

Les évolutions contemporaines

Dans l'après-guerre, l'Entre-Vesdre-et-Meuse, comme toute la Wallonie, entre dans une période de changements accélérés. Le plateau, qui offre une physionomie presque exclusivement agricole, réagit au contexte internationalisé : la structure bocagère s'altère, alors que l'avènement des transports routiers relocalise tant les populations que les activités économiques.

Tout en gardant la trace de leur riche histoire, les paysages actuels sont fortement empreints de ces dynamiques, qui nous sont familières. Avant de les présenter en détail, trois évolutions dont les répercussions sont marquantes en Entre-Vesdre-et-Meuse sont commentées plus spécifiquement. Elles concernent les voies de communication, l'agriculture et les activités économiques et commerciales.

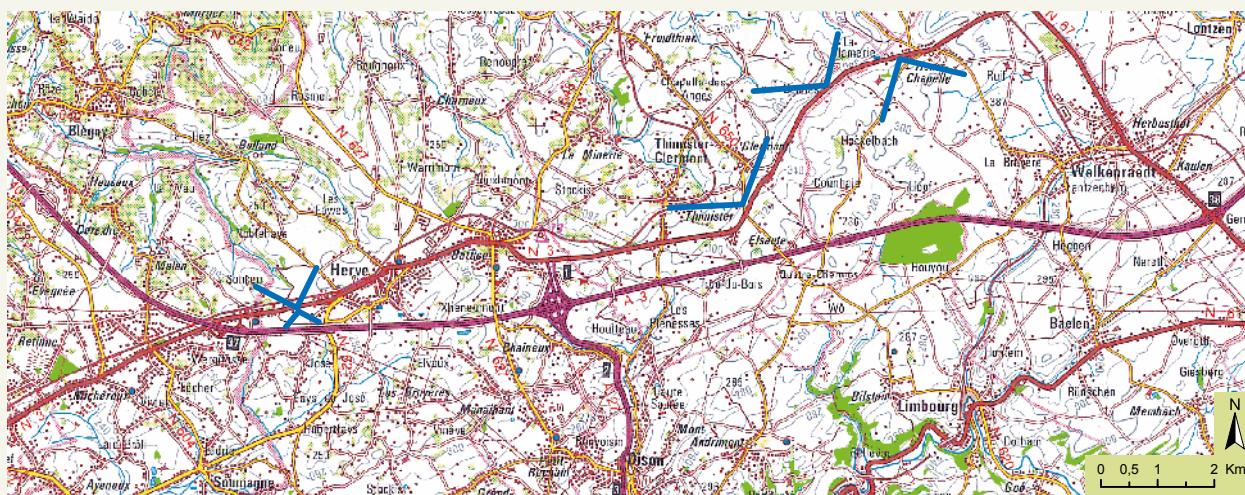
Le développement des voies de communication

Les infrastructures de déplacement font partie intégrante de notre paysage quotidien. C'est par ces routes, ces lignes de chemin de fer et ces chemins que nous découvrons notre environnement, mais aussi que nous le modifions, le modulons. Des axes de transport importants se sont développés le long de la Meuse et de la Vesdre, d'autres traversent les ondulations du plateau, entre ces deux cours d'eau.

La traversée du plateau

La route Charlemagne, une route de points de vue

La N3, aussi appelée route Charlemagne, traverse l'ensemble paysager d'ouest en est pour relier Liège à Aix-la-Chapelle. Son tracé actuel date du 18^e siècle. Véritable épine dorsale, elle quitte la vallée de la Meuse en suivant la ligne de crête principale du plateau, offrant ainsi de nombreux points de vue.



Fond de carte IGN (1/100.000) scanné.

Une route de développement périurbain. La croissance de Liège engendre un développement urbain, linéaire et hybride. Ainsi de Liège à Herve, la N3 est bordée d'un mur presque continu de constructions hétérogènes où se côtoient activités économiques et habitat, fermant le paysage.

Une route offrant de belles vues. Après Battice, la nationale devient plus aérée, et se transforme progressivement en un axe d'urbanisation plus lâche, typique de la fin du 20^e siècle.



Battice marque une rupture avec son rond-point et sa descente d'accès à l'autoroute. C'est à ce moment que l'on accède à un paysage plus rural. Photo : A. Vandenberg.



Vue depuis la N3, à hauteur de Battice. On distingue l'autoroute E40 en arrière plan.

Pendant une quinzaine de kilomètres, le paysage est ouvert et champêtre, même si de nouvelles constructions bordent la route et s'enfoncent perpendiculairement dans le territoire le long des voies d'accès. On peut ensuite découvrir les villages de Thimister et Clermont. Après Henri-Chapelle, de belles vues dégagées s'offrent encore au regard sur quelques kilomètres, avant d'entrer dans Kelmis (La Calamine) et de ressentir la pression urbaine d'Aix-la-Chapelle.

Une route qui se voit de loin. Une route construite sur une ligne de crête, si elle permet de voir loin, est également vue de loin. Elle souligne ainsi l'horizon et le rend sensible à toute modification.



