

Stratégie de
développement urbain
intégré
Entité infrarégionale
GRE-Liège»

Programmation FEDER 2021-2027

Objectif stratégique 5 : « Une Europe plus proche des citoyens par l'encouragement du développement durable et intégré de tous les types de territoires au moyen d'initiatives locales »

Mesure 15 : « Développement urbain »

Table des matières

1. Contexte de la stratégie : objectifs européens et wallons	3
2. Cadre réglementaire.....	4
3. Présentation de la zone géographique.	4
3.1 Démographie et Territoire.....	4
3.2 Situation économique	5
3.3 Localisation européenne de Liège.....	7
3.4 Mutation urbanistique	7
3.5 Mutation socio-économique	8
4. Analyse des besoins et du potentiel de développement de la zone, y compris les interconnexions économiques, sociales et environnementales	10
5. Description de l'approche intégrée permettant de répondre aux besoins et aux potentiels de développement	12
5.1 La mobilité durable comme facteur de développement intégré du territoire	12
5.2 La Réhabilitation des espaces publics visant des transformations durables des infrastructures et l'augmentation de l'attractivité des villes.....	16
6. Description de la participation des partenaires de l'élaboration de la mise en œuvre de la stratégie.	17
7. Modalité de sélection des projets	18
7.1 Critères de sélection.....	18
7.2 Processus de sélection.....	20

1. Contexte de la stratégie : objectifs européens et wallons

Le soutien accordé au titre de l'objectif stratégique 5 (OST 5) du FEDER, « une Europe plus proche des citoyens par l'encouragement du développement durable et intégré des zones urbaines, rurales et côtières au moyen d'initiatives locales » est fourni au moyen de stratégies de développement territorial et local et vise le développement urbain durable dans toute l'Union européenne.

L'OST 5 et son objectif spécifique 5.1 « Prendre des mesures en faveur d'un développement social, économique et environnemental intégré, du patrimoine culturel et de la sécurité dans les zones urbaines », se concrétisent au sein du programme opérationnel et du complément de programmation FEDER 2021-2027 par la mesure 15 « développement urbain ». En effet, les centres urbains sont déterminants en tant que pôles d'activités économiques, de services, d'innovation et d'emplois. Il s'agira donc de leur apporter l'aide nécessaire pour relever les défis auxquels ils font face tels que l'étalement urbain, le besoin de rationalisation des territoires et ressources, le développement durable ou encore les problèmes de mobilité. L'objectif est ici également de renforcer l'attractivité des pôles urbains et d'améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants, des visiteurs et des entreprises.

L'Union européenne a effectivement placé les villes au centre de ses préoccupations et stratégies comme l'illustre la nouvelle Charte de Leipzig (2020)¹ qui met en exergue le pouvoir de transformation des villes et prône une approche multi-scalaire, ciblant à la fois les métropoles et les petites villes, et multi-dimensionnelle.

Les villes sont des lieux de pluralisme, de créativité et de solidarité. Les traditions culturelles et politiques ont servi de base au développement de villes reflétant les droits et les valeurs démocratiques. Les villes sont également des laboratoires pour de nouvelles formes de résolution de problèmes et des bancs d'essai pour l'innovation sociale....

Des espaces publics de haute qualité, ouverts et sûrs fonctionnent comme des lieux urbains dynamiques, permettant aux gens d'interagir, d'échanger et de s'intégrer dans la société. Une planification et une conception urbaines de qualité devraient être renforcées pour permettre la création de villes compactes, socialement et économiquement mixtes, dotées d'infrastructures bien développées, d'un environnement sain et de possibilités d'identification contribuant au bien-être de tous...

Le 7^{ème} **rapport de la Commission européenne sur la cohésion (2017)**² met en exergue l'importance des villes dans le soutien à la croissance, la création d'emploi et l'innovation. Il souligne le rôle des villes face aux enjeux de la globalisation, des changements climatiques et démographiques, et des mouvements migratoires.

Cette volonté de soutien aux espaces urbains se concrétise également à travers les initiatives URBACT³, à laquelle participent Liège et Seraing, et UIA dont le seul participant belge est Seraing⁴.

En parallèle, le Gouvernement wallon considère la dynamique urbaine comme un enjeu majeur. Dans sa Déclaration de Politique Régionale (DPR 2019 – 2024), il précise notamment que : « *Les villes ont un rôle essentiel à jouer dans la transition écologique, sociale et*

¹ Source : https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/brochures/2020/new-leipzig-charter-the-transformative-power-of-cities-for-the-common-good

² Source : https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/communications/2017/my-region-my-europe-our-future-the-seventh-report-on-economic-social-and-territorial-cohesion

³ <https://urbact.eu/urbact-en-belgique>

⁴ <https://www.arebs.be/projets-pilotes/uia-a-place-to-be-come/>

économique de la Wallonie. Parce qu'elles concentrent une part substantielle de la population wallonne, les villes sont très économes en ressources publiques (faible consommation de l'espace, moindre consommation énergétique par le regroupement de l'habitat, faibles coûts de connexion aux impétrants, réduction des distances de déplacement, etc.) et contribuent de la sorte à limiter la consommation d'énergie fossile et les émissions des gaz à effet de serre. Les villes sont par ailleurs les moteurs du développement économique et social de la Wallonie, elles sont au coeur des principaux bassins d'emplois et des pôles de services publics. Ceci a pour conséquence que les villes financent des services publics indispensables à l'activité humaine (mobilité, propreté, sécurité, formation, etc.) ».

Cette volonté se concrétise à travers la mise en place d'une politique de la ville autour de pôles urbains, via le Décret « Grandes Villes » (M.B. du 22/01/2019) et, plus récemment la Politique Intégrée de la Ville (PIV)⁵.

2. Cadre réglementaire

Tel que stipulé à l'article 28, du règlement (UE) 2021/1060 (RPDC), le développement territorial intégré doit être mené au moyen de stratégies de développement territorial.

L'article 29 du même règlement prévoit que les stratégies territoriales relèvent de la responsabilité des autorités ou entités territoriales concernées et que, lors de l'élaboration des stratégies territoriales, celles-ci coopèrent avec les autorités de gestion compétentes afin de déterminer le champ des opérations qui seront soutenues par le programme concerné.

3. Présentation de la zone géographique.

3.1 Démographie et Territoire

La zone de compétences de l'Entité Infra Régionale (EIR) GRE-Liège est équivalente au territoire de la province de Liège. La province reprend quatre arrondissements administratifs : Liège (chef-lieu), Huy, Verviers et Waremme.

La population en province de Liège est de 1.1 millions d'habitants⁶ pour une densité de 280 hab/km², soit plus de 30% de la population wallonne.

Le territoire provincial est quant à lui de 3.862Km² soit approximativement 30% du territoire wallon.

