INTERLAND répartit la croissance démographique de manière homogène sur le territoire. Le second scénario projette la croissance démographique dans quelques lieux, les plus pertinents en matière de mobilité.

En matière d'habitat et de mobilité, les trois tables de travail ont opté pour le projet des « quartiers éco-mobiles ». Dans ce scénario, seuls les quartiers multimodaux les plus pertinents font l'objet d'investissements publics importants. Par ce choix, les participants ont pointé la nécessité de sortir des limites communales et de réfléchir ensemble à la création de lieux de vie répondant aux défis de demain (mobilité décarbonée, diversité des types d'habitat, problématique du vieillissement de la population, ...). Ce choix était motivé par la capacité de ce scénario à préserver le cadre de vie et les paysages tout en évitant la dispersion des moyens publics, notamment en matière d'infrastructures de mobilité. Pour arriver à un tel projet, les participants ont pointé la nécessité

PHASE 2

Schéma Provincial de Développement Territorial
& Plan Provincial de Mobilité



de s'affranchir du plan de secteurs et de régler la problématique des lenteurs administratives liées à la mise en place de projets d'envergure.

Néanmoins, ce projet a été nuancé. Les tables de travail ont d'emblée précisé qu'il ne fallait pas se cantonner aux plus gros « hubs provinciaux » mais qu'un chapelet de sites potentiels devrait être considéré. Par ailleurs, il a également été souligné que dans cette configuration, les pôles secondaires ne doivent pas être mis sous cloche mais doivent capitaliser leur développement sur d'autres secteurs (tourisme, production locale, ...).

Des ateliers du territoire à la définition de 7 sous-territoires de projets

Les ateliers du territoire ont également permis d'aboutir à la définition de sept sous-territoires de projets caractérisés par des ambitions communes :

- la vallée mosane : de la Meuse productive à l'écovallée ;
- de Hannut à Eupen : du corridor nord à l'arc de l'innovation ;
- la vallée de la Vesdre : de la vallée déqualifiée à la vallée durable ;
- les vallées de l'Ourthe et de l'Ambève: des vallées discrètes à la destination touristique ;
- l'Ardenne : de la forêt périurbaine aux « oasis » ardennaises ;
- la Hesbaye et le Condroz: des campagnes dortoirs au territoire nourricier ;
- l'Entre-Vesdre-et-Meuse: des plateaux introvertis au système villageois qui s'ouvre sur l'Eurégio.

Le Plan Provincial de Mobilité réfléchit à un scénario de Mobilité qui répond aux ambitions des territoires et aux enjeux de demain.