

Table des matières

Table des matières.....	1
1. Introduction.....	4
2. Tissu socio-économique de la Ville de Liège.....	6
2.1 Le contexte démographique.....	6
2.2 La structure générale de la population active.....	7
2.3 Les salariés résidents.....	7
2.4 Les salariés.....	8
2.5 Les indépendants.....	11
2.6 La démographie des entreprises.....	12
2.7 Conclusions.....	13
3. Considérations théoriques sur la localisation des activités économiques.....	14
3.1 Les principaux facteurs de localisation.....	14
3.2 Les grands types de localisation.....	20
3.3 La métropolisation.....	21
3.4 Stratégie et type d'entreprises au sein d'une agglomération.....	22
4. Les secteurs porteurs et créneaux innovants pour Liège.....	24
4.1 Les secteurs pour lesquels la région liégeoise n'est pas porteuse actuellement.....	24
4.2 Les secteurs pour lesquels la région liégeoise présente des opportunités.....	25
4.2.1 Le développement endogène.....	26
4.2.2 La spécialisation ou le développement par grappes ou filières.....	26
4.3 Identification de quelques secteurs porteurs de développement pour le bassin liégeois et la Ville de Liège en particulier.....	29
4.3.1 Agroalimentaire.....	29
4.3.2 Imprimerie et édition.....	30
4.3.3 Construction.....	30
4.3.4 Information et communication.....	31
4.3.5 Biotechnologies et génomique.....	32
4.3.6 Spatial et aéronautique.....	33
4.3.7 Environnement et déchets.....	34
4.3.8 Artisanat.....	35
4.3.9 Microtechniques (nanotechnologies).....	36
4.3.10 Transport et logistique.....	37
4.3.11 Emballage.....	38
5. Approche spatiale par Axe.....	40
5.1 Méthodologie.....	40
5.2 Conditions générales de réussite.....	42
5.2.1 Recommandations et propositions.....	42
5.2.2 Autres considérations.....	42
5.3 Axe 1 : « Sclessin – Val Benoît ».....	44

5.3.1 Contexte socio-économique.....	44
5.3.2 Contexte urbanistique.....	46
5.3.3 Orientations et développement.....	51
5.4 Axe 2 : « Renory ».....	54
5.4.1 Contexte socio-économique.....	54
5.4.2 Contexte urbanistique.....	55
5.4.3 Orientations et développement.....	57
5.5 Axe 3 : « de l'université à la ville ».....	59
5.5.1 Contexte socio-économique.....	59
5.5.2 Contexte urbanistique.....	61
5.5.3 Orientations et développement.....	64
5.6 Axe 4 : « Les biefs de l'Ourthe ».....	66
5.6.1 Contexte socio-économique.....	66
5.6.2 Contexte urbanistique.....	69
5.6.3 Orientations et développement.....	74
5.7 Axe 5 : « la route Charlemagne N3 ».....	77
5.7.1 Contexte socio-économique.....	77
5.7.2 Contexte urbanistique.....	79
5.7.3 Orientations et développement.....	81
5.8 Axe 6 : « la zone portuaire ».....	83
5.8.1 Contexte socio-économique.....	83
5.8.2 Contexte urbanistique.....	85
5.8.3 Orientations et développement.....	89
5.9 Axe 7 : « le faubourg Saint Léonard».....	92
5.9.1 Contexte socio-économique.....	92
5.9.2 Contexte urbanistique.....	94
5.9.3 Orientations et développement.....	100
5.10 Axe 8 : « la porte d'Anvers E313 ».....	102
5.10.1 Contexte socio-économique.....	102
5.10.2 Contexte urbanistique.....	104
5.10.3 Orientations et développement.....	107
5.11 Axe 9 : « La chaussée romaine - Rocourt».....	109
5.11.1 Contexte socio-économique.....	109
5.11.2 Contexte urbanistique.....	110
5.11.3 Orientations et développement.....	113
5.12 Axe 10 : « la Porte de Bruxelles ».....	114
5.12.1 Contexte socio-économique.....	114
5.12.2 Contexte urbanistique.....	116
5.12.3 Orientations et développement.....	120
5.13 Le site des Guillemins.....	122
5.13.1 Considérations méthodologique.....	122
5.13.2 Synthèse du diagnostic du schéma directeur.....	124

<i>5.13.3 Les axes de développement territorial.....</i>	<i>126</i>
<i>5.13.4 Le potentiel de projets à vocation économique.....</i>	<i>127</i>
<i>5.13.5 Considérations stratégiques.....</i>	<i>128</i>
6. Bilan.....	130
7. Bibliographie.....	134

1. Introduction

Cette étude réalisée à l'initiative de la Ville de Liège concerne le développement économique du territoire communal liégeois dans le cadre de la mise en œuvre du projet de Ville « Créer les conditions d'un développement harmonieux et équilibré de l'activité économique » et « Favoriser l'implantation d'entreprises de service ».

L'objectif de l'étude est double :

- Réaliser une étude pratique visant à déterminer le type de maillage économique souhaité sur le territoire de la Ville de Liège et le type d'activités à privilégier au sein des quartiers, c'est-à-dire des activités économiques compatibles avec les autres fonctions de la Ville.
- Dresser un bilan et émettre des recommandations en vue de créer les conditions optimales du développement des entreprises sur le territoire de la Ville de Liège afin de renforcer son attractivité. Les éléments de l'étude se veulent très concrets et opérationnels pour le territoire de la Ville de Liège.

L'étude est exploratoire. Elle lance une réflexion globale qui devrait déterminer les actions futures et pointes, de manière précise, des sites-leviers à mettre en œuvre en priorité, ainsi que des zones à structurer ou à restructurer. Elle offre une entrée en matière pour penser le développement de la Ville de Liège. C'est donc une approche par axe de développement qui a été retenue, plutôt qu'une analyse classique par quartier. Elle permet de donner une vision dynamique du développement et répond mieux aux logiques d'implantation des entreprises. De plus, le choix de renforcer l'activité économique à ces endroits permet de garantir un cadre de vie de qualité pour les espaces voués à la résidence se situant entre ces axes de développement.

L'étude s'articule autour de deux approches parallèles : d'une part, une étude du monde de l'entreprise à Liège, et d'autre part, une analyse fine de l'espace liégeois à développer.

L'étude s'attache d'abord à dépeindre l'activité économique liégeoise en matière de services et d'industries (hors commerce) sur base des données disponibles. Le travail fait ensuite le point sur les considérations théoriques en matière de localisation des activités économiques, avant de mettre en évidence les secteurs ou créneaux économiques porteurs ou novateurs, en tenant compte des caractéristiques urbaines liégeoises et du tissu économique existant vers lesquels il conviendrait d'orienter l'action de la Ville et de ses partenaires.

L'approche par axe identifie les 10 axes de développement potentiel de l'activité économique à Liège. Pour chacun, une analyse très fouillée indique leurs caractéristiques intrinsèques suivantes :

- macro- et micro- localisation ;
- accessibilité (marchandises, voitures, transports en commun, modes doux,...) ;
- typo-morphologie urbanistique ;

- activités économiques ou spécifiques présentes ;
- contraintes juridiques urbanistiques (SAED, PCA, Schéma Directeur...) ;
- qualité environnementale (patrimoine, espaces verts, éléments particuliers,...).

Chaque axe se voit indiquer les sites d'opportunité et les zones à restructurer si besoin est, ainsi que les leviers à mettre en œuvre pour les activer.

En termes d'identification de concepts, aides ou process nouveaux facilitant l'implantation économique en milieu urbain (y compris outils urbanistiques à mettre en œuvre), nous renvoyons à l'étude¹ que l'équipe a réalisée sur le sujet. Il s'agissait de l'élaboration d'une « proposition concrète d'actions en faveur de l'intégration d'activités économiques dans le tissu urbain », ou en d'autres termes : comment promouvoir les activités économiques en ville sur base de l'étude de l'offre et de la demande, récentes et futures, de localisations d'activités économiques en milieu urbain.

Ces deux études sont donc intimement liées, la seconde étant l'application de la première à la Ville de Liège, et la première constituant une boîte à outil à conjuguer avec la seconde.

Dans la mesure du possible, des exemples de réussites de développement économique urbain intégré dans des villes européennes ou des entités urbaines comparables à Liège ont été indiquées.

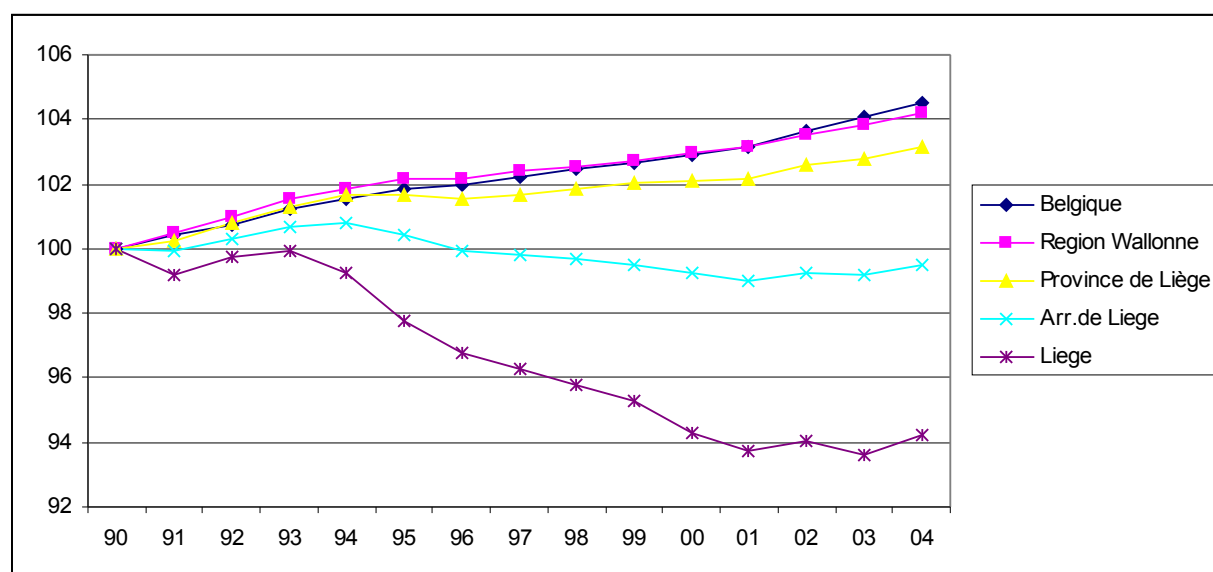
¹ Etude réalisée en 2004 à la demande de la SPI+ et d'Inter-Environnement Wallonie, et soutenue par le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement. La démarche poursuivie s'est appuyé sur trois axes majeurs de travail qui furent menées en parallèle: la valorisation des réflexions déjà réalisées et des expériences menées ailleurs, la rencontre avec les acteurs, l'étude et le diagnostic de terrain dans trois quartier dont le quartier Saint Léonard à Liège.

2. Tissu socio-économique de la Ville de Liège

Ce chapitre dresse un bref aperçu du contexte socio-économique de la Ville de Liège. L'objectif de cet aperçu n'est évidemment pas d'établir un tableau de bord socio-économique de la Ville de Liège, mais, plus modestement de préciser certaines caractéristiques socio-économiques de la métropole liégeoise, plus particulièrement en rapport avec l'emploi, qui nous paraissent donner tout son sens à la réflexion engagée.

2.1 Le contexte démographique

Figure 2.1 : Evolution relative de la population (1990-2004)



Source : INS

En terme de potentiel démographique, depuis 1990, Liège a perdu 5,8 % de ces habitants contre 0,5 % pour l'arrondissement, tandis que, tant la Belgique que la Wallonie, ont connu une très légère hausse. Toutefois, au sein de l'arrondissement, avec 185 488 habitants, le poids démographique de la Ville de Liège est déterminant puisqu'elle représente 31,6 % du total. Constatons que le déclin semble endigué depuis 2001. La période la plus critique fut de 1993 à 2001.

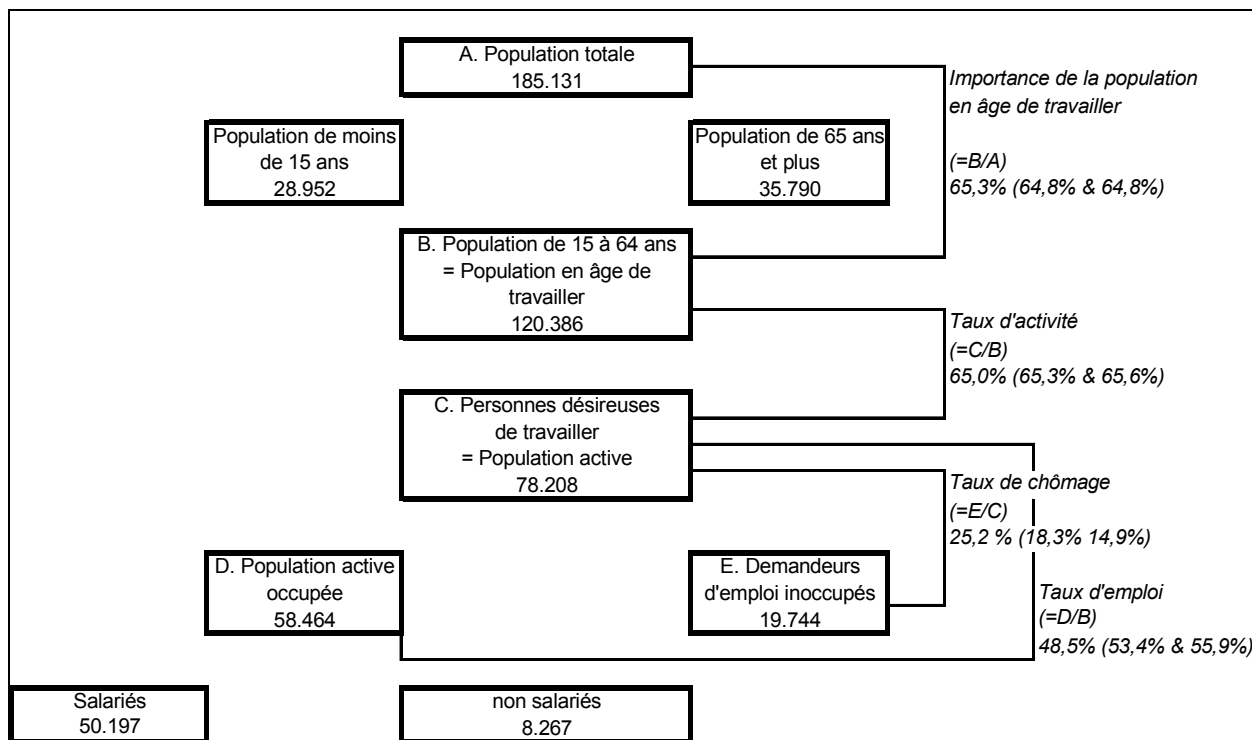
Du point de vue de la structure par classes d'âges, par rapport à l'arrondissement, la commune de Liège témoigne d'un profil spécifique, à savoir : un déficit de jeunes (les moins de 15 ans représentent 15,4 % contre 16,9 %), un léger surplus de jeunes adultes, jusqu'à 35 ans, ensuite un déficit au niveau des adultes à partir de 40 ans (la tranche des 50 – 64 ans représentent 36,3 % contre 34,1 %), situation qui tend à s'inverser au-delà de 65 ans.

Rappelons que le niveau moyen de revenu, avec 22 099 € / an / déclaration, est légèrement en-deçà de la valeur de l'arrondissement : 22 863 € qui, elle-même est inférieure à la moyenne wallonne.

Ce déclin du potentiel démographique résulte essentiellement des processus de péri et d'ex urbanisation aujourd'hui bien connus.

2.2 La structure générale de la population active

Figure 2.2 : Structure générale de la population active (2002)



Entre parenthèses sont repris les valeurs pour l'arrondissement et la Wallonie.

Source : IWEPS

Si le taux d'activité se situe légèrement en-deçà des références supralocales, c'est surtout au niveau du taux d'emploi que l'on constate un déficit majeur avec, en corollaire, un taux de chômage particulièrement inquiétant.

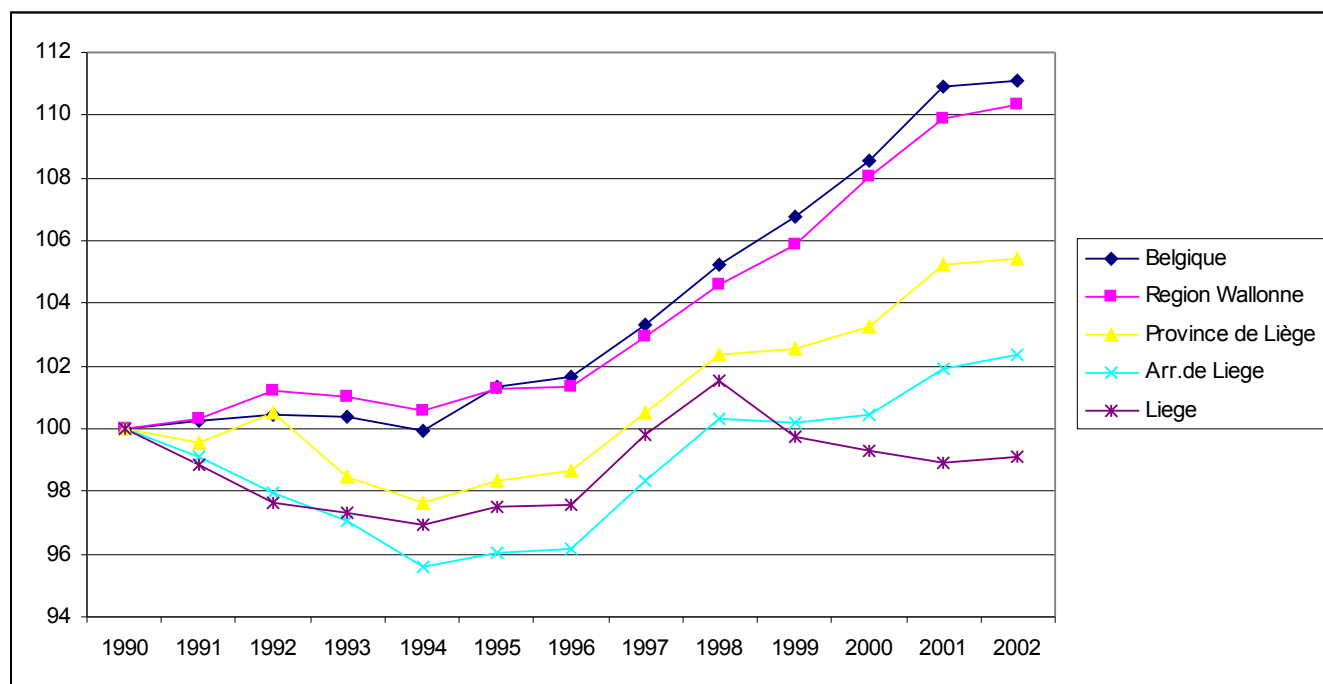
2.3 Les salariés résidents

Au 30 juin 2002, Liège compte 49 711 salariés résidents sur son territoire. Au niveau de l'arrondissement, le classement de la part relative, dans les salariés résidents, des différentes communes est évidemment conforme à celui du poids démographique. Cependant, les nuances sont plus que significatives. Ainsi, Liège et Seraing représentent, respectivement, 28,4 % et 9,6 % des salariés résidents, et 31,6 % et 10,2 % du potentiel démographique, ce

qui, en réalité, révèle un déficit non négligeable. Ainsi, si on applique à Liège le rapport « salariés résidents – population » moyen, soit 29,3 %, on obtient un déficit de 4 724 salariés résidents.

2.4 Les salariés

Figure 2.3 : Evolution de l'emploi salarié



Source : ONSS

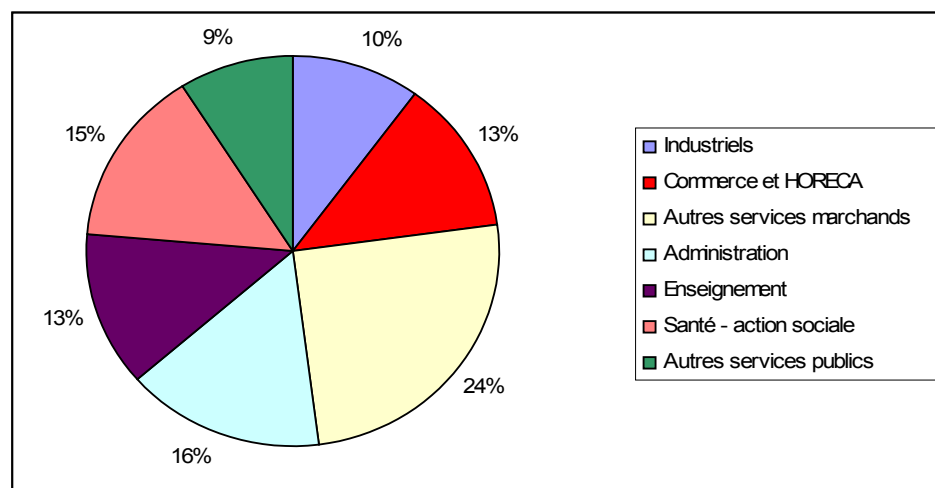
La commune de Liège compte, en 2002, 94 646 postes de travail, soit 51,4 % du total de l'arrondissement. Cela signifie que, d'une part, le poids relatif de l'emploi salarié est nettement supérieur à celui de la population et que, d'autre part, le nombre de postes de travail dépasse nettement celui des salariés résidents (solde de 44 935 unités). Autrement dit, au moins la moitié des postes de travail ne sont pas occupés par des résidents. Cela témoigne du rôle métropolitain de la Cité ardente et de l'afflux quotidien de travailleurs.

Sur la période 1990 – 2002, Liège a enregistré une perte de 0,9 % de l'emploi salarié, tandis que l'arrondissement a gagné 2,3 %, ce qui reste nettement en deçà des taux provinciaux et régionaux, respectivement de 5,4 % et 10,3 %. Nous constatons également que la courbe liégeoise a été parallèle aux autres jusqu'en 1998 pour, ensuite, connaître un déclin qui lui est spécifique.

Si les différents services publics sont majoritaires (51,8 %), c'est la branche des services marchands qui représente l'effectif le plus important avec 24 %. Notons également le poids du commerce et de l'horeca (13 % chacun).

Autre particularité, Liège concentre la majorité des établissements de l'arrondissement de plus de 1 000 personnes : 17 sur 23. La taille moyenne est de 18 postes par établissement, la plus élevée des 26 communes. Cinq de ces établissements sont liés au secteur de la santé et de l'action sociale (il s'agit, notamment, des différents centres hospitaliers : CHR et CHU) pour un total de 7 479 postes, et quatre du secteur de l'administration publique (il s'agit, notamment, du Ministère des Finances, la Ville de Liège...) pour un total de 7 344 postes.

Figure 2.4 : Répartition de l'emploi salarié par grands secteurs



Source : ONSS

Tableau 2.1 : Répartition de l'emploi salarié par sous secteurs

Ville de Liège Secteur d'activités	Emplois salariés			
	1996	2002	Evolution (%)	Part 02 (%)
Agriculture	56	70	25,00	0,07
Industries extractives	17	1	-94,12	0,00
Industries manufacturières	6 697	6 423	-4,09	6,79
Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau	1 930	2 058	6,63	2,17
Construction	3 429	3 507	2,27	3,71
Commerce, réparations automobile et d'articles domestiques	9 956	9 507	-4,51	10,04
Hôtels et restaurants	2 636	2 551	-3,22	2,70
Transports et communications	6 977	6 806	-2,45	7,19
Activités financières	4 079	3 882	-4,83	4,10
Immobilier, location et services aux entreprises	12 872	12 282	-4,58	12,98
Administration publique	13 679	14 625	6,92	15,45
Education	12 978	11 917	-8,18	12,59
Santé et action sociale	11 774	14 523	23,35	15,34
Services collectifs, sociaux et personnels	4 023	4 551	13,12	4,81
Services domestiques	82	34	-58,54	0,04
Activités extra-territoriale	16	12	-25,00	0,01
Autres	1 988	1 897	-4,58	2,00
Total	93 189	94 646	1,56	100,00

Source : ONSS

L'analyse plus détaillée par sous-secteurs d'activités, et leur évolution, montre que les services aux entreprises, bien que plus représentés à Liège, ont subi une diminution relative contrairement aux territoires de référence. Le commerce diminue également. Pour l'industrie manufacturière, bien qu'en diminution, c'est à l'échelle de l'arrondissement que le fléchissement est le plus notable.

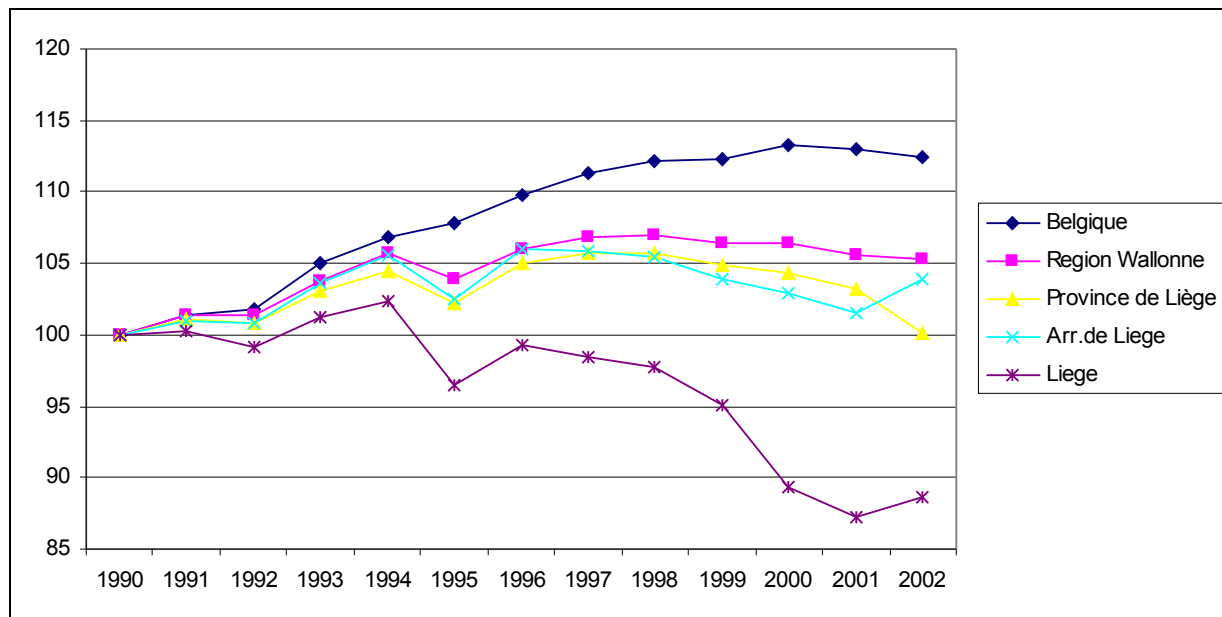
Tableau 2.2 : Structure de l'emploi salarié, tableau comparatif entre Liège, l'arrondissement et la Région

Emplois salariés	Liège		Arr Liège		RW	
	<i>Part 02 (%)</i>	<i>Evol 96-02 (%)</i>	<i>Part 02 (%)</i>	<i>Evol 96-02 (%)</i>	<i>Part 02 (%)</i>	<i>Evol 96-02 (%)</i>
Agriculture	0,07	25,00	0,23	22,85	0,51	24,64
Industries extractives	0,00	-94,12	0,09	3,66	0,28	-33,43
Industrie manufacturière	6,79	-4,09	15,31	-6,81	15,64	-2,26
Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau	2,17	6,63	1,40	-8,31	0,94	-11,96
Construction	3,71	2,27	5,68	9,33	6,43	9,44
Commerce, réparations automobile et d'articles domestiques	10,04	-4,51	12,09	5,41	12,21	9,61
Hôtels et restaurants	2,70	-3,22	2,78	8,68	2,67	12,85
Transports et communications	7,19	-2,45	6,95	15,65	6,55	10,78
Activités financières	4,10	-4,83	2,70	-1,70	2,00	-1,77
Immobilier, location et services aux entreprises	12,98	-4,58	9,67	10,19	7,91	22,38
Administration publique	15,45	6,92	13,54	16,63	13,48	26,08
Education	12,59	-8,18	11,60	-7,42	12,86	-7,10
Santé et action sociale	15,34	23,35	12,77	26,53	13,47	21,50
Services collectifs, sociaux et personnels	4,81	13,12	4,10	15,25	3,87	15,30
Services domestiques	0,04	-58,54	0,06	-30,92	0,11	-5,05
Activités extra-territoriale	0,01	-25,00	0,01	-25,00	0,05	2,99
Autres	2,00	-4,58	1,03	-4,58	1,03	-1,93
Total	100,00	1,56	100,00	6,45	100,00	8,85

En annexe, figure l'ensemble des sous-secteurs (4 chiffres NACE) qui caractérise la Ville de Liège ainsi que leur évolution. Outre les secteurs publics (santé et social) et certains secteurs plus traditionnels, les sous-secteurs suivants ont connu une progression intéressante : projections de films cinématographiques, activités de banques de données, autres activités d'édition, recherche-développement en sciences physiques et naturelles, réalisation de logiciels, activités d'architecture et d'ingénierie. Ils indiquent qu'un développement est possible pour des petites unités qui peuvent produire des biens et des services « exportés » au-delà du marché de l'agglomération.

2.5 Les indépendants

Figure 2.5 : Evolution du nombre total d'indépendants



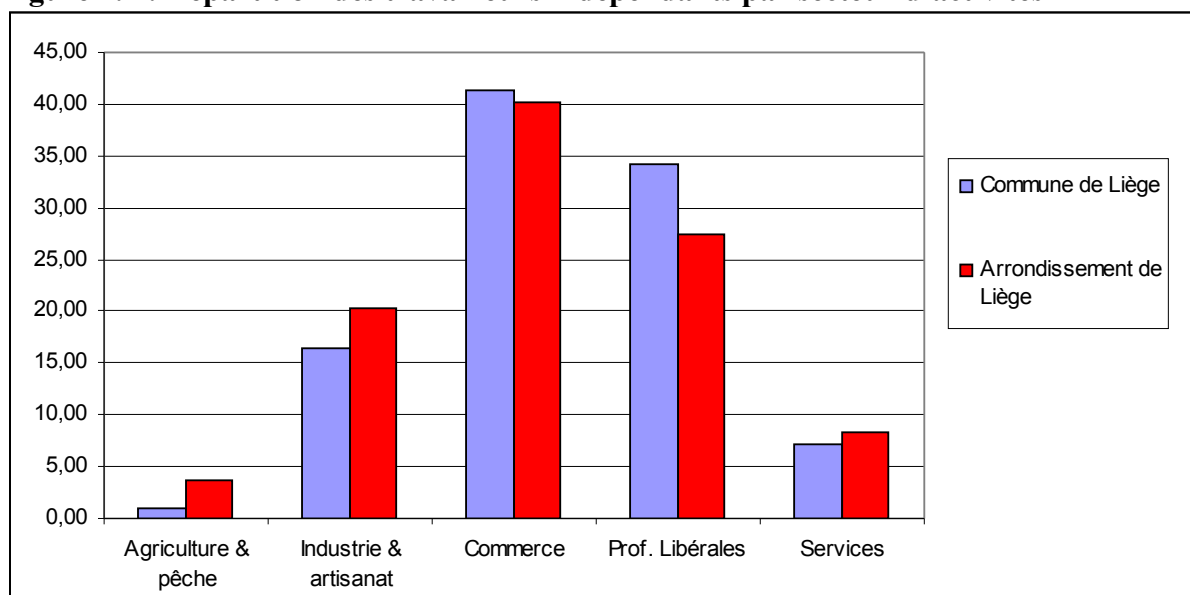
Source : INASTI

La Ville de Liège compte 10 565 indépendants, dont 70,1 % à titre principal. Durant la période 1990 – 2002, l'effectif a diminué de 12,3 % contrairement à l'arrondissement où il a gagné 3,9 %. Cela peut résulter d'une périurbanisation résidentielle, les emplois indépendants étant comptabilisés au lieu de résidence par l'Insati. En effet, beaucoup de travailleurs indépendants résident en dehors de la commune centrale.

Cette diminution est également due au déclin du nombre de commerçants indépendants. Le potentiel liégeois représente encore 29,1 % du total de l'arrondissement.

A Liège, le commerce regroupe 41,3 % des indépendants et les professions libérales 34,2 %. Ces deux secteurs sont sureprésentés par rapport à l'arrondissement ce qui confirme à nouveau le rôle de commune centrale de l'agglomération.

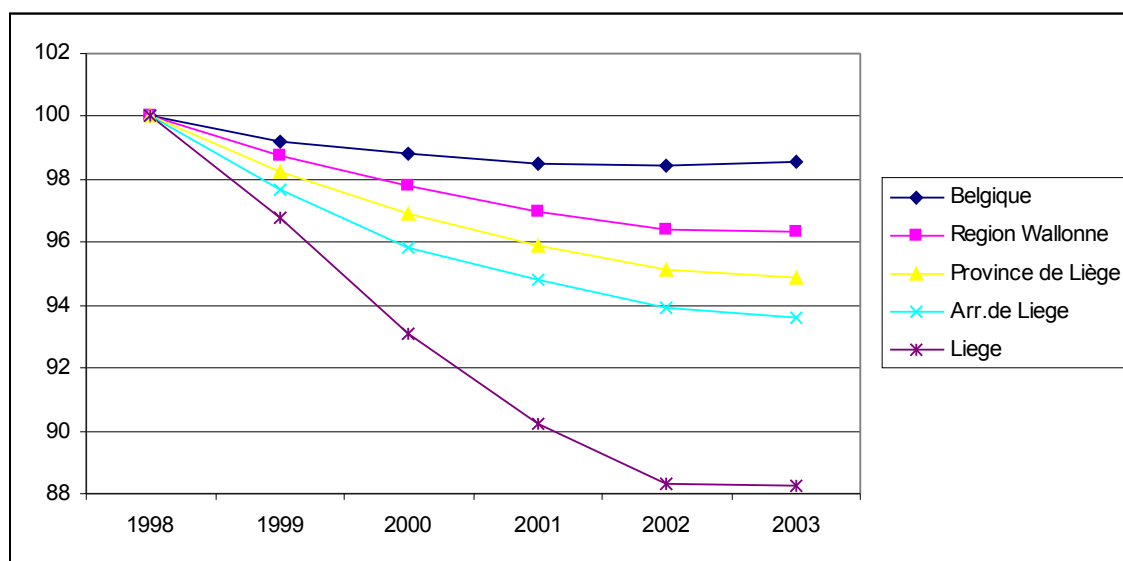
Figure 2.7 : Répartition des travailleurs indépendants par secteur d'activités



Source : INASTI

2.6 La démographie des entreprises

Figure 2.8 : Evolution du nombre d'entreprises



Source : TVA

Liège compte 9 901 entreprises (ou plutôt numéros de TVA recensés), soit 33,1 % du total de l'arrondissement. Si, à l'instar des autres territoires de référence, la Cité ardente connaît un déclin du nombre d'entreprises, celui-ci est nettement plus marqué.

Parmi les différents secteurs, le commerce représente pratiquement le tiers du total. C'est également celui qui enregistre la perte la plus importante. L'autre secteur dominant est celui des services aux entreprises qui, par contre, est en nette augmentation. A noter également, la forte croissance du domaine des transports et le déclin de la construction.

Tableau 2.3 : Répartition des entreprises par secteur d'activités

Secteurs	Part relative	% disparitions du secteur	% créations du secteur	Solde créations - disparitions
Commerce de gros et de détail ; réparation de véhicules automobiles et d'articles domestiques	31,06	90,73	77,40	-41
Immobilier, location et services aux entreprises	25,61	77,29	92,67	39
Hotels et restaurants	11,59	117,60	123,69	7
Services collectifs, sociaux et personnels	9,28	79,43	83,79	4
Construction	8,25	86,90	62,42	-20
Industrie manufacturière	7,44	62,42	63,77	1
Transports, entreposage et communications	3,02	90,30	137,12	14
Santé et action sociale	1,44	104,90	118,88	2
Agriculture, chasse et sylviculture	0,87	139,53	81,40	-5
Activités financières	0,79	5,13	1,28	-3
Education	0,46	130,43	152,17	1
Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau	0,08	0,00	0,00	0
Industries extractives	0,06	0,00	166,67	1
Administration publique	0,03	0,00	0,00	0
Total	9901	864	864	0

Source : TVA

2.7 Conclusions

Au-delà des chiffres deux constats majeurs ressortent de cet aperçu statistique. Primo, Liège témoigne d'une concentration significative et spécifique d'emplois et d'activités. Celle-ci est l'expression d'une réelle métropolisation avec un effet polarisant sur l'hinterland régional. Secundo, on observe un déclin majeur de l'activité économique de la Cité ardente qui, contrairement à la démographie, ne semble pas s'atténuer. Endiguer cette « démétropolisation », déjà soulignée dans d'autre circonstance², constitue un des enjeux majeur du devenir liégeois.

² Datar, « Les villes européennes : éléments de comparaison », 2003.

3. Considérations théoriques sur la localisation des activités économiques

Afin de guider la réflexion, nous rappelons les principes générateurs de localisation en nous basant principalement sur l'ouvrage « *La localisation des industries - enjeux et dynamiques* » de B. Mérenne-Schoumaker (2002). Dans un second temps seront détaillés des créneaux identifiés comme potentiellement porteurs de développement à Liège

3.1 Les principaux facteurs de localisation

Le choix d'une localisation est la résultante d'un nombre plus ou moins grand de facteurs dont le poids et la diversité varient fortement d'un cas à l'autre. La sélection finale d'une localisation par une entreprise est toujours une question de compromis et d'option, car l'emplacement parfait n'existe pas. Toute implantation est déterminée par deux grandes catégories de facteurs : ceux qui caractérisent les territoires et ceux qui caractérisent les établissements.