Province de Liège : données socio-démographiques (2021)

	Population 2021	Densité en hab / km ²	Evo pop 1978 - 2021 en %	Evo pop 1978 - 2021 en nbre	Evo pop 2001 - 2021 en %	Evo pop 2001 - 2021 en nbre
Ar. de Huy	113.409	173	29,8	26.214	13,7	13.750
Ar. de Liège	624.422	784	1,1	6.884	6,9	40.076
Ar. de Verviers	287.772	143	17,8	43.565	8,1	21.677
Ar. de Waremme	81.389	211	37,2	22.301	19,7	13.522
Pr. de Liège	1.106.992	287	9,8	98.964	8,7	89.025
Wallonie	3.633.795	217	13,2	424.270	9,0	301.749

Source : Walstat

⁵ <https://www.wallonie.be/fr/actualites/une-nouvelle-politique-integree-de-la-ville>

⁶ Au 1^{er} janvier 2021

Province de Liège : données socio-démographiques (2021)

	Nbre ménages	Taille moyenne ménages	% isolés	% avec enfants	Part de moins de 20 ans	Part de 60 ans et plus	Part de 80 ans et plus
Ar. de Huy	48.823	2,34	33,5	41,1	22,9	23,9	4,8
Ar. de Liège	287.426	2,17	41,3	36,3	22,5	25,0	5,5
Ar. de Verviers	125.473	2,30	36,2	38,2	23,3	24,8	5,2
Ar. de Waremme	34.433	2,39	30,9	42,3	23,3	24,0	4,8
Pr. de Liège	496.155	2,24	38,5	37,6	22,9	24,8	5,3
Wallonie	1.593.505	2,29	36,2	39,4	23,2	24,5	5,2

Source : Walstat

3.2 Situation économique

Le niveau de vie des citoyens est légèrement inférieur à celui de la région wallonne, puisqu'en 2018, le revenu moyen par habitant était de 17.401 pour une moyenne régionale de 17.732 €. Toutefois, cet indicateur témoigne de grandes disparités entre communes.

La province de Liège est confrontée à une précarité économique grandissante. Ainsi, une part importante de la population (25,3%) est en risque de pauvreté ou d'exclusion sociale.

Province de Liège : niveaux de revenus

	Revenu médian par déclaration 2018	Revenu moyen par habitant 2018	Indice de richesse 2018	Evo Rev Moyen/hab 2001 - 2018	% bénéficiaires d'un (E)RIS parmi les 18-64 ans (2019)
Ar. de Huy	24.979	18.984	101	70	1,8
Ar. de Liège	22.022	16.764	89	57	1,2
Ar. de Verviers	23.710	17.413	93	70	1,8
Ar. de Waremme	26.380	20.042	107	69	1,1
Pr. de Liège	22.992	17.401	93	63	2,1
Wallonie	23.225	17.672	94	64	2,0

Source : Walstat

Si les indicateurs de la population active de la province de Liège sont conformes aux valeurs régionales, on observe de fortes disparités entre arrondissements et, surtout, au sein de ceux-ci, entre communes. Ainsi, si le taux de chômage administratif moyen est de 14 %, les villes de Liège, Verviers et Huy affichent respectivement des valeurs de : 23 %, 22 % et 19 %. Quant au taux d'emploi moyen de la province de Liège (59%), il est très légèrement inférieur à la valeur wallonne et, à nouveau, présente de fortes disparités. Et rappelons que l'objectif national fixé par l'Europe dans le cadre de la stratégie Europe 2020 est de 73,2 %.

Province de Liège : population active

	Taux d'activité 2019	Taux d'emploi 2019	Taux de chômage administratif 2020
Ar. de Huy	72	64	12
Ar. de Liège	68	57	17
Ar. de Verviers	68	60	12
Ar. de Waremme	74	67	9
Pr. de Liège	69	59	14
Wallonie	69	60	13

Source : Walstat

Toutefois, avec plus de 29 milliards, la province de Liège est la province qui crée le plus de richesses en Wallonie. De plus, elle abrite 31,4% des emplois salariés wallons et 28,5% des indépendants. La province de Liège représente près d'un tiers des secteurs secondaire et tertiaire de la Wallonie, et presque un quart du secteur primaire.

Province de Liège : importance de l'emploi

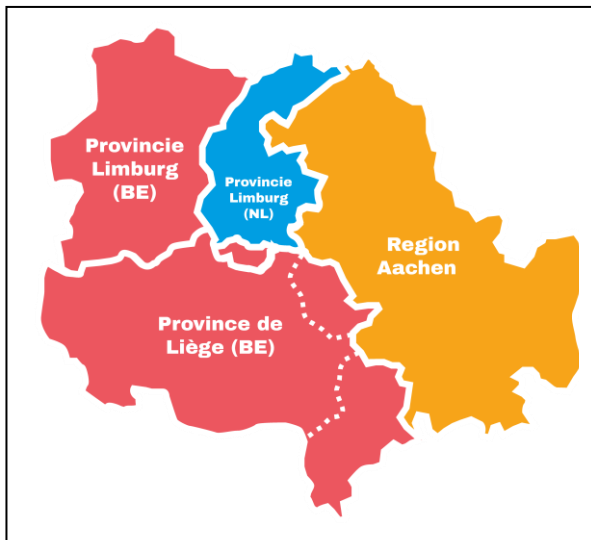
	Emploi total 2019	Part indépendants en %	Ratio emploi intérieur ⁷	Evo salariés 2001 -2019 en %	Evo indépendants 2001 -2019 en %
Ar. de Huy	35.094	18	53	28	21
Ar. de Liège	240.375	12	64	15	14
Ar. de Verviers	98.103	16	59	8	9
Ar. de Waremme	19.791	23	44	32	25
Pr. de Liège	393.363	14	60	15	14
Wallonie	1.268.103	15	59	19	20

Source : Walstat

⁷ Rapport entre l'emploi au lieu de travail et la population de 15 à 64 ans

3.3 Localisation européenne de Liège

Idéalement localisée au centre de l'Union européenne d'une part, et à proximité de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas et de l'Allemagne, la province de Liège fait partie de l'Eurégio Meuse-Rhin⁸ (voir image ci-dessous)



Positionnée au cœur de l'Europe, la province se trouve au carrefour de plusieurs axes de flux majeurs. En effet, elle se trouve sur la trajectoire de : RTE-T (réseau transeuropéen de transport) Mer du Nord-Méditerranée ; RTE-T Mer-Baltique et RTE-T Rhin-Alpin.

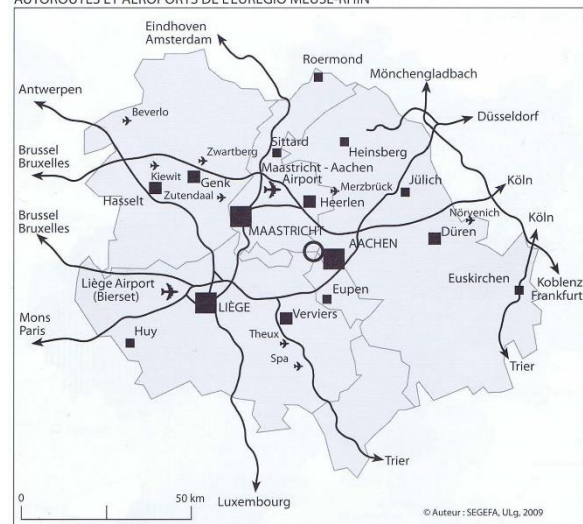
De plus, elle inclut le Port de Liège (qui est le troisième plus grand port fluvial d'Europe) ainsi que le Liège Airport qui est le 6^{ème} plus grand aéroport de fret d'Europe et le 1^{er} en Belgique.

