



Plan triennal 2020-2022

Deux thématiques ressortent clairement pour ce nouveau triennat, au vu du Schéma provincial de Développement territorial et des nombreux échanges avec les Communes, à savoir « le Développement territorial et la Mobilité durable » et « le Développement harmonieux de l'Habitat en zones rurales et urbaines ».

De plus, au vu de la nouvelle Déclaration de politique régionale, qui mentionne que « les Provinces reprennent progressivement à leur charge (et totalement d'ici la fin de la législature au plus tard) les contributions communales au financement des zones de secours, la thématique « Sécurité » est également retenue.

Dès lors, les trois thématiques retenues pour le Plan triennal 2020-2022 seront d'application pour les sélections de projets en vue de l'octroi de subsides supracommunaux pour la période de référence et interviennent dans le cadre d'une procédure définie dans la circulaire de sélection des projets validée simultanément.

1. Le Développement territorial et la Mobilité durable

La thématique « Développement territorial et la Mobilité » permettra de répondre à des enjeux à l'échelle du territoire provincial et vise à compléter la réflexion du Schéma provincial de Développement territorial (SPDT). Elle pourra en l'occurrence intégrer des éventuelles études d'implémentation dudit schéma dans les matières qu'il concerne (que ce soit l'habitat, le commerce, le développement du numérique ou encore le tourisme) et nourrir la réflexion en matière de mobilité au sens large, tant à la ville qu'à la campagne.

Plus particulièrement au sujet de la mobilité, elle portera notamment sur la poursuite du maillage du territoire dans le domaine de la mobilité douce (active), maillage cyclo-pédestre. C'est en effet une petite révolution qui est actuellement en cours sur le territoire en matière de réseaux structurants de mobilité douce, ceci en grande partie sous l'impulsion de Liège Europe Métropole. De sérieuses avancées sont à signaler pour une multitude de chaînons manquants du type « liaisons cyclo-pédestres » en site propre et cela doit continuer.

Lorsqu'on examine la carte du territoire provincial, on constate qu'il ne reste plus que deux chaînons manquants qui ne font pas l'objet d'une action précise. Il s'agit de la liaison Statte-Moha du RAVeL de la ligne 127 et d'une liaison à travers le plateau du Condroz entre le RAVeL de la ligne 126 à Clavier et un point à définir le long du RAVeL de l'Ourthe.

Les travaux d'infrastructures y afférents seront dès lors éligibles à l'octroi d'une subvention.

De plus, il s'agira ici de porter et développer les initiatives de mobilité alternatives à l'autosolisme, tant dans les zones rurales que dans les zones plus densément peuplées. On peut citer par exemple les parkings d'EcoVoiturage.

Par ailleurs, pourront également être prises en compte les conclusions du SPDT quant à la création de parkings de délestage péri-urbains ou situés à proximité des accès autoroutiers.

La réalisation d'infrastructures multimodales capables d'accueillir les modes doux indispensables aux parcours de rabattement, aux transferts intermodaux et aux accès de proximité en en faisant des

espaces publics de qualité fera aussi partie de cette thématique (parkings sécurisés pour vélos, aménagements urbains complémentaires, etc.).

Enfin, les subventions participeront au développement d'un réseau de mobilité durable qu'il soit électrique ou autre.

2. Le Développement harmonieux de l'Habitat en zones rurales et urbaines

Il existe une grande diversité de quartiers de gares, existantes ou en projet au sein de la province.

Ces quartiers présentent tous des potentialités de renouvellement ou d'intensification. Le travail d'analyse a cependant permis de faire émerger des pôles gares stratégiques.

Les pôles déjà urbanisés, où les opportunités de développement immobilier sont rares ou inexistantes, constituent une première catégorie de pôles gares. Au sein de ces pôles gares, la régénération de l'habitat passera par la réhabilitation du bâti existant, sa surélévation, la construction en dent creuse, la démolition-reconstruction des édifices les plus précaires et par la suppression des friches. Un travail fin de repérage des opportunités foncières doit être effectué gare par gare et la mutation fonctionnelle d'un certain nombre de tènements doit être envisagé.