Dans le tableau 3.1 ci-dessous, nous avons repris les facteurs de localisation relatifs au territoire, en essayant de les conjuguer au niveau liégeois.

Tableau 3.1 : Les grandes catégories de facteurs de localisations des entreprises

Au niveau des grandes espaces économiques	
<ul style="list-style-type: none"> • La situation géographique • Le marché (accessibilité et taux espéré de croissance) • Les avantages comparatifs (coûts de production, salaires, avantages fiscaux...) • La politique des pouvoirs publics (contexte politique, disponibilité en capital, politique de développement économique régional...) 	
Au niveau des régions, des localités et des terrains	
<i>Principaux facteurs de localisation</i>	<i>Caractéristiques de la région liégeoise</i>
• La situation géographique	+ La position centrale de Liège en Europe du Nord-Ouest, et en particulier par rapport aux marchés potentiels
• Le marché	+ Le marché local : plus de 500 000 personnes dans l'agglomération et un million d'habitants dans la province + Un marché de plusieurs dizaines de millions d'habitants dans un rayon de quelques centaines de kilomètres
• Les matières premières, l'eau et l'énergie	+ Au niveau du bassin liégeois : la présence d'eau ; au niveau provincial : les ressources agroalimentaires, le bois, les produits

	<p>de carrière, voire de dragage</p> <p>- Plus d'exploitation des matières premières traditionnelles en région liégeoise (charbon, minerais)</p>
• Les transports	<p>+ L'excellente desserte par les différents réseaux de transport (route, air, eau, voie ferrée)</p> <p>+ La présence d'opérateurs « professionnels »</p> <p>+ Le développement de la multimodalité et la disponibilité de terrains dans des sites stratégiques (en bordure de la voie d'eau et/ou multimodaux)</p> <p>+ Le port autonome de Liège (PAL)</p> <p>- Les sites du PAL sur la commune de Liège n'offrent plus de possibilité de développement</p>
• Les disponibilités en terrains et bâtiments et leur coût	<p>+ De nombreux « produits » d'immobilier industriel (secteur public et secteur privé) : parcelles équipées dans les parcs d'activité, espaces entreprises, bâtiments relais, pépinières...</p> <p>+ Des prix plus faibles que dans les régions voisines</p> <p>- l'offre est essentiellement en périphérie et manque au sein de la Ville de Liège</p>
• Les aspects quantitatifs et qualitatifs de la main d'œuvre	<p>+ La présence d'un personnel hautement qualifié</p> <p>+ Les instituts d'enseignement de haut niveau et des centres de compétence</p> <p>± Un potentiel de main d'œuvre inoccupée important, mais dont la qualification n'est pas toujours en adéquation avec les besoins actuels des entreprises</p> <p>- Un coût de la main-d'œuvre relativement élevé (comme dans les régions voisines)</p>
• L'environnement économique	<p>+ Les dynamiques nouvelles qui se mettent actuellement en place, avec un effet d'entraînement positif (transport, biotechnologies, spatial...)</p> <p>+ Les centres de recherche et l'Université</p> <p>+ Les fonds de capital à risque mis à disposition des entrepreneurs</p> <p>- L'absence de tertiaire industriel de commandement ; de nombreuses activités se concentrent à Bruxelles suite au processus de métropolisation (voire certaines à Namur, choisie comme capitale de la Wallonie)</p> <p>- Une image négative liée du déclin des activités traditionnelles, qui peut agir comme un repoussoir pour de nouvelles activités</p>
• Les préoccupations et les contraintes d'environnement	<p>+ L'environnement vert en périphérie</p> <p>+ Le souci croissant des questions environnementales</p> <p>- Un environnement dégradé dans de nombreux tissus mixtes anciens</p>
• Le cadre de vie	<p>+ La présence de nombreux équipements scolaires, médicaux,</p>

	<p>de loisirs ; un centre historique riche en patrimoine... - L'absence de certaines fonctions indispensables pour développer un véritable processus de métropolisation (écoles internationales, réseau social d'expatrié...) - Des handicaps liés au déclin économique : friches industrielles, pollution, insécurité, problèmes sociaux...</p>
<p>• L'intervention des pouvoirs publics</p>	<p>+ Des moyens publics liés au FEDER + Les nombreuses interventions des pouvoirs publics (Région wallonne, Province, Commune) + Des Fonds de capital à risque, dont le rôle est à renforcer - Le manque de synergies entre les acteurs locaux, d'où la difficulté actuelle de mettre en place une stratégie globale de développement - La multiplicité des acteurs de développement, qui peut complexifier les démarches Dans un futur proche, des politiques de discrimination spatiale positive qui pourraient être mises en place en faveur de la région liégeoise, voire des sites d'activités économiques abandonnés</p>

D'après B. Mérenne-Schoumaker, 2002

En fait, comme l'indique bien R. Hyater, ces facteurs sont à la fois tangibles et non tangibles (figure 3.1) et peuvent être articulés en un modèle général (figure 6). Ajoutons que ces facteurs peuvent intervenir différemment selon l'échelle spatiale de choix : ainsi la proximité du chemin de fer est un facteur micro, alors que la main-d'œuvre joue davantage à l'échelle des bassins d'emplois.

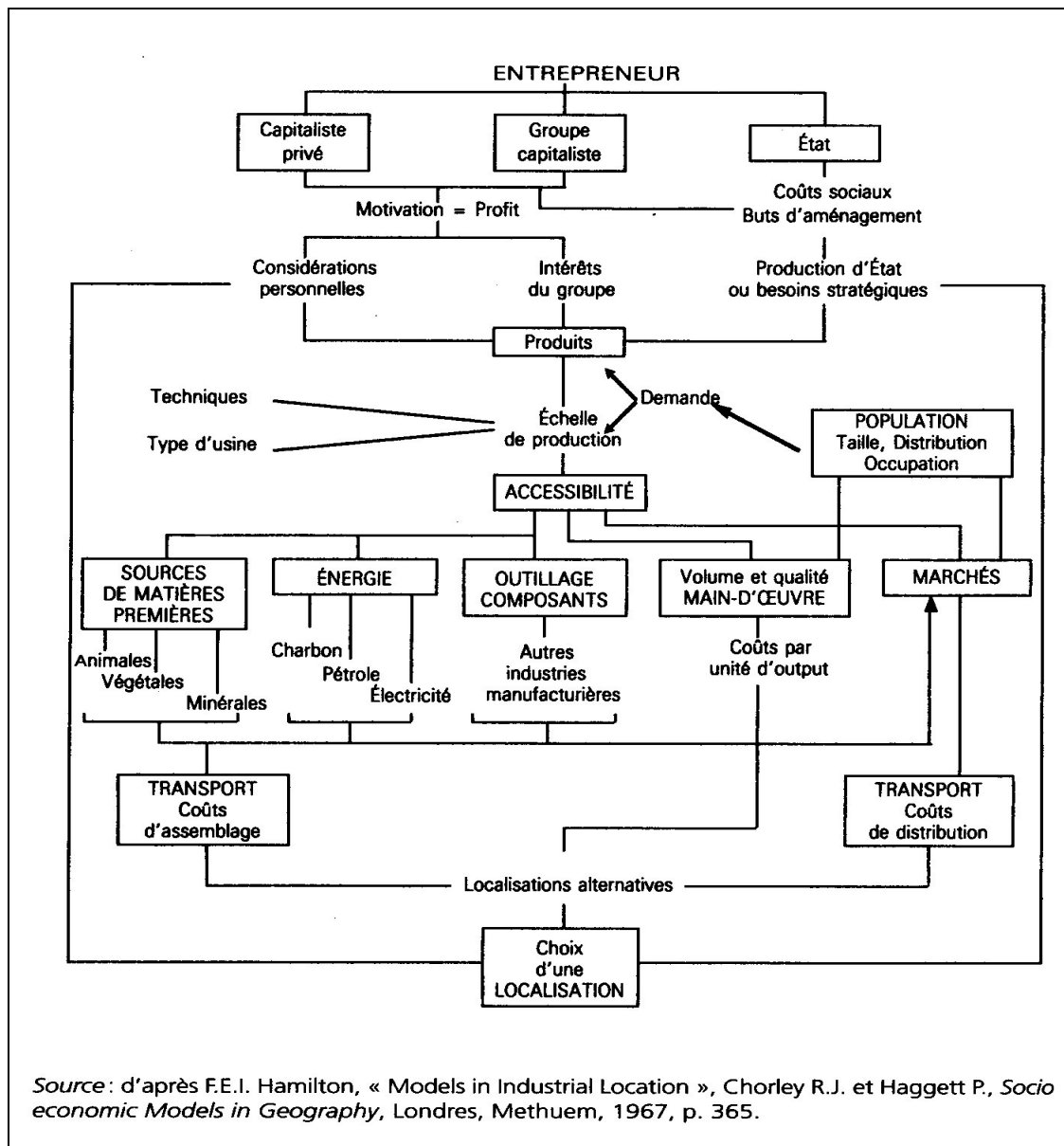
Tableau 3.2 : Typologie des conditions de localisation avec leurs caractéristiques tangibles et non tangibles

Conditions de localisation	Facteurs tangibles	Facteurs non tangibles
1. <i>Facilités de transport</i>	Coûts de transport	Sureté, fréquence, préjudices, disponibilités
2. <i>Matières premières</i>	Coûts de production, coûts de transport	Sécurité, qualité
3. <i>Marchés</i>	Coûts de transport, coûts de services	Contacts personnels, concurrence
4. <i>Travail</i>	Salaires, avantages non salariaux, coûts d'embauche	Attitude, syndicalisation, aptitudes, type, turnover, disponibilités
5. <i>Économies externes</i> (a) <i>urbanisation</i> (b) <i>localisation</i>		Externalités (positives et négatives), aptitudes de la main-d'oeuvre, diffusion d'information, services collectifs, réputation
6. <i>Énergie</i>	Coûts	Sureté, diversité
7. <i>Infrastructures</i>	Coûts d'investissement, taxes	Qualité, diversité
8. <i>Capital</i> (a) <i>fixe</i> (b) <i>financier</i>	Coûts, rente Taux d'emprunt	Disponibilités Disponibilités
9. <i>Terrains/bâtiments</i>	Coûts	Taille, forme, accessibilité, services, configuration
10. <i>Environnement</i> (a) <i>cadre de vie</i> (b) <i>politique</i>	Coûts, taxes	Préférences des travailleurs Attitudes locales
11. <i>Politique gouvernementale</i>	Aides, pénalités, taxes	Attitude, stabilité, climat entrepreneurial

Source : d'après R. Hyater, *The Dynamics of Industrial Locations. The Factory, The Firm and the Production System*, Chichester, J. Wiley and Sons, 1997, p. 84.

Cité dans B. Mérenne-Schoumaker, 2002

Figure 3.1 : Modèle de base des facteurs influençant les décisions de localisation industrielle



Cité dans B. Mérenne-Schoumaker, 1996

En outre, l'importance relative des différents facteurs varie avec l'entreprise (ou l'établissement) à localiser et plus spécifiquement avec :

- *la nature de l'activité* : les contraintes techniques de localisation sont particulièrement fortes pour les grandes industries de base comme la sidérurgie à chaud (situation centrale par rapport au marché, aides des pouvoirs publics, situation dans un maxi-complexe, proximité d'un nœud de communications, disponibilités en eau et en énergie, vastes terrains... Par contre, ces contraintes s'assouplissent pour les productions de deuxième génération et les produits élaborés (les aspects main-d'œuvre, cadre de vie et environnement urbain prennent alors le dessus) ;

- *la fonction de l'établissement* : les activités de direction et de recherche/développement ont tendance à se concentrer dans quelques grandes villes (processus de métropolisation), tandis que les fonctions d'exécution se diffusent dans l'espace ;

- *la taille de l'établissement* : les contraintes spatiales augmentent pour les bâtiments de grande dimension, ce qui explique une partie des choix de localisation en périphérie des centres urbains ;
- *l'origine locale ou extérieure de l'entreprise* (et la stratégie du groupe) : les entreprises extérieures sont souvent plus exigeantes sur des critères comme l'accessibilité, l'environnement et les services ;
- *la nature de l'opération de localisation* : de nombreuses opérations d'extension ou de transfert incitent à l'installation dans des parcs d'activités périphériques, alors que de nombreuses PME naissent dans des quartiers urbains.

3.2 Les grands types de localisation

Des recherches classiques se dégagent quatre grands types de localisations :

1. des localisations à *proximité des matières premières*, des fournisseurs et/ou des sources d'énergie (c'est le cas des entreprises pour lesquelles le coût du transport des matières premières est particulièrement élevé) ;
2. des localisations à *proximité des marchés* (cas des secteurs dont les produits finis sont particulièrement onéreux à transporter ou dont les produits perdent rapidement de la valeur) ;
3. des localisations *intermédiaires*, par exemple dans les lieux de rupture de charge (ce qui a conduit au processus de *maritimisation* de l'économie) ;
4. des localisations dans *les bassins d'emploi* où le coût de la main d'œuvre est particulièrement bas (et compense dès lors un éventuel surcoût au niveau du transport) ; ces localisations résultent souvent d'une délocalisation.

Dans certains cas, marché, bassin de main d'œuvre et source des matières premières peuvent coïncider spatialement et la localisation s'impose de manière évidente. C'est toutefois de plus en plus rarement le cas, notamment en raison de l'évolution des coûts. La diminution des coûts du transport et l'augmentation de la vitesse des déplacements ont en effet assoupli les possibilités d'approvisionnement des usines et des marchés. Parallèlement, l'approvisionnement énergétique s'est homogénéisé, tout au moins dans les pays développés. Une autre évolution déterminante est l'augmentation du coût de la main-d'œuvre dans les pays industrialisés. En résultent les délocalisations vers les pays du Tiers Monde à bas salaires de secteurs à forte intensité de main-d'œuvre non spécialisée, jouant surtout pour toutes les activités de montage et de fabrication simple : habillement, montage électrique et électronique, informatique... Dans la même logique, l'industrie automobile européenne se déplace à présent vers les pays de l'Est ; dans ce cas, s'y ajoute en plus la volonté de conquérir de nouveaux marchés.

Au départ, la sidérurgie liégeoise se trouvait dans la première des configurations proposées ci-dessus, puisqu'elle utilisait le minerai et surtout le charbon de terre extraits dans ou à proximité du bassin liégeois. Vu l'importance des charges de transport des matières premières et du combustible, à partir du moment où ils ne sont plus produits sur place et sont importés de l'autre bout de la terre, la sidérurgie continentale de Liège a perdu son avantage comparatif par rapport à la sidérurgie maritime, implantée dans les ports où s'effectue la rupture de charge (à ce stade, ces lieux minimisent l'ensemble des coûts de transport des matières premières et des produits finis). A présent, on évoque parfois un déplacement de certaines phases de la sidérurgie vers les pays du Tiers Monde producteurs de minerais ou de combustible, ce qui en fait constitue un retour au premier type de localisation, avec en plus l'influence d'un coût de la main-d'œuvre réduit et une forte distanciation par rapport aux marchés de consommation finaux.

Bien que les implantations sidérurgiques touchent peu la Ville de Liège, c'est l'ensemble de l'agglomération, et encore plus son centre, qui est sous influence de cette activité.

Emplois de base et emplois induits

Dans une économie saine et structurée, un équilibre est recommandé entre les emplois qui génèrent une richesse dans la région (schématiquement les emplois du secteur secondaire et des services aux entreprises avancés) et les emplois induits par ces entreprises et les dépenses de la population (schématiquement, les emplois des services aux personnes et des services aux entreprises « induits »). L'expérience montre qu'il faut environ un tiers d'emplois « de base » dans une région pour atteindre cet équilibre. Ce n'est plus le cas du bassin liégeois puisque la part des emplois dans les services y dépasse les 76%. Par ailleurs, dans ce dernier domaine, on note une surreprésentation du tertiaire non-marchand (services publics) par rapport au tertiaire marchand et en particulier un déficit en emplois tertiaires de haut niveau (services aux entreprises, activités de direction, de recherche et développement).

Le déficit en activités et en emplois de base constitue une menace, car il peut renforcer un cycle de déclin. Par exemple, la disparition d'activités motrices entraîne la disparition d'entreprises de services sous-traitantes. Or, l'absence des services aux entreprises adéquats décourage la localisation de nouvelles activités et peut même inciter à des transferts d'entreprises... ce qui diminue d'autant plus le marché potentiel pour les entreprises sous-traitantes. Il convient donc d'éviter un développement basé sur le « tout aux services induits » et de favoriser le développement « d'activités motrices » pour rééquilibrer l'économie de la région liégeoise et y fixer les emplois.

3.3 La métropolisation

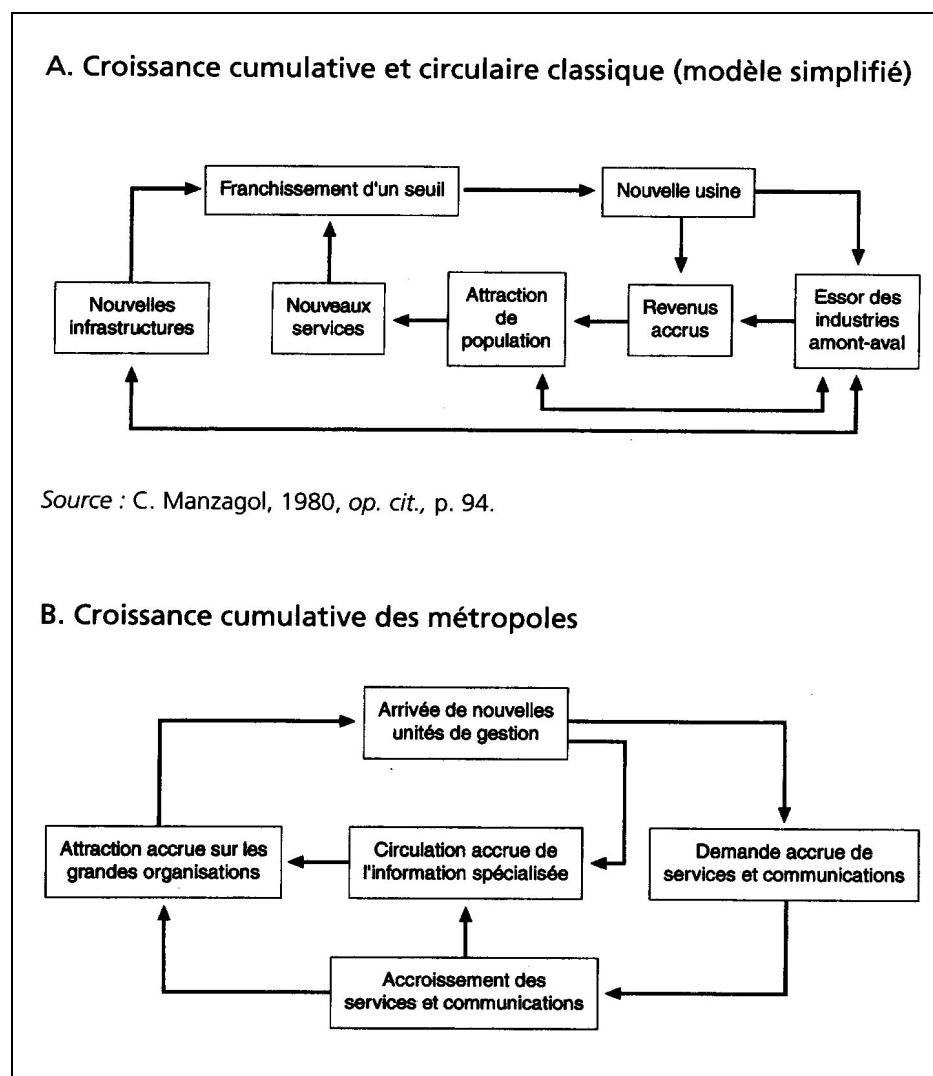
Le processus de métropolisation correspond à la concentration des entreprises de haut niveau dans quelques grandes régions urbaines au niveau mondial. Ces entreprises englobent notamment le secteur des hautes technologies et les activités tertiaires d'innovation et de direction. Les facteurs de ce processus sont la recherche d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, un cadre de vie de qualité, une image de la région positive et forte, la présence de services aux entreprises et à la population de haut niveau... Le processus de métropolisation est le corollaire de celui de la globalisation : la concentration s'effectue dans quelques régions centrales intégrées dans un réseau mondial d'information.

Pour l'instant, Liège échappe à ce processus de métropolisation en raison de l'étroitesse du pays et de déficits propres : en Belgique, il profite essentiellement à Bruxelles et dans une moindre mesure à Anvers. Peu de sièges sociaux de grandes entreprises se trouvent encore à Liège et la région n'est plus maître d'une partie de son destin économique. Notons qu'en parallèle à la concentration des services les plus spécialisés dans les métropoles, on constate à

l'inverse une diffusion des services les plus courants jusqu'aux plus petites villes. Ville de niveau intermédiaire, Liège est donc à tous les coups perdante à ce jeu.

Même s'il est utopique d'imaginer que Liège pourra demain concurrencer Bruxelles, des efforts peuvent néanmoins être effectués pour améliorer son attractivité au niveau des différents facteurs cités ci-dessus en jouant à la fois sur le marché de l'Euregio et la proximité de Bruxelles.

Figure 3.3 : De la croissance cumulative et circulaire classique à la croissance cumulative des métropoles



Source : C. Manzagol, 1980, *op. cit.*, p. 94.

Source : B. Mérenne-Schoumaker, 2002, p.80

3.4 Stratégie et type d'entreprises au sein d'une agglomération

Au sein d'un même secteur d'activité, les différentes caractéristiques des entreprises les conduisent à choisir une implantation exclusivement au centre de la ville, ou à l'opposé dans des espaces périphériques. Une troisième classe renferme celles qui sont moins liées à cette

distinction et qui aujourd'hui se localisent plus en fonction de l'opportunité foncière que des caractéristiques du contexte urbain.

Pour la première catégorie, il est évident que les besoins de ce type d'entreprises doivent être étudiés en profondeur afin de répondre au mieux à leurs attentes et de garantir leur prospérité. Ces entreprises ne se localisant et ne se développant qu'un milieu urbain, c'est l'ensemble de l'agglomération qui a intérêt à voir ces activités fleurir et se développer au sein de la commune centrale, la Ville de Liège.

Les activités de type périphérique (transporteurs ou activités engendrant un charroi important, activités lourdes, activités générant des rejets, traitement de déchets, production d'énergie...) ne s'implanteront pas en milieu urbain, mais la Ville de Liège possède des espaces de types périphériques qu'elle peut, en fonction des besoins et des stratégies, mettre à la disposition de ces activités (ou le favoriser du moins).

Pour les entreprises plus ubiquistes (il s'agit aujourd'hui de la plupart des activités, y compris les services utilisant les bureaux regroupés en parc d'affaires), pouvant se localiser sans réelle contrainte, la Ville de Liège doit entrer en concurrence avec les communes de la périphérie pour les accueillir. Pour cela, des espaces aménagés de qualité devront être prévus à des endroits stratégiques. Au sein de ces zones d'accueil, une sélection devra s'opérer afin de n'y laisser s'installer que les activités apportant un plus pour la commune et présentant une portée supra communale, c'est-à-dire répondant non seulement aux besoins des habitants et des entreprises de la commune, mais aussi à ceux des usagers de l'agglomération.

La tendance lourde de la localisation des activités économiques est aujourd'hui un déplacement depuis les zones au cœur des espaces urbanisés (souvent d'anciennes zones d'industries) vers les espaces périphériques situés en bordure des autoroutes, lesquels offrent de nombreux avantages :

- une excellente accessibilité routière liée à l'accès direct au réseau autoroutier ;
- la présence de vastes terrains bon marchés, d'où la possibilité de faire des réserves ;
- des terrains équipés de toutes les « commodités modernes » ;
- un environnement de qualité (image de la « périphérie verte ») ;
- pas de problèmes de cohabitation avec d'autres fonctions, notamment l'habitat.

Les actions à mener sur les zones d'accueil plus urbaines doivent veiller à les rendre compétitives par rapport à ces sites périphériques, en :

- veillant à la mise en place de connexions routières optimales, (c'est pour cette raison majeure que la réflexion par axe est impérative) ;
- reconditionnant les sites par des aménagements de qualité (traitement des voiries, aménagement d'espaces verts, installation de toutes les infrastructures modernes, présence de services collectifs...) ;
- assurant des tarifs compétitifs par rapport aux parcs d'activités périphériques (d'où, si nécessaire et dans la mesure du possible, faire contribuer le responsable de la pollution à son traitement s'il s'agit d'une friche ; et rechercher des subventions publiques pour l'aménagement).

4. Les secteurs porteurs et créneaux innovants pour Liège

Sur base des principes de localisation qui viennent d'être décrits, quelques déductions peuvent être tirées quant aux types d'activités exogènes/endogènes qui pourraient trouver une opportunité à se développer à Liège.

4.1 Les secteurs pour lesquels la région liégeoise n'est pas porteuse actuellement

- Le bassin liégeois n'est évidemment *plus porteur pour les secteurs fortement liés aux matières premières* qui ne sont pas (plus) disponibles dans la région (le charbon liégeois n'est plus exploité depuis plusieurs décennies...) : sont par exemple concernés les secteurs de la sidérurgie de base, des hydrocarbures et de la chimie de base, du caoutchouc et certaines parties du secteur des métaux...

Au niveau provincial, en dehors du bassin industriel liégeois à proprement parler, on peut toutefois relever la présence de deux ressources plus particulières : les *matériaux de carrière ou de dragage* et le *bois* (localisation dans les zones condrusienne et ardennaise du sud de la province), auxquels sont associées des entreprises spécifiques, mais avec un potentiel de croissance limité par la disponibilité-même de ces ressources (il s'agit d'ailleurs essentiellement d'entreprises endogènes). Par contre, les *productions agricoles* de l'ensemble de la province (élevage, cultures, horticultures) et la présence d'abondantes *ressources en eau* (dont les eaux de sources) constituent une ressource précieuse pour le renforcement de l'industrie agro-alimentaire.

- La région liégeoise n'est *pas concurrentielle non plus pour les entreprises à forte intensité de main d'œuvre non qualifiée et qui ne sont pas contraintes par la proximité des marchés*. Comme signalé plus haut, les entreprises d'une série de secteurs connaissent un inéluctable déclin en Europe occidentale en raison de la rivalité de zones à plus faibles salaires. A titre d'exemple, mentionnons les industries du textile, de la confection, du cuir et de la chaussure, les industries de fabrication des jouets, d'objets décoratifs, de meubles, d'appareils électroménagers et d'équipements électroniques, de voitures... En ce qui concerne ces secteurs, seules des révolutions techn(olog)iques modifiant fondamentalement les logiques de localisation pourraient peut-être inciter à de nouveaux développements en Europe et à Liège. On évoque par exemple les nouveaux modes de propulsion des véhicules automobiles ou de nouveaux modes de production d'énergie. Il s'agit cependant là de spéculations dont l'avenir est grevé de trop d'inconnues que pour qu'elles puissent dès à présent servir de base à cette réflexion pour Liège.

- Actuellement, la région liégeoise présente un déficit d'*attractivité pour les entreprises extérieures à forte intensité de main-d'œuvre très qualifiée et travaillant principalement dans les activités de direction et/ou des activités de recherche et développement*. Lorsqu'elles recherchent une localisation en Belgique, ces entreprises cherchent presque toujours à

s'implanter dans la région économique bruxelloise (y compris le Brabant wallon) en raison du processus de *métropolisation* décrit plus haut. Sont particulièrement touchés les services aux entreprises de haut niveau (publicité, conseils financiers et juridiques...). Dans le secteur de la banque-assurance, on assiste par ailleurs à des transferts au départ de Liège. Dans le secteur secondaire, on peut relever l'exemple de l'industrie pharmaceutique, fortement concentrée en Brabant wallon.

Si dans le cas des services avancés, il semble actuellement difficile de promouvoir Liège, c'est par contre l'inverse pour toutes les activités liées à la recherche/développement et aux pôles technologiques. Nous pensons particulièrement à ce stade à l'industrie pharmaceutique qui pourrait s'appuyer sur le Biopôle (biotechnologies) et la faculté de médecine vétérinaire.

4.2 Les secteurs pour lesquels la région liégeoise présente des opportunités

Les entreprises extérieures qui pourraient être intéressées par une localisation en région liégeoise peuvent être réparties en deux groupes :

1. les entreprises qui sont *contraintes par la proximité des marchés* en raison de coûts de transports particulièrement élevés ou du caractère « périssables » des produits. A ce groupe peuvent être rattachés le secteur déjà mentionné de l'alimentaire (et plus particulièrement les plats préparés et les produits frais), mais aussi les secteurs de l'imprimerie et de l'édition, de la construction, de la production d'énergie, ou encore de l'environnement et des déchets ;
2. les entreprises qui profitent de la *position stratégique de Liège sur le plan des transports* en tant que carrefour multimodal (localisation dans les lieux de rupture de charges). C'est ici évidemment à tout le secteur de la logistique, commerce de gros et centres de distribution que l'on songe en premier lieu. Au-delà du seul transbordement des marchandises, l'enjeu est de pouvoir produire des plus-values à Liège, d'où par exemple un intérêt pour le développement du secteur de l'emballage et du conditionnement.

Notons que le rôle des transports peut être tout aussi important dans le premier groupe si l'on considère les entreprises dont le marché dépasse l'échelle régionale : la situation géographique de Liège combinée à la diversité et à la densité des réseaux de transport en fait une localisation de choix pour desservir une clientèle située dans un plus vaste hinterland. A l'échelle même de la Wallonie, la région liégeoise présente sur ce plan une situation unique (plus favorable que l'agglomération de Charleroi par exemple) vu la présence des six autoroutes et de la voie d'eau qui relie la directement à Anvers, Rotterdam ou la Ruhr.

Cette situation géographique exceptionnelle pourrait encore être renforcée, par exemple par les projets d'extension du PAL, le développement TGV, voire la fermeture du « ring » autoroutier. Des efforts doivent également être fournis dans la concrétisation du secteur

« multimodal », notamment en permettant une extension des différents réseaux jusqu'aux sites d'activités implantés le long de la voie d'eau. Un plan global de gestion du réseau ferré en région liégeoise peut à ce titre être très utile.

C'est également dans ce cadre qu'il faut parler des éventuelles synergies entre le PAL et le port d'Anvers. Vu la saturation des sites situés le long du canal Albert, Liège se trouve effectivement dans une situation idéale pour « délester » le quatrième port mondial et lui servir de base arrière pour la desserte de l'hinterland allemand par exemple. Liège deviendrait alors un « hub » de transbordement de niveau européen, avec attraction de nombreuses activités. De même, Liège pourrait jouer des synergies avec Rotterdam.

La Ville de Liège, bien que peu concernée directement par le développement du transport et de la logistique, doit pouvoir miser sur l'implantation d'activités liés à ce secteur (bureaux, entreprises d'import-export...) qui peuvent trouver des avantages dans une localisation proche du centre à haute valeur patrimoniale, de la gare TGV et de nombreux services...

4.2.1 Le développement endogène

Plus que par l'accueil d'entreprises extérieures, l'avenir économique de Liège passe probablement par un développement d'abord basé sur les forces locales. Comme signalé plus haut, ce développement endogène doit s'appuyer sur une dynamisation des PME (qui peuvent par ailleurs croître et devenir les grandes entreprises « motrices » de demain).

Les secteurs potentiels de croissance endogène sont extrêmement variés. Il peut s'agir d'entreprises orientées vers le marché régional, mais le rééquilibrage de la structure économique implique surtout de développer des entreprises orientées vers l'exportation. C'est pourquoi il est capital de développer une culture de l'innovation et d'anticiper les évolutions technologiques dans les secteurs de pointe. L'essor remarquable des spin-offs issues de l'université constitue sur ce plan un atout essentiel. L'importance des centres de recherche pour la promotion des technologies nouvelles doit également être relevé, tandis que des formations de haut niveau sont indispensables.

La spécialisation de la région liégeoise dans certains créneaux technologiques (voir le point suivant) pourrait même exercer un effet d'entraînement sur des entreprises extérieures souhaitant développer des synergies avec les spécificités technologiques liégeoises. Le spatial ou les biotechnologies constituent deux pistes mais la taille critique n'est pas encore atteinte. L'implantation d'une société comme Dyax était néanmoins un exemple prometteur.

4.2.2 La spécialisation ou le développement par grappes ou filières

Afin de baliser le développement de Liège, la croissance peut être orientée dans certains créneaux. A une époque où les contraintes techniques de localisation se sont estompées, c'est

en effet de plus en plus la spécialisation qui crée les avantages comparatifs et non l'inverse (« nouvelle théorie des échanges » de Krugman).

Le principe des *grappes industrielles* (ou *clusters*, ou *système productif local*) est celui de la croissance concomitante au sein d'une région de nombreuses entreprises (essentiellement des PME au départ) qui développent des synergies entre elles (liens verticaux ou horizontaux). Or, les relations de concurrence-émulation-coopération au sein d'un réseau d'entreprises entraînent une dynamique d'innovation favorisant l'émergence de nouvelles technologies (ex. technologies hybrides). En outre, la complémentarité s'organise à travers une division du travail rendue possible par la flexibilité des entreprises. Par ailleurs, leur rapprochement entraîne des économies d'échelle en matière d'approvisionnement, de formation... Ces réseaux d'entreprises doivent aussi leurs succès aux réseaux immatériels d'information et de communication.

D'une certaine manière, la région liégeoise a déjà favorisé le développement en grappe par la mise sur pied de « pôles », c'est-à-dire de structures plus ou moins formelles de rencontre entre de multiples acteurs agissant dans un créneau déterminé : entreprises, centres de recherches, institutions d'enseignement, interface entreprises-université, centres de compétence, acteurs publics. A nouveau, il faut rappeler ici l'importance des activités de haute technologies nées dans le giron de l'Université (spin-offs)³. Rappelons qu'un « *pôle spatial* » et un « *pôle biotechnologies* » appelé GIGA ont émergé sans rapport avec de quelconques avantages comparatifs de la région liégeoise.

Parmi les autres « pôles » qui se développent déjà en région liégeoise, peuvent encore être relevés :

- *le transport et la logistique* ;
- *les activités de traitement du métal* ;
- *le secteur de l'eau*.

³ Actuellement, les trois axes de développement de l'Université de Liège sont les biotechnologies, le spatial et l'eau

Tableau 4.1 : Microclusters liégeois des industries de soutien examinées dans le cadre du « Plan global pour Liège »

Amont	Construction	Bureau	Aval
Métallurgie Chimie	Activités multiples Manufacturing et services techniques Construction métallique (86) Travail du métal et machines non-spécifiques (181) Instruments spéciaux et optique (71) Fonderie (20) Serrurerie (20) Visserie (16) Transfo. du plastique (45) Imprimerie et édition Ingénierie (47) Services divers (40) Services non-techniques et commerce		Alimentation Textile Santé Loisirs Personnel
	Aérospatial (11) Aéronautique Espace et connexe Transport non- aéro	Info. et communication	Défense (15) Energie et environnement

Source : d'après L'CEIL, Plan global pour le Pays de Liège, 2000

Une autre approche pour identifier les secteurs porteurs est de tenir compte des actuelles spécialisations de l'économie liégeoise dans les secteurs les plus porteurs, lesquelles représentent autant de créneaux de développement.

La mise en place de grappes dans les secteurs de l'*emballage* et des *nanotechnologies* pourrait ainsi être porteuse pour l'avenir (pour autant que Liège prenne à temps le train de cette nouvelle révolution industrielle dans le second cas). *L'agroalimentaire, l'informatique et l'image, l'environnement, l'énergie et la construction* sont d'autres groupements évoqués. Le secteur des nanotechnologies semble particulièrement prometteur. Notons que ces spécialisations peuvent s'effectuer tantôt selon les techniques, tantôt selon les secteurs d'application.

4.3 Identification de quelques secteurs porteurs de développement pour le bassin liégeois et la Ville de Liège en particulier

L'identification des formes de développement ainsi que des secteurs économiques porteurs ou novateurs repose sur les considérations plus théoriques développées ci-avant, sur la connaissance de la dynamique liégeoise par l'équipe du SEGEFA, ainsi que sur des réflexions développées dans différentes publications, dont le Plan stratégique de Liège réalisé par l'CEILen 2000 et une étude SEGEFA (juin 2003) adaptée au territoire communal liégeois. Cet exercice reste néanmoins subjectif et difficile vu les nombreuses inconnues qui pèsent sur les évolutions conjoncturelles. Sont donc reprises ci-dessous quelques pistes sans prétendre à l'exhaustivité.

Pour chaque branche sont présentés de manière systématique les éléments suivants :

- les atouts de la région liégeoise pour la branche et l'opportunité du secteur pour la région ;
- des exemples d'activités ;
- les localisations préférentielles au sein de la Ville de Liège.

Pour certains secteurs, de portée supra-régionale, peu de sites seront adéquats. Pour des activités plus liées au marché local, à l'échelle de l'agglomération, celles-ci devront trouver place le long de chaque grand axe de pénétration de la ville, puisque les consommateurs et les entrepreneurs fonctionnent spatialement de la même manière : ils évoluent sur un territoire qui s'apparente à un quartier de tarte dont la pointe est l'hypercentre de l'agglomération et qui renferme l'ensemble des lieux qu'ils fréquentent, englobant leur lieu de résidence au milieu de cet hinterland.

4.3.1 Agroalimentaire

La région liégeoise possède déjà une forte tradition en matière d'industries agroalimentaires, puisqu'elle concentre 50% du secteur agroalimentaire wallon (\pm 360 entreprises). Ce secteur peut donc servir de base à un nouveau développement. La proximité de régions agricoles prospères et aux productions variées (élevage, céréaliculture, arboriculture) constitue une assise solide, tandis qu'un potentiel de clientèle considérable se situe à quelques heures de route. Relevons par ailleurs la présence de sources d'eau minérale.