Durant la crise sanitaire, Liège Airport a confirmé son rôle clé d'aéroport santé en transportant des centaines de millions de masques et du matériel sanitaire. En octobre

2021, il a reçu le titre de 'Meilleur aéroport cargo européen'. Pour ce qui est du transport ferroviaire, la province est très bien desservie avec une gare TGV⁹. Cette excellente connectivité ferroviaire sera renforcée par la mise en œuvre du projet Liège Carex. En effet, ce projet de TGV fret a pour objectif de réaliser un raccordement pratique aux lignes ferroviaires à grande vitesse vers Bruxelles et l'Allemagne.

Et rappelons que Liège est au centre d'un carrefour autoroutier à 6 branches. Chaque jour, plus de 245.000 voitures et 225.000 usagers des bus transitent à Liège. Le projet du tram est une solution qui permettra de déplacer deux fois plus de personnes que les autres modes de transport en commun actuels. Il est également une réponse à une demande sociale et environnementale portée par de plus en plus de navetteurs¹⁰.

AUTOROUTES ET AÉROPORTS DE L'EURÉGIO MEUSE-RHIN



3.4 Mutation urbanistique

Comme de nombreuses villes en Europe, les agglomérations belges, et principalement celle de Liège, ont été dévastées par la seconde guerre mondiale. La mobilité d'après-guerre s'avère difficile, les territoires étant mal organisés.

Pour répondre à ces contraintes et vu l'explosion de l'« auto-mobilité » individuelle, différents choix vont être faits, notamment dans la localisation des activités : création de parcs industriels, pôles commerciaux périphériques, transfert de l'Université en dehors du centre de la ville de Liège et développement de pôles secondaires. De même, le choix, à l'époque, est de faciliter au maximum la circulation automobile en ville et aussi d'adapter l'habitat des

⁸ [Euregio Maas-Rhein . HISTOIRE ET IDENTITÉ \(euregio-mr.info\)](http://euregio-mr.info)

⁹ Cologne-Liège-Bruxelles-Paris

¹⁰ Source : B. Mérenne-Schoumaker, Liège Ville & Région, 2010

grandes villes (des ‘autoroutes urbaines’ sont créés, des parkings dans l’hypercentre sont creusés etc...). Ainsi, Liège et les autres villes de la province sont particulièrement touchées par la périurbanisation des habitants et des activités (entre 1978 et 2001, la commune de Liège perdra 43.000 habitants, de loin le plus fort déclin démographique de tout le pays, sachant que sur la même période la province gagnera 10.000 habitants).

Les conséquences directes de ces aménagements urbains impliquent que les villes vont se morceler et s’éventrer d’un point de vue territorial (la transition entre quartiers et la mobilité deviennent compliquées). Les flux de piétons par exemple sont limités par des trottoirs étroits et les trajets à vélo relèvent d’un dangereux parcours d’obstacles.

Afin d’illustrer nos propos, ci-contre, une image de la plus grande place de Liège (Place Saint-Lambert) servant de parking dans les années 1970.



Il devient de plus en plus évident que ces choix ne sont pas conformes à la qualité de la vie attendue par les résidents dans les villes qui dès lors, se sont désertifiées rapidement. Une nouvelle approche urbanistique et de mobilité va être promue par les acteurs politiques. Cette nouvelle stratégie urbaine vise améliorer considérablement les déplacements par modes ‘doux’ (à pied, à vélo), à valoriser les infrastructures des transports publics et à réduire progressivement l’usage de la voiture en ville.

Pour faire face aux différentes mutations socio-économiques d’une part et urbanistiques d’autre part, les anciens bassins industriels liégeois se lancent dans de vastes programmes de requalification de leur tissu urbain et industriel. En effet, des Master Plans sont étudiés avec une importante concertation citoyenne et formulent une rénovation des quartiers d’habitation, de nouveaux plans de mobilité, le développement de zones vertes, afin d’accroître la qualité de vie mais aussi la dynamique économique¹¹.

3.5 Mutation socio-économique

Si certains secteurs en région liégeoise ont une croissance plus rapide que la moyenne wallonne tels que l’industrie pharmaceutique, le secteur informatique, l’électronique, la fabrication de minéraux non métalliques, l’industrie chimique¹², d’autres restent à la traîne comme les industries alimentaires, l’industrie du bois, l’industrie du textile et la métallurgie, tout comme la fabrication de machines et d’équipements.

La province est particulièrement bien représentée dans le secteur énergétique puisque 47% des emplois wallons sont occupés par des ‘Liégeois’, notamment vu la présence de la centrale nucléaire de Tihange. Dans un autre secteur important qu’est la construction, ce n’est pas moins de 35% des emplois régionaux qui sont implantés en province de Liège.

Bien que fortement touché par la crise sanitaire que nous avons connue, le secteur du tourisme est également bien implanté en province de Liège. En Wallonie, seule la province du Luxembourg totalise une moyenne de nuitées supérieure à la province de Liège.

¹¹ En exemples, nous indiquons le Master Plan de la ville de Seraing (seconde ville de l’agglomération liégeoise) : [Le Master Plan • Ville de Seraing | Ville de Seraing, le Schéma de Développement de l’Arrondissement de Liège : https://www.catl.be/wp-content/uploads/2017/09/schema-de-developpement-territorial-arrondissement-de-liege.pdf](https://www.catl.be/wp-content/uploads/2017/09/schema-de-developpement-territorial-arrondissement-de-liege.pdf), ainsi que celui de Huy-Waremme et le Schéma provincial de Développement territorial : <https://www.liegeeuropemetropole.eu/demarche.php>

¹² SPI, *Aperçu socio-économique de la province de Liège, 2021*

Le territoire de la province est composé d'anciens pôles industriels forts : Verviers, Herstal, Seraing. Ces derniers n'ont pas échappé à la désindustrialisation. Le déclin économique relatif de la région wallonne depuis la fin des années soixante, plus particulièrement pour les régions de Liège et du Hainaut, est directement lié à la concentration de l'emploi dans les secteurs du charbon et de l'acier. Ces deux secteurs clés ont commencé à décliner dans un contexte post-première guerre mondiale et ont subi des restructurations multiples dans les années 1950 (charbon) et sur une période allant de 1965 à aujourd'hui pour la sidérurgie.

A Verviers, l'industrie lainière, fleuron économique de l'agglomération, a disparu.

Conséquences directes : les pôles industriels liégeois sont touchés par une profonde crise des activités industrielles qui résulte d'une forte relocalisation à la suite de la mondialisation de l'économie, engendrant la suppression de dizaines de milliers d'emplois principalement pour les ouvriers et employés.

Les statistiques font apparaître une perte de 110.000 emplois dans le secteur industriel uniquement pour l'arrondissement de Liège, soit 75% des postes de travail.¹³ Ce déclin sera compensé par le développement des services, tant privés que publics.

L'actuel accord du gouvernement fédéral¹⁴ ambitionne de sortir du nucléaire à l'horizon 2025. Outre les enjeux énergétiques qui découlent de cette sortie du nucléaire, la fermeture de la centrale nucléaire de Tihange (arrondissement de Huy) aura pour conséquence une perte de 1.500 emplois directs et 6.000 emplois indirects.