Ensuite, là où l'environnement immédiat des gares stratégiques présente des disponibilités foncières nettes importantes, des projets immobiliers mixtes plus conséquents peuvent être envisagés

Concrètement, l'idée serait de se concentrer sur le développement des pôles gare et d'intensifier les centralités urbaines et rurales par le lancement d'un appel à idées et à projets qui permette à tous, acteurs privés (entreprises, associations, collectifs, artistes, écoles, etc.) aux côtés des institutionnels, de prendre part à la construction d'un territoire lisible et rayonnant.

La démarche doit créer un effet de levier, tant en termes d'investissement financier que de m² développés. L'appel à manifestation d'intérêt repose sur le principe « 1 site, 1 projet, 1 économie, 1 opérateur » et sera assorti d'un programme correspondant à des objectifs ou thèmes communs (économie d'espace « vivre ensemble », densifier les quartiers gares, habiter le fleuve,...) ; spécifiés et augmentés des enjeux propres à chaque site.

L'objet de l'appel à projets serait de sélectionner des projets réalisables à court terme, dont les partenaires publics ont la maîtrise foncière.

Un ou plusieurs contrat(s) serai(en)t à passer entre le partenaire public et le projet lauréat pour le transfert du bien concerné, sous diverses formes possibles (convention, amodiation, bail, cession,...), tout en sachant que le partenaire public n'a pas vocation à assurer la gestion et le fonctionnement du projet ainsi réalisé, ni d'y apporter un financement spécifique, en dehors du bien dont il est le propriétaire d'origine.

Tout en véhiculant une identité supracommunale et métropolitaine, les projets ne répondraient pas à un besoin spécifique des partenaires publics mais relèveraient de l'initiative de leurs porteurs et répondraient à leurs propres besoins.

Par ailleurs, un deuxième volet suivant le même processus pourrait s'envisager en accompagnant les opérations de logements collectifs en cœur de villages et de villes.

La Province se propose de soutenir directement les porteurs de projets et communes ayant fait le choix d'investir dans leurs quartiers de gare et dans leurs périmètres de centralité à travers des conseils d'ingénierie pour analyser la faisabilité en amont, pour définir les modalités opérationnelles des projets et apporter un complément financier éventuel.

Enfin, le caractère innovant est bien évidemment essentiel et devra être présent tout au long de la démarche, notamment au niveau énergétique.

3. La Sécurité

L'année 2019 a vu le nouveau Gouvernement wallon confirmer l'existence de la Province tout en lui assignant l'obligation financière de prendre en charge l'ensemble des dotations communales aux zones de secours, selon une planification à établir sur la législature.

Les modalités de cette nouvelle obligation financière d'ordre supracommunal, qui dépasse largement celle qui était assurée au cours des dernières années, doivent, sans conteste, être débattues au sein des instances de Liège Europe Métropole.

C'est également au sein de celles-ci que devraient être examinées deux autres thématiques en matière de sécurité qui ont été suggérées comme potentiellement bénéficiaires de subsides provinciaux en matière de supracommunalité.

Il s'agit tout d'abord de la problématique des stands de tir pour les 20 zones de police que compte le territoire provincial, sachant que plusieurs d'entre elles font régulièrement part des difficultés rencontrées pour assurer pleinement la formation du policier au tir et la responsabilité que des carences en la matière pourraient engendrer.

Il s'agit ensuite de la question de la subsidiation potentielle des cellules de planification d'urgence mutualisées entre plusieurs communes afin de rencontrer plus efficacement les obligations des communes en cette matière.

Ces trois thématiques touchant à la sécurité de la population et nécessitant une vision supralocale afin d'utiliser les moyens financiers de manière optimale et rationnelle au bénéfice du plus grand nombre, il est proposé que les projets y liés puissent être abordés dans le cadre des subventions obligatoires et/ou potentielles de la Province.

Il est en outre suggéré que ces thématiques fassent l'objet de groupes de travail associant des représentants des conférences d'arrondissement des bourgmestres, des services de M. le Gouverneur et des services provinciaux afin de présenter ultérieurement les cadres légaux dans lesquels elles s'inscrivent et les pistes de réflexion quant aux interventions de la Province qui, rappelons-le, ne détient aucune compétence de gestion en ces matières, en dehors des seules compétences lui reconnues sous l'angle de la formation.