Atouts et opportunités de la région liégeoise :

- qualité, proximité et diversité des productions agricoles ;
- présence de la ressource « eau » ;
- complémentarité/synergie avec les industries alimentaires existantes ;
- collaboration avec les centres d'enseignement et de recherche au sein d'un « agrobiopôle » (FUSAGx) ;
- emploi d'une main d'œuvre peu qualifiée ;
- importance des marchés régionaux.

- présence de professionnel de la logistique dans le secteur sur la Ville de Liège (Bressoux)

Exemples d'activités (en complémentarité avec l'existant) :

- industrie des viandes ;
- industrie laitière ;
- industrie des boissons ;
- industries alimentaires diverses ;
- plats préparés (forte croissance) ;
- produits « bio » (forte croissance) ;
- les aliments diététiques....

Atouts et opportunités de la Ville de Liège :

- Proximité et diversité des productions agricoles ;
- Centre d'un marché de plus de 500 000 consommateurs ;
- Emplois peu qualifiés nécessaires et disponibles.

Localisations préférentielles :

- sites urbains mais d'excellente qualité environnementale ;
- possibilité de renforcer l'actuel pôle de Droixhe-Jupille, déjà spécialisé dans ce secteur pour le marché régional ;
- Ensemble des autres axes de la commune en fonctions des marchés locaux (« tranches ou quartiers de tarte de la ville »).

4.3.2 Imprimerie et édition

Atouts et opportunités de la Ville de Liège :

- présence de nombreux organismes de recherche et d'enseignement ;
- marché local à supralocal ;
- milieu urbain créatif.

Exemples d'activités :

- documentation et rédaction de manuels ;
- édition de livres ;
- édition de revues et périodiques ;
- édition d'enregistrements sonores.

Localisations préférentielles

Milieu urbain

4.3.3 Construction

Le secteur de la construction reste relativement contraint dans ses localisations par la proximité des marchés, si bien qu'un potentiel local demeure à Liège. Il convient par ailleurs

de tenir compte du développement de nouveaux besoins, notamment en matière de restauration ou d'écoconstruction. De manière générale, il ne faut pas oublier que ce secteur traditionnel est caractérisé par des progrès technologiques importants et par des produits de plus en plus « sur mesure » en fonction des spécificités des usages.

Atouts et opportunités de la région liégeoise :

- marché régional (un million d'habitants dans la province) ;
- centre d'excellence pour la construction (Forem), voire le centre régional des métiers du patrimoine (à Amay).

Atouts et opportunités de la Ville de Liège :

- marché régional ;
- possibilité de capter des TPE spécialisées ;
- marché local constitué de très nombreuses maisons de maître à rénover.

Exemples d'activités :

- restauration du patrimoine (techniques traditionnelles et nouvelles : laser, ultrasons...) ;
- fabrications métalliques à usage du secteur de la construction ;
- produits en béton ;
- travail de la pierre ;
- construction automatisée ;
- construction artisanale ;
- écoconstruction ;
- activités diverses de la construction : menuiserie, couvertures, électricité, plomberie.

Localisations préférentielles à Liège :

- certaines activités impliquant des produits pondéreux pourraient tirer profit de la voie d'eau (Axe 6 : « la Zone portuaire ») ;
- Axe 4 (« Les biefs de l'Ourthe ») et 10 (« La porte de Bruxelles »).

4.3.4 Information et communication

La région liégeoise possède déjà quelques entreprises florissantes actives dans le domaine des technologies de l'information et de la communication, et en particulier dans la conception de logiciels et le traitement de l'image. Ce dernier secteur est souvent présenté comme un « cluster » spécifique et un pôle « Imatech » est aussi évoqué. Dans ce domaine, des synergies peuvent d'ailleurs être établies avec le secteur du spatial. Relevons enfin projet de construction d'une cité de l'image sur le site du Longdoz.

Atouts et opportunités de la Ville de Liège :

- réseau d'entreprises actives dans le secteur des NTIC (traitement des images et conception de logiciels);
- recherche universitaire ;
- « pôle image » à développer ;
- présence d'une main d'œuvre spécialisée.

Exemple d'activités :

- traitement des images (animation, publicité, cinéma, ralentis, médecine, simulations industrielles, interprétation d'images satellites et recherche) ;
- infographie et images de synthèse, modélisation ;
- logiciels d'analyse, de calcul et de simulation (notamment dans le domaine spatial) ;
- composants optoélectriques ;
- capteurs intelligents ;
- production de films.

Localisation préférentielle :

- variable en fonction de l'activité : les activités les plus pointues sont aussi celles qui sont les plus exigeantes sur la qualité de l'environnement ;
- à la fois en milieu urbain et dans le parc scientifique.

Localisations préférentielles sur les axes :

- Axe 3 (« De l'Université à la Ville ») ;
- Axe 1 (« Sclessin - Val Benoît ») ;
- Axe 4 (Longdoz pour secteur du traitement d'images et plus spécifiquement opportunité de bénéficier de l'investissement sur Médiacité).

4.3.5 Biotechnologies et génomique

« La biotechnologie est l'utilisation de procédés biologiques (cellules vivantes ou leurs productions) à des fins utiles à l'homme et à son environnement. » Depuis quelques années, les biotechnologies modernes (génie génétique, ou modification des chromosomes d'une cellule vivante) sont devenues une composante importante du tissu industriel liégeois, grâce aux synergies étroites entre des PME et la recherche universitaire. Les biotechnologies peuvent intéresser de nombreux domaines : santé, environnement, agriculture... Si le secteur possède un potentiel de croissance considérable au niveau mondial (des dizaines de milliers d'emplois dans des régions comme Boston), « l'avance » de Liège au niveau belge est réelle (un millier d'emplois universitaires), mais ténue. Les acteurs du secteur réunis au sein du pôle « BioLiège » (lui-même intégré dans le cluster des sciences du vivant au niveau eurégional) réclament dès lors le renforcement des outils de financement pour aider les PME à grandir. C'est aussi dans la perspective de renforcer la position liégeoise qu'a récemment été mis sur pied le GIGA (groupement interdisciplinaire en génoprotéomique appliquée). Fruit d'une

collaboration étroite entre les entreprises privées et l'Université, le GIGA rassemble 250 chercheurs issus de 5 facultés et 17 laboratoires dans un bâtiment unique (tour du CHU) qui accueille également un incubateur. L'objectif affiché est le développement de 10 spin-offs de grande dimension dans 5 ans. La société Eurogentec (300 emplois de haut niveau) est un modèle qu'il faut tenter de reproduire.

Atouts et opportunités de la région liégeoise :

- la seule Faculté de Médecine vétérinaire en Communauté française ;
- recherche universitaire : centres d'excellence dans les sciences du vivant, GIGA et spin-offs (une trentaine depuis le début des années 1980) ;
- tissus de PME hautement spécialisées (microbiologie, enzymologie, modélisation des protéines et les techniques de production et purification des molécules) ;
- BioLiège, « pôle des biotechnologies » regroupant une vingtaine d'acteurs institutionnels et une vingtaine d'entreprises de toute la partie francophone du pays ;
- utilisation d'une main d'œuvre hautement qualifiée, dans de nombreux secteurs de compétence (sciences du vivant, informatique, droit, gestion...).

Exemple d'activités :

- recherche et développement en sciences naturelles ;
- diagnostic médical et médecine prédictive (homme et animaux) ;
- biomatériaux pour appareillage médical ;
- médicaments, vaccins, thérapies géniques ;
- bioinformatique ;
- microbiologie (méthodes rapides de détection microbiotiques) ;
- agriculture transgénique (animaux et plantes transgéniques) ;
- enzymes industrielles ;
- synthèse de molécules complexes ;
- systèmes de traçabilité.

Localisations préférentielles

La localisation dans un parc scientifique/d'innovation et dans un environnement de qualité est généralement réclamée. Le parc scientifique du Sart Tilman présente en outre l'avantage d'être situé à proximité de l'Université. Au delà de cette localisation trop périphérique bien que située sur le territoire de la Ville de Liège, il est envisageable de voir s'implanter des unités de recherche ou de production en milieu plus urbain. Au Val benoît par exemple ou dans des bâtiments reconvertis à l'image de la société Biocode à Sclessin.

4.3.6 Spatial et aéronautique

C'est le deuxième grand secteur de spécialisation liégeois développé autour des recherches universitaires. Il rassemble des entreprises hautement spécialisées représentant plusieurs centaines d'emplois. Le centre spatial de Liège (CSL), le Spatiopôle et l'incubateur

d'entreprises du parc scientifique Wallonia Space Logistics (WSL) sont autant d'arguments pour son développement. Notons que ces différents outils sont intégrés dans une structure plus vaste au niveau wallon « Wallonie Espace ». Signalons enfin que, dans le plan stratégique de Liège 2000, le développement du secteur spatial va de pair avec celui de l'armement en raison de multiples synergies.

Atouts et opportunités de la région liégeoise :

- tissus de PME hautement spécialisées (moteurs, éléments de structure, équipements aéronautiques spéciaux, équipements de training, miroirs spéciaux, softwares, services d'accompagnement) ;
- recherche universitaire, centre spatial et spin-offs ;
- Spatiopôle, incubateur WSL ;
- utilisation d'une main d'œuvre hautement qualifiée.

Exemple d'activités (outre ceux décrits ci-dessus):

- construction aéronautique et spatiale ;
- robotique de l'espace ;
- systèmes moyennement complexes (moteurs, structures, matériel embarqué) ;
- systèmes de commande et de contrôle ;
- éléments de satellites ;
- logiciels de traitement de l'information (voir la partie NTIC) ;
- géomanagement.

Localisations préférentielles

La localisation dans le parc scientifique du Sart-Tilman est généralement réclamée mais ici aussi, il est envisageable d'implanter des unités de recherche ou de production en milieu plus urbain.

4.3.7 Environnement et déchets

De manière générale, le secteur de l'environnement est en croissance au niveau européen. Un potentiel de développement existe également au niveau de Liège, ne fût-ce que pour répondre aux besoins du marché local. La filière des déchets semble particulièrement « prometteuse ». A nouveau, des synergies peuvent être établies avec la recherche universitaire.

Atouts et opportunités de la région liégeoise :

- marché local ;
- centre CEBEDEAU (traitement des eaux usées), « Centre environnement » de l'université (centre interdisciplinaire: études d'incidences, écobilans...), ISSEP, SPAQUE, EDSI (département du MET spécialisé en isolation acoustique) ;
- entreprises existantes du secteur (ex. Intradel, Shanks, Watco...) et expertise locale dans les centres d'enfouissement techniques ;

- transport des déchets par voie fluviale.

Exemples d'activités :

- matériaux pour le captage et le recyclage de l'eau ;
- traitement des boues de dragage ;
- recyclage des matières plastiques ;
- recyclage des papiers ;
- traitement des eaux et nitrates ;
- traitement des déchets ;
- épuration biologique des eaux (liens avec le secteur des biotechnologies) ;
- décontamination et réhabilitation des sols pollués ;
- équipements de lutte contre le bruit et la pollution ;
- collecte et conditionnement des mitrailles (liens avec le secteur du métal).

Localisations préférentielles :

- de nombreux bureaux d'entreprises et d'institutions spécialisées sont implantées sur le territoire de la Ville. Un effet d'entraînement doit être recherché ;
- des sites plus périphériques à proximité de la voie d'eau sont attractifs pour certaines activités par exemple sur les Axes 6 (« La zone portuaire ») et 3 (« De l'Université à la ville »).

4.3.8 Artisanat

Au sein de chaque secteur, il existe différents modes de production. Outre la production de masse et industrielle, l'artisanat constitue une autre forme de production à plus petite échelle et mettant en valeur des savoir-faire locaux. A Liège, ce type de production constitue un créneau et pourrait se développer davantage dans plusieurs domaines sous forme de petites unités (PME voir TPE).

Exemples d'activités :

- jouets ;
- objets décoratifs ;
- meubles ;
- création textile ;
- instrument de musique ;
- produits verriers.

Atouts et opportunités de la Ville de Liège :

- emplois de tout type ;
- le potentiel de développement touristique offre un nouveau marché pour des produits de décoration (meuble style liégeois, objets en verre, armes...).

Localisations préférentielles :

- milieu plus urbain ;
- pour les activités d'artisanat d'art et de décoration, la proximité du quartier des musées, donc le quartier St Léonard, est à promouvoir.

4.3.9 Microtechniques (nanotechnologies)

« Les microtechniques, grâce notamment à l'utilisation des technologies de gravure et d'intégration mises au point dans le cadre de la microélectronique, rendent possible la création de produits ultraminiaturisés dont les dimensions vont du millimètre au millième de millimètre. Les microtechniques recouvrent deux domaines principaux : d'une part des dispositifs mécaniques (micromoteurs, microvalves, microrobots, modules d'automatisme, etc.), d'autre part, des appareils de détection, de mesure et d'actionnement (microcapteurs, microcapteurs « intelligents »). L'association des appareils de détection miniaturisés et des dispositifs micromécaniques permet d'élaborer des produits complexes généralement désignés sous le terme de microsystèmes. »⁴

Les domaines d'application des microtechniques sont nombreux : construction automobile, électronique, télécommunications, génie biomédical, contrôle de l'environnement, technologies de production, électroménager et domotique, industrie aérospatiale, contrôle de la circulation et systèmes de guidage, systèmes de surveillance...

Afin que Liège ne passe pas à côté de cette nouvelle révolution technologique, il convient de valoriser les spécificités du tissu industriel liégeois en matière de mécanique et mécanique de précision : armurerie, aéronautique, spatial, sous-traitance automobile, utilisation de nouveaux matériaux (aluminium, ancien inox, titane), injection de pièces plastiques, horlogerie (systèmes complexes), capteurs, surfaces optiques.

Atouts et opportunités de la région liégeoise :

- utilisation des compétences liégeoises en matériaux et usinage (voir ci-dessus) ;
- compétences universitaires en microélectronique et micromécanique ;
- « pôle métal ».

Exemples d'activités :

- micromécanique et mécanique de précision (micromoteurs, microrobots, microvalves...);
- microélectronique ;
- élaboration de microsystèmes ;
- objets miniaturisés ;
- appareils de détection (microcapteurs) ;
- équipements de contrôle des processus industriels ;

⁴ OEIL-ULg, Plan stratégique pour l'économie et l'emploi du Pays de Liège

- microsystemes en chirurgie.

Localisations préférentielles

La proximité des centres de recherche est souvent souhaitée et un parc scientifique s'impose pour certaines activités. Un environnement de qualité est également souhaité afin d'affirmer le côté nouveau et qualitatif du secteur. Enfin, la proximité de plus grandes unités de production des secteurs concernés par ces technologies semble aussi s'imposer.

4.3.10 Transport et logistique

Cette branche est souvent présentée comme « la » solution du redéploiement économique de Liège. Sans remettre en cause son intérêt, il convient toutefois de noter que la croissance de la logistique se sera pas illimitée. Il faut par ailleurs éviter de concentrer tout le développement dans cette seule direction, ne fût-ce qu'en raison de l'extrême sensibilité du secteur aux conjonctures extérieures et à la mise en place de concurrences qui pourraient surgir entre des sous-parties de l'agglomération. Pour rappel, les meilleures localisations pour les activités de transport et de logistique correspondent à des carrefours entre plusieurs modes de transport (multimodalité), en tenant compte du rôle actuellement essentiel de l'accessibilité routière.

Outre le développement de l'aéroport de Bierset, les actuels projets de collaboration du port autonome de Liège avec le port d'Anvers constituent une réelle opportunité dans ce domaine, ouvrant la perspective d'un développement du trafic de conteneurs et d'autres activités sur les sites portuaires liégeois. Les terrains du PAL sont en effet actuellement saturés et il est nécessaire d'équiper des nouveaux sites. Une première phase d'extension pourrait rapidement se concrétiser sur le site de 90 ha récemment concédé par le PAL le long du canal Albert en aval de Chertal. Par la suite, le site de Chertal pourrait constituer une liaison naturelle permettant une jonction avec le port de l'île Monsin. En amont, le site de Renory, saturé, doit conforter sa position. Pour cela une extension sur le territoire de la commune de Seraing est une piste.

Notons que le rôle de la voie d'eau pourrait être renforcé au cours des prochaines années en raison de la saturation progressive du réseau autoroutier.

Atouts et opportunités de la région liégeoise :

- carrefour de six autoroutes ; l'achèvement de la liaison E25-E40 a renforcé la position de nœud autoroutier ;
- voie d'eau (Canal Albert vers Anvers, Meuse vers les Pays-Bas) ;
- projets de synergies avec le port d'Anvers et contacts avec Rotterdam;
- aéroport ;
- voies ferrées et TGV (même si une stratégie de développement doit être renforcée) ;
- position stratégique de Liège en Europe du Nord-Ouest (fortes densités de population, position centrale dans le triangle Londres-Paris-Berlin). On peut relever que ce qui est

important sur le plan de l'accessibilité routière, c'est l'espace ou les marchés qui peuvent être atteints en une demi-journée ou en une journée de camion ;

- « pôle transport » comme structure de rencontre, de promotion et de coordination (choix stratégiques) ;
- emplois de qualifications variées (le secteur de la logistique couvre toutes les gammes de compétence).
- opérateurs publics et privés très professionnels.

Exemples d'activités :

- opérateurs routiers (avec centres de transbordement et non seulement stockage de véhicules) ;
- opérateurs aériens ;
- opérateurs ferroviaires ;
- opérateurs fluviaux (dont conteneurisation) ;
- réparation de véhicules ;
- commerce de gros ;
- manutention et entreposage (centres de distribution) ;
- gestion d'infrastructures de transport (transports terrestres, services aéroportuaires et portuaires) ;
- organisation du transport de fret ;
- activités de courrier ;
- matériel de transport...

Localisations préférentielles à Liège :

- Monsin (axe 6 « la zone portuaire ») en comblant d'éventuelle opportunité foncière ;
- Wandre (axe 6 « la zone portuaire ») en fonction des opportunités ;
- Bressoux (axe 6 « la zone portuaire ») (pour l'agroalimentaire notamment) ;
- à l'amont de Liège, extension de Renory sur Seraing.

4.3.11 Emballage

L'emballage est un domaine dont l'importance devrait se renforcer au cours des prochaines années, en raison de son intégration grandissante au produit (protection, promotion, contraintes environnementales...). Ainsi, des acteurs comme Agoria et la SPI+ défendent actuellement la mise sur pied d'un « cluster » d'activités relativement variées se développant en synergie avec l'activité de logistique. L'objectif est d'augmenter la plus-value sur le fret qui transite par Liège. Deux des secteurs de développement liégeois identifiés par ailleurs sont en effet de grands consommateurs d'emballages : le secteur agroalimentaire et le secteur de la logistique. Il s'agit également de profiter des nombreuses entreprises liégeoises déjà impliquées dans le secteur : producteurs d'emballages, entreprises de conditionnement, fabricants d'équipements pour l'industrie de l'emballage, grossistes en emballages, concepteurs d'emballages (designers), centres de recherche et développement... La

fabrication d'emballages est un domaine plus complexe qu'il n'y paraît, dans lequel interviennent de nombreux éléments : matériaux, design, calcul de la résistance des matériaux, conception d'outillage, techniques de fermeture, assemblage, interaction contenu-contenant, conservation des produits, impact sur l'environnement...

Atouts et opportunités de la région liégeoise :

- entreprises existantes dans le secteur de l'emballage (150 sur l'agglomération liégeoise) ;
- synergie étroite avec le secteur de la logistique ;
- capter des plus-values liées aux ruptures de charge ;
- emploi de qualifications variées.

Exemples d'activités :

Le groupe de l'emballage est en fait très large ; il peut réunir de nombreuses entreprises travaillant des matériaux très divers :

- fabrication d'emballages en métal ;
- fabrication d'emballages en papier/carton ;
- fabrication d'emballages en plastique ;
- procédés de standardisation ;
- conception d'emballages (design).

Localisations préférentielles :

- pas de fortes contraintes de localisation pour ce secteur, si ce n'est qu'une proximité avec les activités de logistique peut être souhaitée pour certaines entreprises ;
- l'idéal serait un regroupement d'activités complémentaires sur un même site, afin de favoriser les synergies et complémentarités et peut-être de permettre l'utilisation de services communs (marketing – cellule à l'exportation) ; de plus, une telle concentration donnerait une visibilité au secteur actuellement éclaté en de multiples petits opérateurs dispersés dans la province. Ce genre de services communs pourrait très bien trouver un avantage à se regrouper en milieu urbain, mais les sites périphériques seront très concurrentiels.

5. Approche spatiale par Axe

5.1 Méthodologie

L'étude qui s'est jusqu'à présent penché sur le monde de l'entreprise tant actuel que projeté, doit maintenant s'attacher à spatialiser la réflexion dans une analyse fine des espaces liégeois à développer, structurer ou restructurer.

Pour ce type d'approche, plusieurs entrées sont possibles puisque nous devons mettre en concordance :

- des lieux,
- des activités,
- des formes urbanistiques.

L'objectif de la démarche est d'arriver à articuler les trois aspects pour créer les conditions d'un développement harmonieux et équilibré des entreprises sur le territoire de la Ville de Liège afin de renforcer son attractivité globale. Il s'agit donc de ne pas implanter n'importe quelle entreprise dans n'importe quel endroit. Pour nous guider, la différenciation entre secteurs d'activités, entre produits immobiliers et entre noyaux polarisants est essentielle.

L'étude étant exploratoire, elle a évolué non pas vers une analyse exhaustive de l'ensemble des quartiers traditionnels de la Ville mais plutôt vers une nouvelle entrée en la matière : l'approche par axe de développement. Il s'agit de donner une vision dynamique du développement et répondre au mieux aux logiques d'implantation des entreprises. En effet, l'idée se base sur trois constats :

- l'activité économique est intimement liée à une accessibilité efficace,
- les espaces accueillant aujourd'hui des activités économiques doivent être renforcés, et parfois restructurés ;
- il est crucial pour la Ville de garantir un cadre de vie de qualité pour les espaces voués à la résidence, ceux-ci étant localisés entre les pénétrantes urbaines qui focalisent l'essentiel de l'activité économique.

Deux logiques coexistent dans cette approche, celle des flux (voitures, marchandises, personnes, information...) qui circulent le long des axes et celle des polarités (centre ville, centre d'activité, générateur de trafic, équipement communautaire...) qui engendrent ces flux. Pour l'ensemble des axes, des dynamiques doivent être recrées en se basant sur des polarités existantes (restructurer l'espace) ou à développer (structurer l'espace).

L'approche à travers les axes structurants (pénétrantes urbaines) permet aussi de jouer sur les avantages suivants :

- Structuration du territoire urbain
- Attractivité vis-à-vis de l'activité économique
- Porteurs d'images (entrées de ville)
- Limites floues (contrairement à un quartier qui doit être délimité)
- Permettent une approche stratégique de la ville
- Permettent une approche dynamique du cadre urbanistique

- Recherche de « zones cohérentes et structurantes »
- Identification des opportunités foncières et immobilières

Chaque axe s'appuie sur des pénétrantes urbaines routières et souvent ferroviaires et de transport en commun. Dix axes ont été identifiés (voir carte intitulée : « Ville de Liège :

Approche spatiale par axe ») :

- n°1 : l'axe « Sclessin – Val Benoît » ;
- n°2 : l'axe « Renory » ;
- n°3 : l'axe « De l'université à la ville » ;
- n°4 : l'axe « Les Biefs de l'Ourthe » ;
- n°5 : l'axe « La route Charlemagne – N3 » ;
- n°6 : l'axe « La zone portuaire » ;
- n°7 : l'axe « Le faubourg Saint-Léonard » ;
- n°8 : l'axe « La porte d'Anvers – E313 » ;
- n°9 : l'axe « La chaussée romaine - Rocourt » ;
- n°10 : l'axe « La porte de Bruxelles » ;

Pour chacun, une analyse fine s'attache à mettre en évidence les caractéristiques suivantes :

- le contexte socio-économique comprenant ses aspects de démographie et de niveau de vie à travers des indicateurs socio-économiques ainsi que sa vocation fonctionnelle qui décrit sa structure d'activité économique par grands secteurs d'activités ;
- le contexte urbanistique intégrant l'ensemble des problématiques suivantes :
 - accessibilité micro et macro (marchandises, voitures, transports en commun, modes doux,...) ;
 - situation de droit décrivant les contraintes juridiques urbanistiques (SAED, PCA, Schéma Directeur...) ;
 - typo-morphologie urbanistique (dont l'analyse des tailles de parcelles et de bâtiments) ;
 - qualité environnementale (y compris les terrains en pente non utilisables) ;
- une synthèse des opportunités foncières intégrant les sites identifiés par le service de l'urbanisme de la Ville pour lesquels de nombreux renseignements sont disponibles et des sites nouvellement identifiés par l'analyse ;
- les orientations de développement se basant sur une synthèse des opportunités et des contraintes pour déboucher sur les orientations spatiales et économiques de l'axe en déterminant les éléments suivants :
 - zone à structurer (nouvelle zone à aménager en lien avec le contexte voisin),
 - zone à restructurer (zone existante d'activité ou mixte à repenser globalement),
 - site d'opportunité à mettre en œuvre (intervention possible),
 - polarité sur lesquelles le développement peut s'appuyer,
 - modifications urbanistiques à prévoir à terme (comme des adaptations de voiries par exemple afin de rendre certains espaces plus accessibles).

Enfin, l'analyse de l'ensemble des axes aboutit sur une carte de synthèse à l'échelle du territoire communal liégeois (voir **carte intitulée : « Ville de Liège : Schéma de développement économique du territoire communal »**)

5.2 Conditions générales de réussite

5.2.1 Recommandations et propositions

Pour cette partie, nous vous renvoyons à l'étude « Travailler en ville »⁵ réalisée en 2004 et plus précisément à son chapitre 9 (voir annexe 2).

5.2.2 Autres considérations

1. Le redéploiement économique de la Ville de Liège passe également par des réseaux de transport en commun efficaces, modernes et complets.
 - En matière de bus, le réseau TEC, déjà performant par l'abondance des lignes et par ses nombreux sites propres, pourrait être complété par une série de lignes rapides à développer sur le modèle de la récente ligne n°58 (Centre – Sart-Tilman – Boncelles). Ainsi, le centre-ville pourrait être relié par 5 à 6 lignes rapides à fréquence élevée et régulière aux communes les plus peuplées de la périphérie. Cette nouvelle offre pourrait être couplée à la création, sur ces lignes rapides, de parking relais aux abords de la Ville. L'efficacité de ces lignes passe par un renforcement des sites propres pour les bus.
 - En matière de transport par voie ferrée, dans l'attente d'un réseau complet train-tram dont le projet a fait l'objet de plusieurs études, Liège dispose déjà de nombreuses infrastructures qu'il s'agit d'utiliser et de moderniser. Ainsi, à court terme, l'agglomération liégeoise pourrait se doter d'un réseau local de train sur le modèle du RER, permettant de relier à fréquence élevée le centre-ville de Liège (gare du Palais) aux quartiers péri-centraux (Coronmeuse, Sclessin, Longdoz, Amercoeur, Bressoux,...) et aux communes voisines. La mise en œuvre de ce réseau passe par la création de nouveaux arrêts et la réouverture de certaines lignes au trafic voyageur (exemple : ligne n°125 bis Angleur-Seraing). Tout comme pour les lignes rapides de bus, des parkings relais pourraient être créés aux endroits stratégiques de ce réseau.
2. La ville doit redevenir un des choix de localisation de la part des entreprises. Pour cela deux problématiques distinctes doivent être prises en compte :
 - Implantation d'activités liées au développement de l'agglomération dont une partie peut s'implanter en ville ;
 - Redistribution des cartes entre le centre et la périphérie = être compétitif dans le choix de localisation.

3. Principes de base à la recherche de nouveaux créneaux

⁵ SEGEFA-ULg, PLURIS et B. Bianchet, 2004 – *Proposition concrète d'actions en faveur de l'intégration d'activités économiques dans le tissu urbain*. SPI+ et Inter-Environnement Wallonie.

- Ne pas investir sur des activités induites (directement par un potentiel très local) ;
- Rechercher des activités métropolitaines (dépendant d'un marché de 600 000 habitants... supra communal) ;
- Rechercher des entreprises urbaines (peu de besoin de surface, peu de nuisances...);
- Adapter l'offre en fonction des différents créneaux.

5.3 Axe 1 : « Sclessin – Val Benoît »

Maillon de l'axe Mosan, l'axe « Sclessin – Val Benoît » est une bande de plaine alluviale s'étendant depuis le Pont de Liège (A602) au Val Benoît jusqu'à Sclessin à la limite de la commune de Saint-Nicolas. D'une largeur moyenne de 500 mètres, cet axe, situé dans sa totalité en rive gauche, est délimité au nord par le versant (Cointe) et au sud par la Meuse. Les communes frontalières à l'axe sont Saint-Nicolas et Seraing.

5.3.1 Contexte socio-économique

5.3.1.1 Démographie et niveau de vie (carte 1A)

Selon l'INS, la population de l'axe « Sclessin – Val Benoît » s'élevait en 2001 à un peu plus de 5 000 habitants soit 2,72% de la population totale de la Ville de Liège. Ces 5 000 habitants se répartissent en 2 412 ménages soit une taille moyenne des ménages de 2,09 personnes. En matière d'évolution, l'axe a perdu près de 5 % de sa population depuis 1991 ce qui est comparable à la moyenne communale.

D'un point de vue spatial, la population se concentre essentiellement au sein de deux quartiers relativement denses et bien individualisés (Sclessin-centre et îlot compris entre le stade du Standard et le site Arcelor de Tilleur - Ferblatil) ainsi que le long des rues Chiff d'Or et Côte d'Or en pied de versant. La densité de population (1 717 hab/km²) est relativement faible pour un milieu urbain suite à l'existence de nombreux sites industriels en activité ou en friche.

Les actifs sont au nombre de 1 860, parmi lesquels un peu plus de 25 % sont à la recherche d'un emploi. Ce taux de chômage est légèrement inférieur à celui observé pour l'ensemble de la ville.

Enfin, le revenu annuel moyen par déclaration s'élève à un peu plus de 19 000 euros soit une valeur inférieure de plus de 2 000 euros par rapport à la moyenne communale

Tableau 5.3.1. : Indicateurs socio-économiques

Population	Nombre d'habitants	5 051
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	2,72
	Densité (hab/km ²)	1 717
	Evolution (% ; 91-01)	-4,77
	Croissance relative 91-01 (Liège = 100)	104
Ménages	Nombre absolu	2 412
	Taille moyenne	2,09
Population active	Nombre d'actifs	1 861
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	2,56
	Taux de chômage (%)	25,58
Revenu	Revenu annuel moyen (€)	19 277
	Différentiel (Liège =100)	90

Source : INS, 2001 ; secteurs statistiques A21-, J172, J201, J211, J22-, J232, J24-, J270

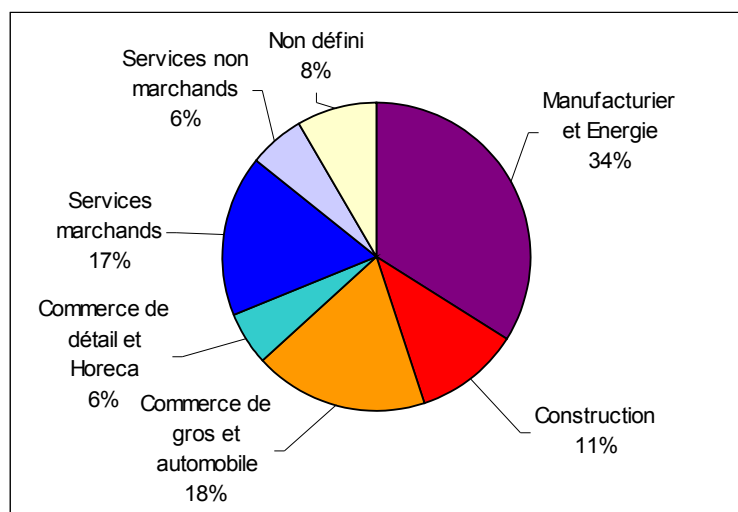
5.3.1.2 Vocation fonctionnelle (carte 1B)

Malgré les difficultés économiques que connaît l'axe « Sclessin – Val Benoît » depuis plusieurs années, l'activité économique s'affirme toujours comme fonction dominante.

D'après les bases de données combinées Belfirst et « entreprises » de la Chambre du Commerce, plus de 70 entreprises (indépendants exclus) sont établies sur l'axe pour un nombre d'emplois supérieur à 1 500 unités (données partielles).

Au niveau de la structure de l'activité, celle-ci est dominée par le secteur manufacturier qui totalise 34 % des entreprises, dont la majorité dans le secteur plus spécifique des métaux. Suit, le commerce de gros et automobile avec 18 % et les services marchands avec 17 % des entreprises. Le commerce de détail et les services non marchands sont par contre très peu présents sur l'axe.

Figure 5.3.1 : Structure de l'activité économique par grands secteurs d'activités



Source : CCI-LV 2004

D'un point de vue spatial (carte 1B), l'activité économique s'étend tout le long de l'axe, coincée entre les quais de la Meuse et la ligne de chemin de fer n°125 Liège - Namur. L'emprise au sol du secteur manufacturier est manifeste notamment en amont de l'axe avec la présence des sites Arcelor, Mosacier, Disteel Cool et des fonderies Marichal Kétin. Ailleurs, les ateliers de fabriques de métaux et autres produits, parfois imbriqués dans l'habitat, se mélangent aux autres fonctions.

L'axe présente également de nombreux terrains en friches essentiellement concentrés en amont de l'axe entre la ligne de chemin de fer n°125 et le versant. Plusieurs parcelles désaffectées de taille plus modestes sont également présentes entre le quai Timmermans et la rue Ernest Solvay. A ce potentiel foncier vient également s'ajouter un potentiel immobilier considérable. A ce titre, le site du Val Benoît, que l'ULg aura définitivement quitté à la fin de l'année 2005, apparaît des plus stratégiques.

Tableau 5.3.2 : Structure de l'activité économique par sous-secteurs d'activités

Secteur d'activités	Code Nace	Entreprises		Emplois (partiel)	
		Nbre absolu	Part relative (%)	Nbre absolu	Part relative (%)
Industries alimentaires	15	2	2,8	16	1,0
Industrie textile	17	2	2,8	43	2,7
Industrie du cuir et de la chaussure	19	2	2,8	22	1,4
Edition, imprimerie, reproduction	22	2	2,8	3	0,2
Industrie chimique	24	1	1,4	34	2,2
Industrie du caoutchouc et des plastiques	25	1	1,4	24	1,5
Métallurgie	27	4	5,6	342	21,7
Travail des métaux	28	5	7,0	166	10,5
Fabrication de machines et équipements	29	3	4,2	73	4,6
Fabrication d'autres matériel de transport	35	1	1,4	10	0,6
Fabrication de meubles; industries diverses	36	1	1,4	150	9,5
Construction	45	8	11,3	40	2,5
Commerce et réparation automobile	50	5	7,0	93	5,9
Commerce de gros et intermédiaires du commerce	51	8	11,3	23	1,5
Commerce de détail et réparation d'articles domestiques	52	2	2,8	7	0,4
Hôtels et restaurants	55	2	2,8	n.d	n.d
Intermédiation financière	65	1	1,4	n.d	n.d
Activités immobilières	70	2	2,8	14	0,9
Recherche et développement	73	1	1,4	15	1,0
Services fournis principalement aux entreprises	74	8	11,3	474	30,1
Education	80	2	2,8	25	1,6
Activités récréatives, culturelles et sportives	92	2	2,8	n.d	n.d
n.d.		6	8,5	n.d	n.d
TOTAL		71	100,0	1 574	100,0

Source : CCI 2004

5.3.2 Contexte urbanistique

5.3.2.1 Accessibilité

5.3.2.1.1 Accessibilité détaillée par mode

□ Accessibilité par modes doux

•**déplacement à pieds** : ce segment urbain de vallée a une densité de population globalement faible (mais avec quelques îlots denses) et génère donc des déplacements pédestres faibles. On ne trouve que peu de trottoirs en dehors des quartiers d'habitat.

•**déplacements à vélo** : ce segment urbain de vallée est relativement proche de quartiers denses et il est doté d'un axe vélo secondaire. Il existe un potentiel d'expansion par la création d'un axe structurant vu les réserves foncières disponibles.

□ Accessibilité par modes collectifs

•**chemin de fer** : la ligne 125 assure une desserte de niveau local avec un arrêt SNCB à Sclessin. Cette ligne permet d'accéder de manière directe à Charleroi et Bruxelles via Namur. Il existe un potentiel de

valorisation de cet axe ferré par la création d'un P+R au droit de la N 6.

•**transports en communs urbains**: ce segment urbain bénéficie d'un axe majeur avec des fréquences intenses emprunté par les lignes 2,3,9,20 et 27 passant par la gare TGV. Il existe un potentiel de valorisation par l'intégration de la ligne 125 dans un réseau unifié de type tram-train. Ces lignes sont utilisées par environ 9.000 usagers quotidiens.

□ Accessibilité automobile

•**voirie** : le quai est constitué par une desserte de 2x2 bandes reliant deux axes RGG (A604 + N63). Il est doublé par la rue E. Solvay. Ces deux voiries assurent une très bonne accessibilité au départ de Liège et de la liaison E25-E40, mais avec des problèmes de « lisibilité » au départ de Seraing et d'enclavement pour la partie de l'axe situé au nord de la voie ferrée.

•**parcage**: en dehors des quartiers d'habitat, il y a peu ou pas de problèmes en la matière vu les grandes disponibilités foncières et la faible densité d'habitat.

□ Accessibilité des marchandises

•**voie d'eau** : hormis la présence d'un port pétrolier au droit du pont d'Ougrée, il n'y a pas d'accessibilité directe possible vu la présence d'une voirie majeure sur le quai.