Cette perte d'emplois et plus globalement d'activité économique laisse entrevoir des impacts négatifs plus larges tels que la perte de population pour l'arrondissement ou une forte diminution du commerce local¹⁵.

Il est donc grand temps d'appréhender les conséquences négatives de cette catastrophe économique future.

Si, indéniablement, l'économie de l'arrondissement de Liège se redresse, force est de constater que l'inversion des courbes économiques est lente. Toutefois, sur le territoire, nous pouvons compter sur de véritables fers de lance du redéploiement économique. En effet, une entreprise telle que John Cockerill¹⁶, ancienne filiale d'Arcelor Mittal est un des leaders mondiaux dans de nombreux secteurs, dont l'environnement (énergie, traitement des eaux et dépollution de l'air). Citons également : Safran Aero Boosters, EVS, ...

L'économie de la province de Liège peut aujourd'hui s'appuyer sur les secteurs suivants qui bénéficient directement de la recherche menée au sein de l'Université et des Hautes Ecoles :

- Énergie,
- Santé, biotechnologies et sciences du vivant,
- Économie circulaire et recyclage,
- Traitement et distribution de l'eau,
- Logistique,
- Spatial et aéronautique,
- Numérique.

Sans oublier les pôles culturels et touristiques qui sont des atouts majeurs en province de Liège.

¹³ SPI, *Aperçu socio-économique de la province de Liège, 2021*

¹⁴ [Accord de gouvernement 2020.pdf \(belgium.be\)](#)

¹⁵ [Quel serait l'impact de la sortie du nucléaire ? - Forum Nucléaire \(forumnucleaire.be\)](#)

¹⁶ [John Cockerill | Répondre aux besoins de notre temps - John Cockerill](#)

Malgré le dynamisme des acteurs économiques, des structures d'accompagnement¹⁷ ou encore du monde de la recherche¹⁸ d'une part et la mise en place de politiques publiques¹⁹ innovantes d'autre part, le redéploiement économique n'est pas encore atteint.

Sans répéter l'ensemble des informations indiquées au point traitant de la mutation socio-économique (point 3.5 de ce document), nous pouvons noter que Seraing, Liège et Herstal forment un continuum spatial. Ces trois villes ont la particularité de développer des Master Plans de reconversion urbaine mais aussi de mobilité notamment par la création d'une ligne de tram reliant les trois entités. Verviers quant à elle a vu s'expatrier les habitants à hauts revenus vers d'autres entités en périphérie. Avec l'aide de l'Université de Liège, elle a réalisé un premier avant-projet de Master Plan de Rénovation Urbaine.

Territorialement opposée à Verviers, la ville de Huy est excentrée à l'ouest de la province vers la province de Namur. Comme nous avons déjà eu l'occasion de l'exposer, cette dernière est confrontée à un avenir incertain. La Ville réinvente la place de la mobilité durable dans l'axe mosan au cœur de la liaison entre Namur et Liège via un plan de mobilité ambitieux. Elle mène également, avec l'aide de la Région Wallonne, un Master Plan urbain et économique qui doit être mis en œuvre avant la fermeture de la centrale nucléaire.

Ces cinq villes disposent également de plans et projets de mobilité durable visant notamment la densification des réseaux de pistes cyclables.

4. Analyse des besoins et du potentiel de développement de la zone, y compris les interconnexions économiques, sociales et environnementales

« Nous n'avons pas pu identifier de régions gagnantes où ne se trouvent pas de villes gagnantes »²⁰

Comme indiqué supra, les villes de Liège, Seraing, Herstal et Verviers ont connu des traumatismes à la suite de choix urbanistiques et de mobilité d'après-guerre qui se sont avérés catastrophiques en termes de dynamique urbaine, de préservation des ressources naturelles et de cohésion sociale. De plus, les choix politiques de la fin du XX^{ème} siècle ont orienté les efforts publics davantage vers des modèles industriels en voie d'être dépassés. Aucune vision prospective n'a encore été menée afin d'entrevoir les grands enjeux du 21^{ème} siècle tels que la décarbonisation de nos économies ou la transition environnementale.

Concomitamment à ces mutations industrielles, le niveau de vie des citoyens et leurs attentes quant à leur cadre de vie ont changé. En effet, ces derniers sont à la recherche d'un cadre propice à l'émancipation, ils développent de plus en plus un 'esprit d'entreprendre'²¹, souhaitent une facilité d'accès à des lieux culturels, associatifs, et sportifs²²...

Selon le GRE-Liège, il est illusoire de croire que l'on peut attirer des talents dans nos entreprises seulement par une offre attractive d'emplois. Nonobstant l'importance de cette dernière, les pouvoirs publics doivent développer un cadre de vie efficient, c'est-à-dire propice à attirer des talents – régionaux et internationaux – ainsi que des investisseurs et à améliorer la qualité de vie de l'ensemble des citoyens. Ces propos sont largement confirmés par

¹⁷ Noshag, SPI, UCM, GRE-Liège, EUREGIO, SRIW...

¹⁸ [Recherche & Innovation \(uliege.be\)](http://Recherche & Innovation (uliege.be))

¹⁹ Master Plan, Plan Marshall, Stratégie wallonne de spécialisation intelligent (S3)...

²⁰ Parkinson 2014

²¹ [Union Wallonne des Entreprises | Archives des Esprit d'entreprendre - Union Wallonne des Entreprises \(uwe.be\)](http://Union Wallonne des Entreprises | Archives des Esprit d'entreprendre - Union Wallonne des Entreprises (uwe.be))

²² Institut Scientifique de Santé Publique, Direction Opérationnelle Santé publique et Surveillance.

différentes publications scientifiques comme les travaux d'Olivier Crevoisier²³ ou la publication du CRISP sur les dynamiques économiques wallonnes²⁴.

Les secteurs économiques prioritaires²⁵ (voir supra) d'une part et cette attractivité d'autre part, constituent l'une des clés les plus importantes du redéploiement économique de la province de Liège.

Pour répondre à cette problématique, des grands programmes de réhabilitation urbaine sont en cours d'exécution à Verviers, Herstal, Liège et Seraing et en préparation à Huy. Pour rappel, cette dernière devra, à l'horizon 2025, faire face à un séisme économique engendré par la fermeture de la centrale nucléaire.

A contrario d'infrastructures efficaces en province de Liège, une analyse macro-territoriale indique des décennies de sous-investissements chroniques. Depuis le début des années '80, la part de l'investissement public²⁶ dans le PIB a sensiblement et structurellement reculé en Belgique. En 2019, elle s'élevait à 2,6% du PIB, contre plus de 5% en 1980. Depuis le début des années septante, la part des investissements dans le total des dépenses publiques a ainsi été divisée par trois, pour ne plus représenter qu'environ 5%²⁷.

Globalement, la Belgique affiche aujourd'hui un niveau d'investissement public en proportion du PIB nettement inférieur à celui de ses homologues européens. Dans ce contexte, le stock de capital net du secteur public en proportion du PIB a suivi une baisse tendancielle dans notre pays.

Pour contrecarrer cette tendance, le GRE-Liège considère qu'il est essentiel de supporter les grands programmes de réhabilitations urbaines (voir supra) et les différents plans de relance et d'investissements²⁸.

Nous postulons que les questions de la transition climatique et de l'investissement dans l'infrastructure sont indissociables, comme le confirme le Green Deal européen²⁹. En effet, l'investissement public devra être un moteur essentiel de croissance économique, de réduction des inégalités et de résilience face au changement climatique en province de Liège.

Outre un investissement dans les soins de santé, et l'éducation, les routes, ponts, chemins de fer et autres infrastructures pour la mobilité durable ainsi que les espaces publics qui les accompagnent, ont l'avantage de relier les personnes et les marchés entre eux, facilitent la production et le commerce et créent de l'emploi.

Raison pour laquelle, dans le cadre de la mesure 15 de l'EIR, nous formulons une double priorité :

1. La mobilité dans les centres urbains et entre ces derniers étant un maillon indispensable à la stratégie de développement territorial de la province, nous prioriserons la mise en place d'infrastructures permettant le développement de la mobilité durable. Il s'agit de faciliter et d'optimiser les déplacements à l'échelle du territoire, en coordonnant les politiques de mobilité et de développement territorial.

L'objectif est d'encourager le transfert modal vers des modes de transport accessibles, davantage respectueux de l'environnement, et permettant de créer des dynamiques nouvelles à l'échelle des centres-villes, des quartiers de vie et des zones économiques.

²³ Crevoisier O. & Guex, « Globalisation postindustrielle et milieu locaux : une typologie », Working Paper MAPS, n°1, 2017

²⁴ Halleux J.M., et al., Le redéploiement économique de la Wallonie face à la diversité de ses territoires, Courrier hebdomadaire du CRISP n° 2442, 2019.

²⁵ Energie, Economie circulaire, Santé, Agro-alimentaire, Logistique, Eau, Spatial, Mécanique

²⁶ Compris comme la formation brute de capital fixe ou FBCF

²⁷ Secrétaire d'Etat à la Relance et aux Investissements Stratégiques, dossier de presse, octobre 2021.

²⁸ RRF ou Get-up Wallonia pour ne prendre que deux exemples ou d'autre programmation telle que le FEDER.

²⁹ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr

Cette priorité s'articule avec les initiatives de création de pistes cyclables enclenchées en région wallonne ainsi qu'avec les politiques de renforcement du réseau de transports en commun.

2. Le développement d'espaces publics de qualité dans les centres urbains est fondamental afin de permettre à ceux-ci de se développer et de se densifier. Dans cette optique, nous prioriserons les aménagements urbains réalisés dans une ambition d'amélioration du cadre de vie des habitants, de complémentarité des infrastructures de mobilité durable et de renforcement de l'attractivité des centres urbains.

Complémentairement aux priorités énoncées ci-dessus, il importe d'accorder une attention particulière à l'indispensable rénovation des quartiers impactés par les inondations de juillet 2021.

5. Description de l'approche intégrée permettant de répondre aux besoins et aux potentiels de développement

Dans la continuité des programmes Feder précédents, l'approche se base essentiellement sur le bassin Meuse-Vesdre, qui concentre les principales villes qui ont connu un fort déclin industriel et notamment les villes industrielles de Liège, Herstal, Seraing et Verviers. Les taux de chômage cités supra confirment cet état de fait. En ce qui concerne l'arrondissement de Huy, si le taux de chômage n'est actuellement que de 12%, celui de la Ville de Huy est de 19% et il convient d'anticiper la fermeture de Tihange 2 qui laisse présager une perte d'emplois importante dans la région ainsi que des pertes de rentrées financières substantielles pour la ville de Huy.

5.1 La mobilité durable dans les centres urbains comme facteur de développement intégré du territoire

Depuis une dizaine d'années, les centres urbains de la province de Liège ont amorcé leur redéveloppement au travers d'un nombre important d'investissements structurants.

Dans le cadre de l'actuelle programmation, l'approche intégrée du GRE-Liège consiste à encourager la mise en place d'infrastructures de transport durables dans le but à la fois de renforcer l'interconnexion entre les centres-urbains et à l'intérieur de ceux-ci, mais également de stimuler une amélioration notable du cadre de vie et dans les quartiers concernés.

Le recours à la mobilité douce et durable sera concrétisé par la création d'équipements, d'aménagements et d'infrastructures adaptés et sécurisés au sein et vers les centres d'attractions, les centres économiques, les pôles d'emplois, les pôles touristiques et enfin les pôles de mobilités comprenant, entre autres, les réseaux de transport structurants et les mobipôles. A titre d'exemple, nous visons des aménagements permettant de faciliter l'accès à de nouvelles liaisons rapides et directes (bus et train) vers les mobipôles, des bornes de recharge électrique, des stationnements sécurisés pour vélo, des relais pour le covoiturage, des stations de voitures partagées, des stations d'offre (locale) de taxi, la réalisation d'infrastructures cyclo-piétonnes vers ces mobipôles.

Les villes de Liège, Seraing et Herstal sont un continuum géographique transcommunal. Il s'agit à la fois du bassin de vie le plus important de la province et de la principale zone d'activité économiques, culturelles et sociales. La ligne de tram qui reliera prochainement les trois entités est un axe qui répond non seulement à des besoins de mobilité intra-urbaine mais qui

permettra également d'absorber le flux quotidien de travailleurs arrivant quotidiennement de la périphérie.

Si le tram apporte une solution en matière de mobilité, il s'agit aussi d'un outil métropolitain qui vise à renforcer l'attractivité des différents pôles - résidentiels, économiques, culturels – que le tram desservira en les connectant directement aux infrastructures métropolitaines principales (gares, pôles commerciaux, etc).

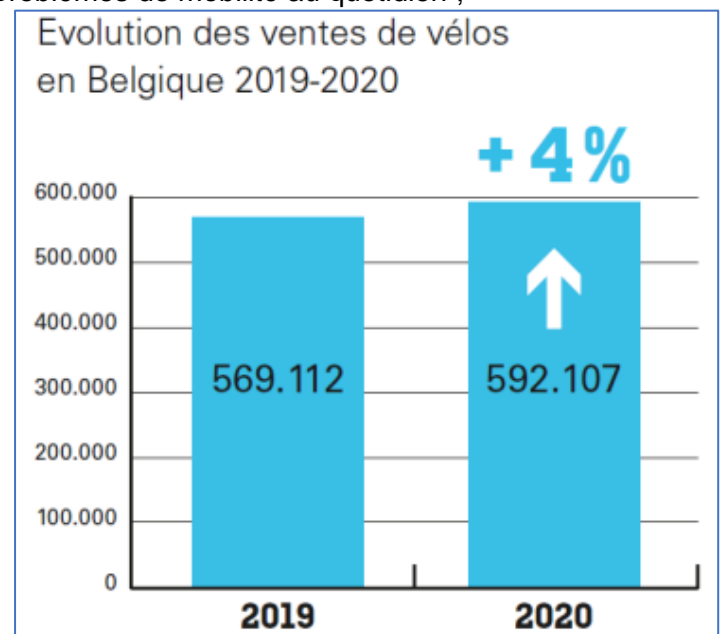
Perpendiculaire à la ligne de tram, l'axe de la Transurbaine est un axe fort de développement en termes de mobilité, de connexion métropolitaine de développement territorial. Cet axe est prioritaire pour accueillir la ligne principale du BHNS à l'horizon 2025.