•**chemin de fer** : il existe un fort potentiel pour la partie située au nord de la rue Solvay, mais avec une gare de triage éloignée

•**route** : idem accessibilité voiture

5.3.2.1.2 Profil global d'accessibilité

Globalement, ce segment urbain bénéficie d'un très bon niveau d'accessibilité (à l'exception des déplacements pédestres) avec des incidences variables liées à la coupure transversale créée par la voie ferrée. Il convient en outre de relever des :

- potentialités de valorisation des transports collectifs par le passage du tram-train sur la ligne 125
- problèmes de « lisibilité » et d'enclavement de la partie nord de ce segment urbain
- potentialités de desserte marchandise par la voie ferrée

5.3.2.1.3 Incidences de l'accessibilité sur les autres domaines

Le tracé de la voie ferrée coupant ce segment urbain en deux parties plus ou moins égales implique la mise au point d'un canevas de développement territorial d'ensemble depuis le Val-Benoît jusqu'à Tilleur dépassant donc les limites communales afin d'assurer sur le long

terme un développement cohérent et une conservation et une accessibilité de sites de suffisamment grande taille.

5.3.2.2 Situation de droit (carte 1C)

5.3.2.2.1 Plan de secteur

Cet axe est caractérisé par un grand nombre de zones d'activités économiques industrielles en bord de Meuse.

D'autre part, le site du Val Benoit, propriété de l'ULg, est en zone de services publics et équipements communautaires. Depuis le décret programme du 03 février 2005 (MB 01/03/2005), ces zones peuvent faire l'objet de permis publics à caractère dérogatoire sans passer par l'élaboration d'un PCAD.

Deux zones d'habitat sont enclavées dans l'activité industrielle, le centre de Sclessin et le quartier autour de la rue Gilles Galler.

Une ZACC (zone d'aménagement communal concerté) à l'extrême ouest, à cheval sur la limite communale de Saint-Nicolas, a été classée en catégorie 2 au PCZAD.

5.3.2.2.2 PCA

Un ancien PPA daté de 1960 est toujours d'application sur le site de Sclessin-Ougrée (quartier Piercot). La Ville souhaite l'abroger.

Sur le site du Val Benoit, la Ville de Liège souhaite éventuellement réaliser un PCA dérogatoire. Il faudra vérifier l'utilité d'un tel plan au vu des récentes modifications du CWATUP.

5.3.2.2.3 SAED

Deux SAED dans la ZACC : sites assainis partiellement

- SAED n° LG 13 : Ammoniaque Synthétique ;
- SAED n° 105 : Horlooz n° 3a.

5.3.2.3 Typologie urbanistique (carte 1D)

Cet axe se présente en quatre tronçons :

- La « réserve »

La zone autour du stade de football et du terribon formé de grandes parcelles peu construites laissant de grandes étendues disponibles. Ces terrains sont à priori difficiles à mettre en œuvre immédiatement.

De plus la future station d'épuration de Sclessin prévue au PASH⁶ occupera une partie des terrains situés au nord de la ligne de chemin de fer.

Un noyau de bâti traditionnel de la fin du 19^e et début 20^e est enclavé dans cet ensemble de gabarit industriel. Ce bâti occupé par de l'habitat est relativement vétuste.

Cette zone peut accueillir des éléments bâtis de gabarits important de type industriel.

⁶ PASH : plan d'assainissement par sous-bassin hydrographique

□ Le centre de Sclessin

Bâti traditionnel de la fin du 19^e et début 20^e occupé par de l'habitat et quelques commerces de proximités. Implantations d'activités industrielles et économiques au cœur des îlots d'habitat.

L'affectation d'habitat de ce tronçon doit être renforcée. Les activités économiques présentes doivent fonctionner en totale harmonie avec l'habitat.

□ La mixité économique

Au sud entre la Meuse et la voie de chemin de fer, une large bande d'activités économiques implantées dans des bâtiments neufs ou rénovés. Quelques friches encore disponibles notamment rue de l'Hippodrome pouvant être urbanisées immédiatement.

Au nord de la voie ferrée, le long de la rue Côte d'Or, quelques îlots résiduels d'habitat mitoyen entre de larges terrains en friches disponibles à l'urbanisation.

Le bâti à fonction économique et petite industrie doit s'intégrer avec les premières zones d'habitat des contreforts de la colline de Cointe. La qualité des abords et de la signalétique ne doit pas faire oublier la très grande proximité du site du Val Benoit et du pont de Fragnée.

□ Le site du Val Benoit

Ensemble de bâtiments de caractère implantés dans un espace arboré de qualité nécessitant une opération de réhabilitation et de reconversion. Image forte tant au niveau de ses qualités architecturales que par son implantation à proximité du pont de Fragnée (entrée de ville). Site de très grande visibilité depuis la liaison E25-E40.

5.3.2.4 Qualité environnementale (carte 1E)

5.3.2.4.1 Qualité de vie

Le taux de verdurisation de cet axe est quasi nul et concerne uniquement les petits espaces verts semi-publics compris au sein du Val-Benoît.

5.3.2.4.2 Qualité biologique dans le talweg mosan

Elle est quasi nulle. Une seule zone de liaison de quelque importance est constituée par l'ancien terroir du Perron (PCDN).

5.3.2.4.3 Qualité biologique du versant nord mosan

Jardins et escarpements boisés de la colline de Cointe constituent des zones de développement du réseau écologique local.

5.3.2.4.4 Paysages

Le versant de Cointe constitue la toile de fond forestière valorisante de cet axe. Cette toile de fond forestière feuillue du versant valeur paysagère à moyenne.

5.3.2.5 Synthèse : opportunités foncières (carte 1F)

Les sites disponibles pour accueillir l'activité économique ne manquent pas sur l'axe « Sclessin - Val-Benoît ». La carte 1F met en évidence 2 grands sites de plusieurs hectares dans la partie amont de l'axe et une série de parcelles de taille plus modeste bénéficiant d'une

excellente visibilité, entre la rue Ernest Solvay et le Quai Timmermans. Si les premières sont assez difficile à mettre en œuvre à court terme (terrils, pollution des sols,...), les secondes sont urbanisables immédiatement.

Enfin, à l'aval de l'axe, à proximité de la gare des Guillemins, le site du Val Benoît qui sera complètement libéré par l'ULg d'ici la fin 2005 constitue la principale opportunité de l'axe et doit jouer le rôle de moteur dans le cadre de la restructuration de l'axe.

Le tableau qui suit, reprend en détail les différentes opportunités foncières de l'axe. Les fiches des sites répertoriés par le service de l'Urbanisme de la Ville de Liège sont reprises en annexes.

Tableau 5.3.3 : Détail des opportunités foncières

Site (identifiant de la ville)	Parcelles concernées	Superficie totale	Statut administratif	Autres caractéristiques
1.1 Val Benoît (L38)	Div 14 Section C Nombreux n° différents ⁷	52 000 m ²	PS : Zone d'équipement communautaire PCA : à établir	Nombreux bâtiments de grande taille dont ancienne abbaye. Urbanisable immédiatement
1.2 friche	Div 27 Section A N° 558V37	12 000 m ²	PS : Zone d'activité économique industrielle PCA : aucun	Terrain plat Urbanisable immédiatement
1.3 friche (S3)	Div 27 Section A N°558L41	14 000 m ²	PS : Zone d'activité économique industrielle PCA : aucun	Terrain plat Urbanisable immédiatement
1.4 friche, terril	Div 27 Section A N° : 176Z ; 177F ; 178F ; 178G ; 179C3 et 179X2	+/- 14 ha	PS : Zone d'équipement communautaire PCA : n°155	Terrain plat sur lequel repose un terril volumineux. Urbanisable à terme.
1.5 friche, terril « Horlooz » (S4)	Div 27 Section A N° 47W ; 52H ; 87W2 ; 87X2 et 87Y2	+/- 10 ha	PS : ZAD n°22 SAED n°105 : Horlooz n°3a	Terrain plat sur lequel repose un terril. Urbanisable à terme.

⁷ Détails voir fiche du service d'urbanisme de la Ville en annexe 3

5.3.3 Orientations et développement

5.3.3.1 Synthèse : opportunités – contraintes

Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none">• Macro et micro accessibilités• Transports en commun• Opportunités foncières et immobilières (dont site du Val Benoît)• Opportunités de reconversion• Visibilité• Tissus très diversifié• Image économique• Quai « sacrifié » au transit• Développement possible d'un parc relais• Zone d'habitat intéressante : sclessin avec école à préserver et maintenir	<ul style="list-style-type: none">• Coûts de reconversion de certains sites• Image de quartier dégradé• Tissu urbain peu structuré (manque de lisibilité)• Nécessité de gérer la coexistence habitat – activités économiques• Imperméabilité de la voie de chemin de fer (rue Côte d'Or isolée)• entreprises intéressantes sur commune de Saint-Nicolas, d'où besoin d'un grand schéma d'orientation depuis Val Benoît. (voir séquence sur carte de synthèse)

5.3.3.2 Orientations spatiales et économiques de l'axe

L'axe peut être séquencé en 4 parties qui possèdent des caractéristiques propres pouvant permettre des développements spécifiques :

1. Zone de grandes parcelles, pour la plupart industrielles et occupées. Le stade du Standard est un générateur de trafic particulier sans pour autant qu'il puisse engendrer un développement d'entreprises. On note deux réserves foncières : la première entre le stade du Standard et le chemin de fer (actuellement en teruil) et la seconde, apparemment plus polluée, dans le prolongement de la future station d'épuration vers la commune de Saint-Nicolas. Ces réserves foncières ne sont pas prioritaires mais constituent une alternative pour une future implantation industrielle nécessitant une parcelle de très grande taille.

Le caractère industriel de la zone est à maintenir, d'autant plus qu'il est possible que des fermetures s'opèrent dans les unités de productions actuellement en marche, ce qui libérerait des bâtiments présentant encore des atouts (volume, accessibilité, voisinage...)

2. On constate que le noyau d'habitat de Sclessin, auquel on associe celui situé le long du quai après le stade du Standard, constitue une enclave dans ce vaste axe à caractère économique. Seules des activités de type service à la population devraient dorénavant s'y implanter, mais il existe des entreprises qui le longent (exemple TDS Acior). Comme dans le cas de cette entreprise, la gestion de ce contact industrie-habitat est primordiale.

3. Il s'agit de la zone intermédiaire entre le noyau d'habitat de Sclessin et le Val Benoît. On y recense des parcelles et des bâtiments de tailles moyennes utilisés par des activités semi-industrielles. Quelques opportunités foncières sont présentes mais il a été constaté qu'une spéculation foncière s'opérait sur la zone. Cela prouve qu'elle possède un réel potentiel. Il est toutefois nécessaire d'y penser globalement le redéveloppement en s'appuyant sur la rénovation du quai mis à 4 bandes, lequel va donner une image nouvelle et plus moderne, ainsi que sur le futur projet développé sur le Val Benoît.

Le chemin de fer coupe cependant de manière dommageable cette zone qui doit alors être envisagée comme deux zones distinctes :

3.A. Zone de la rue Côte d'Or (coupure avec chemin de fer) : zone mixte d'activités légères et d'habitat (en liaison directe avec Cointe et présentant donc un certain attrait).

3.B. Zone semi-industrielle propice à l'implantation (multi-secteur) de PME de production sans nuisance et d'entreprises employant beaucoup de main d'œuvre compte tenu de la proximité de la gare et des très bonnes liaisons en transport en commun. Le secteur du commerce de gros (et notamment pour professionnels spécialisés) devrait être aussi intéressé par cette zone qui présente de nombreux atouts en plus de l'accessibilité excellente (en limitant les entreprises de faible densité d'emploi).

La proximité avec l'habitat n'est pas gênante, si elle est bien gérée de manière transparente (à l'image de l'entreprise TDS Acior implantée en milieu urbain dense)

Une piste pour l'axe est également le secteur des entreprises d'économie sociale en s'appuyant sur la présence du CEFA à Sclessin et de l'accessibilité en TEC. Ces activités s'orientent souvent avec le secteur de la construction qui peut constituer une piste pour l'image à donner à cet espace.

4. Le site du Val Benoît

Il s'agit d'un site prioritaire à mettre en œuvre urgemment compte tenu du lien direct avec le projet de la gare TGV, du souhait de l'Université de le revendre rapidement et de la nécessité d'un entretien rapide.

Ce site doit être le fer de lance de la reconquête de cet axe. Il joue un rôle essentiel de lien entre, d'un côté, la ville et le site de la gare, et de l'autre, la partie plus industrielle de l'axe.

En termes d'activités et de secteur, la logique spin off et de nouvelles activités est une piste qui nous paraît valable, ainsi que le développement de bureaux dans un second temps

Ainsi, un réaménagement de la zone incorporant un incubateur d'entreprises pourrait être envisagé en partenariat avec au moins l'Université et la Région wallonne.

Notons ici l'importance de considérer le développement d'activités liées à la recherche comme une source de renouveau pour la ville et l'agglomération et pas seulement comme

moyen pour grossir les implantations du parc scientifique. D'autres sites, comme celui du Val Benoît, conviennent pour lancer des entreprises et en accueillir d'autres en croissance.

Parallèlement, des activités de type « centre de compétence », « centre de formation continuée », sont aussi des créneaux à envisager, en lien avec les nouvelles activités du site et le Forem Conseil qui y est déjà installé. Forem Formation, dont les implantations sont dispersées dans l'agglomération, pourrait d'ailleurs aussi trouver un intérêt pour le site. Il ne faut toutefois pas consacrer le site à une seule activité : c'est une multifonctionnalité qui lui donnera son attrait.

Il est clair qu'il faut redonner une image forte à la zone qui ne doit pas seulement être une zone de service public mais un subtil mélange d'activités innovantes basé sur la connaissance et dégageant une image de modernité.

L'investissement privé est primordial. Il pourrait être facilité si des institutions publiques pouvaient garantir au moins une occupation des surfaces recrées (construites et/ou rénovées).

L'image à rechercher s'apparenterait plus au quartier Randwijk à Maastricht où des entreprises côtoient des fonctions semi-publiques de qualité.

Bien que les agglomérations ne soient pas de taille comparable, certaines idées pourraient également être retirées du projet de rénovation du 13ème arrondissement de Paris autour de la bibliothèque F. Mitterrand. (www.parisrivegauche.com)

5.4 Axe 2 : « Renory »

Maillon de l'axe Mosan, « Renory » est le pendant de l'axe « Sclessin – Val Benoît » côté rive droite du fleuve. Coincée entre la Meuse au nord et le versant au sud, cette bande de plaine alluviale d'une largeur moyenne de 700 mètres est frontalière dans sa partie occidentale à la commune de Seraing.

5.4.1 Contexte socio-économique

5.4.1.1 Démographie et niveau de vie

Selon l'INS, la population de l'axe Renory-Kinkeminois s'élevait en 2001 à un peu plus de 2 300 habitants soit 1,24 % de la population totale de la Ville de Liège. Ces 2 300 habitants composent 1 200 ménages soit une taille moyenne de 1,92 personnes. Ils se localisent pour l'essentiel dans les deux quartiers d'habitat denses que sont Kinkeminois et Renory. La densité moyenne sur l'axe (1692 hab/km²) est cependant relativement faible suite à l'existence de vastes zones d'activité économique non peuplées.

En matière d'évolution, l'axe Renory-Kinkeminois a enregistré une baisse de près de 6 % de sa population sur la période 1991-2001, soit un résultat inférieur à la moyenne communale.

Le nombre d'actifs résidant sur l'axe s'élève à 875, soit 1,20 % de la population active totale de la Ville de Liège. Le taux de chômage atteint quant à lui 22,4 % soit une valeur légèrement inférieure à la moyenne communale.

Enfin, le revenu annuel moyen par déclaration s'élève à près de 20 000 euros, soit une valeur inférieure de plus de 1 000 euros par rapport à la moyenne communale.

Tableau 5.4.1 : Indicateurs socio-économiques

Population	Nombre d'habitants	2 309
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	1,24
	Densité (hab/km ²)	1 692
	Evolution (% ; 91-01)	-5,91
	Croissance relative 91-01 (Liège = 100)	84
Ménages	Nombre absolu	1 201
	Taille moyenne	1,92
Population active	Nombre d'actifs	875
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	1,20
	Taux de chômage (%)	22,4
Revenu	Revenu annuel moyen (€)	19 900
	Différentiel (Liège =100)	93

Source : INS, 2001 ; secteurs statistiques : H301, H312, H37-

5.4.1.2 Vocation fonctionnelle

L'axe Renory présente une image économique relativement forte et dynamique. En effet, si le nombre d'entreprises présentes sur l'axe est relativement faible, l'emprise au sol de l'activité économique est réelle. A elle seule, la gare de formation de la SNCB occupe plus de la moitié de la superficie de l'axe. La seconde fonction économique dominante est l'activité portuaire spécialisée à Renory dans le transport par conteneur. Entre le port et la gare, une bande étroite accueille quelques entreprises essentiellement manufacturières.

Quant à l'habitat, il se concentre au sein de deux quartiers bien individualisés et denses : Kinkempois au nord et Renory au sud.
Enfin, l'axe ne présente ni friche ni bâtiment vide, ce qui confirme son dynamisme actuel.

Tableau 5.4.2 : Structure de l'activité économique par sous-secteurs d'activités

Secteur d'activités	Code Nace	Entreprises		Emplois	
		Nbre absolu	Part relative (%)	Nbre absolu	Part relative (%)
Industrie chimique	24	2	25,0	197	63,1
Industrie du caoutchouc et des plastiques	25	1	12,5	93	29,8
Travail des métaux	28	1	12,5	1	0,3
Fabrication de machines et équipements	29	1	12,5	20	6,4
Intermédiation financière	65	1	12,5	0	0,0
n.d.		2	25,0	1	0,3
Total		8	100,0	312	100,0

Source : CCI, 2004

5.4.2 Contexte urbanistique

5.4.2.1 Accessibilité

5.4.2.1.1 Accessibilité détaillée par mode

- Accessibilité par modes doux
 - déplacement à pieds** : ce segment urbain de vallée, en pied de versant, n'est pas habité mais se trouve à proximité d'un quartier à forte densité de population. Ses parties mises en œuvre bénéficient de trottoirs suffisants ;
 - déplacements à vélo** : la réalisation d'un axe RAVeL est programmée.
- Accessibilité par modes collectifs
 - chemin de fer** : ce segment urbain est longé par la ligne 125a mais sans desserte voyageurs ;
 - transports en communs urbains**: l'ensemble de ce segment urbain est desservi par un axe secondaire (ligne 25 avec fréquences moyennes) assurant une liaison directe avec la gare TGV. Son extrémité nord est longé par un axe majeur : la ligne 48 dotée de fortes fréquences.
- Accessibilité automobile
 - voirie** : la N90 (2x1 bande) permet une bonne accessibilité en provenance d'Ougrée et de Liège dans une moindre mesure (congestion au niveau d'Angleur) ;
 - parcage**: des risques de saturation vu les faibles disponibilités foncières et l'étroitesse de la voirie desservant le Port de Renory sont possibles.
- Accessibilité des marchandises

- **par voie d'eau, chemin de fer et route** : l'accessibilité trimodale et intégrée dans le cadre du Port de Renory appelé à s'étendre vers Ougrée. Il est possible qu'après la fin de la phase à chaud sidérurgique il y ait des risques de saturation en raison du transfert de produits sidérurgiques entre Renory et Ferblatil.

5.4.2.1.2 Profil global d'accessibilité

Ce segment urbain bénéficie d'un bon niveau d'accessibilité

- surtout en relation avec la N63 et le pont d'Ougrée ;
- et particulièrement pour les marchandises par l'intermédiaire du Port trimodal de Renory ;
- mais sans potentialité d'expansion sur le territoire de la Ville de Liège.

5.4.2.1.3 Incidences de l'accessibilité sur les autres domaines

Ce segment urbain, déjà saturé du Port de Renory, doit s'inscrire dans la dynamique de revalorisation de la rive gauche de la Meuse initiée par Seraing dans le cadre du plan de revitalisation de la vallée serésienne.

5.4.2.2 Situation de droit

Zone d'activités économiques industrielles sur le site du port de Renory.

Zone de services publics et d'équipements communautaires sur le site de la gare multimodale de Kinkempois.

Proximité et enclavement de la zone d'habitat du quartier de Kinkempois.

5.4.2.3 Typologie urbanistique

Segmentation spatiale des fonctions présentes. Deux quartiers d'habitation denses (maisons mitoyennes unifamiliales), distincts (Kinkempois et Renory) et bien constitués, situés aux deux extrémités de l'axe. Entre les deux, la gare de formation de Kinkempois fortement consommatrice d'espace (+/- 45 ha), une zone industrielle composée de la plate-forme conteneur de Renory et de divers établissements industriels et une zone d'activités mixte.

Peu ou pas d'espace disponible. Pente élevée du bas du versant défavorable à la construction sur le plan technique et paysager.

5.4.2.4 Qualité environnementale

5.4.2.4.1 Qualité de vie

Le taux de verdurisation de cet axe est contrasté. De 0 % dans le thalweg mosan à près de 100% sur le versant. Ce dernier est cependant très peu accessible au public et non aménagé à cette fin. La gare de formation, l'axe routier et le fleuve constituent des barrières

infranchissables pour le trafic lent; depuis les quartiers habités du bord de Meuse, l'accès au massif de verdure est très indirect et s'effectue par le ruisseau de Kinkempois et l'ancien Athénée d'Angleur, à l'extrémité est de l'axe.

5.4.2.4.2 *Qualité biologique dans le talweg mosan*

Faible à nulle. Une seule zone de liaison arborée et/ou herbeuse est limitée au talus entre l'axe routier et la gare de formation (PCDN).

5.4.2.4.3 *Qualité biologique sur le versant sud*

La qualité est très élevée et les milieux forestiers très diversifiés compte tenu de la variété du sous-sol.

5.4.2.4.4 *Paysages*

La toile de fond forestière feuillue du versant est à haute valeur paysagère mais partiellement dévalorisée par une ligne à haute tension.

5.4.2.5 **Synthèse : opportunités foncières**

Peu ou pas d'espace disponible. La pente forte du versant est défavorable à la construction sur le plan technique et paysager. Le continuum écologique et paysager du versant (prés de pente et bois) avec le reste du versant et du plateau du Sart-Tilman doit être préservé. Cette préservation de la toile de fond paysagère doit se faire notamment en évitant les constructions de gabarits élevés.

5.4.3 *Orientations et développement*

5.4.3.1 **Synthèse : opportunités – contraintes**

Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> • Dynamisme économique de l'axe • Connexion directe à la voie d'eau • Image verte (proximité du versant) 	<ul style="list-style-type: none"> • Faiblesse des disponibilités foncières et immobilières • Impossibilité d'étendre les activités portuaires sur le territoire de la Ville de Liège • Mauvaise accessibilité en transport en commun • Micro accessibilité depuis le centre-ville

5.4.3.2 **Orientations spatiales et économiques de l'axe**

Le deuxième axe pris en compte dans la réflexion présente une configuration spatiale claire et non extensive. La zone d'activité, constituée du port de Renory et de la gare de triage de la SNCB à Kimpempois, est délimitée par :

- le noyau d'habitat de Kimpempois ;

- le versant escarpé non constructible de la vallée de la Meuse (zone de construction impossible sans des pieux qui soutiennent les constructions depuis la roche mère) ;
- la limite communale de Seraing ;
- le fleuve avec lequel elle entretient un rapport étroit puisqu'il s'agit d'une zone portuaire essentielle dans le dispositif du port autonome de Liège (PAL).

Il est primordial de maintenir l'activité sur ce site car seule cette rive possède un accès sur la Meuse à l'amont pour la Ville de Liège.

Soulignons également l'importance en termes d'image pour l'entrée de la ville. On y distingue en permanence de nombreux conteneurs et bobines lui donnant un aspect dynamique.

Ce Port de Renory est cependant saturé, aucune possibilité d'extension sur le territoire de la ville n'est possible. Pourtant, pour maintenir son activité et développer les entreprises installées, il sera opportun d'envisager une extension. Celle-ci n'est possible qu'en dehors du territoire de la Ville, en reconditionnant une partie de la zone du haut fourneau B (HFB) qu'Arcelor fermera définitivement en 2009 au plus tard. Ainsi, des espaces de stockages et autres pourront apporter du souffle au port de Renory.

Les deux zones étant liées, une réflexion commune avec Seraing doit donc être entamée pour rencontrer le besoin de cohérence dans les développements.

L'intérêt est partagé : d'une part, il faut garantir la viabilité à long terme de Renory et, d'autre part, Seraing a besoin du port de Renory pour envisager une reconversion de la zone HFB.

Il existe, selon certains observateurs, une possibilité de déplacer le déchargement des coils (bobines) directement sur le site de Ferbatil. Dans ce cas, une partie de l'activité à Renory pourrait être remplacée par de nouvelles activités mais cela reste très hypothétique.

Notons que la zone n'est pas bien desservie en TEC et que l'accessibilité voiture vers Liège approche de la saturation en heure de pointe.

5.5 Axe 3 : « de l'université à la ville »

Véritable entrée sud de la Ville de Liège, l'axe « de l'Université à la ville » suit de Bonnelles à Angleur, la ligne de crête boisée séparant les vallées de la Meuse et de l'Ourthe. D'une largeur moyenne de 500 mètres, cet axe est frontalier des communes de Seraing côté Meuse et d'Esneux côté Ourthe.

5.5.1 Contexte socio-économique

5.5.1.1 Démographie et niveau de vie

Selon l'INS, la population de l'axe « de l'Université à la ville » s'élevait en 2001 à un peu plus de 2 250 habitants soit 1,22 % de la population totale de la Ville de Liège. Contrairement à la plupart des autres axes, l'évolution démographique sur la période 1991-2001 est en forte croissance (+7,23 %). La densité de population reste néanmoins très faible.

L'axe compte près d'un millier de ménages pour une taille moyenne de 2,33 personnes, soit une valeur largement supérieure à la moyenne communale.

Les actifs sont au nombre de 884 ce qui représente 1,22 % de la population active totale de la Ville de Liège. Avec un taux de chômage légèrement inférieur à 10 %, l'axe « de l'Université à la ville » fait partie des espaces de la ville les moins affectés par ce phénomène.

Enfin, le revenu annuel moyen par déclaration dépasse les 40 000 euros soit une valeur près de deux fois supérieure à la moyenne communale.

Tableau 5.5.1 : Indicateurs socio-économiques

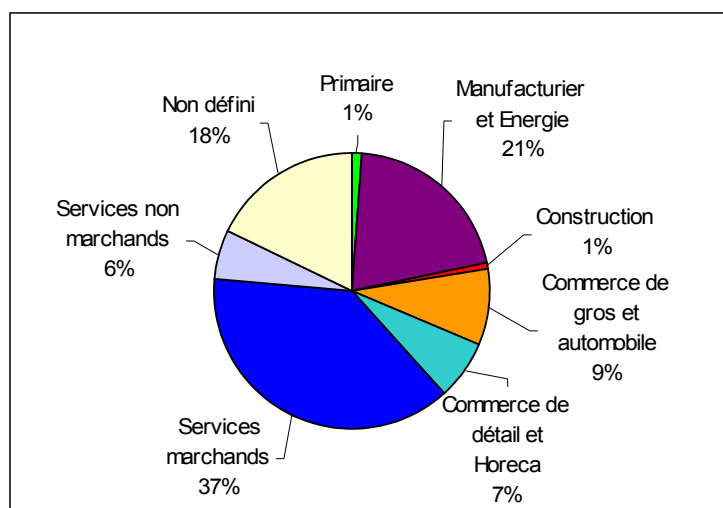
Population	Nombre d'habitants	2 268
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	1,22
	Densité (hab/km ²)	367
	Evolution (% ; 91-01)	7,23
	Croissance relative 91-01 (Liège = 100)	> 200
Ménages	Nombre absolu	973
	Taille moyenne	2,33
Population active	Nombre d'actifs	884
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	1,22
	Taux de chômage (%)	9,73
Revenu	Revenu annuel moyen (€)	40 247
	Différentiel (Liège =100)	188

Source : INS, 2001 ; secteurs statistiques H20-, H202, H212, H223, H2MB, H5MA, H5QA

5.5.1.2 Vocation fonctionnelle

La vocation fonctionnelle de l'axe est double, avec d'un côté l'habitat de type résidentiel périphérique à quatre façades et aux grandes parcelles, et de l'autre une activité intense en lien avec l'Université. Cette activité se structure autour de trois pôles : l'université, qui, à l'exception de la faculté de philosophie et lettres, est désormais entièrement localisée au Sart-Tilman, le parc scientifique accueillant un grand nombre d'entreprises dans le secteur des hautes technologies (manufacturière et services aux entreprises) ainsi que des spin-offs de l'université, et enfin un pôle loisirs autour du nouveau country hall et du golf

Figure 5.5.1 : Structure de l'activité économique par grands secteurs d'activités



Source : CCI 2004

Tableau 5.5.2 : Structure de l'activité économique par sous-secteurs d'activités

Secteur d'activités	Code Nace	Entreprises		Emplois (partiel)	
		Nbre absolu	Part relative (%)	Nbre absolu	Part relative (%)
Agriculture	1	1	1,0	n.d	n.d
Edition, imprimerie, reproduction	22	2	2,0	n.d	n.d
Industrie chimique	24	5	4,9	59	1,6
Fabrication de machines et équipements	29	1	1,0	45	1,2
Fabrication de machines et appareils électriques	31	2	2,0	169	4,6
Fabrication d'équipements de radio, télévision et communication	32	1	1,0	7	0,2
Fabrication d'instruments médicaux, de précision, d'optique	33	8	7,8	171	4,6
Fabrication d'autres matériels de transport	35	1	1,0	6	0,2
Fabrication de meubles; industries diverses	36	1	1,0	n.d	n.d
Construction	45	1	1,0	4	0,1
Commerce et réparation automobile	50	2	2,0	n.d	n.d
Commerce de gros et intermédiaires du commerce	51	7	6,9	16	0,4
Commerce de détail et réparation d'articles domestiques	52	2	2,0	n.d	n.d
Hôtels et restaurants	55	5	4,9	10	0,3
Transports terrestres	60	2	2,0	45	1,2
Intermédiation financière	65	5	4,9	22	0,6
Auxiliaires financiers et d'assurance	67	2	2,0	n.d	n.d
Activités immobilières	70	1	1,0	n.d	n.d
Activités informatiques	72	8	7,8	196	5,3
Recherche et développement	73	1	1,0	n.d	n.d
Services fournis principalement aux entreprises	74	20	19,6	126	3,4
Education	80	2	2,0	n.d	n.d
Santé et action sociale	85	3	2,9	2 800	75,4
Activités récréatives, culturelles et sportives	92	1	1,0	10	0,3
n.d.		18	17,6	26	0,7
Total		102	100,0	3 712	100,0

Source : CCI 2004

D'un point de vue spatial, l'axe se scinde en deux parties avec, du côté est, de la route du Condroz, le domaine universitaire du Sart-Tilman qui s'étend sur 780 ha et, du côté ouest, l'activité économique sensu stricto avec le parc scientifique (qui se prolonge sur la commune de Seraing) et le country hall. L'habitat quant à lui se concentre au centre de l'axe autour du « noyau historique » du Sart-Tilman et se prolonge vers la ville, le long de la route du Condroz et de la rue de la Belle Jardinière.

5.5.2 Contexte urbanistique

5.5.2.1 Accessibilité

5.5.2.1.1 Accessibilité détaillée par mode

- Accessibilité par modes doux
 - déplacement à pieds** : ce segment urbain de plateau a une densité de population assez faible mais est desservi par un réseau de chemins de promenades existants ou projetés (PCA du Pré-Aily) ;
 - déplacements à vélo** : le plateau du Sart-Tilman est doté d'un axe secondaire en relation avec le réseau des cheminements doux du domaine universitaire.
- Accessibilité par modes collectifs
 - chemin de fer** : aucune desserte directe n'existe et n'est possible à moins d'envisager la création d'une ligne de tram intégrée dans un réseau de type tram-train ;
 - transports en communs urbains**: le parc d'activités existant et ses extensions projetées ne sont pas desservis directement par une ligne de transport en commun : une ligne majeure (48) passant par la gare TGV avec fréquences intenses en période scolaire emprunte la route du Condroz à une distance non attractive (du moins pour des bus). Ces lignes sont utilisées par environ 8.000 usagers quotidiens.
- Accessibilité automobile
 - voirie** : une desserte est assurée :
 - de manière directe par la route du Condroz (2x1 bande) offrant une accessibilité de bonne qualité (à l'exception de congestion au niveau d'Angleur) ;
 - de manière indirecte par la N63 (axe RGG 2x2 bandes séparées) offrant une accessibilité de très bonne qualité avec Seraing, Liège et la liaison E25-E40 : toutefois la liaison (sur le territoire de Seraing) avec la voirie principale desservant le parc d'activités n'est pas du tout lisible.
 - parcage**: il n'existe pas de problèmes fonciers en matière de parcages, mais leur mise en œuvre se fait toujours au détriment du domaine boisé.

- Accessibilité des marchandises
 - voie d'eau** : aucune desserte directe n'existe et n'est possible ;
 - chemin de fer** : aucune desserte directe n'existe et n'est possible ;
 - route** : idem accessibilité voiture.

5.5.2.1.2 Profil global d'accessibilité

Ce segment urbain bénéficie d'un bon niveau global d'accessibilité (en ne prenant en compte les modes doux qu'au niveau du plateau du Sart-Tilman) mais avec :

- des problèmes de « lisibilité » de l'accessibilité depuis la N63, à résoudre par la mise en place d'une hiérarchie claire avec un effet de porte (et de distribution) à créer sur la route du Condroz le plus près possible de la N63 de manière à dissuader tout trafic de transit sur la route du Condroz qui traverse le plateau du Sart-Tilman et descend vers Angleur ;
- un conflit important entre les besoins de parcage et les objectifs de protection du massif boisé ;
- une absence de desserte directe du parc d'activité par une ligne de transport en commun ;
- des potentialités de valorisation des transports collectifs par la création d'une ligne de tram à intégrer dans un réseau ferré global d'agglomération ;
- une desserte marchandise s'effectuant exclusivement par route.

5.5.2.1.3 Incidences de l'accessibilité sur les autres domaines

L'accessibilité du site du Pré-Aily doit s'inscrire dans le cadre global de la desserte de l'ensemble du plateau du Sart-Tilman dépassant largement les limites communales (Pré-Aily, extension du parc d'activités au Bois Saint-Jean sur Seraing, complexe sportif et de loisirs du Bois Saint-Jean, nouvelles zones d'habitat à Bonnelles, ...) de manière à :

- valoriser le rôle de la N63 par rapport à la route du Condroz dont le rôle de transit doit continuer à décliner afin de protéger le caractère résidentiel du Sart-Tilman ;
- créer enfin une ligne « lourde » de transport en commun desservant l'ensemble du plateau du Sart-Tilman ;
- compléter et étendre le réseau de cheminements doux du domaine universitaire vers les autres aires urbanisées du plateau (en connection avec les arrêts de transport en commun et les aires de parcage) ;
- s'intégrer dans le Plan de mobilité d'entreprise du Sart-Tilman en voie de finalisation.

5.5.2.2 Situation de droit

5.5.2.2.1 Plan de secteur

Grande zone de services publics et équipements communautaires au Sud de la N63 (domaine universitaire).

Zone d'habitat autour de l'axe de la N63 et Zone d'activités économiques du Parc scientifique.

ZACC inscrite en priorité 1 au PCZAD faisant l'objet d'un PCA visant son affectation en partie en zone d'habitat et en partie en zone d'activité économique.

5.5.2.2.2 PCA

PCA du Pré Aily sur une ZACC (n°161)

5.5.2.2.3 Autres

Périmètre Natura 2000 à l'Est de l'axe (lande de Streupas et partie du Bois de Saint-Jacques, forêt de Nomont-Famelette).

5.5.2.3 Typologie urbanistique

Le domaine universitaire occupe près de la moitié de la zone entourant cet axe . Il est constitué de bâtiments pavillonnaires disséminés au sein du domaine.

Parc scientifique composé d'éléments bâtis de haute qualité architecturale à image forte implantés dans un environnement boisé. « Parc d'activités économiques » à haute qualité environnementale.

Une grande zone de loisirs : le Golf du Sart-Tilman.

Potentiel au sein du PCA du Pré Aily. Nécessité d'utilisation maîtrisée du solde des disponibilités à haute valeur ajoutée.

5.5.2.4 Qualité environnementale

5.5.2.4.1 Qualité de vie

Le taux de verdurisation de cet axe est très élevé, nettement supérieur à 50 %. Les nuisances sont faibles sauf en bordure de la route du Condroz. Les signes de négligence sont très faibles. L'accessibilité aux espaces verts et aux activités de loisirs extérieurs et intérieurs est excellente.

5.5.2.4.2 Qualité biologique

La qualité biologique à l'intérieur de l'axe est très élevée et les milieux naturels très diversifiés, compte tenu de la variété des substrats géologiques et pédologiques (substrats calcaires, schisto-gréseux, sablonneux...), de la variété des reliefs et expositions, des influences humaines (pâturage, terrains calaminaires, sablières abandonnées). L'axe et ses abords sont majoritairement classés en zone centrale du réseau écologique (PCDN), le solde étant surtout situé en zone de développement (parc, jardins boisés, terrain de golf...). Signalons aussi la proximité de la réserve naturelle de l'Ulg, comportant respectivement des

parties dirigées ou intégrales (lande de Streupas, vallée du blanc gravier) et deux périmètres Natura 2000 (lande de Streupas, forêt de Nomont-Famelette).

5.5.2.4.3 Paysages

Le paysage est surtout fermé mais les boisements des versants servent de toiles de fond forestières feuillues à haute (vallée de la Meuse) et très haute valeur paysagère (vallée de l'Ourthe et petits affluents). Le paysage forestier constitue lui-même un atout indéniable et très valorisant de l'axe.