Les enjeux stratégiques pour le bassin liégeois sont importants et transversaux. Tout d'abord, ce projet d'axe touche des territoires qui ne font l'objet, actuellement, que de peu d'investissements en termes de mobilité.

En ce qui concerne spécifiquement la politique cyclable, il existe de nombreux arguments en faveur du développement du vélo :

- Une image positive largement partagée ;
- Le nombre de cyclistes qui a quadruplé en dix ans ;
- La crise sanitaire comme facteur déclenchant d'une plus grande pratique du vélo ;
- Les ventes de vélo (surtout électriques) qui ne cessent de croître sauf en 2020... car freinées par une pénurie (Source : Traxio) ;
- La demande et les besoins dans le domaine cyclable se maintiennent vraisemblablement à un niveau plus haut que celui de la situation pré-Covid (saturation de certains services comme les parkings à vélo ou les ateliers de réparation) ;
- Une véritable solution pour répondre aux problèmes de mobilité au quotidien ;
- Des distances entre quartiers / pôles résidentiels adaptés à ce mode de transport ;
- Une préoccupation de plus en plus grande des pouvoirs communaux, mais aussi des régions via des aménagements et infrastructures dédiés ;
- Une visibilité importante vis-à-vis de la population, mais qui doit s'accompagner d'une politique de communication en la matière ;
- Des engagements concrets en la matière de la part des autorités communales en réponse à une forte attente et des démarches d'ores et déjà engagées.

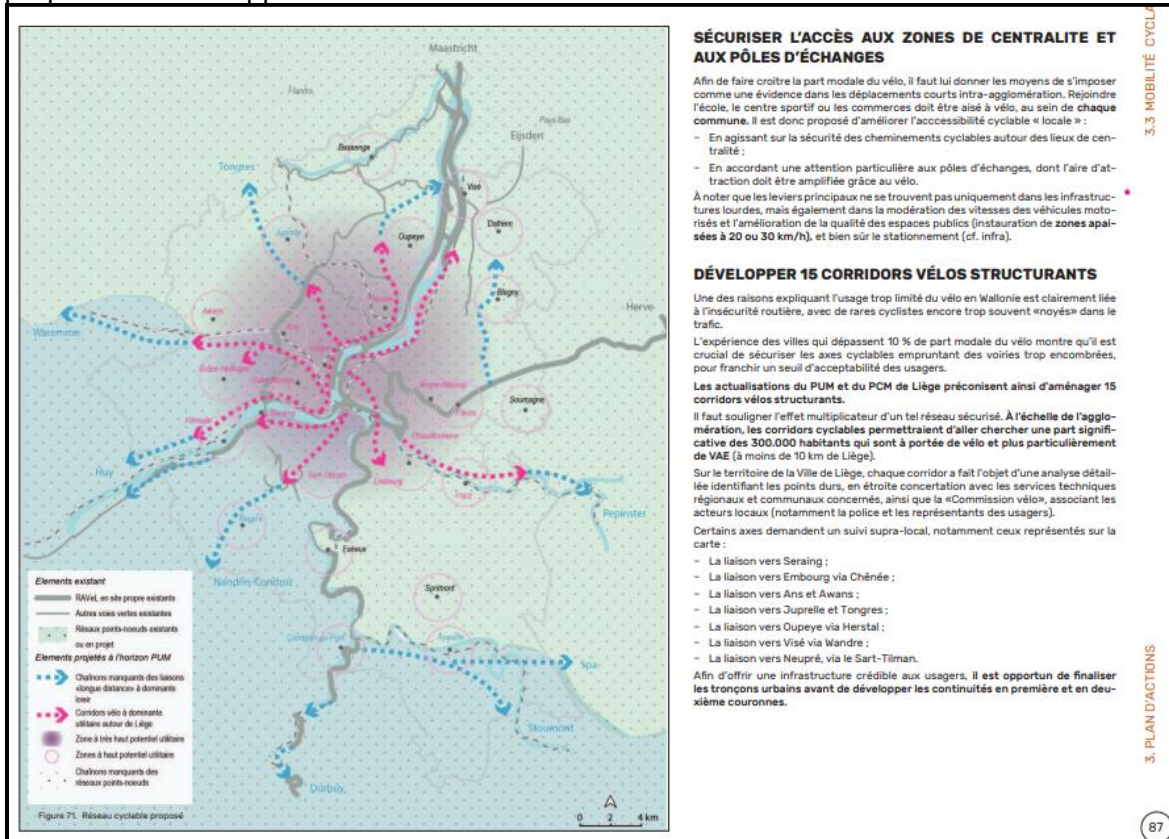
Source : Traxio, 2021



De plus, le développement de la stratégie de mobilité durable proposée par le GRE-Liège s'intègre parfaitement dans la stratégie régionale de mobilité (vélo et transports structurants ; objectif wallon de création de 10.000km de piste cyclable pour 2030), la vision « Fast 2030 ». La vision FAST du Gouvernement wallon (2017)

2017	3 %	1 %	4 %	9 %	83 %	1,3 p.
2030	5 %	5 %	10 %	15 %	60 %	1,8 p.

A l'échelle de l'arrondissement de Liège spécifiquement, le Plan urbain de Mobilité (PUM) propose de développer 15 corridors modes doux³⁰.



La logistique urbaine

Par ailleurs, la facilitation des modes doux permet également d'améliorer la logistique urbaine, et, plus particulièrement, l'enjeu du « dernier km ». Elle permet de favoriser l'implantation de nouveaux services tant pour les citoyens que pour les entreprises³¹.



³⁰ Source : <http://mobilité.wallonie.be/outils/plans-de-mobilité/plan-urbain-de-mobilité-de-liège.html>

³¹ Source : <https://www.rayon9.be/>

Le vélotourisme

Enfin, la stratégie de mobilité durable est en phase avec un marché en pleine expansion dans le secteur du tourisme à savoir le cyclotourisme. En effet, la croissance du tourisme à vélo en Europe n'est plus à démontrer et a pu s'ancre en Wallonie notamment grâce à l'année à thème de 2016 qui a permis le déploiement d'infrastructures autour de cette forme de tourisme. Rien que pour le marché belge, le tourisme à vélo représente plus de 8% des séjours soit environ $\pm 200\ 000$ nuitées. La proximité des Pays-Bas, pays déjà friand de notre destination, augmente encore ce volume de $\pm 150\ 000$ nuitées.



Cependant, le cyclotourisme pâtit encore d'infrastructures cyclables insuffisantes. Afin d'augmenter encore ce potentiel, l'enjeu réside à présent dans le développement de nouveaux marchés à convaincre, notamment les personnes plus âgées et les familles. Pour la première catégorie l'apport du vélo à assistance électrique en plein essor avec 8 ventes sur 10, a rendu possible des excursions de plus longues distances. Dans les deux cas, le fait de sécuriser et de confortabiliser les tracés leur permettront d'envisager des visites plus lointaines et pourquoi pas l'itinérance.

Dans cette veine, la Wallonie s'est dotée depuis quelques années d'un nombre important d'itinéraires de longues distances aménagés à destination notamment des cyclistes. Ces itinéraires constitués d'anciens chemins de halage ou d'anciennes lignes ferroviaires forment la colonne vertébrale du déploiement de l'itinérance à vélo (RAVe) et constituent 2000 km de réseau. Certains de ces tracés constituent une partie d'itinéraires plus importants tels que les EuroVelo et la Vennbahn. C'est notamment sur cette structure que vient se déployer le réseau complémentaire des points-nœuds qui permet l'ancrage dans les territoires.

Outre les aspects touristiques, la Wallonie élabore des projets visant aux développements de l'utilisation du vélo tant pour un usage utilitaire que de loisir.

En parallèle, le Commissariat général au Tourisme coordonne le label « Bienvenue vélo » qui est synonyme d'équipements et de services adaptés à l'accueil des cyclistes chez les opérateurs touristiques tels que les hébergements, les établissements de l'Horeca, les attractions et musées, les organismes touristiques et les producteurs/artisans. Ce réseau compte à ce jour 632 labellisés répartis dans toute la Wallonie.

C'est donc à partir de ces éléments déjà présents et qui font déjà partie des atouts de la Wallonie (infrastructure de qualité, réseau Bienvenue Vélo) que l'offre de vélotourisme doit pouvoir se développer pour que les grands itinéraires wallons deviennent des produits touristiques à part entière : infrastructure, équipement, service et communication.

5.2 La Réhabilitation des espaces publics urbains visant des transformations durables des infrastructures et l'augmentation de l'attractivité des villes.

La stratégie de développement urbain intégré vise des aménagements de l'espace public permettant d'accentuer la résilience de notre infrastructure publique. A titre d'exemple, dans le cadre du BHNS, des voiries apaisées et le réaménagement d'espaces publics actuellement peu qualitatifs permettront de renforcer l'attractivité des territoires concernés.

Ils seront de nature à encourager le développement global des quartiers sur le plan du logement, des espaces verts, et du développement économique. Tout comme le tram, l'axe de la Transurbaine est avant tout un outil qui vise à permettre, pour toutes et tous, un accès aisé aux grandes fonctions métropolitaines. Comme le détaillent les sections précédentes, les villes de Verviers et de Huy sont également des bassins de vie importants. Pôles économiques et résidentiels importants, la mise en place d'infrastructures de mobilité durable est essentielle au développement de ces pôles urbains à condition qu'elle soit couplée au réaménagement qualitatif des espaces publics afin de renforcer l'attractivité des centres-villes et l'intermodalité avec les infrastructures de transport public existantes.

Les espaces publics présentent de nombreux enjeux en lien avec la mobilité mais sont également des vecteurs de qualité de vie dans plusieurs aspects, raison pour laquelle une consultation citoyenne sur les projets peut être intéressante :

Convivialité, sécurité et qualité



Modes d'habiter et cadre de vie



Pratiques de mobilité



Rapport à la nature et verdurisation



Mixité d'activités



Attractivité du territoire



Par ailleurs, face à l'ampleur des dégâts provoqués par les inondations de juillet et à l'importance des défis à relever, le Gouvernement wallon a mis en place toute une série de mesures (Commissariat Spécial à la Reconstruction, modification du Codt pour les exemptions de permis de bâtir, aides financières aux entreprises, aux communes etc). Dans un premier temps, ces mesures permettent principalement de gérer les situations d'urgence des habitants et des entreprises (logement, relocalisation...) et les réparations/reconstructions d'infrastructures publiques endommagées. A côté de cela, et en parallèle aux divers schémas qui vont être mis en place par la Wallonie, le renouvellement des espaces publics prend tout son sens en particulier sur des sites inondés en bord de Vesdre qui pourraient convenir à la constitution de nouveaux poumons d'air principalement dans les centres très urbanisés comme ceux de la Ville de Verviers, reconnue comme ville en catégorie des zones sinistrées.

Enfin, dans le cadre du démantèlement annoncé de la centrale de Tihange 2, la mission de la Delivery Unit Tihange comporte 3 axes dont le dernier est le développement économique et circulaire local de la région Huy-Waremme basé notamment sur l'économie circulaire, la silver economy et le tourisme. La ville de Huy a d'ores et déjà entamé des réflexions sur le développement touristique de la ville, via notamment deux études actuellement en cours par le Centre d'Ingénierie de Wallonie +(CITW+) dans le cadre du programme Feder 2014-2020, l'une basée sur le tourisme du centre de ville et l'autre sur le tourisme fluvial avec comme cas pratique le port de Statte. Dans le cadre d'une attractivité touristique, il va de soi que les entrées de la ville que ce soit par la route, par le rail ou par le fleuve, se doivent d'être attractives et correspondent aux attentes des touristes d'aujourd'hui.

6. Description de la participation des partenaires de l'élaboration de la mise en œuvre de la stratégie.

Après l'analyse « top-down » des différentes priorités européennes et wallonnes, le GRE-Liège, afin d'élaborer sa stratégie, a procédé à une approche « bottom-up » en interrogeant plusieurs opérateurs locaux ou régionaux sur leurs projets prioritaires. Les principaux opérateurs interrogés par mail ou réunis virtuellement sont repris dans le tableau ci-dessous. En ce qui concerne les communes, le GRE-Liège s'est prioritairement tournée vers les 4 villes bénéficiaires de l'axe 5 du programme Feder 2014-2020. A celles-ci, en vertu du projet de démantèlement de Tihange 2 évoqué à plusieurs reprises supra, la ville de Huy a été ajoutée à l'analyse.

Pouvoirs locaux	<ul style="list-style-type: none"> - Les Villes de Verviers, Herstal, Liège, Seraing et Huy - La Province de Liège
Administrations régionales	<ul style="list-style-type: none"> - Le SPW Mobilité et Infrastructures³² - Le SPW Territoire, Logement, Patrimoine³³, - La SPAQUE
Autres acteurs	<ul style="list-style-type: none"> - La SPI - Liège Airport - Le Port Autonome de Liège - Université de Liège

³² [SPW Mobilité et Infrastructures | Service Public de Wallonie](#)

³³ [SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie \(wallonie.be\)](#)

Parmi les thématiques liées aux objectifs de la mesure 15 « développement urbain » et notamment l'augmentation de l'attractivité des villes, celles de la mobilité durable, complémentaire aux priorités listées dans la mesure 13, et la réhabilitation des espaces publics sont clairement apparus parmi les besoins du terrain, renforçant ainsi la stratégie à deux niveaux proposée par le GRE-Liège en collaboration avec l'Université de Liège (Lepur – Centre de recherche sur la Ville, le Territoire et le Milieu rural).

7. Modalité de sélection des projets

7.1 Critères de sélection

Dans le cadre de la sélection de projets et en accord avec l'article 29, paragraphe 3, du règlement (EU) 2021 CPR, le GRE-Liège propose que les critères de sélection des projets soient strictement basés sur les critères généraux et les critères spécifiques tels que repris dans le Document Unique de Programmation qui permettent d'orienter les projets dans une optique de cohérence territoriale, de développement des synergies et de continuité avec les projets des précédentes programmations. Pour une facilité de cotation, ils ont été rassemblés en 8 critères repris ci-dessous :

7.1.1 objectif spécifique (20 points)

En quoi le projet contribue-t-il à la réalisation de l'objectif spécifique 5.1. à savoir « le développement social, économique et environnemental intégré, du patrimoine et de la sécurité dans les zones urbaines » ? Démontrer l'envergure du projet et sa réponse aux enjeux et aux besoins locaux (dont notamment le maintien du petit commerce de proximité, le développement d'ateliers de production,...) et/ou régionaux du territoire.