5.5.2.5 Synthèse : opportunités foncières

La principale opportunité foncière se situe au niveau de la ZAD du Pré Aily, dont une partie devrait être affectée à l'activité économique permettant ainsi au Parc Scientifique de s'étendre.

Le tableau qui suit, reprend en détail les différentes opportunités foncières de l'axe. Les fiches des sites répertoriés par le service de l'Urbanisme de la Ville de Liège sont reprises en annexes.

Tableau 5.5.3 : Détail des opportunités foncières

Site (identifiant de la ville)	Parcelles concernées	Superficie totale	Statut administratif	Autres caractéristiques
3.1 Pré Aily (A3)	Div 26 Section C N° : 5T3 et 70D6	+/- 27 ha	PS : ZAD n°5 PCA : n°161	Zone boisée légèrement accidentée Urbanisable immédiatement
3.2 (A2)	Div 26 Section C N° 19C5	23 000 m ²	PS : Zone d'habitat PCA : aucun	Terrain boisé et légèrement accidenté. Talus important sur la N63 Urbanisable immédiatement
3.3. prairie	Div 26 Section C N° : 19B5 et 889C	60 000 m ²	PS : Zone d'espace vert PCA : aucun	Terrain plat en partie boisé. Talus important sur N63 Urbanisable immédiatement

5.5.3 Orientations et développement

5.5.3.1 Synthèse : opportunités – contraintes

Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> • Cadre environnemental • Université 	<ul style="list-style-type: none"> • Eloignement du centre-ville • Faiblesse de la disponibilité foncière

<ul style="list-style-type: none"> • Dynamisme de l'axe • Parc scientifique (et extension) 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque de visibilité • Micro accessibilité depuis le centre ville. • Relief - pentes
--	--

5.5.3.2 Orientations spatiales et économiques de l'axe

Cet axe s'appuie sur la nationale appelée « route du Condroz ». Les zones d'intérêt économique ne se situent pas directement sur cette voie :

- le campus de l'université au sud ;
- la zone « entreprise » du parc scientifique au nord ;
- le country hall basé sur la nationale 63 qui devient aujourd'hui l'axe routier principal.

En effet, la « route du Condroz » a été dédoublée et fonctionne aujourd'hui plutôt comme liaison pour ces polarités. En terme de lien avec la ville, un goulot est observé à Angleur-Fragnée ce qui ne permet plus d'y augmenter la charge de trafic. Celle-ci ne peut être absorbée que par la N63.

C'est la ZAD du Pré Aily, en cours de mise en œuvre, qui constitue l'opportunité d'extension sur le territoire de la Ville. Au-delà, c'est avec la commune de Seraing qu'il faut compter puisqu'elle possède le reste des zones d'extension du parc scientifique. L'ensemble de cette zone doit être pensée globalement en termes de structuration.

De manière plus générale, il serait opportun de quitter les logiques de localisation héritée des années 50 et 60 pour passer à une logique de reconquête urbaine. Cela se traduit en clair par le fait d'arrêter le renforcement du campus universitaire. De nombreuses villes européennes (exemple Lille) qui avaient suivi le même schéma se sont d'ailleurs rendues compte du manque de synergies avec le centre et ont redéplacé de nombreuses activités nouvelles au sein d'un tissu plus urbain. Les investissements étant opérés, il est illusoire de faire marche arrière à Liège, d'autant plus qu'une dynamique de création d'activité s'est mise en place. Cependant, l'idée de rendre certaines activités nouvelles plus visibles milite pour d'autres localisations que le parc scientifique, trop peu visible. Les activités plus intégrées (le site du val Benoît apparaît encore un site adéquat) et donc plus visibles sont des signaux forts pour les visiteurs de Liège, mais aussi pour la population.

Le Sart Tilman est une des entrées de Ville. Mais l'effet d'entrée de ville est à mettre en place. Le tronçon d'accès à l'université et au parc scientifique possède un aspect autoroutier inapproprié. Une première réflexion indique que le déclassement de cette voirie en une voirie plus urbaine et un nouveau carrefour giratoire pourrait desservir plus facilement le parc scientifique et conférer une image plus appropriée à la zone.

5.6 Axe 4 : « Les biefs de l'Ourthe »

« Les biefs de l'Ourthe » est un axe de vallée qui s'étend depuis la confluence Ourthe-Vesdre jusqu'au Longdoz c'est-à-dire aux portes du centre-ville de Liège. Etroit dans sa partie amont où il est coincé entre les versants parfois escarpés de l'Ourthe et de la Vesdre, cet axe s'élargit vers l'aval où il se dédouble de part et d'autre du quartier des Vennes. Dans sa partie amont, il est frontalier des communes de Esneux et Chaudfontaine.

5.6.1 Contexte socio-économique

5.6.1.1 Démographie et niveau de vie

Selon l'INS, la population de l'axe (ou à proximité immédiate) s'élevait en 2001 à un peu moins de 9 000 habitants soit près de 5% de la population totale de la Ville de Liège. La densité approche les 3 000 hab/km² ce qui est caractéristique des quartiers péricentraux d'une ville comme Liège. Durant la dernière décennie, l'axe a néanmoins connu une baisse de plus de 4 % de sa population, principalement dans sa partie centrale.

L'axe compte plus de 4 500 ménages pour une taille moyenne de 1,92 personnes, soit une valeur similaire à la moyenne communale.

Les actifs sont au nombre de 3 400 soit 4,68% de la population active totale de la Ville de Liège. Le taux de chômage s'élève à 23,78 % soit 5% de mieux que pour l'ensemble du territoire communal.

Enfin, le revenu annuel moyen par déclaration dépasse légèrement les 20 000 euros ce qui est inférieur de 1 000 euros à la moyenne communale.

Tableau 5.6.1 : Indicateurs socio-économiques

Population	Nombre d'habitants	8 865
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	4,78
	Densité (hab/km ²)	2 863
	Evolution (% ; 91-01)	-4,30
	Croissance relative 91-01 (Liège = 100)	116
Ménages	Nombre absolu	4 609
	Taille moyenne	1,92
Population active	Nombre d'actifs	3 398
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	4,68
	Taux de chômage (%)	23,78
Revenu	Revenu annuel moyen (€)	20 367
	Différentiel (Liège =100)	95

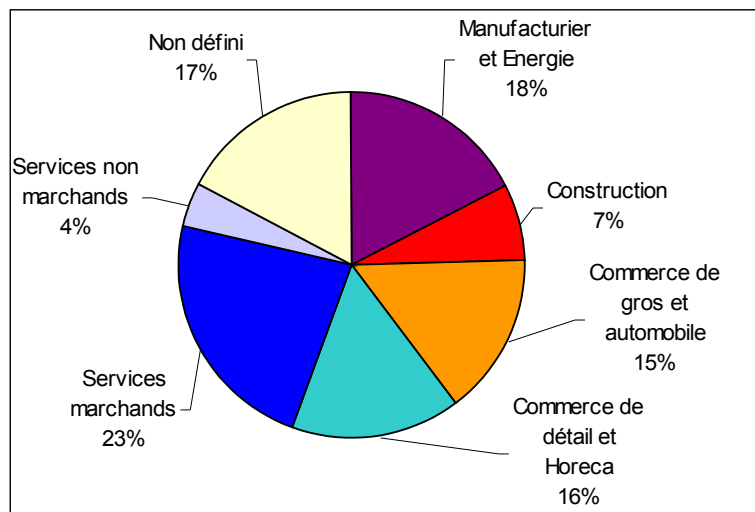
Source : INS, 2001 ; secteurs statistiques : B232, B32-, B37-,F021, F072, F20-, G012, G023, G111, G120, G13-, G143, G172, H01-, H61-.

5.6.1.2 Vocation fonctionnelle

L'activité économique est omniprésente sur l'axe. D'après les données fournies par la Chambre du Commerce, près de 400 entreprises sont localisées le long de l'axe pour un nombre d'emplois qui dépasse la barre des 5 000 unités. Au niveau de la structure de l'activité, trois grands secteurs dominant : le secteur manufacturier (18 %), le secteur du

commerce de gros et automobile (15 %) et celui des services marchands (23% des entreprises principalement localisés dans le parc d'affaires Zénobe Gramme). Le secteur du commerce de détail est également bien présent du fait de la présence du centre commercial « Belle-île ». A proximité immédiate des artères routières matérialisant « les biefs de l'Ourthe », l'habitat est bien présent et par endroit très dense.

Figure 5.6.1 : Structure de l'activité économique par grands secteurs d'activités



Source : CCI-LV 2004

D'un point de vue spatial, l'axe peut être scindé en deux avec d'une part la séquence amont dominée par le secteur manufacturier et de grandes entreprises (Umicor, Mio, Gauder, UCA, Outokumpu...) et d'autre part la séquence aval où les grands boulevards (Poincaré, Froidmont, Frankignoul et de Douai) sont spécialisés dans le commerce de gros et automobile. Au sud de cet axe traditionnel, le parc d'affaires Zénobe Gramme forme avec le centre commercial Belle-île un pôle d'activité dynamique le long d'un nouvel axe matérialisé par la liaison autoroutière E40-E25.

A l'exception du Longdoz, les terrains en friche sont relativement rares sur l'axe. Par contre, les bâtiments industriels ou commerciaux vides se multiplient le long du « boulevard de l'automobile ». Ce phénomène peut s'expliquer en partie par la baisse de fréquentation de cet axe routier depuis l'ouverture de la liaison autoroutière E40-E25.

Tableau 5.6.2 : Structure de l'activité économique par sous-secteurs d'activités

Secteur d'activités	Code Nace	Entreprises		Emplois (partiel)	
		Nbre absolu	Part relative (%)	Nbre absolu	Part relative (%)
Industries alimentaires	15	8	2,0	88	1,8
Industrie textile	17	1	0,3	9	0,2
Industrie du cuir et de la chaussure	19	1	0,3	5	0,1
Travail du bois et fabrication d'articles de bois	20	3	0,8	37	0,8
Industrie du papier et du carton	21	2	0,5	14	0,3
Edition, imprimerie, reproduction	22	14	3,5	39	0,8
Industrie chimique	24	2	0,5	150	3,0
Industrie du caoutchouc et des plastiques	25	1	0,3	0	0,0
Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	26	4	1,0	16	0,3
Métallurgie	27	3	0,8	362	7,4
Travail des métaux	28	7	1,8	96	2,0
Fabrication de machines et équipements	29	7	1,8	131	2,7
Fabrication de machines de bureau et matériel informatique	30	1	0,3	0	0,0
Fabrication de machines et appareils électriques	31	1	0,3	2	0,0
Fabrication d'équipements de radio, télévision et communication	32	1	0,3	0	0,0
Fabrication d'instruments médicaux, de précision, d'optique	33	4	1,0	16	0,3
Industrie automobile	34	2	0,5	0	0,0
Fabrication de meubles; industries diverses	36	4	1,0	8	0,2
Récupération	37	3	0,8	26	0,5
Captage, traitement et distribution d'eau	41	1	0,3	316	6,4
Construction	45	28	7,0	497	10,1
Commerce et réparation automobile	50	30	7,5	181	3,7
Commerce de gros et intermédiaires du commerce	51	30	7,5	200	4,1
Commerce de détail et réparation d'articles domestiques	52	38	9,5	39	0,8
Hôtels et restaurants	55	25	6,3	45	0,9
Transports terrestres	60	6	1,5	84	1,7
Services auxiliaires des transports	63	1	0,3	0	0,0
Postes et télécommunications	64	3	0,8	1 699	34,5
Intermédiation financière	65	14	3,5	14	0,3
Auxiliaires financiers et d'assurance	67	1	0,3	2	0,0
Activités immobilières	70	8	2,0	81	1,6
Location sans opérateur	71	2	0,5	0	0,0
Activités informatiques	72	9	2,3	88	1,8
Services fournis principalement aux entreprises	74	48	12,1	205	4,2
Administration publique	75	1	0,3	272	5,5
Education	80	3	0,8	4	0,1
Santé et action sociale	85	7	1,8	2	0,0
Activités associatives	91	2	0,5	4	0,1
Services personnels	93	4	1,0	57	1,2
n.d.		68	17,1	134	2,7
Total		398	100,0	4 923	100,0

Source : CCI-LV 2004

5.6.2 Contexte urbanistique

5.6.2.1 Accessibilité

5.6.2.1.1 Accessibilité détaillée par mode

- Accessibilité par modes doux
 - déplacement à pieds** : ce segment urbain de vallée est bordé de quartiers de forte densité mais avec des ruptures générées par les cours de l'Ourthe et du Canal de l'Ourthe, deux axes ferroviaires et les grandes infrastructures routières plus ou moins infranchissables ;
 - déplacements à vélo** : ce segment urbain de vallée est très bien desservi par deux axes :
 - au sud : le RAVeL en bord d'Ourthe avec deux branches vers le plateau de Robermont et la vallée de l'Ourthe ;
 - au nord : un double itinéraire de pied de versant (en projet) et de liaisons intra-quartiers.
- Accessibilité par modes collectifs
 - chemin de fer** : ce segment urbain est desservi par deux axes :
 - au sud, il est traversé longitudinalement par deux lignes convergeantes avec deux gares SNCB suffisantes pour assurer une desserte de niveau local (Chênée) ou régional (Angleur) ;
 - à l'ouest, il est traversé de manière perpendiculaire par la ligne desservant la vallée aval de la Meuse et Maastricht mais il n'est pas doté de gare : l'intégration des réseaux de transports publics au niveau de l'agglomération (réseau tram-train) permettrait l'ouverture (ou la réouverture) d'un ou plusieurs arrêts comme Cornillon, Bonne Femme ou Vennes-Garde-Dieu ;
 - transports en communs urbains**: ce segment urbain bénéficie d'une desserte diversifiée et à haute fréquence par un faisceau convergeant de plusieurs lignes importantes (13, 26, 29, 30, 31, 33, 64, 65, 377) desservant le plateau de Robermont ou les vallées de la Vesdre et de l'Ourthe dont une partie passe par la gare TGV. Ces lignes sont utilisées par environ 9.000 usagers quotidiens.
- Accessibilité automobile
 - voirie** : en plus de deux voiries de desserte de quartiers (rue des Vennes et rue Belvaux), plusieurs voiries importantes assurent une desserte de très grande intensité. Il s'agit :
 - de la liaison autoroutière E25-E40 avec trois accès :
 - l'échangeur complet et rond point distributeur aux Grosses-Battes ;

- l'échangeur complet à Chênée mais avec des voiries d'insertion réduites ;
- l'échangeur partiel à Angleur.
- de deux voiries 2x2 bandes :
 - le quai des Ardennes ;
 - le boulevard dit de l'Automobile.

Ces deux axes ont été très fortement soulagés par la liaison E25-E40 : cela devrait permettre des opportunités de restructuration de ces espaces publics et de simplification des tracés des voiries. Cela concerne particulièrement le complexe de voiries régissant les échanges de flux entre le pont des Grosses Battes, les deux parties du quai des Ardennes et le boulevard dit de l'Automobile : il est désormais obsolète car il était prévu pour recevoir des flux importants de transit (voir compléments d'information relatifs à l'axe 6).

•**parcage**: ce segment urbain est composé de deux parties aux caractéristiques bien différentes :

- les parties amont de ce segment urbain jusqu'aux Grosses Battes, proches de l'autoroute, et relativement éloignées des quartiers d'habitat denses ont des disponibilités foncières relativement importantes et permettent des aires de parcsages et des aires de manœuvres pour camions ;
- les parties aval de ce segment urbain, des Grosses Battes au Longdoz, sont insérées et imbriquées entre des quartiers d'habitat à forte voire très forte densité d'habitat et très bien desservies par les transports en commun (existants et potentiels). Les disponibilités foncières existantes ou dégagées par une opération de restructuration urbanistique de grande ampleur devront être prioritairement affectées à d'autres besoins que le parcage.

▫ Accessibilité des marchandises

•les parties amont de ce segment urbain jusqu'aux Grosses Battes :

- **voie d'eau** : le canal de l'Ourthe permet (encore ?) une accessibilité pour des bateaux de faible tonnage ;
- **chemin de fer** : il existe une accessibilité potentielle mais elle est perturbée par la priorité à donner au trafic TGV ou accaparée par la SNCB (atelier rue de Tilff) ;
- **route** : idem accessibilité voiture.

•les parties aval de ce segment urbain, des Grosses Battes au Longdoz :

- **voie d'eau** : pas de desserte directe effectivement possible ;
- **chemin de fer** : pas de desserte directe effectivement possible ;

- **route** : idem accessibilité voiture.

5.6.2.1.2 Profil global d'accessibilité

Ce segment urbain bénéficie d'un très bon niveau d'accessibilité global mais dont les profils sont nettement différenciés pour ses parties amont et ses parties aval avec plus particulièrement :

- des problèmes de « lisibilité » et d'enclavement de certaines parties amont du fait des caractéristiques variables des échangeurs autoroutiers ;
- des potentialités de valorisation des transports collectifs dans la partie aval par la mutation du réseau de chemin de fer en réseau desservi par des tram-trains ;
- des potentialités d'améliorer qualitativement et quantitativement les liens entre les différents quartiers riverains des anciens cours de l'Ourthe et de la Vesdre situés à l'emplacement actuel du boulevard dit de l'Automobile.

5.6.2.1.3 Incidences de l'accessibilité sur les autres domaines

Depuis la boucle de la Dérivation (Longdoz) jusqu'aux abords du pont des Grosses Battes, il existe des potentialités très importantes qui devraient être maximisées dans le cadre d'un vaste plan de « remembrement urbain ».

C'est dans ce contexte complexe que des activités typiquement urbaines nécessitant un minimum de déplacement de biens et un « maximum » de déplacements de personnes par les modes les plus respectueux du milieu urbain (modes doux et transports en commun) : une urbanisation dense et mixte susceptible d'accueillir habitat et services, loisirs urbains, enseignement, ... Il est à ce titre intéressant de noter que la partie aval de ce segment urbain se situe sur un axe potentiel de transport en commun reliant l'université de Maastricht à Randwijck et l'université de Liège au Sart-Tilman en passant pas deux hautes écoles d'ingénieur.

5.6.2.2 Situation de droit

5.6.2.2.1 Plan de Secteur

Au nord de l'Ourthe exclusivement en zone d'habitat mis à part une ZACC mise en priorité 2 au PCZAD.

Au sud de l'Ourthe, le long de la voie ferrée, zones d'activités économiques industrielles.

5.6.2.2.2 PCA

PCA : n°151 (Belle-île) à l'étude.

5.6.2.3 Typologie urbanistique

Habitat urbain dense en bordure de l'axe. Activité commerciale le long du boulevard de l'automobile + centre commercial de Belle-île. Deux zones d'activités économiques de type

industriel dans la partie amont de l'axe + le site Zénobe Gramme (parc d'affaires). Quelques friches dont le site du Longdoz. Imbrication des différentes fonctions et gabarits avec de larges zones non définies tant sur le plan morphologique que fonctionnel.

Le long du boulevard « de l'automobile » urbanisation anarchique dépourvue de qualité, insatisfaisant au regard de la qualité d'entrée de ville.

Grande potentialité d'organiser un boulevard urbain de qualité démarrant au pont des Grosses Battes et débouchant sur le nouveau projet d'urbanisation du Longdoz.

Cette vaste zone de +/- 3 kilomètres sur +/- 500 mètres constitue la dernière grande ancienne friche industrielle au cœur de l'agglomération et devrait faire l'objet d'un schéma directeur visant à changer de manière radicale l'image de cette zone de non urbanisation en lui conférant enfin un visage urbain et en permettant de créer des liens entre les quartiers qui la bordent. Ce défi est similaire en de nombreux points de vue à celui que Liège a du relever dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle avec l'intégration urbaine des anciens bras de la Meuse depuis l'Opéra jusqu'à la gare des Guillemins, à savoir la création des boulevards d'Avroy et de la Sauvenière.

5.6.2.4 Qualité environnementale

5.6.2.4.1 Qualité de vie

Le taux de verdurisation de cet axe est moyen, celui-ci étant surtout élevé à très élevé aux marges de l'axe : Bois de Saint-Jacques à Angleur, en direction du Sart-Tilman (sud-ouest), parcs des Oblats – Domaine de la Chartreuse (au nord), Parc de la Boverie (au nord-ouest). Il existe de bonnes potentialités en matière d'espaces verts à développer ou en cours de réaménagement le long du canal de l'Ourthe et le long de l'Ourthe. Ces endroits profitent d'espaces linéaires entre les voies de communications. Les nuisances sont assez faibles sauf en bordure des grandes voiries routières de pénétration. L'accessibilité aux espaces verts est moyenne, le RAVeL et ses abords devant constituer le squelette sur lequel la mobilité lente, l'amélioration des paysages et la qualité biologique devraient s'articuler et s'appuyer.

5.6.2.4.2 Qualité biologique

Elle est faible et en diminution. Cette diminution provient de la disparition des surfaces en friche. Le réseau écologique est actuellement réduit à des éléments linéaires de liaison (PCDN) se présentant sous forme de talus boisés ou herbeux, d'alignements d'arbres, d'excédents de voiries et parcs plus ou moins entretenus.

Très spécifiques, les espaces à flore calaminaire sont très menacés par la mise en œuvre et la disparition des friches ainsi que l'aménagement des éléments de liaison existants.

5.6.2.4.3 Paysages

Le paysage est assez fermé sauf le long des grands axes de communication, le long des berges de l'Ourthe et du Canal. Le paysage urbain est souvent hétérogène et déstructuré : il reflète la

mixité des fonctions anciennes et nouvelles des quartiers. De bonnes potentialités de paysages suburbains harmonieux existent cependant en intérieur d'îlots dans le quartier Venues-Fétinne. Il peut être encouragé par la rénovation des façades, la qualité architecturale du bâti et la requalification des voiries et des espaces publics verts.

5.6.2.5 Synthèse : opportunités foncières

La plupart des opportunités foncières se situent à proximité immédiate de la liaison autoroutière E40-E25 bénéficiant ainsi d'un « effet vitrine » important. Ces terrains sont cependant de superficie relativement limitée : c'est pourquoi il conviendra de ne pas gaspiller ces espaces de grande valeur.

Le tableau qui suit, reprend en détail les différentes opportunités foncières de l'axe. Les fiches des sites répertoriés par le service de l'Urbanisme de la Ville de Liège sont reprises en annexes.

Tableau 6.5.3 : Détail des opportunités foncières

Site (identifiant de la ville)	Parcelles concernées	Superficie totale	Statut administratif	Autres caractéristiques
4.1 (C6)	Div 24 Section B N° 50H	10 000 m ²	PS : Zone d'habitat PCA : aucun	Terrain vierge en légère pente. Urbanisable immédiatement
4.2 Vieille Montagne (A1)	Div 26 Section D N° 489L ; 489M ; 489P ;489G ; 502E et 502F	55 000 m ²	PS : Zone d'activité économique industrielle PCA : aucun	Terrain plat, parc Urbanisable immédiatement
4.4 Gare d'Angleur (A4)	Div 27 Section B N° : 149-3 ; Section D N° 204-6	20 000 m ²	PS : Zone d'activités économiques mixtes et zone verte PCA : en cours, artisanat et service	Deux îlots dégagés et plats. Urbanisable à immédiatement
Site (identifiant de la ville)	Parcelles concernées	Superficie totale	Statut administratif	Autres caractéristiques
4.4 (A5)	Div 27 Section B	15 300m ²	PS : Zone d'activité économique	Terrain plat et dégagé

	N° 444V7 ; 124Y		industrielle PCA : en cours, Zone d'habitat et de loisirs	Urbanisable immédiatement
4.5 Bolingen (G7)	Div 22 Section C N° 1174A2 ; 1188B ; 1184N et M	19 000 m ²	PS : ZAD n°12 PCA : aucun	Terrain plat (ancien parc) traversé par un bief de l'ourthe. Urbanisable immédiatement
Longdoz 4.6 (L34)	Div 17 Section B N° 604R	37 000 m ²	PS : Zone d'habitat PCA : aucun	Terrain plat (projet Médiacité) Urbanisable immédiatement

5.6.3 Orientations et développement

5.6.3.1 Synthèse : opportunités – contraintes

Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> • Visibilité (notamment aux abords de la E25 – A602) • Valoriser l'effet de porte • Rayonnement de Belle-île • Réussite du parc d'affaires Zénobe Gramme • Disponibilité foncière • La future Médiacité • Macro accessibilité • Vocation économique affirmée • Qualité urbaine du quai des Ardennes 	<ul style="list-style-type: none"> • Saturation des flux aux heures de pointes • Boulevards Frankignoul et de Froidmont déstructurés • Commerce automobile en difficulté (aussi une opportunité)

5.6.3.2 Orientations spatiales et économiques de l'axe

En terme de mobilité, « les biefs de l'Ourthe » possèdent une accessibilité exceptionnelle (Route - Chemin de fer et Bus).

Cet axe mérite d'être approché par sous axe de développement.

La réflexion doit s'attacher à repérer des éléments forts qui pourront structurer et polariser les flux le long des axes. En effet, il ne peut y avoir axe sans pôle pour les structurer, il faut les renforcer voir les créer.

Deux grandes polarités ressortent et peuvent constituer des points de départ à la reconquête économique de ces zones. Elles sont situées sur deux sous axes :

1. le nouvel axe de développement régional s'appuyant sur le nouveau tronçon autoroutier E25

La polarité forte est double : le centre commercial Belle-île comme lieu de service et le parc de bureau Zénobe Gramme comme image de réussite et de renouveau économique. Des opportunités foncières sont encore disponibles. Il s'agit de terrains hautement stratégiques qui ne peuvent être voués à l'activité de commerce de détail.

2. l'ancien axe de transit passant par le boulevard de Froimont dit « boulevard de l'automobile »

Le moteur de cet axe sera la « Médiacité » au Longdoz, grâce à son offre variée en matière de services et surtout aux activités qu'elle va accueillir, notamment dans les secteurs des médias et de l'image. Il s'agit d'un concept urbain qui doit être le point de départ du renouveau. Des relais devront alors être envisagés.

Le patronyme de « boulevard de l'automobile » devrait disparaître pour deux raisons. D'une part, le marché de la vente automobile est en mutation et les distributeurs de voitures vont se recentrer et, d'autre part, le trafic est en passe de décroître, notamment depuis l'ouverture de la liaison E40-E25, en vue de l'ouverture du ring sud et de ne plus accepter le trafic de transit sur les quais. Cela entraîne une diminution du potentiel commercial de l'artère, d'ailleurs les garages se font déjà plus rares. Des friches risquent donc d'apparaître. En termes de commerce de détail, bien que ne faisant pas partie de la réflexion, une piste pourrait être le redéveloppement de moyennes surfaces dans le domaine de l'équipement de la maison, en restructurant les surfaces existantes sans augmenter la surface commerciale totale. Au-delà de cette mutation commerciale, c'est l'ensemble de ce sous axe qui doit subir un remodelage, principalement urbanistique. Le gabarit des voiries est et sera de plus en plus inapproprié. L'assiette foncière de l'axe permet d'envisager une reconfiguration plus urbaine par la construction de nouveaux volumes. De nouvelles activités légères y trouveront également leur place, en plus de celles déjà présentes. Cette zone mérite une étude urbanistique ciblée sous forme d'un schéma précis afin d'en dessiner la forme adéquate pour sa vocation basée sur un caractère urbain fort.

Un lien doit se créer entre ce sous axe et le premier. Il faut profiter de la proximité de Belle-île et du parc de bureaux Zénobe Gramme dont l'image forte est positive pour beaucoup d'entrepreneurs.

De manière générale, cet axe est très porteur pour les entreprises de tout secteur, du plus léger au plus lourd. Les activités plus lourdes sont déjà présentes dans l'espace d'entre Vesdre et Ourthe sans pour autant présenter de réelles opportunités foncières.

Pour les activités plus légères, les services développés seront liés à la population du sud de l'agglomération, ils auront un rayonnement semi-régional.

Exemple à suivre dans la reconquête de cet espace :

- Axe du faubourg de Béthune à Lille ;

- Développement d'une axe paysager habité et reconquis par des entreprises, projet de la mairie de Nanterre de prolongation de l'axe « arc de triomphe – Défense », www.seine-arche.fr
- www.parisarsenal.com

5.7 Axe 5 : « la route Charlemagne N3 »

La route Charlemagne au niveau de Robermont est un axe de crête rectiligne séparant en rive gauche, le nord de la ville (Jupille-Wandre) du sud (Grivegnée-Chênée). Route historique reliant Liège à Aix-la-Chapelle, la nationale 3 permet aujourd'hui de desservir l'est de l'agglomération liégeoise. Dans sa partie haute, l'axe est frontalier de la commune de Beyne-Heusay.

5.7.1 Contexte socio-économique

5.7.1.1 Démographie et niveau de vie

D'après l'INS, la population de l'axe 5 s'élevait en 2001 à près de 8 200 habitants soit 4,5 % de la population totale de la Ville de Liège. La densité est relativement élevée et dépasse les 3 000 hab/km². L'évolution démographique sur la période 1991-2001 est, quant à elle, négative de 3 % mais reste néanmoins supérieure à la moyenne communale.

L'axe compte plus de 4 600 ménages pour une taille moyenne de 2,08 personnes soit une valeur sensiblement supérieure à la plupart des autres axes.

La population active s'élève à près de 3 200 individus soit un peu plus de 4% du total de la Ville de Liège. Le taux de chômage (17,4%) est relativement faible comparativement à la moyenne communale mais reste cependant problématique.

Enfin, avec plus de 21 500 euros par déclaration, la valeur du revenu annuel moyen est proche de la moyenne observée sur l'ensemble de la Ville de Liège

Tableau 5.7.1 : Indicateurs socio-économiques

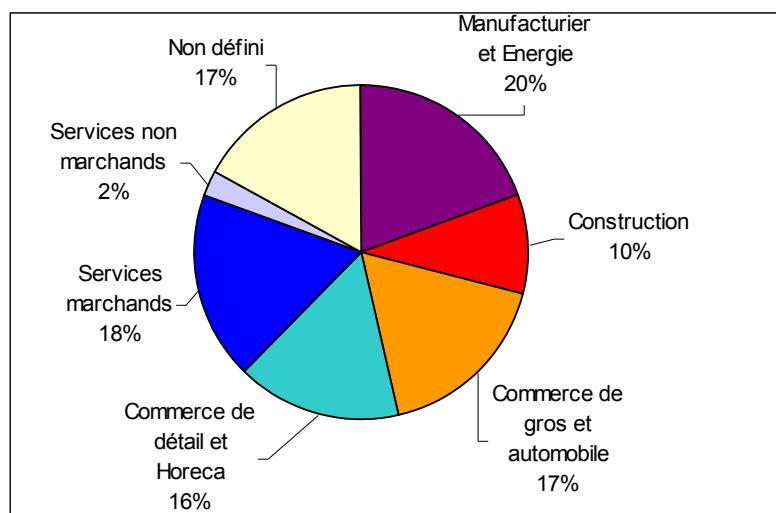
Population	Nombre d'habitants	8 173
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	4,41
	Densité (hab/km ²)	3 027
	Evolution (% ; 91-01)	-3,03
	Croissance relative 91-01 (Liège = 100)	165
Ménages	Nombre absolu	4 609
	Taille moyenne	2,08
Population active	Nombre d'actifs	3 171
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	4,37
	Taux de chômage (%)	17,41
Revenu	Revenu annuel moyen (€)	21 675
	Différentiel (Liège =100)	101

Source : INS, 2001 ; secteurs statistiques : E191, F101, F132, F1AP, F301, F31-, F333, F401, F42-, F432

5.7.1.2 Vocation fonctionnelle

La « route Charlemagne », à l'exception de l'artère principale, présente un caractère résidentiel assez marqué. A l'exception des TEC, la majorité des 82 entreprises recensées sont de taille modeste. Quant à la structure de l'activité (en matière de nombre d'entreprises), celle-ci est relativement bien partagée entre les différents grands secteurs d'activités (figure 5.1.1).

Figure 5.7.1 : Structure de l'activité économique par grands secteurs d'activités



Source : CCI-LV 2004

A l'exception de l'une ou l'autre entreprise (exemple : TEC), l'activité se concentre pour l'essentiel le long de la Nationale 3. En dehors de cette artère, l'habitat occupe la majeure partie de l'espace.

Tableau 5.7.2 : Structure de l'activité économique par sous-secteurs d'activités

Secteur d'activités	Code Nace	Entreprises		Emplois (partiel)	
		Nbre absolu	Part relative (%)	Nbre absolu	Part relative (%)
Industrie de l'habillement et des fourrures	18	2	2,4	2	0,1
Travail du bois et fabrication d'articles de bois	20	2	2,4	17	0,9
Edition, imprimerie, reproduction	22	2	2,4	7	0,4
Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	26	1	1,2	0	0,0
Travail des métaux	28	5	6,1	9	0,5
Fabrication de machines et équipements	29	2	2,4	1	0,1
Fabrication d'instruments médicaux, de précision, d'optique	33	1	1,2	3	0,2
Récupération	37	1	1,2	0	0,0
Construction	45	8	9,8	37	2,0
Commerce et réparation automobile	50	6	7,3	24	1,3
Commerce de gros et intermédiaires du commerce	51	8	9,8	10	0,5
Commerce de détail et réparation d'articles domestiques	52	11	13,4	20	1,1
Hôtels et restaurants	55	2	2,4	1	0,1
Transports terrestres	60	2	2,4	1 710	91,9
Auxiliaires financiers et d'assurance	67	1	1,2	0	0,0
Activités immobilières	70	3	3,7	7	0,4
Location sans opérateur	71	1	1,2	0	0,0
Activités informatiques	72	2	2,4	1	0,1
Services fournis principalement aux entreprises	74	6	7,3	0	0,0
Activités récréatives, culturelles et sportives	92	1	1,2	12	0,6
Services personnels	93	1	1,2	0	0,0
n.d.		14	17,1	0	0,0
Total		82	100,0	1 861	100,0

Source : CCI-LV 2004

5.7.2 Contexte urbanistique

5.7.2.1 Accessibilité

5.7.2.1.1 Accessibilité détaillée par mode

- Accessibilité par modes doux
 - déplacement à pieds** : ce segment urbain de terrasses et de plateau est caractérisé par une forte hétérogénéité en matière de densité de population mêlant zones totalement inhabitées avec quartiers à densité souvent élevée ;
 - déplacements à vélo** : ce segment urbain est desservi par deux axes :
 - dans sa partie supérieure (Bois de Breux) : le RAVeL longe plusieurs sites d'activités insérés dans les quartiers d'habitat
 - dans sa partie inférieure (Robermont) : un projet de rocade de bord de plateau dessert l'intérieur des quartiers implantés de part et d'autre de la N3 en se greffant au RAVeL et en recoupant la N3 à hauteur de la Chartreuse.
- Accessibilité par modes collectifs
 - chemin de fer** : aucune desserte directe n'existe ;
 - transports en communs urbains** : ce segment urbain bénéficie d'une desserte longitudinale à haute fréquence par deux lignes importantes (10 et 38b) avec environ 4.000 usagers quotidiens. Cette desserte est complétée transversalement par plusieurs lignes plus secondaires avec des fréquences plus faibles. Aucune de ces lignes ne donne un accès direct à la gare TGV.
- Accessibilité automobile
 - voirie** : la desserte est assurée par la N3 (voirie 2x1 bande avec quelques sections de sites propres pour bus) desservant l'ensemble de la ligne de crête du Pays de Herve. Cet axe sert de voirie de rabattement et de distribution pour les quartiers riverains : il est souvent proche de la saturation et la vitesse autorisée est limitée à 50 km/h sur tout son tracé ;
 - parcage** : la N3 et les voiries latérales sont inscrites dans leur quasi totalité en zone d'habitat et sont bordées de parcages utilisés par les riverains : il n'y a donc pas ou peu de disponibilités pour d'autres besoins.
- Accessibilité des marchandises
 - voie d'eau** : aucune desserte directe n'existe et n'est possible ;
 - chemin de fer** : aucune desserte directe n'existe et n'est possible ;
 - route** : idem accessibilité voiture.

5.7.2.1.2 Profil global d'accessibilité

Le profil d'accessibilité de ce segment urbain se caractérise par :

- un niveau d'accessibilité médiocre global à l'exception des déplacements en transports en commun le long de la N3 dont les récents aménagements de priorisation ont permis de rééquilibrer quelque peu l'attractivité de ce mode de transport par rapport à la voiture ;
- des problèmes de « lisibilité » et d'enclavement des quartiers périphériques.

5.7.2.1.3 Incidences de l'accessibilité sur les autres domaines

Ce segment urbain, à l'exception de trois grandes zones, est destiné et déjà largement mis en œuvre pour l'habitat et d'autres fonctions compatibles dont plusieurs PME artisanales ou industrielles.

Seule la zone accueillant actuellement le dépôt du TEC pourrait, le cas échéant, permettre l'implantation d'activités sans perturber les lieux de vie proches. Dans le cadre d'une restructuration et d'une intégration en profondeur des réseaux de transports publics de l'agglomération liégeoise, une relocalisation de ce dépôt en aval de la vallée, à proximité immédiate d'une ligne ferroviaire, permettrait une réaffectation de ce site pour des activités plus compatibles avec l'habitat. Au moins partiellement.

5.7.2.2 Situation de droit

5.7.2.2.1 Plan de secteur

Cet axe est principalement développé en zone d'habitat. Seule la poche occupée par le cimetière de Robermont et le dépôt du TEC est en zone de services publics et équipements communautaires.

Une petite zone d'activités économiques longe le Ravel, rue Bodson.

5.7.2.2.2 PPA – PCA

Deux PCA ont été entamés par la Ville de Liège : PCA n°136 du Quartier Spiroux (Création du Complexe Sportif.) et PCA n° 156 « Vielle Montagne ».

Ils ont tous les deux été abandonnés.

5.7.2.3 Typologie urbanistique

Bâti dense particulièrement autour de la N3. Mixité habitat, fonction commerciale. En seconde couche de la nationale, tissu progressivement moins dense majoritairement destiné à l'habitat, maison unifamiliale en ordre mitoyen ou semi mitoyen

Présence également d'une vaste zone de service publique occupé par le cimetière de Robermont et par la gare des bus. Existence également de quelques friches.

5.7.2.4 Qualité environnementale

5.7.2.4.1 Qualité de vie

Le taux de verdurisation de cet axe est variable. Il est assez faible dans l'axe proprement dit mais moyen à élevé en périphérie de celui-ci et selon l'endroit : supérieur à 50% dans le quartier de Robermont-Péville (Cimetière arboré de Robermont, Domaine de la Chartreuse), élevé dans le quartier Fayenbois-Gaillarmont (parc et bois de Fayenbois, parc de la clinique des Bruyères), la partie médiane de l'axe étant faiblement verdurisée. Les nuisances sont assez faibles sauf en bordure de la RR3. L'accessibilité aux espaces verts est bonne, la Ligne 38 et ses abords devant constituer le squelette sur lequel la mobilité lente et la qualité biologique de l'axe devraient s'articuler et s'appuyer entre les deux « pôles » verts cités.

5.7.2.4.2 *Qualité biologique*

La qualité biologique à l'intérieur de l'axe est assez faible sauf au niveau des deux pôles verts : le bois de Fayenbois, constituant une zone centrale du réseau écologique, et le Domaine de la Chartreuse, constituant une zone de développement (PCDN). Le solde de l'intérêt biologique de l'axe est limitée à un élément linéaire de liaison (la Ligne 38), à des zones de liaison correspondant au cimetière de Robermont, au Parc de Fayenbois, aux herbages épargnés par l'urbanisation, en intérieur d'îlot, dans les pentes fortes du quartier de Bois-de-Breux.

5.7.2.4.3 *Paysages*

Les paysages sont hétérogènes et généralement fermés sauf dans certains espaces verts.

5.7.2.5 **Synthèse : opportunités foncières**

En matière d'activité économique, l'axe « route Charlemagne » ne dispose d'aucune opportunité foncière significative. A terme, il conviendra cependant de mener une réflexion sur le site actuel du TEC suite à un possible déménagement du dépôt (voir point 5.7.3.2 *orientations spatiales et économiques de l'axe*).

5.7.3 *Orientations et développement*

5.7.3.1 **Synthèse : opportunités – contraintes**

Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité en TEC 	<ul style="list-style-type: none"> • Macro accessibilité • Milieu urbain dense à très dense • Saturation de la N3 • N3 mal urbanisée

5.7.3.2 **Orientations spatiales et économiques de l'axe**

Vu la saturation de la Nationale 3 et la qualité des espaces de cette zone pour le développement de la fonction résidentielle, il est indispensable de ne pas prévoir d'implantation d'entreprises de type périphérique générant un grand charroi. Il n'existe d'ailleurs plus de grande disponibilité foncière. Ce sont donc essentiellement des TPE

intégrées dans l'habitat qu'il faut prévoir en termes d'activités nouvelles, en plus des services (et commerces) en lien avec la population.

Une réflexion à long terme peut être menée concernant le dépôt des TEC. Il pourrait être abandonné pour limiter le charroi de bus assez nuisible sur le N3. Dans ce cas, l'axe serait doté d'une opportunité foncière à gérer mais très difficile à reconvertir puisque le trafic généré ne pourra être important. Actuellement, seule une zone d'activité en liaison avec le quartier est envisagée.

De manière plus générale, l'activité maraîchère pourrait être réintroduire et réinvestie, ou du moins préservée, notamment sur les terrains en pentes, voir même au sein des jardins privés, ceci afin de donner une valeur paysagère supérieure et spécifique qui constituerait un attrait supplémentaire pour les investissements résidentiels.

En termes de voiries, la Nationale 3 devra impérativement faire l'objet d'un reconditionnement en tant que boulevard urbain.

5.8 Axe 6 : « la zone portuaire »

La « zone portuaire » est un maillon de l'axe industriel Mosan situé en rive droite de la Meuse, en aval de la ville. Bénéficiant de la proximité de la voie d'eau et notamment du canal Albert, l'axe s'est également construit autour de l'autoroute A 25, véritable autoroute urbaine du nord-est de la ville. D'une largeur moyenne de 500 à 600 mètres, cette bande de plaine alluviale est coincée entre la Meuse et le versant. Presqu'île de la commune de Liège, « la zone portuaire » est frontalière aux communes de Herstal (Ouest), Visé (Nord) et Blégny (Est).

5.8.1 Contexte socio-économique

5.8.1.1 Démographie et niveau de vie

D'après l'INS, la population de « la zone portuaire » s'élevait en 2001 à près de 1 500 habitants soit moins de 1% de la population totale de la Ville de Liège. L'évolution démographique, bien que légèrement négative sur la période 1991-2001, est largement supérieure à la moyenne communale. La densité, quant à elle, est relativement faible et ne dépasse pas les 1 500 hab/km².

L'axe compte près de 700 ménages et une population active de 534 individus. Le taux de chômage approche les 30 %.

Enfin le revenu annuel moyen par déclaration est légèrement supérieur à 20 000 euros soit une valeur inférieure de près de 1 000 euros par rapport à la moyenne communale.

Tableau 5.8.1 : Indicateurs socio-économiques

Population	Nombre d'habitants	1437
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	0,77
	Densité (hab/km ²)	280
	Evolution (% ; 91-01)	-1,17
	Croissance relative 91-01 (Liège = 100)	426
Ménages	Nombre absolu	694
	Taille moyenne	2,07
Population active	Nombre d'actifs	534
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	0,74
	Taux de chômage (%)	29,21
Revenu	Revenu annuel moyen (€)	20238
	Différentiel (Liège =100)	94

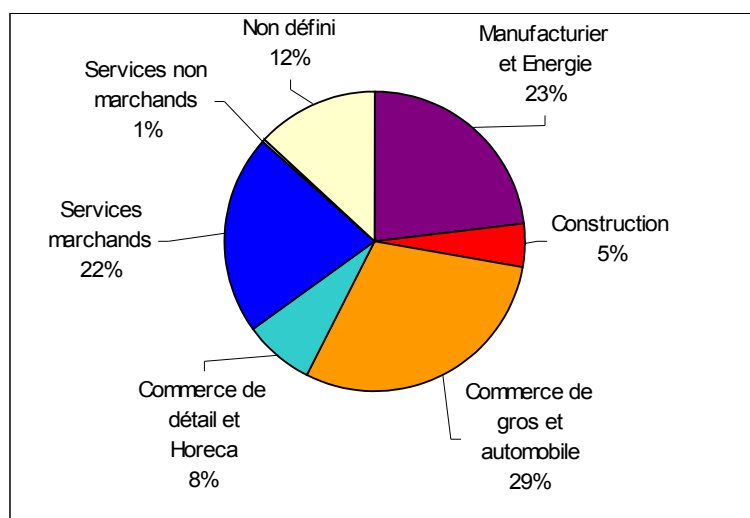
Source : INS, 2001 ; secteurs statistiques : A77-, B87-, C022, C079, C081, D02-, D042

5.8.1.2 Vocation fonctionnelle

La vocation première de l'axe est sans nul doute l'activité économique et plus particulièrement l'activité portuaire. Cette dernière occupe une place importante sur l'axe avec notamment le port de l'île Monsin et le port pétrolier de Wandre. L'activité manufacturière (23 % des entreprises) est également présente sur l'axe aussi bien dans sa partie amont que dans sa partie aval avec notamment des entreprises comme Interbrew, Kraft, Derwa ou encore Oxybel. Le troisième grand secteur d'activité présent sur l'axe est le commerce de gros, avec notamment la présence du marché couvert.

La fonction résidentielle est rejetée en périphérie de la zone d'activité et s'individualise au sein des noyaux relativement denses de Wandre et Jupille.

Figure 5.8.1 : Structure de l'activité économique par grands secteurs d'activités



Source : CCI-LV 2004

D'un point de vue spatial, l'ensemble des activités forme une bande presque continue le long de la Meuse et de l'autoroute E25. A l'exception du commerce de gros qui se concentre essentiellement au sein de deux sites (parc pétrolier et le marché couvert), la zone d'activité présente un caractère relativement mixte. L'île Monsin, au centre de l'axe, est spécialisée dans l'activité portuaire suite à la présence du canal Albert.

A l'exception de la partie amont de l'axe proche de la cité de Droixhe, où l'espace est peu structuré et les friches relativement nombreuses, les bâtiments vides et les terrains en friches sont rares.

Tableau 5.8.2 : Structure de l'activité économique par sous-secteurs d'activités

Secteur d'activités	Code Nace	Entreprises		Emplois (partiel)	
		Nbre absolu	Part relative (%)	Nbre absolu	Part relative (%)
Industries alimentaires	15	7	3,3	1 084	39,6
Industrie de l'habillement et des fourrures	18	1	0,5	0	0,0
Travail du bois et fabrication d'articles de bois	20	1	0,5	44	1,6
Edition, imprimerie, reproduction	22	6	2,9	71	2,6
Industrie chimique	24	3	1,4	23	0,8
Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	26	5	2,4	38	1,4
Métallurgie	27	2	1,0	17	0,6
Travail des métaux	28	9	4,3	179	6,5
Fabrication de machines et équipements	29	4	1,9	92	3,4
Fabrication d'instruments médicaux, de précision, d'optique	33	1	0,5	2	0,1
Industrie automobile	34	1	0,5	18	0,7
Fabrication d'autres matériels de transport	35	1	0,5	10	0,4
Fabrication de meubles; industries diverses	36	1	0,5	0	0,0
Récupération	37	4	1,9	75	2,7
Construction	45	10	4,8	118	4,3
Commerce et réparation automobile	50	16	7,6	95	3,5
Commerce de gros et intermédiaires du commerce	51	46	21,9	443	16,2
Commerce de détail et réparation d'articles domestiques	52	9	4,3	41	1,5
Hôtels et restaurants	55	7	3,3	2	0,1
Transports terrestres	60	4	1,9	98	3,6
Transport fluvial	61	2	1,0	80	2,9
Services auxiliaires des transports	63	4	1,9	1	0,0
Postes et télécommunications	64	1	0,5	32	1,2
Intermédiation financière	65	6	2,9	16	0,6
Auxiliaires financiers et d'assurance	67	1	0,5	0	0,0
Activités immobilières	70	7	3,3	1	0,0
Location sans opérateur	71	2	1,0	11	0,4
Activités informatiques	72	2	1,0	13	0,5
Services fournis principalement aux entreprises	74	13	6,2	112	4,1
Activités associatives	91	1	0,5	1	0,0
non défini		33	15,7	19	0,7
TOTAL		210	100,0	2 736	100,0

Source : CCI-LV 2004

5.8.2 Contexte urbanistique

5.8.2.1 Accessibilité

5.8.2.1.1 Accessibilité détaillée par mode

□ Accessibilité par modes doux

- **déplacement à pieds** : ce vaste segment urbain de vallée est très largement non habité à l'exception de quelques noyaux d'habitat dispersés ou formant une excroissance des quartiers limitrophes denses (Wandre, Jupille) voire très denses (Droixhe). En dehors de ces zones d'habitat, les cheminements piétons ne sont pas assurés de manière suffisante et sécurisée ;

- déplacements à vélo** : une liaison cyclable de bas de versant est projetée pour desservir les quartiers limitrophes de ce segment urbain sans connection avec les zones d'activités concernés.
- Accessibilité par modes collectifs
 - chemin de fer** : la ligne ferroviaire reliant la gare TGV et Maastricht traverse ce segment urbain à la limite des zones d'habitat et des zones d'activités : le seul arrêt en service est Bressoux-Droixhe. La mutation de l'activité sidérurgique va libérer d'importants créneaux horaires et permettre l'intégration de cette ligne dans un réseau de tram-train permettant :
 - de (r)ouvrir un certain nombre d'arrêts comme Wandre ou Jupille ;
 - d'implanter entre Cheratte et Droixhe un P+R relié au réseau ferré.
 - transports en communs urbains**: les parties habitées situées aux marges de ce segment urbain sont desservies par la ligne 40a (passant par la gare TGV) avec des fréquences plutôt faibles. La partie sud voit un renfort par quelques lignes secondaires et voit le passage d'environ 3.000 usagers quotidiens.
- Accessibilité automobile
 - voirie** : ce segment urbain est dotée de deux voiries nord-sud :
 - l'autoroute E25 longeant la Meuse depuis l'échangeur de Cheratte jusqu'à Droixhe. Elle est de plus doublée à hauteur du port pétrolier d'une part et à hauteur de Jupille-Droixhe d'autre part par une voirie de desserte « industrielle ». Ces voiries sont en contact avec l'autoroute par des carrefours à la géométrie complexe, parfois dangereux et très souvent saturés. Il en résulte une paradoxale impression d'accessibilité difficile de ces zones d'activités. Une restructuration s'avère indispensable (voir compléments d'information relatifs à l'axe 4)
 - la voirie de distribution des quartiers d'habitation (2x1 bande)
 - parcage**: en dehors des quartiers d'habitat, il y a peu de problèmes vu les grandes disponibilités foncières et la faible densité d'habitat
- Accessibilité des marchandises
 - voie d'eau** : la présence de l'autoroute ne permet que le déchargement de produits pétroliers par canalisation ;
 - chemin de fer** : l'ensemble des zones d'activités sont accessibles par voie ferrée avec une importante gare de formation à Bressoux distribuant aussi l'île Monsin et sans doute plus tard les zones portuaires situées plus en aval en bordure du Canal Albert ;
 - route** : idem accessibilité voiture.

5.8.2.1.2 Profil global d'accessibilité

Ce segment urbain bénéficie globalement d'un très bon niveau d'accessibilité avec un double effet paradoxal créé par le « statut » de l'autoroute car :

- une part du trafic de transit qui devrait emprunter le contournement nord de Liège continue à traverser la ville par les quais de la Dérivation puisque la moitié du parcours entre les échangeurs de Cheratte et des Grosses Battes continue à se faire sur autoroute et l'autre moitié, en pleine zone d'habitat, n'est arrêtée que par 3 feux ... ;
- le trafic à destination des entreprises au départ de l'autoroute se fait par des itinéraires complexes, souvent saturés et en se mêlant avec du trafic à destination des quartiers proches.

5.8.2.1.3 Incidences de l'accessibilité sur les autres domaines

Il apparaît donc évident qu'entre Wandre et Cheratte une modification radicale du statut de cette autoroute doit être envisagée afin de « résoudre » ce double paradoxe. Cette modification du statut constitue un préalable à la création de plusieurs ronds points qui permettront :

- la création d'accès plus nombreux, plus directs et plus « séparés » aux zones d'activités et aux quartiers riverains renforçant l'attractivité pour les unes et la convivialité pour les autres ;
- une diminution de l'attrait de traverser la ville au lieu d'emprunter le contournement.

Cela permettrait en outre de réduire la pression des flux de circulation empruntant les quais de la Dérivation et le boulevard dit de l'Automobile avec toutes les conséquences positives déjà évoquées pour l'axe 4.

5.8.2.2 Situation de droit

5.8.2.2.1 Plan de secteur

Grande concentration en fond de vallée de zone d'activités économiques industrielles et plus particulièrement portuaires.

Zone d'habitat implantée sur les flancs des coteaux.

5.8.2.2.2 PPA - PCA

Ancien P.P.A. n°2 de Wandre de 1956

5.8.2.3 Typologie urbanistique

Parcellaire et gabarits de type industriel de grande taille le long de la voie d'eau et de l'autoroute incluant le port de Monsin.

Existence de friches essentiellement dans la partie nord de l'axe proche de l'échangeur autoroutier de Cheratte.

L'habitat se développe en tissu dense sur les contreforts des coteaux de Meuse. Quartier mixte habitat- industrie à Wandre enclavé entre le port pétrolier et les fortes pentes vertes de la colline.

Quelques terrains encore disponibles offrent un potentiel intéressant en zone d'habitat. Possibilité de créer un parc arboré mixte activités économiques - habitat de qualité.

5.8.2.4 Qualité environnementale

5.8.2.4.1 Qualité de vie

Les espaces verts aménagés sont absents de cet axe.

5.8.2.4.2 Qualité biologique in situ

La qualité biologique dans le thalweg est quasi nulle car elle est strictement limitée à d'étroits rubans discontinus de zones de liaison le long des voiries. Les friches sont en voie de disparition suite à de nouvelles installations de PME.

5.8.2.4.3 Qualité biologique d'une partie du versant mosan

En marge nord-est de l'axe, à Wandre, s'allonge une zone centrale sur le versant escarpé de la Meuse (PCDN, Bois La Dame). Celui-ci est très peu accessible au public mais s'étend, sur le plateau, en continuité avec des espaces de vergers hautes tiges et de prés de pente relativement bien conservés (Rabosée).

5.8.2.4.4 Paysages

Les paysages sont dégradés et fermés sauf le long du fleuve.

5.8.2.5 Synthèse : opportunités foncières

L'axe dispose de nombreuses opportunités foncières dans sa partie nord, la plupart affectées à l'activité économique au plan de secteur. La surface disponible y est vaste et s'élève à plus de 20 hectares.

Le tableau qui suit, reprend en détail les différentes opportunités foncières de l'axe. Les fiches des sites répertoriés par le service de l'Urbanisme de la Ville de Liège sont reprises en annexes.

Tableau 5.8.3 : Détail des opportunités foncières

Site (identifiant de la ville)	Parcelles concernées	Superficie totale	Statut administratif	Autres caractéristiques
6.1 friche	Div 19 Section A N° 472A	+/- 13 ha	PS : Zone d'activité économique industrielle PCA n°112/C	Vaste terrain plat en friche Urbanisable immédiatement
6.2 (W2)	Div 19 Section A Nombreux ⁸ n°	+/- 7ha	PS : Zone d'habitat PCA n°2 de Wandre	Terrain plat, vergers. Urbanisable immédiatement
6.3 (W3)	Div 19 Section A Nombreux ⁸ n°	30 000 m ²	PS : Zone d'activité économique industrielle et habitat PCA : n°2 de Wandre	Terrain plat, vergers. Urbanisable immédiatement
6.4 Parc d'activités	Div 19 Section B N° 166P ; 168D ; 171D	33 000 m ²	PS : Zone d'activité économique industrielle PCA : aucun	Terrain plat. Urbanisable immédiatement
6.5 Parc d'activités	Div 19 Section B N°150F	9 000 m ²	PS : Zone d'activité économique industrielle PCA : aucun	Terrain plat. Urbanisable immédiatement
6.6 Parc d'activités	Div 19 Section B N°466G	6 000 m ²	PS : Zone d'activité économique industrielle PCA : aucun	Terrain plat. Urbanisable immédiatement
6.7 Rue de Visé (J1)	Div 19 Section B Nombreux ⁸ n°	+/- 11 ha	PS : ZAD n°17 PCA : aucun	Terrain accidenté, ancien charbonnage Urbanisable à terme
6.8 Droixhe	Div 9 Section C N°80K2 ; 80Z2 et 85H	+/- 30 000m ²	PS : zone d'activités économiques mixtes PCA : aucun	Terrain plat en friche Urbanisable immédiatement

5.8.3 Orientations et développement

5.8.3.1 Synthèse : opportunités – contraintes

Opportunités	Contraintes
---------------------	--------------------

⁸ Détails voir fiche du Service de l'Urbanisme de la Ville de Liège en annexe 3

<ul style="list-style-type: none"> • Macro et micro accessibilité • PAL – Voie d’eau • Disponibilité foncière • Valorisation de l’entrée de ville (« effet porte ») • Visibilité • Vocation économique affirmée 	<ul style="list-style-type: none"> • Imperméabilité de l’autoroute • Image parfois négative et de quartier dégradé
---	--

5.8.3.2 Orientations spatiales et économiques de l’axe

Comme pour la plupart des axes les plus importants de la Ville, celui-ci mérite d’être abordé en plusieurs séquences.

La réflexion se base, d’une part, sur une restructuration de l’actuel tronçon autoroutier reliant l’échangeur de Cheratte au pont Atlas, et, d’autre part, sur deux zones présentant un intérêt de développement d’activité.

L’accessibilité automobile est excellente aujourd’hui grâce à ce tronçon autoroutier. Bientôt, la charge de trafic sera moindre et il sera possible de saisir l’opportunité de restructurer la voirie en une voie plus lente parsemée de carrefours giratoires desservant les zones d’activités voisines notamment la zone du port pétrolier et la zone de Droixhe. Il est impératif d’éliminer la forte rupture que constitue aujourd’hui l’autoroute.

Pour illustrer ces propos, nous pensons à la traversé de la ville de Maastricht où l’autoroute passe à un statut de boulevard beaucoup plus lent permettant la desserte des zones le longent (bien qu’un projet actuel vise à mettre cette autoroute en tunnel).

La première zone d’intervention potentielle est celle qui jouxte le complexe résidentiel de Droixhe. Elle présente un tissu urbain déstructuré, mais possédant des espaces non construits. Il est envisagé de recréer une zone de PME dans un tissu à reconstituer et restructurer. À terme, développer l’habitat sera possible dans la zone pour jouer la mixité et prévoir une ouverture sur la zone résidentielle de Droixhe.

La mise en œuvre de cette zone suppose également une réflexion sur la gare de Bressoux tout proche (qui est une source d’emploi en soi), car elle alimente le port de Monsin, et dans le futur, la zone portuaire de Chertal. En plus d’être un endroit intéressant pour développer un parc relais (arrivée du chemin de fer depuis la ville), il existe une possibilité d’implanter des activités et des fonctions qui pourraient utiliser le réseau ferré la nuit.

Pour cet espace, nous pensons qu’un développement de la vocation agroalimentaire de la zone, en lien avec le marché couvert et avec la gare de triage de la SNCB, rencontre le double intérêt de renforcer les entreprises du secteur qui s’y trouvent et de générer un pôle d’engagement de main d’œuvre peu qualifiée, bien desservi par les TEC.

Des activités de stockages pourraient également être intéressées par le site. Un équilibre devra s'opérer entre vente rapide, dynamisme de la zone et entreprises à fort potentiel d'engagement de main d'œuvre.

5.9 Axe 7 : « le faubourg Saint Léonard »

L'axe 7 est matérialisé par les quais Coronmeuse et Saint Léonard, véritable voie de transit longeant en rive gauche le faubourg Saint-Léonard. Cet axe, en contact direct avec le cœur historique de la ville, est une bande étroite de plaine alluviale (quelques centaines de mètres) constituant un espace intermédiaire entre le centre-ville et le nord-est de l'agglomération.

5.9.1 Contexte socio-économique

5.9.1.1 Démographie et niveau de vie

Selon l'INS, la population du « faubourg Saint-Léonard » s'élevait en 2001 à près de 10 000 habitants soit un peu plus de 5 % de la population totale de la Ville de Liège. La densité y est extrêmement élevée puisqu'elle dépasse les 5 000 hab/km². L'évolution démographique sur la période 1991-2001 est par contre en baisse de plus de 5,5 %, un résultat encore plus médiocre que celui enregistré au sein de l'ensemble du territoire communal liégeois.

L'axe compte plus de 5 250 ménages pour une taille moyenne ne dépassant pas les 1,83 personnes. Les actifs sont au nombre de 3 600 soit 5 % de la population active totale de la Ville de Liège. Le taux de chômage est pour sa part excessivement élevé et dépasse les 35 %. Enfin, le revenu annuel moyen par déclaration est à peine supérieur à 18 000 euros soit une valeur plus de 3 000 euros inférieure à la moyenne communale.

Tableau 5.9.1 : Indicateurs socio-économiques

Population	Nombre d'habitants	9 646
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	5,20
	Densité (hab/km ²)	5 193
	Evolution (% ; 91-01)	-5,51
	Croissance relative 91-01 (Liège = 100)	90
Ménages	Nombre absolu	5 268
	Taille moyenne	1,83
Population active	Nombre d'actifs	3 606
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	4,97
	Taux de chômage (%)	35,52
Revenu	Revenu annuel moyen (€)	18 106
	Différentiel (Liège =100)	84

Source : INS, 2001 ; secteurs statistiques : A70-, A71-, A72-, A7MN

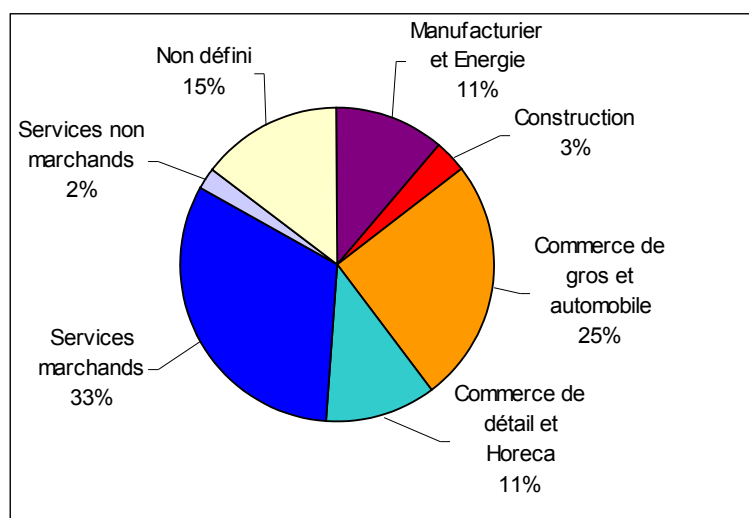
5.9.1.2 Vocation fonctionnelle

Jadis à vocation industrielle, le « faubourg Saint-Léonard » à, au fil des décennies, vu la plupart de ses activités disparaître. Actuellement, la fonction première de cet axe est l'habitat. Un habitat extrêmement dense composé de maisons unifamiliales et d'immeubles à appartements. Entre les habitations, subsistent de nombreux ateliers parfois reconvertis ou réutilisés pour l'activité.

En matière d'activités, selon les chiffres de la Chambre du commerce, 88 entreprises sont présentes sur cet axe dont plus de 30 % dans le secteur des services marchands et 25 % dans

celui du commerce de gros et automobile. Le secteur manufacturier ne représente plus que 11 % des entreprises, le plus souvent sous forme de PME voire de TPE.

Figure 5.9.1 : Structure de l'activité économique par grands secteurs d'activités



Source : CCI-LV 2004

Tableau 5.9.2 : Structure de l'activité économique par sous-secteurs d'activités

Secteur d'activités	Code Nace	Entreprises		Emplois (partiel)	
		Nbre absolu	Part relative (%)	Nbre absolu	Part relative (%)
Industrie du cuir et de la chaussure	19	1	1,1	n.d.	n.d.
Edition, imprimerie, reproduction	22	4	4,5	3	0,9
Industrie du caoutchouc et des plastiques	25	1	1,1	4	1,2
Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	26	1	1,1	6	1,8
Fabrication de machines et appareils électriques	31	1	1,1	n.d.	n.d.
Fabrication d'équipements de radio, télévision et communication	32	1	1,1	13	3,8
Fabrication d'instruments médicaux, de précision, d'optique	33	1	1,1	8	2,3
Construction	45	3	3,4	32	9,4
Commerce et réparation automobile	50	10	11,4	19	5,6
Commerce de gros et intermédiaires du commerce	51	12	13,6	117	34,2
Commerce de détail et réparation d'articles domestiques	52	7	8,0	6	1,8
Hôtels et restaurants	55	3	3,4	45	13,2
Transports terrestres	60	1	1,1	n.d.	n.d.
Transports par eau	61	1	1,1	n.d.	n.d.
Services auxiliaires des transports	63	3	3,4	n.d.	n.d.
Intermédiation financière	65	2	2,3	5	1,5
Auxiliaires financiers et d'assurance	67	2	2,3	3	0,9
Activités immobilières	70	4	4,5	n.d.	n.d.
Location sans opérateur	71	2	2,3	53	15,5
Activités informatiques	72	2	2,3	2	0,6
Services fournis principalement aux entreprises	74	11	12,5	22	6,4
Activités récréatives, culturelles et sportives	92	2	2,3	n.d.	n.d.
Non défini		13	14,8	4	1,2
TOTAL		88	100,0	342	100,0

Source : CCI-LV 2004

Au niveau spatial, l'activité se localise pour l'essentiel, le long des quais de la Meuse (notamment le commerce de gros et automobile) ou encore dans des intérieurs d'îlots, réutilisant d'anciens bâtiments industriels.

Si les terrains en friches sont relativement rares, par contre, les bâtiments industriels vides et à réaffecter sont assez nombreux.

5.9.2 Contexte urbanistique

5.9.2.1 Accessibilité

5.9.2.1.1 Accessibilité détaillée par mode

- Accessibilité par modes doux
 - déplacement à pieds** : ce segment urbain de vallée est constitué par un quartier d'habitat traditionnel avec une densité de population très élevée. Seule la rupture radicale constituée par la voie rapide implantée sur les quais et les accès aux arrêts TEC et les arrêts eux-mêmes souvent « chiches » posent problème en matière de déplacement des piétons. A Coronmeuse, l'hypertrophie des voiries et leur grande complexité posent également des problèmes en matière de déplacements des piétons ;
 - déplacements à vélo** : ce segment urbain de vallée bénéficie de plusieurs axes cyclables soit le traversant directement soit le desservant aux franges, comme le RAVeL le long du Parc Astrid ou le projet d'itinéraire de pied de versant parallèle à la voie ferrée.
- Accessibilité par modes collectifs
 - chemin de fer** : ce segment urbain est longé au nord par la ligne Liège-Liers-Hasselt mais sans arrêt voyageurs. Il existe des potentialités de (ré)ouverture d'arrêts à :
 - Coronmeuse dans le cadre d'une valorisation du rôle des transports en commun assurant la desserte des halles de la FIL ;
 - place Vivegnis dans le cadre d'un périmètre de revitalisation urbaine.
 - transports en communs urbains**: ce segment urbain est desservi par deux axes majeurs voyant passer plus de 1.000 bus par jour (l'un à l'intérieur du quartier avec les lignes 1 et 24 et l'autre sur les quais avec plusieurs lignes) . Ces lignes sont utilisées par environ 9.000 usagers quotidiens. La ligne 1 assure une liaison directe entre Coronmeuse et la gare TGV.

□ Accessibilité automobile

•**voirie** : outre les voiries de desserte interne du quartier, la principale voirie est constituée par le quai Saint-Léonard qui comporte sur sa plus grande longueur 7 bandes de circulation dont 2 attribuées au bus et 1 à la desserte locale. Cet ensemble de voiries se réduit quelque peu à proximité du centre ville et est connecté au réseau autoroutier (E25) :

- directement par l'intermédiaire du Pont Atlas V ;
- indirectement à travers une partie de l'Ile Monsin au Pont Barrage ;
- indirectement par les voiries bordant le Canal Albert au Pont de Wandre.

•**parcage**: la question du parcage se pose dans deux contextes bien différents :

- le quai Saint-Léonard et les voiries latérales sont inscrites dans leur totalité en zone d'habitat et sont bordées de parcages utilisés par les riverains : il n'y a donc pas ou peu de disponibilités pour d'autres besoins ;
- les abords du site des halles de la FIL ont des besoins « ponctuels », de grande ampleur, devant être contrôlés (contrôle d'accès, sécurité, ...) et enfin envisagés en synergie avec les transports en commun existants et potentiels afin de leur faire jouer un rôle de P+R au niveau de l'agglomération. Une réflexion cohérente doit être envisagée depuis la voie ferrée jusqu'à la Meuse afin d'intégrer aussi bien le rôle de la « future » gare de Coronmeuse que celui du pôle d'échange bus. Elle débordera des limites communales et devra donc faire participer la commune d'Herstal.

□ Accessibilité des marchandises

•**voie d'eau** : ce segment urbain se situe non seulement à proximité du Port de l'Ile Monsin mais il bénéficie aussi (entre le quai Saint-Léonard et le Parc Astrid) d'une darse abritant plusieurs activités commerciales existantes (ateliers de réparations de bateaux, matériaux en vrac) ;

•**chemin de fer** : l'implantation et le contexte géographique et urbain de ce segment semblent rendre toute desserte de marchandises par voie ferrée illusoire

•**route** : idem accessibilité voiture

5.9.2.1.2 Profil global d'accessibilité

Ce segment urbain bénéficie d'un très bon niveau d'accessibilité global typiquement urbain avec toutefois quelques particularités :

- des problèmes de « lisibilité » et d'enclavement de l'accès vers le quartier même pour la partie à quai étant donné la coupure réalisée par la nature de la voie rapide, renforcée par la présence d'une piste bus à double sens ;
- des potentialités de valorisation des transports collectifs par la (ré)ouverture d'arrêts ferroviaires dans le cadre de la mutation du réseau de chemin de fer en réseau desservi par des tram-trains ;
- **une possibilité de transfert des activités portuaires existantes afin de créer un port de yachting supplémentaire à Liège.**

5.9.2.1.3 Incidences de l'accessibilité sur les autres domaines

L'intégration et les besoins en matière d'accessibilité du quartier ont été étudiés en détails dans d'autres documents, tels le schéma directeur du Quartier.

La possibilité de mutation de la darse comme port de yachting est susceptible d'être accompagnée d'une urbanisation en bord du quai incluant la voirie de desserte du port et une partie de la voirie du quai Saint-Léonard : cette urbanisation devrait combiner habitat et activités urbaine.

Il conviendrait cependant de mieux prendre en compte les Halles de la FIL comme un pôle d'activités important et **de bien évaluer** ses besoins spécifiques en matière d'accessibilité. **Cela permettra** à ce pôle d'activités de taille eurégionale de jouer enfin son rôle plein et entier, **prenant** en compte :

- un redéploiement de ses infrastructures suite au déménagement programmé de la patinoire ;
- une diversification de son accessibilité par la création d'un pôle « transport » intégré comprenant outre le pôle d'échange bus actuel (à restructurer) :
 - d'une gare ferroviaire (avec éventuellement une antenne permettant une plus grande proximité avec l'entrée des Halles) ;
 - d'un quai d'accostage ;
 - d'un complexe d'aire de parcage contrôlé et sécurisé.

Dans un contexte de concurrence pour ce type d'équipement, une offre diversifiée, intégrée et de **grande** qualité constitue un atout indéniable : la présence d'une gare permettra d'avoir la même qualité en matière d'accès que le MECC à Maastricht-Randwijck et un quai d'accostage permettra d'offrir une relation originale avec le Palais des Congrès par exemple.

5.9.2.2 Situation de droit

5.9.2.2.1 Plan de Secteur

Zone d'habitat sur le quartier Saint-Léonard – quartier Nord

Zone de services publics et équipements communautaires à Coronmeuse (Hall des foires et ancienne patinoire).

5.9.2.2.2 Schémas directeurs

Le quartier Nord Saint-Léonard est couvert par un périmètre de rénovation urbaine ZIP-QI qui a fait l'objet d'un projet de quartier approuvé en 1997. Cette opération permet de développer aujourd'hui divers projets d'aménagement et de requalification du quartier :

- Aménagement d'un nouvel espace public sur le site de l'ancienne prison Saint-Léonard et liaison vers les coteaux de la Citadelle (réalisé) ;
- ouverture d'une nouvelle maison de quartier dans un immeuble rénové (réalisé) ;
- projet concours pour 22 logements urbains neufs sur le site dit des Forges (en voie d'adjudication) ;
- projets de réinsertion de logements neufs dans le tissu existant (en voie d'adjudication) ;
- réaménagement d'une place publique à proximité de l'Athénée de Liège et de l'église Sainte-Foy (en cours d'élaboration) ;
- projet de réinsertion d'activités économiques sur le site SAED dit CE+T (en projet) ;
- projet de développement de diverses activités au voisinage de l'ancienne gare de Vivegnis (en cours d'étude) :
 - habitat ;
 - équipements communautaires ;
 - rénovation des espaces publics ;
 - installation de terrain de sports ;
 - amélioration de l'accessibilité vers les coteaux de la citadelle et aménagement de circuits pédestres ;
 - installation d'un centre d'art contemporain ;
 - programmation d'un bâtiment relais dédié aux activités à caractère artistique ;
 - ...

5.9.2.3 Typologie urbanistique

Zone urbaine très dense avec tissu parsemé de bâti destiné aux activités économiques. Bâti en phase de ré-appropriation tant au niveau de l'habitat que des activités à caractère économique ou artisanal.

Même si l'objectif principal des politiques de rénovation en ZIP-QI concerne l'habitat et les équipements tournés vers les populations locales, cette démarche comporte également la recherche de nouvelles activités à implanter dans le quartier, susceptibles de le redynamiser.

Plusieurs opérations sont en cours dans ce sens, avec la collaboration de la SPI+, qui y développe des projets innovants :

- contribution à l'installation d'une zone d'activités spécifique autour de 251 Nord, avec la création d'un bâtiment relais adapté aux activités artisanales à caractère artistique et créatif ;
- mise en route, après sa rénovation par la SORASI, de la nouvelle zone d'activité CE+T.

D'autre part, la stratégie de rénovation du quartier table sur la dynamique positive qui peut être initiée par une politique de qualité architecturale dans les nouveaux programmes publics projetés ou en cours de réalisation sur le quartier : esplanade Saint-Léonard, concours pour logements sur le site des Forges, projet de concours pour l'aménagement des espaces publics autour de 251 Nord, ...

La zone de Coronmeuse quant à elle est organisée sous forme d'éléments pavillonnaire de grand gabarit dans un espace relativement arboré. Cette zone de forte visibilité liée à sa fonction nécessiterait une revalorisation des espaces publics notamment dans le cadre de la nouvelle affectation de l'ancienne patinoire.

5.9.2.4 Qualité environnementale

5.9.2.4.1 Qualité de vie

A l'intérieur de cet axe, seuls les alentours de Coronmeuse sont verdurisés et aménagés mais dévalorisés par l'omniprésence des voiries. Les quais de Meuse, arborés, structurent cependant le paysage. A l'extrémité de l'axe, le nouvel aménagement développé sur l'emplacement de l'ancienne prison Saint-Léonard s'étend en continuité avec les Coteaux de la Citadelle.