7.1.2 Etat d'avancement du projet (10 points)

Expliquez l'état d'avancement du projet, études préalables, permis, procédures diverses (expropriation, aménagement du territoire, etc) :

7.1.3 Cohérence avec les stratégies européenne et wallonnes existantes (20 points)

Comment le projet contribue-t-il à :

- La réduction des gaz à effet de serre ?
- L'amélioration du cadre de vie des habitants et des utilisateurs de la ville : la verdurisation et l'aménagement et d'espaces publics de qualité conviviaux et sûrs, l'amélioration des accès et la qualité des espaces verts, le développement des services de proximité et de services numériques, la garantie d'un accès équitable aux services, commerces et équipements
- La mobilité des personnes : le développement des modes de transport durables intelligent notamment aux entrées des pôles urbains, le dev des infrastructures en faveur des modes de déplacement doux, le renforcement des liaisons multimodales et de l'accès aux sites multimodaux, l'accroissement de l'attractivité des transports alternatifs, la signalétique intelligente, la gestion des flux (priorité aux modes doux et publics) l'apaisement des zones à forte circulation, le développement de projets situés à proximité des transports en commun et des services à la population
- La mobilité des biens et des services : le redéploiement de marchandises (ferroviaire et fluvial), l'encouragement à l'émergence de services logistiques multimodaux, le développement de la logistique urbaine
- L'amélioration de l'attractivité commerciale économique et touristique des zones urbaines, avec le soutien à l'économie locale et le tourisme comme levier de développement économique

- La valorisation de l'environnement urbain : la restauration, la protection et la valorisation du patrimoine culturel, naturel et paysager porteur d'une valeur identitaire forte, la rénovation urbaine, l'amélioration de l'attractivité des zones anciennement industrielles, les projets énergétiques....

7.1.4 Indicateurs – résultats attendus de la mesure 15 (5 points)

Quel est le nombre de personnes concernées par ce projet ?

7.1.5 Synergie et complémentarités (15 points)

Quelles sont les synergies ou les complémentarités avec :

- Un ou plusieurs programmes Feder précédents menés par le même bénéficiaire ou par d'autres acteurs ?
- Un ou plusieurs projets repris dans les mesures 1 à 14 du programme Feder 2021-2027 menés par le même bénéficiaire ou par d'autres acteurs.
- D'autres projets européens (Horizon 2020, Interreg, etc)
- D'autres subsides Région Wallonne ?

7.1.6 Calendrier des dépenses (5 points)

- Date du début des dépenses telle qu'envisagée par le bénéficiaire
- Date de la fin des dépenses telle qu'envisagée par le bénéficiaire

7.1.7 Droit réel (5 points)

Le bénéficiaire possède-t-il un droit réel sur la zone d'intervention concernée au moment du dépôt du projet ou, à tout le moins, une promesse de vente conditionnelle écrite ?

7.1.8 Pérennité du projet (10 points)

Démontrer explicitement la pérennité des projets une fois la programmation achevée ainsi que leur résilience au changement climatique pour les projets d'infrastructures dont la durée de vie atteint au moins cinq ans.

7.1.9. Impact sur les principes horizontaux (5 points) : justifier l'impact du projet sur les principes horizontaux : le développement durable, l'inclusion, l'égalité des chances, la non-discrimination et l'égalité des genres

7.1.10. Respect de la Charte des droits fondamentaux (5 points)

L'opérateur devra garantir, au moyen d'outils clairement définis, le respect de la Charte des droits fondamentaux.

7.1.12. Résumé des critères

1.	Objectif spécifique	20
2.	Etat d'avancement du projet	10
3.	Cohérence avec les stratégies européennes et wallonnes existantes	20
4.	Indicateurs - résultats attendus de la mesure 15	5
5.	Synergies et complémentarités	15
6.	Calendrier des dépenses	5
7.	Droit réel	5
8.	Pérennité du projet	10
9.	Principes horizontaux	5
10.	Charte des droits fondamentaux	5
	Total	100

7.2 Processus de sélection

7.2.1 Etape n°1

L'EIR GRE-Liège mettra en place une Task Force locale chargée de sélectionner les projets qui seront encodés par les chefs de file dans la banque de données Calista. Cette Task Force sera composée de :

- 1 représentant du Conseil d'Administration
- 1 représentant du Comité Stratégique
- 1 représentant du Comité Exécutif
- 1 représentant de la SPI
- 2 professeurs de l'ULG
- 3 membres de l'équipe du GRE

7.2.2 Etape n°2

Chaque membre de la Task Force devra coter les projets selon une grille de 8 critères pondérés de 5 à 25 points pour un total de 100 points. Il aura à sa disposition une échelle permettant de coter de manière cohérente l'ensemble des projets de la manière suivante :

Critères à 20 points :

Evaluation positive	Satisfaisant : 12 points	Bon :16 points	Très bon : 20 points
Evaluation négative	Faible :8 points	Insatisfaisant : 4 points	Mauvais ou manquant : 0 point

Critères à 15 points

Evaluation positive	Satisfaisant: 9 points	Bon :12 points	Très bon : 15 points
Evaluation négative	Faible :6 points	Insatisfaisant : 3 points	Mauvais ou manquant : 0 point

Critères à 10 points

Evaluation positive	Satisfaisant: 6 points	Bon : 8 points	Très bon : 10 points
Evaluation négative	Faible : 4 points	Insatisfaisant : 2 points	Mauvais ou manquant : 0 point

Critères à 5 points :

Evaluation positive	Satisfaisant : 3 points	Bon : 4 points	Très bon : 5 points
Evaluation négative	Faible : 2 points	Insatisfaisant : 1 point	Mauvais ou manquant : 0 point

Les membres transmettront par email, à une date précise, leur fiche de cotation ainsi que leurs commentaires justificatifs à l'équipe du GRE-Liège qui totalisera l'ensemble des cotations et rédigera un rapport d'analyse des projets.

7.2.3 Etape n°3

Pour les projets qui auront reçu une évaluation positive (moyenne égale ou supérieure à 60 %), une visite des lieux et rencontre du chef de file et des bénéficiaires par la Task Force sera organisée par le GRE-Liège.

7.2.4 Etape n°4

Une réunion sera ensuite organisée avec l'ensemble de la Task Force afin de présenter ce rapport final et procéder aux éventuels ajouts de remarques, précisions, etc ainsi qu'à la répartition budgétaire afin que la proposition qui sera faite au GW corresponde au budget dévolu à la zone EIR de Liège à savoir 15.368.726 € de subventions Feder (40%) => projets pour 38.421.815 €

7.2.5 Etape n°5

Le rapport final incluant l'analyse et la répartition budgétaire sera soumis à l'approbation du Conseil d'Administration du GRE-Liège.