5.9.2.4.2 Qualité biologique in situ

Elle est très faible et se limite surtout à des alignements d'arbres hautes tiges et à des surfaces tondues.

5.9.2.4.3 Qualité biologique du versant nord mosan

La qualité est élevée sur les coteaux de la Citadelle (zone de développement du PCDN) et dans leur prolongement, vers l'est : teruil et friche du Baneux, flanc de la Cité Tribouillet et, surtout, teruil Belle vue (zone centrale du PCDN). Ce versant vert s'étend en continuité avec le teruil et golf du Bernalmont ainsi qu'avec les autres anciens terrils du quartier des Tawes et du Thier à Liège (zone centrale).

5.9.2.4.4 Paysages

Les paysages sont fermés sauf sur les berges de la Meuse. La toile de fond forestière feuillue du versant possède une valeur paysagère moyenne.

5.9.2.5 Synthèse : opportunités foncières

Le « faubourg St-Léonard » ne dispose pas de nombreuses opportunités foncières néanmoins certaines petites parcelles en friches ont été identifiées dans la partie nord-est de l'axe. L'axe dispose également de deux sites SPI+ : CE+T et Vivegnis.

Une réflexion devra également être menée sur le site de l'actuelle patinoire suite à son déménagement à la Médiacité.

Le tableau qui suit, reprend en détail les différentes opportunités foncières de l'axe. Les fiches des sites répertoriés par le service de l'Urbanisme de la Ville de Liège sont reprises en annexes.

Tableau 5.9.3 : Détail des opportunités foncières

Site (identifiant de la ville)	Parcelles concernées	Superficie totale	Statut administratif	Autres caractéristiques
7.1	Div 9 Section A N° 1567C3	+/- 30 000 m ²	PS : Zone d'intérêt communautaire et zone d'habitat PCA : aucun	Terrain en pente occupé par un espace vert.
7.2 Patinoire	Div 9 Section A N° : 1567D3, 1957P2	32 000 m ²	PS : Zone d'intérêt communautaire et zone d'habitat PCA : aucun	Terrain relativement plat sur lequel repose l'actuel palais des sports.
7.3	Div 12 Section C N° : 2B2 et 23C3	9 000 m ²	PS : Zone d'habitat PCA : aucun	Terrain plat en bordure de la voie ferrée
7.4 site CE+T	Div 10 Section B N° 209Y	7 000 m ²	PS : Zone d'habitat PCA : aucun	Terrain plat propriété de la SPI+
7.5	Dic 10 Section B N° :294L3, 300G2, 300H2, 300L2, 301H	13 000 m ²	PS : Zone d'habitat PCA n°14/2	Terrain en friche relativement plat

5.9.3 Orientations et développement

5.9.3.1 Synthèse : opportunités – contraintes

Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none">• Macro et micro accessibilité• Transports en commun• Hall des foires de Liège• Proximité du centre-ville• Axe ZIP QI• Quais sacrifiés au transit• Présence « historique » de l'activité économique• Opérations en cours à valoriser (Vivegnis et CE+T)• Reconversion de certains bâtiments	<ul style="list-style-type: none">• Faiblesse de la disponibilité foncière• Densité du bâti• Image négative

5.9.3.2 Orientations spatiales et économiques de l'axe

Trois zones font l'objet d'une attention particulière :

1. le quartier historique de Saint-Léonard, qui possède depuis toujours un caractère et une image d'industrie couplée à l'habitat. Il y existe encore une activité.

C'est, selon nous, le lieu de l'artisanat à Liège. Il est possible de promouvoir cette image de « Métier d'art » et métier spécifique (d'ailleurs en adéquation avec la dynamique ZIP QI qui est à poursuivre) au départ du rayonnement du quartier historique « Feronstrée - Hors Château » comprenant le futur Grand Curtius et l'église Saint Barthélemy.

Par exemple, la production de meuble style liégeois (Louis XV) pourrait reprendre vigueur compte tenu du potentiel de clientèle qui devrait s'accroître en fonction des fréquentations touristiques.

Pour le développement spécifique et détaillé du quartier, nous renvoyons le lecteur à l'étude « Travailler en ville » qui s'est spécifiquement penchée sur ce cas.

Notons que les deux projets phares pouvant jouer un effet polarisant pourraient être le Projet Vivegnis et celui de la friche CE+T (projet SPI+).

En plus, des entreprises d'économie sociale seraient très bien localisées au sein du quartier Saint Léonard en liaison avec une part de la population plus fragile.

2. Coronmeuse, point d'articulation et porte d'entrée de la Ville, mérite une restructuration urbanistique. En respectant les bâtiments possédant une grande valeur patrimoniale, des nouvelles activités sont possibles (PME, TPE basées sur le marché local). Il s'agit avant tout de restructuration les espaces publics en liaison avec la commune d'Herstal et en liaison avec un arrêt chemin de fer transféré à proximité du site.

3. La dernière zone est un îlot qui fonctionne de manière autonome comprenant le Hall des foires, le Parc Astrid et le bâtiment de l'ancienne patinoire.

Un reconditionnement de l'ensemble est indispensable. La piste serait de recréer une nouvelle zone de loisir en lien avec la darse existante pour les activités sportives et/ou en lien avec l'eau.

La patinoire étant transférée au centre Longdoz, une nouvelle fonction doit être envisagée pour le site. La question de la démolition ou de la rénovation du palais des sports n'est pas facile à trancher. En cas de tabula rasa, un parc de loisirs pourrait occuper également cet espace.

5.10 Axe 8 : « la porte d'Anvers E313 »

« La porte d'Anvers » est un axe à cheval sur les communes de Liège et d'Herstal, matérialisé par l'autoroute E313. Situé au nord de la Ville sur le plateau hesbignon, ce « demi-axe » s'étend sur une longueur assez restreinte. Il débute à l'échangeur autoroutier de Vottem pour s'achever en cul de sac un kilomètre plus loin à proximité du cimetière de Saint-Walburge.

5.10.1 Contexte socio-économique

5.10.1.1 Démographie et niveau de vie

D'après l'INS, la population cumulée de la « porte d'Anvers » et de la « chaussée romaine » s'élevait en 2001 à un peu plus de 8 000 habitants soit 4,4 % de la population totale de la Ville de Liège. L'accroissement de population sur la période 1991-2001 y est relativement important puisqu'il dépasse légèrement la barre des 4 %. Tout comme l'axe « de l'Université à la Ville », les axes 8 et 9 présentent donc une évolution démographique nettement plus favorable que celle enregistrée pour l'ensemble du territoire communal. La densité de population quant à elle, ne dépasse pas les 1 400 hab/km², valeur relativement faible pour un milieu urbain.

Ces deux axes comptent près de 3 600 ménages pour une taille moyenne de 2,28 personnes, valeur parmi les plus élevée de la Ville.

Le nombre d'actifs s'élève quant à lui, à un peu plus de 3 500 soit près de 5 % de la population active totale de Liège. Le taux de chômage, avec une valeur dépassant légèrement les 15 %, est près de deux fois inférieur à la moyenne communale.

Enfin, le revenu annuel moyen par déclaration dépasse les 23 000 euros soit une valeur de plus de 2 000 euros supérieure à la moyenne communale.

Tableau 5.10.1 : Indicateurs socio-économiques (Axes 8 et 9)⁹

Population	Nombre d'habitants	8167
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	4,40
	Densité (hab/km ²)	1356
	Evolution (% ; 91-01)	4,09
	Croissance relative 91-01 (Liège = 100)	> 200
Ménages	Nombre absolu	3587
	Taille moyenne	2,28
Population active	Nombre d'actifs	3520
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	4,85
	Taux de chômage (%)	15,37
Revenu	Revenu annuel moyen (€)	23323
	Différentiel (Liège =100)	109

Source : INS, 2001 ; secteurs statistiques : A62-, A63-, L001, L01-, L02-, L032, L042, L091, L101, L112, M212, M2AP

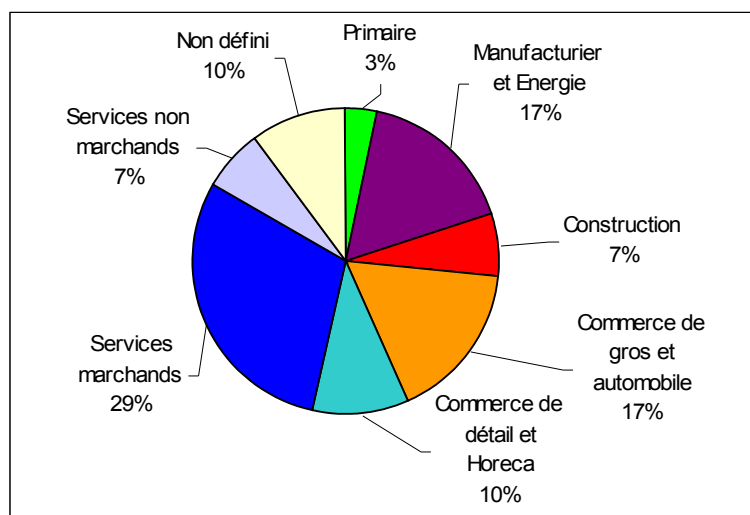
⁹ D'un point de vue statistique, impossibilité d'individualiser les axes 8 et 9 suite aux découpages des secteurs statistiques.

5.10.1.2 Vocation fonctionnelle

La fonction première de la « porte d'Anvers » est l'habitat. Les projets de lotissements ne manquent d'ailleurs pas sur l'axe. L'activité économique est assez faible et se limite à une trentaine de très petites entreprises principalement dans les secteurs des services marchands et du commerce de gros. L'activité agricole est également présente sur l'axe, plusieurs parcelles situées le long de l'E313 y sont d'ailleurs affectées.

D'un point de vue spatial, l'activité économique n'est pas directement présente sur l'artère autoroutière mais est dispersée à proximité immédiate de celle-ci.

Figure 5.10.1 : Structure de l'activité économique par grands secteurs d'activités



Source : CCI-LV 2004

Tableau 5.10.2 : Structure de l'activité économique par sous-secteurs d'activités

Secteur d'activités	Code Nace	Entreprises		Emplois (partiel)	
		Nbre absolu	Part relative (%)	Nbre absolu	Part relative (%)
Agriculture	1	1	3,3	n.d.	n.d.
Industries alimentaires	15	1	3,3	7	17,9
Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques	26	1	3,3	n.d.	n.d.
Travail des métaux	28	1	3,3	1	2,6
Fabrication de machines et appareils électriques	31	1	3,3	n.d.	n.d.
Fabrication de meubles; industries diverses	36	1	3,3	6	15,4
Construction	45	2	6,7	10	25,6
Commerce et réparation automobile	50	1	3,3	n.d.	n.d.
Commerce de gros et intermédiaires du commerce	51	4	13,3	1	2,6
Commerce de détail et réparation d'articles domestiques	52	2	6,7	3	7,7
Hôtels et restaurants	55	1	3,3	n.d.	n.d.
Transports terrestres	60	2	6,7	8	20,5
Intermédiation financière	65	1	3,3	n.d.	n.d.
Services fournis principalement aux entreprises	74	6	20,0	1	2,6
Activités récréatives, culturelles et sportives	92	2	6,7	1	2,6
n.d.		3	10,0	1	2,6
TOTAL		30	100,0	39	100,0

Source : CCI-LV 2004

5.10.2 Contexte urbanistique

5.10.2.1 Accessibilité

5.10.2.1.1 Accessibilité détaillée par mode

- Accessibilité par modes doux
 - déplacement à pieds** : ce segment urbain est bordé de quartiers d'habitat de densité moyenne. On y constate quelques carences en matière de déplacements piétons (pas d'accotements rue Arbre Sainte-Barbe par exemple) et il n'existe que deux liaisons piétonnes transversales devant couper une « fin » d'autoroute avec toute l'insécurité que cela comporte ;
 - déplacements à vélo** : ce segment urbain est desservi à son extrémité sud par un itinéraire de rocade de bord de plateau empruntant les boulevards des hauteurs.
- Accessibilité par modes collectifs
 - chemin de fer** : aucune desserte directe n'existe et n'est possible ;
 - transports en communs urbains**: ce segment urbain n'est pas directement desservi par une ligne de transport en commun : une ligne relativement secondaire (71) avec fréquences moyennes emprunte le boulevard des Hauteurs situés à son extrémité sud, à une distance non attractive du cœur de ce segment urbain. Il convient toutefois **de rappeler qu'une** étude réalisée pour le MET il y a quelques années avait proposé la déviation de cette ligne en relation avec la création d'un P+R à proximité du carrefour de la gendarmerie de Vottem.
- Accessibilité automobile
 - voirie** : la desserte de ce segment urbain est assurée par l'aboutissement de l'autoroute E313 connectée directement au ring nord de Liège : son accessibilité est donc exceptionnelle. Une étude récente à propos de l'accessibilité des sites de loisirs et de commerces de Rocourt a montré l'intérêt de réaliser une rocade greffée à cette voirie par l'intermédiaire d'un rond point situé un peu plus en amont du carrefour actuel qui marque la fin de l'autoroute ;
 - parcage**: il n'existe pas de problèmes fonciers en matière de parcages et la protection des quartiers riverains devra impérativement être assurée.
- Accessibilité des marchandises
 - voie d'eau** : aucune desserte directe n'existe et n'est possible ;
 - chemin de fer** : aucune desserte directe n'existe et n'est possible ;
 - route** : idem accessibilité voiture.

5.10.2.1.2 Profil global d'accessibilité

Le niveau d'accessibilité de ce segment urbain est exceptionnel mais quasi exclusivement possible par voitures et camions.

5.10.2.1.3 Incidences de l'accessibilité sur les autres domaines

La proposition de création d'une rocade destinée à désenclaver les pôles de loisirs et de commerces de Rocourt est susceptible de permettre :

- une « remontée » de la fin de l'autoroute permettant d'accroître les terrains disponibles puisqu'accessibles par une voirie « normale » ;
- une valorisation potentielle du site de l'ancienne sablière ;
- une opportunité de réduction des nuisances générées par le trafic de transit empruntant les rues résidentielles.

La proposition de création d'un P+R évoqué a été repris dans le Plan de mobilité d'entreprise du CHR en voie de finalisation et devrait contribuer à diminuer la pression du trafic et des besoins de parcage aux abords du CHR. Il convient de noter à ce propos que ce Plan de mobilité d'entreprise ne recommande pas la création d'une voirie d'accès direct au CHR dans le prolongement de l'actuelle sortie autoroutière. Du moins à **court** ou moyen terme.

5.10.2.2 Situation de droit

5.10.2.2.1 Plan de secteur

Cet axe est, dans sa partie nord, principalement en zone agricole (autour de l'échangeur autoroutier)

Au sud, l'axe à cheval sur la Commune d'Herstal est en zone d'habitat et en espace vert.

5.10.2.2.2 PCA

aucun

5.10.2.3 Typologie urbanistique

Axée sur la E313 et implanté sur la limite communale avec Herstal, cette entrée de ville offre un paysage bâti lâche très dégagé en bordure d'axe et plus dense en arrière zone. De larges bandes d'agriculture résiduelle offrent des potentialités de terrains.

5.10.2.4 Qualité environnementale

5.10.2.4.1 Qualité de vie

Le taux de verdurisation de cet axe es très faible. Il n'y a pas d'aménagement public.

5.10.2.4.2 Qualité biologique

La qualité est quasi nulle et est limitée à une zone de liaison arborée et/ou herbeuse s'étendant seulement sur les bords de voirie de l'autoroute (PCDN).

5.10.2.4.3 Paysages

Les paysages sont relativement ouverts sur la liaison routière de par la présence relictuelle de terres agricoles avec comme toile de fond de l'habitat et des activités économiques.

5.10.2.5 Synthèse : opportunités foncières

L'ancienne sablière constitue la principale opportunité foncière de l'axe. D'une superficie de près de 13 hectares, ce site, malgré sa proximité de l'autoroute, est relativement enclavé. Les terrains allongés en bandes étroites situés le long de l'autoroute E313, constitue une seconde opportunité foncière qui pourrait, à terme, former une seule grande zone d'activité avec l'ancienne sablière.

Le tableau qui suit, reprend en détail les différentes opportunités foncières de l'axe. Les fiches des sites répertoriés par le service de l'Urbanisme de la Ville de Liège sont reprises en annexes.

Tableau 5.10.3 : Détail des opportunités foncières

Site (identifiant de la ville)	Parcelles concernées	Superficie totale	Statut administratif	Autres caractéristiques
8.1	Div 18 Section E N° 876C, D et E	+/- 22 000 m ²	PS : Zone verte et habitat PCA : aucun	Talus d'autoroute bénéficiant d'une excellente visibilité Urbanisable immédiatement
8.2 Sainte Barbe (R3)	Div 29 Section A N° : 154 ; 183A ; 185Y5 ; 192K ; 192R ; 195R et 198A	+/- 50 000 m ²	PS : ZAD n°23 PCA : aucun	Terrain en culture relativement plat. Urbanisable immédiatement.
8.3	Div 29 Section A N° 112 ; 147F ; 149B ; 157B5 et 157T3	20 000 m ²	PS : Zone agricole PCA : aucun	Terrain en culture relativement plat bénéficiant d'une excellente visibilité. Urbanisable immédiatement
Site (identifiant de la ville)	Parcelles concernées	Superficie totale	Statut administratif	Autres caractéristiques

8.4	Div 29 Section A N° : 97A ; 98A ; 99A ; 100A ; 101C ; 135/2B ; 136B ; 139C ; 192L ; 192N ; 192R ; 192K ; 232B ; 240H	+/- 13 ha	PS : Zone de loisirs et zone agricole PCA	Terrain plat en culture ou en friche. Urbanisable immédiatement
8.5 (R4)	Div 29 Section A N° 84B ; 85 ; 86 ; 390G et 391R	8 000 m ²	PS : Zone d'habitat rural et zone agricole PCA : aucun	Terrain plat. Urbanisable immédiatement.
8.6	Div 29 Section A N° : 63C; 66B; 71B; 74; 75A; 76B; 77/2A; 77H; 83A	+/- 5 ha	PS : Zone agricole PCA : aucun	Terrain relativement plat en culture enclavé. Urbanisable immédiatement

5.10.3 Orientations et développement

5.10.3.1 Synthèse : opportunités – contraintes

Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> • Macro accessibilité • Valorisation de l'entrée de ville (« effet de porte ») • Opportunités foncières • Visibilité • Dynamique et rayonnement de Rocourt tout proche 	<ul style="list-style-type: none"> • Statut autoroutier • Imperméabilité de l'autoroute • « Cul de sac » • Statut de ½ axe • Faiblesse des transports en commun

5.10.3.2 Orientations spatiales et économiques de l'axe

A nouveau, est proposée une logique de déclassement du tronçon autoroutier couplé à la création d'un giratoire permettant de desservir la zone sans devoir parcourir l'ensemble de l'axe jusqu'au carrefour actuel à feux lumineux.

Le quartier est propice au développement de logements de type pavillonnaire et doit conserver cet intérêt.

La présence de l'ancienne sablière procure cependant l'opportunité d'envisager une activité de PME non nuisible et d'image « moderne » en lien avec l'habitat, ou plus spécifiquement jouant le rôle de tampon entre l'axe routier et les zones d'habitat. La zone ne peut cependant être envisagée sans la création d'un giratoire.

De plus, le plan de mobilité d'entreprises de l'hôpital régional de la Citadelle indique qu'un parc relais pourrait être implanté dans le quartier.

En liaison avec ces deux opportunités, les activités générées pourraient tourner autour du secteur de la santé (laboratoires d'analyses, médecins spécialisés...).

5.11 Axe 9 : « La chaussée romaine - Rocourt »

Située sur le plateau hesbignon au nord-ouest de la Ville de Liège, la « chaussée romaine » est matérialisée par l'actuelle chaussée de Tongres qui croise au niveau de la zone commerciale du Cora, le ring nord de l'agglomération. Parallèle à la « porte d'Anvers », cet axe d'une largeur moyenne d'un kilomètre, est frontalier aux communes d'Ans (ouest) et de Juprelle (nord)

5.11.1 Contexte socio-économique

5.11.1.1 Démographie et niveau de vie

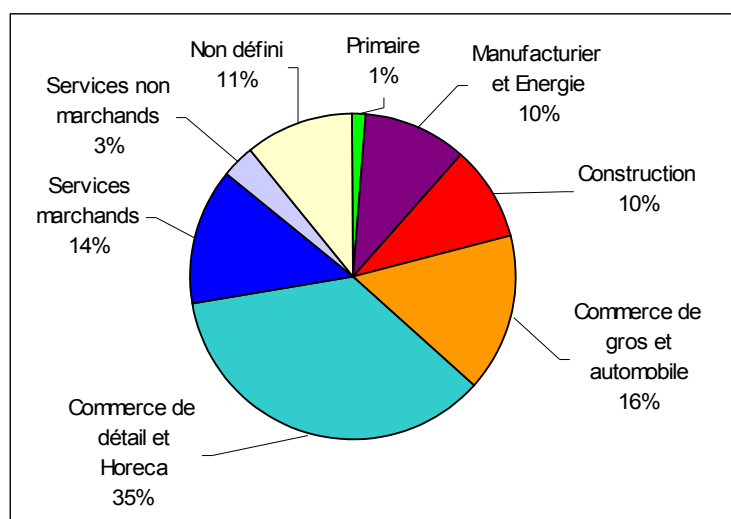
(voir axe 8 ; point 5.10.1.1)

5.11.1.2 Vocation fonctionnelle

La vocation fonctionnelle de la « chaussée romaine » est essentiellement commerciale. En effet, d'après les chiffres combinés de la Chambre du Commerce et de la base de données Belfirst, le commerce de détail représente un peu plus de 35 % des entreprises de l'axe, et plus de 60 % des emplois.

Derrière, les secteurs « commerce de gros et automobile » et « services marchands » (dont Kinépolis) totalisent chacun 15 % des entreprises. Le secteur manufacturier ne représente quant à lui que 10 % des entreprises, tout comme le secteur de la construction. Enfin, l'activité agricole, à l'instar de la « porte d'Anvers », occupe encore quelques hectares de terre dans la partie nord de l'axe.

Figure 5.11.1 : Structure de l'activité économique par grands secteurs d'activités



Source : CCI-LV 2004

D'un point de vue spatial, la plupart des entreprises dont la totalité du commerce de détail, sont localisées au sein de la zone commerciale qui gravite autour de l'hypermarché Cora ainsi que le long des deux artères principales traversant l'axe : la chaussée de Tongres et la rue

d'Ans. En dehors de ces artères, à l'exception de quelques parcelles encore agricoles, l'habitat constitue l'unique fonction.

Tableau 5.11.1 : Structure de l'activité économique par sous-secteurs d'activités

Secteur d'activités	Code Nace	Entreprises		Emplois (partiel)	
		Nbre absolu	Part relative (%)	Nbre absolu	Part relative (%)
Agriculture	1	1	0,7	n.d.	n.d.
Sylviculture	2	1	0,7	n.d.	n.d.
Industries alimentaires	15	3	2,0	9	1,0
Industrie textile	17	1	0,7	n.d.	n.d.
Edition, imprimerie, reproduction	22	3	2,0	1	0,1
Industrie du caoutchouc et des plastiques	25	1	0,7	18	2,0
Travail des métaux	28	1	0,7	n.d.	n.d.
Fabrication de machines de bureau et matériel informatique	30	1	0,7	n.d.	n.d.
Fabrication d'instruments médicaux, de précision, d'optique	33	1	0,7	n.d.	n.d.
Fabrication de meubles; industries diverses	36	2	1,4	22	2,4
Récupération	37	2	1,4	12	1,3
Construction	45	14	9,5	87	9,5
Commerce et réparation automobile	50	7	4,8	n.d.	n.d.
Commerce de gros et intermédiaires du commerce	51	16	10,9	32	3,5
Commerce de détail et réparation d'articles domestiques	52	38	25,9	562	61,5
Hôtels et restaurants	55	14	9,5	n.d.	n.d.
Transports terrestres	60	3	2,0	14	1,5
Intermédiation financière	65	2	1,4	n.d.	n.d.
Assurance	66	1	0,7	75	8,2
Auxiliaires financiers et d'assurance	67	2	1,4	n.d.	n.d.
Activités immobilières	70	2	1,4	n.d.	n.d.
Activités informatiques	72	3	2,0	11	1,2
Services fournis principalement aux entreprises	74	7	4,8	4	0,4
Santé et action sociale	85	1	0,7	n.d.	n.d.
Assainissement, voirie et gestion des déchets	90	1	0,7	7	0,8
Activités récréatives, culturelles et sportives	92	1	0,7	60	6,6
Services personnels	93	2	1,4	n.d.	n.d.
n.d.		16	10,9	n.d.	n.d.
TOTAL		147	100,0	914	100,0

Source : CCI-LV 2004

5.11.2 Contexte urbanistique

5.11.2.1 Accessibilité

5.11.2.1.1 Accessibilité détaillée par mode

- Accessibilité par modes doux

- déplacement à pieds** : ce segment urbain de terrasses et de plateaux est caractérisé par une forte hétérogénéité mêlant zones de loisirs et de commerces avec des quartiers à densité très variable. Les cheminements piétons sont suffisants sur l'axe de desserte principale mais vont en s'étiolant au fur et à mesure qu'on s'en éloigne ;

- déplacements à vélo** : ce segment urbain ne bénéficie que d'un itinéraire de desserte locale empruntant l'axe principal, surchargé et recoupe à son extrémité sud un itinéraire de rocade de bord de plateau empruntant les boulevards des hauteurs.
- Accessibilité par modes collectifs
 - chemin de fer** : aucune desserte directe n'existe ;
 - transports en communs urbains**: ce segment urbain bénéficie d'une desserte longitudinale à fréquence moyenne avec moins de 3.000 usagers quotidiens.
- Accessibilité automobile
 - voirie** : la desserte est assurée par la N20 (voirie 2x1 bande avec quelques sections de sites propres pour bus). Cet axe sert de voirie de rabattement et de distribution pour les pôles de loisirs et de commerces et les quartiers riverains. Il est très souvent proche de la saturation et la vitesse autorisée est limitée à 50 km/h sur tout son tracé.
 - parcage**: la N20 et les voiries latérales sont inscrites dans leur quasi totalité en zone d'habitat et sont bordées de parcages utilisés par les riverains qui subissent en **outre** la « pression » des pôles de loisirs et de commerces proches : il n'y a donc pas de disponibilités pour d'autres besoins
- Accessibilité des marchandises
 - voie d'eau** : aucune desserte directe n'existe et n'est possible ;
 - chemin de fer** : aucune desserte directe n'existe et n'est possible ;
 - route** : idem accessibilité voiture.

5.11.2.1.2 Profil global d'accessibilité

Le profil d'accessibilité de ce segment urbain se caractérise par un niveau d'accessibilité global très médiocre y compris en matière de transports en commun englués dans les fréquents encombrements que subit cet axe et les voiries de quartiers résidentiels qui y mènent

5.11.2.1.3 Incidences de l'accessibilité sur les autres domaines

Ce segment urbain est destiné et déjà largement mis en œuvre pour l'habitat et d'autres fonctions dont l'ampleur les rend incompatibles avec leur voisinage résidentiel.

Seule la zone dite « Ans-Rocourt » située sur les territoires de Liège et de Ans reste vierge de toute urbanisation : elle est clairement destinée **-sur le territoire de Liège-** à une vocation principalement résidentielle et fait l'objet d'une réflexion d'ensemble tant en matière de répartition des fonctions qu'en matière d'accessibilité.

5.11.2.2 Situation de droit

5.11.2.2.1 Plan de secteur

La chaussée de Tongres est principalement en zone d'habitat. Deux poches importantes la jouxte : la zone de services publics et équipements communautaires occupé par la caserne militaire, et la zone d'activités économiques du centre commercial.

En arrière , la ZACC de Ans-Rocourt mise en priorité 1 au PCZAD fait actuellement l'objet d'un PCA

5.11.2.2.2 PCA

PCA : n°154 est actuellement en cours d'étude.

5.11.2.3 Typologie urbanistique

Chaussée de Tongres bordées principalement de commerces + zone commerciale du Cora. De part et d'autre de cette voie, paysage semi-ouvert péri-urbain (maison unifamiliale et terrain non bâti). Zone de loisirs comprenant des infrastructures sportives et les cinémas Kinépolis.

5.11.2.4 Qualité environnementale

5.11.2.4.1 Qualité de vie

Le taux de verdurisation de cet axe est très faible compte tenu de sa forte urbanisation. Le parc de la Citadelle et les coteaux de la Citadelle, éléments particulièrement valorisants de la Cité, sont cependant proches de l'extrémité sud de l'axe (Sainte-Walburge).

5.11.2.4.2 Qualité biologique in situ

Elle est faible à nulle. Les zones de liaison arborées et/ou herbeuses sont limitées à quelques herbages à l'extrémité nord de l'axe, aux talus de chemin de fer, aux bords et excédents de voirie.

5.11.2.4.3 Qualité biologique en marge de l'axe

Elle est élevée pour le terroir Sainte-Barbe, au sud-est (zone centrale du PCDN), la zone des coteaux de la Citadelle et Fafchamps, à l'extrémité sud (zones de développement).

5.11.2.4.4 Paysage

Il est fermé le long de l'axe routier Liège-Tongres (RR20). De part et d'autres de cette voie, existent quelques fenêtres de paysages semi-ouverts péri-urbains non structurés (maisons unifamiliales, terrains non bâtis, bâtiments à vocation économique).

5.11.2.5 Synthèse : opportunités foncières

En matière d'activité économique, les opportunités foncières sont assez rares sur la « chaussée romaine ». Les quelques grands sites encore disponibles sont ou devraient être affectés à la fonction résidentielle.

5.11.3 Orientations et développement

5.11.3.1 Synthèse : opportunités – contraintes

Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none">• Macro accessibilité• Visibilité• Dynamique et rayonnement de l'axe	<ul style="list-style-type: none">• Micro accessibilité• Urbanisation chaotique• Vocation commerciale affirmée (forte pression foncière)

5.11.3.2 Orientations spatiales et économiques de l'axe

Il est constaté une sursaturation de cet axe en matière de mobilité voiture. De plus la zone est totalement déstructurée et ne présente plus d'opportunité pour le développement d'activités économiques porteuses.

Cette zone doit conserver son attrait pour le développement de la résidence. L'aspect commercial de cette zone mérite cependant une restructuration mais ce secteur n'est pas l'objet de ce travail.

Seuls des terrains appartenant à un privé, situés derrière le complexe cinématographique Kinépolis, possèdent un intérêt économique important. Ils ne pourront être viabilisés de manière optimale qu'en réalisant une jonction routière entre les deux axes 8 et 9. Cette liaison a d'ailleurs été envisagée dans le cadre des solutions en termes de mobilité pour le complexe Kinépolis.

5.12 Axe 10 : « la Porte de Bruxelles »

Matérialisée par l'autoroute A602, la « porte de Bruxelles » est l'une des principales entrées de la Ville de Liège. Situé sur le plateau à l'ouest de la Ville, à proximité du centre et de la gare des Guillemins, cet axe d'une largeur moyenne de près d'un kilomètre est frontalier des communes d'Ans et de Saint-Nicolas.

5.12.1 Contexte socio-économique

5.12.1.1 Démographie et niveau de vie

D'après l'INS, la population de la « porte de Bruxelles » s'élevait en 2001 à un peu plus de 4 000 habitants soit 2,2 % de la population totale de la Ville de Liège. La densité moyenne est de 2 500 hab/km², une valeur qui masque cependant une certaine concentration de la population sur une partie seulement de l'axe (sud, côté Burenville). En matière de croissance démographique, la « porte de Bruxelles », avec une stagnation de sa population sur la période 1991-2001, se comporte mieux que la plupart des autres espaces de la Ville de Liège.

Les ménages sont au nombre de 1 900 pour une taille moyenne de 2,16 personnes, valeur supérieure à la moyenne communale.

La population active s'élève à 1 600 individus, soit 2,2 % du total des actifs de la Ville de Liège. Le taux de chômage est, à l'instar du « faubourg Saint Léonard », particulièrement élevé (> 30 %).

Enfin, le revenu annuel moyen par déclaration atteint les 21 000 euros soit une valeur similaire à la moyenne communale.

Tableau 5.12.1 : Indicateurs socio-économiques

Population	Nombre d'habitants	4 073
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	2,20
	Densité (hab/km ²)	2 550
	Evolution (% ; 91-01)	-0,17
	Croissance relative 91-01 (Liège = 100)	> 200
Ménages	Nombre absolu	1 882
	Taille moyenne	2,16
Population active	Nombre d'actifs	1 604
	Taux de contribution (% ; Liège = 100%)	2,21
	Taux de chômage (%)	32,23
Revenu	Revenu annuel moyen (€)	20 963
	Différentiel (Liège =100)	98

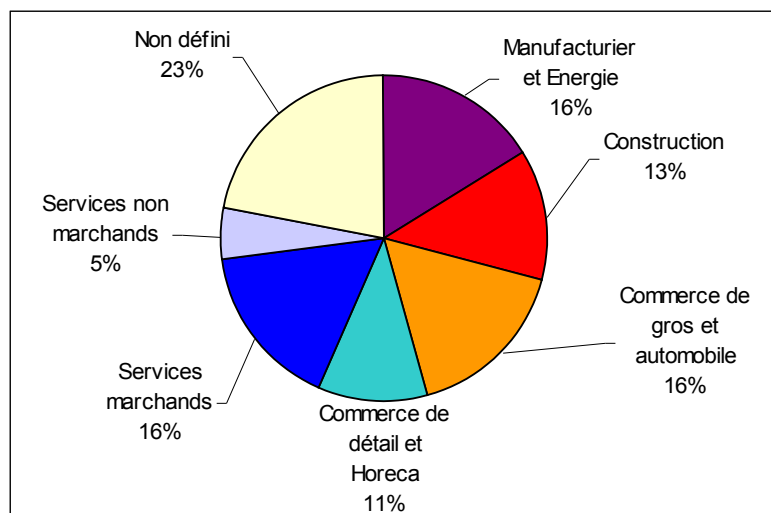
Source : INS, 2001 ; secteurs statistiques : A53-, A812, A83-, K00-, K10-

5.12.1.2 Vocation fonctionnelle

Anciennement fortement industrialisée suite notamment à la présence de plusieurs charbonnages, la « porte de Bruxelles » présente actuellement un profil économique déstructuré et fort peu dynamique. Malgré la présence de l'autoroute A 602, seule une cinquantaine d'entreprises pour la plupart de taille modeste, occupe cet espace. Signalons tout de même la présence sur l'axe, le long de l'autoroute, des concessionnaires automobiles Renault et Citroën ainsi que des entreprises manufacturières (ex : Etilux).

A contrario, les friches industrielles occupent une bonne partie du nord de l'axe.

Figure 5.12.1 : Structure de l'activité économique par grands secteurs d'activités



Source : CCI-LV 2004

Tableau 5.12.1 : Structure de l'activité économique par sous-secteurs d'activités

Secteur d'activités	Code Nace	Entreprises		Emplois (partiel)	
		Nbre absolu	Part relative (%)	Nbre absolu	Part relative (%)
Industries alimentaires	15	2	3,6	5	1,8
Industrie textile	17	1	1,8	12	4,3
Industrie du papier et du carton	21	1	1,8	17	6,1
Edition, imprimerie, reproduction	22	2	3,6	30	10,8
Travail des métaux	28	1	1,8	8	2,9
Fabrication de machines et équipements	29	1	1,8	1	0,4
Fabrication de meubles; industries diverses	36	1	1,8	5	1,8
Construction	45	7	12,7	58	20,9
Commerce et réparation automobile	50	4	7,3	48	17,3
Commerce de gros et intermédiaires du commerce	51	5	9,1	24	8,7
Commerce de détail et réparation d'articles domestiques	52	4	7,3	10	3,6
Hôtels et restaurants	55	2	3,6	10	3,6
Intermédiation financière	65	1	1,8	11	4,0
Auxiliaires financiers et d'assurance	67	1	1,8	2	0,7
Activités immobilières	70	2	3,6	n.d.	n.d.
Services fournis principalement aux entreprises	74	5	9,1	32	11,6
Education	80	1	1,8	n.d.	n.d.
Santé et action sociale	85	1	1,8	n.d.	n.d.
Activités associatives	91	1	1,8	2	0,7
n.d.		12	21,8	n.d.	n.d.
TOTAL		55	100,0	277	100,0

Source : CCI-LV 2004

D'un point de vue spatial, à l'exception de deux petites zones d'activités situées de part et d'autre de l'autoroute à proximité de la sortie n°33, l'activité est dispersée et se mêle à l'habitat et aux zones en friches. L'habitat, quant à lui, est omniprésent et très dense dans certaines zones du sud de l'axe. Dans la partie nord, un premier noyau s'individualise entre

les deux zones principales de friches alors qu'un second, moins dense occupe l'extrême nord de l'axe.

5.12.2 Contexte urbanistique

5.12.2.1 Accessibilité

5.12.2.1.1 Accessibilité détaillée par mode

- Accessibilité par modes doux
 - **déplacement à pieds** : ce segment urbain, implanté de part et d'autre de l'autoroute reliant l'échangeur de Loncin et le tunnel de Cointe est morphologiquement extrêmement hétérogène et découpé. Il convient de rappeler que cette section de l'autoroute a été tracée sur une pente entre le plateau hesbignon et la vallée de la Meuse dont le tissu urbain avait déjà été très remanié et désarticulé par plusieurs paires de charbonnages. On y constate une densité de population globalement faible mais avec quelques îlots plus denses ;
 - **déplacements à vélo** : ce segment dispose de deux infrastructures permettant des liaisons transversales utiles :
 - l'itinéraire empruntant les boulevards des hauteurs déjà cité ;
 - le nouveau RAVeL utilisant partiellement l'assiette de l'ancienne ligne ferrée reliant Saint-Nicolas et Rocourt via Ans.
- Accessibilité par modes collectifs
 - **chemin de fer** : aucune desserte directe n'est possible malgré la traversée de ce segment urbain par la ligne 36 (« plan incliné » entre Ans et Liège-Guillemins) : l'utilisation de cette ligne par les TGV rend illusoire toute (ré)ouverture d'arrêt comme par exemple l'ancien arrêt du Haut-Pré ;
 - **transports en communs urbains** : ce segment urbain est traversé par un faisceau croisé de lignes importantes reliant le centre de Liège au plateau de Saint-Nicolas-Montegnée-Grâce-Hollogne. Ce faisceau de lignes constitue un des axes majeurs avec des fréquences souvent intenses et accueillant environ 8.000 usagers quotidiens. Il existe un potentiel de valorisation du rôle des transports publics par la création d'une ligne de tram (ou tram-train) empruntant la voie rapide reliant le Cadran à Burenville et l'ancienne voie ferrée Saint-Nicolas-Ans-Rocourt (à partager avec le RAVeL).
- Accessibilité automobile
 - **voirie** : ce segment urbain est doté de plusieurs voiries :
 - l'autoroute A602 reliant l'échangeur de Loncin et le tunnel de Cointe dotée de 2 échangeurs à Ans et à Burenville-Saint-Laurent ;
 - les voiries de distribution des quartiers d'habitation implantées soit :

- de manière **parallèle** de part et d'autre de cette autoroute ;
- de manière transversale et connectées aux deux échangeurs cités.

Il convient de noter que plusieurs sections de ces voiries constituent des limites entre communes rendant complexe leur gestion et une réflexion sur leur **utilisation** :

Il existe en outre des potentialités très intéressantes relatives à l'accessibilité des terrains de l'ancien charbonnage de Patience et Beaujonc **qui ont déjà été** détaillées dans un schéma directeur (utilisation d'un tunnel existant sous l'autoroute permettant de relier le site du charbonnage avec le « Carrefour » d'Ans, sortie complémentaire vers l'échangeur de Burenville, ...)

•**parcage**: en dehors des quartiers d'habitat, il y a peu de problèmes vu les grandes disponibilités foncières et la faible densité d'habitat

- Accessibilité des marchandises
 - voie d'eau** : aucune desserte directe n'existe et n'est possible
 - chemin de fer** : pratiquement aucune desserte directe n'existe et n'est possible car le site du Haut-Pré est trop réduit et situé sur l'axe de circulation prioritaire des TGV
 - route** : idem accessibilité voiture

5.12.2.1.2 Profil global d'accessibilité

Ce segment urbain possède déjà un très bon niveau d'accessibilité global à l'exception des déplacements pédestres liés au relief et à la présence « incontournable » de l'autoroute et de la voie ferrée. Il se caractérise principalement par des :

- potentialités immédiates de désenclavement des dizaines hectares du site de Patience-Beaujonc ;
- potentialités de valorisation des transports collectifs par la création d'une ligne de tram-train susceptible de relier Liège et Ans par des zones de développement immobilier ;
- problèmes de « lisibilité » et d'enclavement de la partie nord du site **implantée** en partie sur Ans.

5.12.2.1.3 Incidences de l'accessibilité sur les autres domaines

Cette vaste zone de +/- 2.500 x 800 mètres (sur sa plus grande largeur) constitue la dernière grande ancienne friche industrielle en bordure immédiate d'autoroute juste avant d'arriver au coeur de l'agglomération. Elle a déjà fait l'objet de plusieurs études (schéma directeur de Patience Beaujonc, étude Croissant d'Or pour le compte du MET et son prolongement «

Corne d'Or » pour le compte d'une société privée) qui ont toutes **démontré** la faisabilité et les potentialités très intéressantes de ce segment urbain.

Il devrait, comme les « biefs de l'Ourthe » faire l'objet d'un schéma directeur visant à :

- changer de manière radicale l'image de cette zone de non urbanisation ;
- conférer un image cohérente comme « porte » de Liège **tant pour le trafic venant de Loncin que pour celui quittant la ville ;**
- **envisager la création d'une ligne de tram-train reliant Liège et Ans comme axe susceptible de structurer plusieurs nouveaux pôles d'activités et de les relier avec plusieurs quartiers d'habitations importants. Il est important de souligner que ce schéma directeur pourrait concerner de manière directe les communes de Liège, de Ans et de Saint-Nicolas et de manière un peu plus indirecte la commune de Grâce-Hollolgne. Cette ligne pourrait même être prolongée sur site ferroviaire jusqu'à Bierset.**

5.12.2.2 Situation de droit

5.12.2.2.1 Plan de Secteur

Le tronçon d'autoroute de la A604 compris entre Ans et Saint-Laurent est majoritairement inscrit en zone d'habitat.

A proximité de la sortie Burenville, on retrouve :

- A l'est, une petite zone d'activités économiques occupée par des concessionnaires autos et moyennes surfaces commerciales ;
- A l'ouest la zone de services publics et d'équipement communautaires occupée par l'école d'horticulture.

Au nord de l'axe le long de l'autoroute à la limite entre les communes de Ans et Saint-Nicolas, une ZACC d'environ 43 ha est mise en catégorie 2 (urbanisable à terme) par le PCZAD.

De l'autre côté de l'autoroute, enclavée vers Ans, on trouve une zone de loisirs.

5.12.2.2.2 PPA-PCA

PPA n°50 « Bd Esperance rue en Glain » toujours d'application.

5.12.2.2.3 SAED

SAED n° 42 : Espérance – Bonne Fortune.

5.12.2.3 Typologie urbanistique

Mixité de très grandes friches dues aux anciens charbonnages et de petits agglomérats de maisons mitoyennes destinées à l'habitation.

Développement récent de bâti lié aux activités économiques.

Forte emprises de l'autoroute créant des espaces résiduels non définis et une lisibilité de certains passages transversaux difficile.

5.12.2.4 Qualité environnementale

5.12.2.4.1 Qualité de vie

Le taux de verdurisation de cet axe est faible (inaccessibilité pour le public, absence d'aménagement) compte tenu de la forte emprise routière (A604) et ferroviaire et de la densité de l'habitat.

5.12.2.4.2 Qualité biologique

La qualité biologique de cet axe est faible. Les zones de liaison et les zones de développement arborées et/ou herbeuses (PCDN) y sont limitées aux importants talus liés à l'aménagement, dans un environnement accidenté, de l'A604 et du chemin de fer. Sur d'anciens terrains liés à l'exploitation charbonnière, subsistent des friches industrielles inscrites en zones de liaison (PCDN) mais en voie de disparition compte tenu des réaménagements en cours.

5.12.2.4.3 Paysages

Semi-ouvert au nord, fermé ensuite.

5.12.2.5 Synthèse : opportunités foncières (Carte 10F)

La principale opportunité foncière se situe au niveau de l'ancien charbonnage de bonne fortune en bordure de l'autoroute A602. Ce site éminemment stratégique s'étend sur une superficie de plus de 20 hectares.

Le tableau qui suit, reprend en détail les différentes opportunités foncières de l'axe. Les fiches des sites répertoriés par le Service de l'Urbanisme de la Ville de Liège sont reprises en annexes.

Tableau 5.12.3 : Détail des opportunités foncières

Site (identifiant de la ville)	Parcelles concernées	Superficie totale	Statut administratif	Autres caractéristiques
10.1 friche (GL1)	Div 28 Section B Nombreux ¹⁰ n°	+/- 20 ha	PS : ZAD n°8 PCA : aucun	Terrain relativement plat avec de nombreux talus vers l'autoroute. Urbanisable à terme
10.2 friche	Div 28 Section B N° 129-2A ; 129-3 ; 129-4 et 129-5A	+/- 8 ha	PS : Zone de loisirs PCA : aucun	Terrain relativement plat avec de nombreux talus vers l'autoroute. Une partie urbanisable immédiatement, l'autre à terme.
10.3. « Espérance » (L26)	Div 15 Section C Nombreux n°	+/- 13 ha	PS : ZAD n°9 PCA : n°50F1 SAED n°42	Terrain en pente douce, ancien charbonnage. Projet de lotissement sur une partie. Urbanisable immédiatement
10.4 friche (L27)	Div 15 Section C Nombreux n°	+/- 22 000 m ²	PS : Zone d'habitat PCA n°50	Terrain plat en friche. Projet en cours : Créconcept Urbanisable immédiatement

5.12.3 Orientations et développement

5.12.3.1 Synthèse : opportunités – contraintes

Opportunités	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> • Macro accessibilité • Visibilité • Disponibilité foncière • Valorisation de l'entrée de ville • Proximité du pôle aéroportuaire de Liège 	<ul style="list-style-type: none"> • Imperméabilité de l'autoroute • Image de quartier dégradé • Coûts de reconversion • Tissu urbain peu structuré

5.12.3.2 Orientations spatiales et économiques de l'axe

Il s'agit sans doute de l'axe pour lequel le développement d'une image forte et « moderne » est le plus important. Il s'agit de mettre en place un effet vitrine de Liège vis-à-vis des usagers de l'autoroute mais aussi du TGV. Les terrains qui longent cet axe possèdent un intérêt hautement stratégique et sont très porteurs. Il s'agit de les viabiliser de manière optimale.

¹⁰ Détails voir fiche du Service de l'Urbanisme de la Ville de Liège en annexe 3

Ainsi le commerce de détail doit être évité, ainsi que les activités utilisant trop d'espace (c'est-à-dire présentant un taux d'emplois inférieur à 50/ha).

Cette espace fait partie de l'ensemble économique plus large : le pôle de développement Bierzet Grâce-Hollogne, dont il constitue le point d'aboutissement vers le centre ville. Il doit être considéré comme l'axe prioritaire de développement des activités.

Le secteur des services aux entreprises est visé en premier.

Les opportunités foncières permettent des implantations d'entreprises nécessitant des tailles de parcelles assez grandes sans réel besoin d'intégration dans l'habitat. C'est surtout le fait de jouer sur l'effet de vitrine qui doit être recherché.

5.13 Le site des Guillemins

5.13.1 Considérations méthodologique

Le quartier des Guillemins constitue une unité tout à fait spécifique de la trame urbaine liégeoise, pour au moins trois raisons majeures :

- sa situation de quartier urbain constitué du 19^{ème} siècle positionné en marge de l'hypercentre, développé entre le promontoire de Cointe et la Meuse ;
- sa vocation de quartier de gare ;
- l'arrivée du TGV et la construction de la nouvelle gare conçue par l'architecte Santiago Calatrava.

Dès lors, il ne peut être appréhendé dans le cadre méthodologique proposé pour cette étude, mais nécessite une approche spécifique, qui, à notre sens doit valoriser les différentes réflexions déjà réalisées sur le sujet.

Suite à l'annonce de l'arrivée du TGV et à la construction concomitante de la nouvelle gare, le quartier des Guillemins a déjà été l'objet de différentes études reprises sur le schéma ci-après.

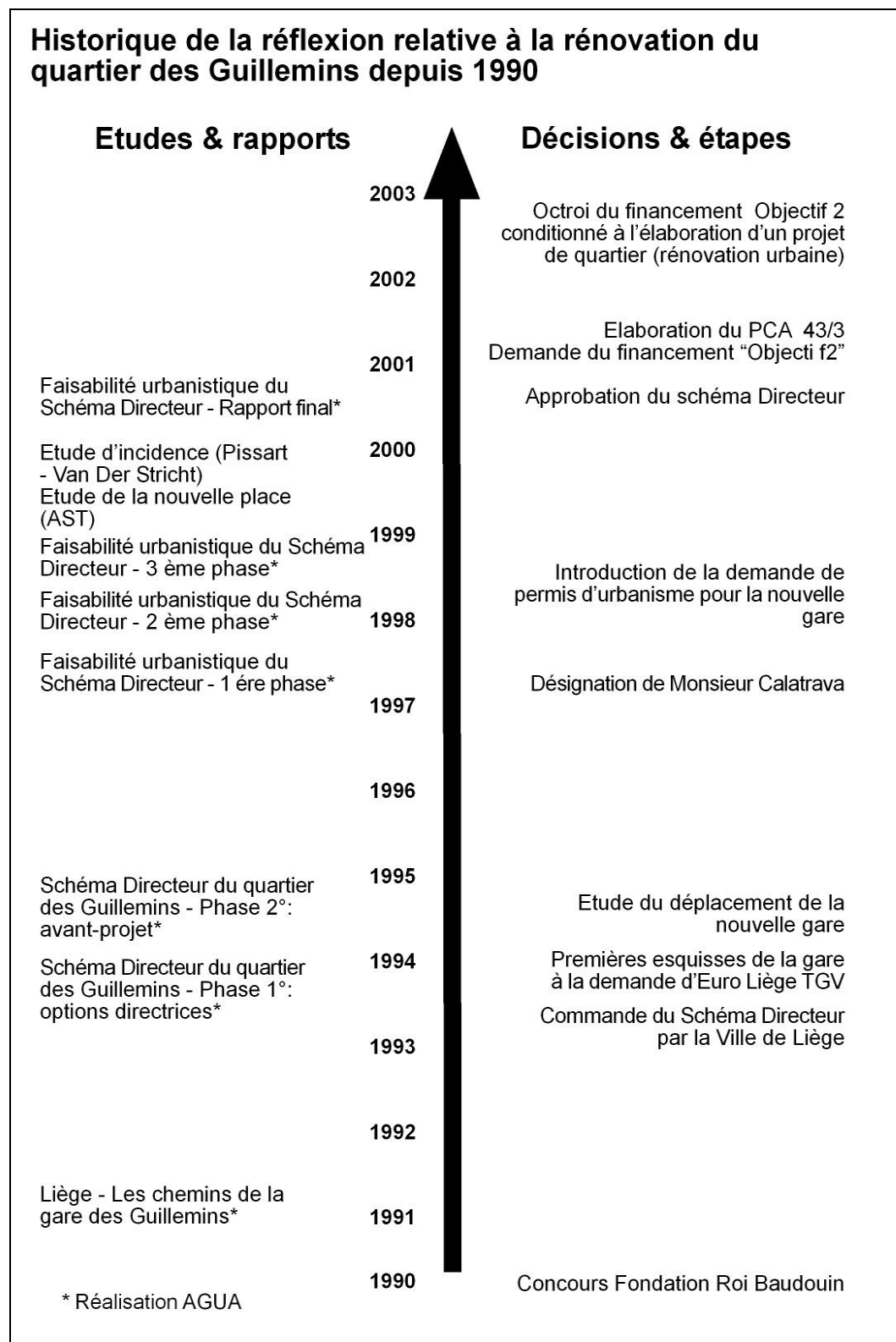
Au sein des démarches déjà engagées, nous pouvons identifier quatre étapes majeures

1. *Une démarche d'anticipation : Les chemins de la gare des Guillemins* - Cette étude fut réalisée par AGUA en 1991, suite à un concours lancé par la Fondation Roi Baudouin en 1990
2. *Une démarche d'orientation et d'organisation : le Schéma Directeur des Guillemins* - Sa réalisation fut décidée par le Conseil Communal le 17 mai 1993. La réalisation fut confié à AGUA en juillet 1993 et il fut adopté par le Conseil communal le 26 juin 2000.
3. *Une démarche de normalisation : le Plan Communal d'Aménagement des Guillemins* - Si le principe de révision du PCA Guillemins fut autorisé par le Ministre de tutelle le 5 novembre 1992, ce n'est que le 25 mai 1999 que le Conseil Communal désigne le Département de l'Urbanisme de la Ville de Liège comme auteur de projet, soit dans la foulée du dépôt de la phase finale du Schéma Directeur. Le PCA est approuvé par le Conseil Communal le 17 décembre 2001 et par le Ministre de tutelle le 26 juin 2002, en même temps que le plan d'expropriation.
4. *Une démarche de formalisation : le Schéma Directeur du Projet de Quartier des Guillemins* : la réalisation de la nouvelle place des Guillemins, partiellement financée par le FEDER, s'inscrit dans le cadre de la politique de rénovation urbaine qui impose la réalisation d'un schéma directeur. Celui-ci fut finalisé en 2003¹¹. Il reprend et actualise les études antérieures et propose un programme d'actions pour le renouveau du quartier.

¹¹ Ville de Liège, Quartier des Guillemins, Schéma Directeur, auteurs de projet : AGUA, AURAL & BIANCHET, juin 2003.

Ce schéma directeur, à travers son diagnostic et ses recommandations, peut tout à fait servir de base de réflexion pour la stratégie de redéploiement du quartier, y compris dans le domaine économique. Bien évidemment, il s'agit d'intégrer les réflexions qui accompagnent la réalisation de la nouvelle place des Guillemins.

Figure 5.13.1 :



5.13.2 Synthèse du diagnostic du schéma directeur¹²

Nous nous limiterons ici à la synthèse du diagnostic sous forme d'un tableau forces et faiblesses. Bien évidemment, l'atout majeur du quartier est l'arrêt du TGV et la réalisation de la nouvelle gare conçue par l'architecte Santiago Calatrava. Toutefois, le quartier dispose de bien d'autres ressources.

5.13.2.1 La structure du quartier

+

- Héritage historique des 19° et 20° S
- Histoire du quartier liée à celle de la gare
- Présence des coteaux de Cointe verdoyants et points de repère (Basilique et monument interallié)
- Situation dans la plaine alluviale élargie
- Proximité de la Meuse
- Succession de places et d'espaces publics
- Aménagements programmés (programmation « Objectif 2 »)
- Existence d'un PCA

-

- Césure dans la trame urbaine (cité administratives des Finances)
- Ruptures avec les berges du fleuve et les coteaux et absence de mise en valeur de ceux-ci
- Aucune mise en valeur du patrimoine
- Absence de tradition locale
- PCA peu nuancé

5.13.2.2 Les espaces non bâtis

+

- Présence de places publiques
- Grand potentiel d'intervention urbanistique grâce aux terrains vagues et sites bâtissables
- SAED Balteau assaini
- Importance des propriétés publiques (SNCB, Cité administrative via la Sopima, Ville de Liège)

-

- Absence de parc public
- Présence de nombreux terrains vagues et sites à assainir
- Monotonie des voiries
- Manque de végétation
- Espaces publics peu aménagés
- Manque d'entretien des espaces publics et du mobilier urbain
- Dépôts clandestins d'immondices

¹² Carte du Schéma Directeur : voir annexe 4

5.13.2.3 Les espaces bâtis

+

- 61 % des bâtiments sont dans un état satisfaisant
- Constructions résidentielles de qualité héritées des 19^e et 20^e S.
- Nombreux bâtiments résidentiels avec jardin
- Bâtiments publics à valoriser

-

- Quelques ruines et traces de spéculation
- Un tiers des bâtiments sont à rénover
- Division du bâti en kots et studios
- Nombreux bâtiments publics vides ou sous-exploités
- Incertitude quant à la mise en oeuvre des expropriations

5.13.2.4 La mobilité

+

- Accessibilité multimodale exceptionnelle (seule gare TGV directement connectée à l'autoroute)
- Importance de la desserte en TC
- Report d'une partie du transit sur la liaison E25-E40
- Possibilité de multiplier les accès à la gare
- Offre en stationnement

-

- Importance du transit
- Vitesse excessive des véhicules
- Absence d'aménagement pour les cyclistes
- Engorgement de la rue des Guillemins (importance du flux de bus et stationnement en double file)
- Saturation du parcage en voirie

5.13.2.5 La démographie

+

- Potentiel important (2800 habitants)
- Grande diversité socio-économique
- Grande diversité de nationalités sans groupe dominant
- Niveau moyen de formation supérieur à celui de la ville de Liège (idem profil socio-professionnel)

-

- Forte diminution de la population (1 % par an)
- Rotation très importante de la population (50% en 4 ans)
- Modification du profil socio-démographique
- Déficit de jeunes (- de 15 ans : 8%)
- Importance des jeunes adultes surtout masculins (20-35 ans : 30%)
- Très faible taille moyenne des ménages (71% d'isolés)
- Niveau socio-économique global très moyen avec de grandes disparités

5.13.2.6 L'environnement socio-économique

+

- Importance de l'emploi
- Importance des professions libérales
- Nombreux générateurs de trafic
- Grande diversité d'activités
- Image associée à la vocation commerciale

-

- Départs d'activités
- Coexistence des diverses activités parfois difficile (nuisances)
- Décalage entre le profil des habitants et les activités économiques

5.13.2.7 La fonction commerciale

+

- Importance de la polarité (vocation supra locale + de 120 points de vente)
- Structure diversifiée
- Spécialisations de la structure (alimentation et Horeca)
- Renommée de quelques points de vente
- Spécialisation « halte-achat »

-

- Forte croissance des cellules vides (15%)
- Modification rapide de la structure
- Diversité du niveau qualitatif
- Inconvénient de la « halte-achat »
- Image Horeca
- Evolution fonctionnelle (davantage orientée local)

5.13.3 Les axes de développement territorial

En dehors des grands projets déjà décidés (la nouvelle gare et la place,...), s'il ne fallait retenir qu'un seul objectif du projet de rénovation de ce quartier, nous pensons que cela devrait être **d'amplifier la vocation résidentielle du quartier de Liège-Guillemins** dans la perspective d'y réimplanter de l'habitat susceptible d'attirer une population nouvelle, plus jeune. Bien évidemment, cette orientation n'exclut nullement la valorisation des fonctions économiques au sein du quartier, surtout vu le potentiel foncier et immobilier mobilisable.

Il a été proposé une stratégie de rénovation s'articulant autour de quatre grands axes sur lesquels il faudrait agir en parallèle pour créer les conditions d'accueil d'une population nouvelle, de favoriser des initiatives de construction et de rénovation du patrimoine bâti et ainsi de relancer la dynamique socio-économique, c'est à dire " insuffler une nouvelle vie " à ce quartier.

- **Axe 1 : Améliorer l'environnement urbain et son accessibilité aux usagers lents**
- **Axe 2 : Priorité au logement**

- **Axe 3 : Améliorer la mobilité, le parking, la sécurité routière et réduire le transit**
- **Axe 4 : Soutenir l'appareil commercial et permettre le développement du secteur tertiaire (bureau)**

5.13.4 Le potentiel de projets à vocation économique

Le schéma directeur identifie différents projets à vocation économique qui s'inscrivent sur deux axes d'accès majeurs, outre la rue des Guillemins dont la vocation mixte commerce - services - habitat est à préserver et à renforcer.

5.13.4.1 La rue du Plan Incliné

Cet axe aujourd'hui déstructuré, constitue une des principales voies d'accès à la gare vu sa connexion avec l'E40 (rappelons que dans la nouvelle gare un accès par l'arrière, côté colline est prévu). La rue du Plan du Plan Incliné dispose de deux opportunités majeures de développement immobilier.

1° La construction d'un nouveau bâtiment de bureaux rue du Plan Incliné à proximité de la gare (projet 41 du SD)

- Le bâtiment pourra s'adosser sur le parking existant
- Le « relookage » de la façade du parking existant est recommandé

Gabarit : R+5 maximum soit 23.700 m² de planchers

Acteurs possibles : SNCB / VILLE / RW / Promotion privée

2° La construction d'un nouveau bâtiment de bureaux rue du Plan Incliné sur le site de la poste (projet 42 du SD)

- Le bâtiment s'adossera au parking existant et devra comporter ses propres parkings ...

Gabarit : R+4 maximum soit 24.000 m² de planchers.

Acteurs possibles : SNCB / VILLE / RW / Promotion privée

5.13.4.2 La rue Paradis

La rue Paradis est l'axe qui est amené à assurer la mise en perspective de la nouvelle gare, dans le prolongement de la nouvelle place des Guillemins. Il est marqué par la présence du complexe de bureaux du Ministère des Finances qui devrait être rénové. Par conséquence, il affiche actuellement une vocation davantage tournée vers le tertiaire public. Le site des Finances présente, outre la rénovation bâti existant, un potentiel d'extension déjà souligné par le schéma directeur, lequel pourrait être complété à travers la valorisation du bâtiment scolaire de l'ICADI. Rappelons également la présence du site « Balteau » qui offre de nombreuses possibilités de programmation, y compris la réalisation de nouveaux espaces publics.

1° La construction d'un nouveau bâtiment de bureaux avec parking en ouvrage rue de Fragnée sur le site des Finances (projet 40 du SD)

- Le bâtiment doit prévoir une capacité de parking en excédent

Gabarit maximum : R+ 4 : 9.225 m² de planchers
Acteurs : SOPICO (propriétaire du bâtiment des finances)
Programme : bureaux

2°. La construction d'un nouveau bâtiment de bureaux avec parking en ouvrage rue de Fragnée sur le site de l'Icadi (projet 43 du SD)

→ Le bâtiment doit prévoir une capacité de parking en excédent
Gabarit maximum : R+ 4 : 6.400 m² de planchers
Acteurs : SOPICO (propriétaire du bâtiment des finances)
Programme : bureaux

Entre ces deux axes de communication, subsiste un site majeur, hautement symbolique, en l'occurrence celui de *l'ancienne gare des Guillemins*, toujours en activité et amenée à disparaître. Nous pensons que sur ce site pourrait être développé un programme mixte de bureaux privé / public. Celui-ci pourrait constituer la jonction entre les deux axes évoqués, le premier davantage orienté vers le privé et le second plutôt orienté vers des fonctions publiques.

5.13.5 Considérations stratégiques

Outre, évidemment, les différents aménagements relatifs à la réalisation de la nouvelle gare, nous pensons que la promotion du quartier doit reposer sur deux axes de travail.

1^{er} axe : la définition d'un programme mixte sur le site de l'ancienne gare.

A notre sens, si un projet n'est pas développé sur ce site, il risque de devenir rapidement une friche urbaine qui ne pourra que constituer un contraste violent avec le nouvel édifice. Une telle dichotomie ne peut qu'inhiber les effets induits attendus.

Nous pensons que l'initiative doit être prise par les pouvoirs publics actuellement propriétaires du site. Ainsi, une fonction à vocation supralocale pourrait parfaitement prendre possession des lieux, peut-être en complément avec les Finances. Toutefois, un volet promotion privée devrait venir compléter le projet.

2^d axe : la communication

Cet aspect est essentiel, tant à l'échelle de la métropole liégeoise, qu'à l'extérieur. En effet, toutes les régions européennes sont placées dans un contexte de concurrence. Or, Liège souffre toujours d'un manque d'image. Dès lors, il s'agit de spécifier et de valoriser ses atouts. Cependant, pour qu'une communication soit efficace, encore faut-il qu'elle puisse s'appuyer sur des éléments de programmations tangibles.

Bien évidemment les efforts engagés dans cette direction sont à saluer (notamment la plaquette de la SPI+). Toutefois, outre la nouvelle gare et ses abords, on souffre encore d'un

déficit de projet à promouvoir sur le quartier. C'est aussi dans cette perspective qu'il nous paraît urgent de développer une programmation sur le site de l'ancienne gare. Quant à la stratégie à mettre en oeuvre, celle développée par l'Agence pour la Promotion Internationale de la Métropole Lilloise¹³ (APIM) pourrait constituer un bon exemple.

¹³ <http://www.apim.com>

6. Bilan

A court terme, nous distinguons sur le territoire communal liégeois sept sites d'opportunités à mettre en œuvre pour l'accueil d'activités économiques (zone rougeâtre sur la carte « *Ville de Liège : Schéma de développement économique du territoire communal* »). A l'exception du Val Benoît (1) et de l'espace « Jupille-Droixhe » (5) qui accueillent déjà de nombreuses constructions, les autres sites d'opportunités occupent des espaces périphériques qu'il conviendra de structurer car « vierges » de toute construction.

Le tableau suivant reprend pour chaque site, les orientations économiques et urbanistiques à mettre en œuvre ainsi que les leviers à actionner pour leurs réalisations.

Tableau 6.1 : Sites d'opportunité à mettre en oeuvre dans l'immédiat ou à court terme

Site d'opportunité	Orientation économique	Orientation urbanistique	Leviers à actionner
1. Val Benoît (axe 1 : « Sclessin-Val-Benoît »)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Spin off autour d'un incubateur ; ➤ Thématisation de la zone (accueil d'un secteur de pointe type Spatiopôle + un espace plus généraliste voire du bureau) ➤ Centre de formation, centre de compétence ; activités en lien avec le Forem ; ➤ Recentrage des activités du Forem (Forem conseil + Forem formation) ; ➤ Egalement secteurs de l'information, communication. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Soit une opération de démolition-reconstruction soit une rénovation complète du site avec réaffectation des bâtiments ➤ Aménagement des bâtiments actuels sous forme d'« espaces entreprises » ou d'« hôtels d'entreprises » adaptés ; ➤ Elaboration d'un espace « prêt-à-porter ». 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Partenariat Public/Privé ➤ Partenariat avec l'ULg et la Région wallonne; ➤ Intervention de la SPI+ ; ➤ Réalisation d'un schéma d'aménagement localisé ; ➤ Réalisation d'un PCA ➤ L'outil Revitalisation Urbaine étendue aux activités économiques.
2. Bonne fortune (axe 10 : « la porte de Bruxelles »)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Entreprises aux taux d'emploi supérieur à 50/ha ; ➤ Activités de pointe du pôle Liège-Airport ; ➤ Activité de commandement des 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Image forte en profitant de l'effet vitrine l'autoroute et de l'effet « entrée de ville »; ➤ Désenclavement du site via une connexion 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intervention de la SPI+ et de possibles investissements privés; ➤ SAED ; ➤ PCA ; ➤ Partenariat avec les communes voisines et notamment avec la

	<p>entreprises situées autour de Liège-Airport.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Services aux entreprises en lien avec l'activité du pôle de Bierset. ➤ Cluster dans le secteur de la construction (sous secteur innovant). 	<p>directe à l'autoroute (au niveau du parking autoroutier de Burenville) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Possibilité de grands bâtiments sur de larges parcelles ; ➤ Création possible d'un Business Park ➤ Peu ou pas d'inconvénients concernant l'intégration des bâtiments dans le cadre environnemental. 	<p>commune de Ans ;</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Réalisation d'un schéma directeur.
<p>3. Liaison E40-E25 (axe 4 : « les biefs de l'Ourthe »)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Activités légères voire du bureau ; ➤ Tous types de secteurs ; fonction de la demande ; ➤ Entreprises aux taux d'emploi relativement élevé (> 50/ha) ; ➤ Secteurs de l'imprimerie et de l'édition, construction. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Image forte en profitant de l'effet vitrine l'autoroute et de l'effet « entrée de ville » (à l'instar du site de Bonne Fortune) ; ➤ Espaces en bordure d'autoroute à ne pas gaspiller. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Existence de PCA
<p>4. Wandre nord (axe 6 : « la zone portuaire »)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Activités de tous types, fonction de la demande ; ➤ Activités relativement peu compatibles avec l'habitat (plus lourdes) comme les secteurs des déchets, de la logistique (notamment emballage) ; ➤ Activités dans le domaine de l'environnement. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Extension du parc d'activités de Wandre du côté Est de l'autoroute E 25 sur le modèle des aménagements périphériques (offre comparable) ; ➤ Réaménagement de la sortie autoroutière n°5 (Wandre) pour une meilleure desserte des zones d'activités proches. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Intervention de la SPI+ ➤ Intervention du MET

<p>5. « Entre Droixhe et Jupille » (axe 6 : « la zone portuaire »)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zone de PME voire, à terme, zone mixte (activités – habitat) c-à-d une zone intermédiaire entre la cité de Droixhe et l'espace industriel de Jupille ; ➤ Développer un pôle agroalimentaire de rayonnement régional ; ➤ Activités qui pourraient utiliser la voie ferrée la nuit. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Restructuration de l'ensemble de l'espace ; ➤ Réhabilitation de la gare de triage de Bressoux ; ➤ Possibilité de développer un parc relais (qui à terme pourrait être mis en lien avec la gare de Bressoux). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réalisation d'un schéma d'aménagement localisé ; ➤ Politique de revitalisation urbaine (voire de rénovation urbaine) ; ➤ Réalisation d'un PCA ; ➤ Mise en œuvre des outils d'expropriation et de préemption ; ➤ Partenariat public/privé.
<p>6. E313 + ancienne sablière (axe 8 : « la porte d'Anvers »)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Activités légères type PME ; ➤ Secteur à envisager : la santé (laboratoires d'analyses, médecins spécialisés,...) en lien avec le CHR tout proche ; ➤ Activités peu ou pas nuisibles vis-à-vis de la fonction résidentielle. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Déclassement du dernier tronçon autoroutier de l'E313 entre l'échangeur de Vottem et le cimetière de St-Walburge, pour une meilleure desserte du site concerné ; ➤ Profiter de l'effet vitrine en bordure immédiate de l'autoroute ; ➤ Zone d'activités intégré dans son environnement (notamment avec les zones d'habitat toutes proches). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réalisation d'un PCA ; ➤ Partenariat avec la Région (notamment le MET) ; ➤ Intervention de la SPI+ ; ➤ Partenariat avec la commune de Herstal.
<p>7. Extension du parc scientifique (axe 3 : « de l'Université à la Ville »)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Activités en synergie avec l'ULg ; ➤ Entreprises réclamant un cadre environnemental de qualité ; ➤ Exemples de secteurs : Biotechnologies et génomique, spatial et aéronautique, ... microtechniques,... 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réaménagement des voies d'accès au parc scientifique pour ainsi augmenter la visibilité du site ; ➤ Recréer une véritable entrée de ville 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ZAC Pré Aily en cours ; ➤ Partenariat avec la commune de Seraing ; ➤ Intervention de la SPI+ ➤ Intervention du MET

Dans l'immédiat, en plus de ces sept sites d'opportunités, deux autres espaces de la commune méritent une attention particulière : le site des Guillemins et l'espace compris entre le Quai Timmermans et la rue E. Solvay (Axe 1 « Sclessin-Val-Benoît »). Ce second espace à vocation industrielle dispose de plusieurs parcelles de taille moyenne pouvant accueillir de nouvelles activités économiques. Le redéploiement de cette zone pourrait se faire spontanément si un projet porteur voit le jour au Val-Benoît. L'ancien site universitaire aurait ainsi le rôle de tête de pont pour le reste de l'axe.

A plus long terme, deux autres zones de la Ville devraient être restructurées : le « boulevard de l'automobile » et le site « hall des foires – patinoire – parc Astrid ». Pour le premier, un remodelage urbanistique s'impose, le gabarit des voiries étant de plus en plus inapproprié. Cet axe joignant les deux polarités que sont la Médiacité et Belle-île, doit en effet retrouver un caractère urbain fort. De nouvelles activités pourraient ainsi s'y installer par restructuration des surfaces existantes. Le secteur du commerce de détail dans le domaine de l'équipement de la maison pourrait être envisagé.

En ce qui concerne le site « hall des foires – patinoire – parc Astrid », un reconditionnement de l'ensemble est indispensable. Une piste à envisager serait de recréer une grande zone de loisir sur le thème de l'eau.

7. Bibliographie

CSEF, 2004 – *Tableau de Bord Economique et Social de l'Arrondissement de Liège*, Edition 2003.

MARKUSSEN A., in BENKO G. et LIPIETZ A., 2000 – *La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique*, PUF.

MÉRENNE-SCHOUMACKER B., 2002 – *La localisation des industries. Enjeux et dynamiques*, Presse Universitaires de Rennes, coll. Didact Géographie, Rennes.

MÉRENNE-SCHOUMACKER B., 2003 – *Géographie des services et des commerces*, Presse Universitaires de Rennes, coll. Didact Géographie, Rennes.

Ministère de la Région wallonne – Conférence Permanente de développement territorial, Rapport intermédiaire de la subvention 2002, Mars 2003 – *Thème 3, Reconstruire la ville sur la ville : recyclage des espaces dégradés*, ULB-GUIDE / UCL-CREAT / ULg-FUSAGx-LEPUR.

Ministère de la Région wallonne – Conférence Permanente de développement territorial, Rapport intermédiaire de la subvention 2002, Septembre 2003 – *Thème 1 Mutations spatiales et structures territoriales : Evolution des profils de mobilité et propositions d'aménagement en vue de renforcer la structure spatiale et de favoriser le report de mode*, ULB-GUIDE / UCL-CREAT / ULg-FUSAGx-LEPUR.

Ministère de la Région wallonne – Conférence Permanente de développement territorial, Rapport intermédiaire de la subvention 2001, Septembre 2002 – *Thème 1, Evaluation des besoins et des activités – Problématique de leur localisation –Deuxième volume – Evaluation des besoins et des disponibilités foncières pour les activités économiques, la protection de la nature, les loisirs en plein air, l'agriculture et la forêt*, ULB-GUIDE / UCL-CREAT / ULg-FUSAGx-LEPUR.

OEIL – Interface Entreprises-Université – Groupe Liège 2000, juillet 2000 – *Créer, Innover, Former – Plan stratégique pour l'économie et l'emploi en Pays de Liège*.

OEIL – Liège 2000 – Université de Liège, Plan global pour le pays de Liège

PECQUEUR B., 2000 – *Le développement local*. Syros.

ROSEMBERG M., 2001, *Le Marketing urbain*, Economica.

SAUVEZ M., 2001 – *La ville et l'enjeu du développement durable. La Documentation française, Paris.*

SEGEFA-ULG, 1994 - *Elaboration et test d'un outil permettant de discriminer les activités selon leurs besoins en terme de localisation : parc d'activités ou milieu urbain.*

SEGEFA-ULG, 2003 - *Eléments de réflexion et proposition de pistes d'action en vue du redéploiement économique territorial du bassin liégeois, première phase.*

SEGEFA-ULG, 2003 – *Eléments de réflexion et proposition de pistes d'action en vue du redéploiement économique territorial du bassin liégeois, deuxième et troisième phases.*

SEGEFA-ULG, PLURIS, BIANCHET B., 2004 – *Proposition concrète d'actions en faveur de l'intégration d'activités économiques dans le tissu urbain.*

SPI+, *Parcs d'activités économique en province de Liège.*