De jour comme de nuit, le paysage le long de la Nationale 3 peut se lire en de nombreux endroits. Ici, la ligne d'horizon est renforcée par des alignements d'arbres et l'éclairage public (vue depuis le cimetière de Clermont).

L'autoroute Roi Baudouin couplée au train à grande vitesse

Plus récentes, l'autoroute E40 et la ligne ferroviaire à grande vitesse sont deux axes majeurs qui traversent le plateau. Dans les années soixante, l'E40 est le premier grand axe linéaire rapide qui traversa l'ensemble de l'Entre-Vesdre-et-Meuse, pour relier Liège à Aix-la-Chapelle en Allemagne. Cette autoroute délésta en partie la Nationale 3 de son trafic. Comme souvent, l'emprise de ce type d'infrastructure se marque fortement au niveau paysager. Aujourd'hui, elle constitue une voie d'accès au paysage pour plus de trente mille voyageurs quotidiens.

Cette traversée de l'ensemble paysager par l'autoroute est aujourd'hui doublée, pour les trente-huit kilomètres qu'elles ont en commun, par celle du train à grande vitesse. La ligne paysagère créée par l'autoroute se renforce alors d'une voie ferroviaire, encore plus exigeante techniquement. Elle impose d'importants ouvrages en raison du caractère vallonné de la région (ci-contre, vue depuis le pont de la N627 entre Battice et Chaineux.).



Des voies rapides qui redessinent le paysage. Plusieurs viaducs importants ont dû être construits pour franchir les vallées présentes sur le tracé. A grande distance, ces ouvrages d'art animent le paysage. Pour d'autres, ils constituent des points de repère intéressants, voire impressionnants.



Ici, le viaduc de l'E40 et du TGV, avec Herve et la zone d'activité économique de Battice en arrière plan.

Des voies rapides qui peuvent sembler écrasantes. Certains ouvrages de franchissement peuvent sembler écrasants quand, à leur pied, on est confronté à leur masse. Le choix des matériaux ou du profil peut, bien entendu, influencer la perception.



L'ouvrage de franchissement à Vaux-sous-Chèvremont (photo de gauche) trahit l'empreinte du TGV dans le paysage proche. De même que le double viaduc de Herve qui impose une barrière forte en bordure de la ville (photo de droite, avec le viaduc de l'autoroute à l'avant et le viaduc du TGV à l'arrière).

Des voies rapides déstructurantes. L'arrivée de l'autoroute et du TGV peut modifier la cohérence de certains paysages et villages.



Le village de Elsaute est traversé de part en part par l'autoroute.

Le RAVeL sur l'ancienne ligne 38

Un tout autre moyen de découvrir le plateau. La ligne de chemin de fer n° 38 permet de traverser le plateau en vélo et à pied. Après avoir favorisé le développement industriel de la région, elle fut désaffectée. Elle revit aujourd'hui sous la forme d'une voie verte intégrée au Réseau Autonome des Voies lentes de Wallonie (RAVeL). Ce parcours aménagé entre Vaux-sous-Chèvremont et Hombourg représente une plus-value touristique très appréciée des riverains. En patrimonialisant le tracé ferroviaire, le RAVeL le soustrait à la pression foncière.

Un accès au paysage et au patrimoine. Les déplacements lents sans l'occasion de découvrir les paysages autrement. Ce trajet permet de se faire une idée assez fidèle de la diversité des paysages actuels du plateau, entre les panoramas renommés (le Fort de Battice, la croix de Charneux), les vergers basses tiges, les industries actives ou en friches et les villages comme Froidthier, Clermont, Aubel ou Hombourg.



Très fréquenté, le RAVeL offre des vues variées. A gauche, un champ labouré ponctué de quelques arbres têtards, au centre, le village de Froidthier et à droite la gare de Hombourg.

La traversée de la vallée de la Vesdre

Trois lignes pour trois paysages

La rivière, la ligne de chemin de fer n° 37 et la N61 se croisent dans la vallée de la Vesdre pour se séparer au pied de la ville de Limbourg. Ces trois flux (eau, voitures et trains) répondent à des caractéristiques différentes et engendrent des paysages qui le sont tout autant.

La Vesdre, à la limite sud de l'ensemble paysager, a façonné un paysage naturel d'exception. Elle a aussi joué un rôle majeur dans le développement de l'industrie lainière, responsable de l'essor de la ville de Verviers (voir, dans la troisième partie, l'aire de l'agglomération de Verviers). En certains points de son parcours, la Vesdre est également source d'agrément et de qualité paysagère.

La ligne de chemin de fer n° 37 inaugurée en 1843 va de Liège à Aix-la-Chapelle et relie Bruxelles à l'Allemagne. L'arrivée du train, facteur de développement industriel (grâce au transport de la main-d'œuvre et des marchandises), a suscité l'essor de certaines entités sur la Vesdre (Prayon, Pepinster...). Ces développements urbains sont rythmés par la présence des gares et ont ponctuellement donné à la vallée son caractère industriel encore perceptible aujourd'hui.



La ligne n° 37 constitue un ouvrage ferroviaire remarquable par ses tunnels, ponts et autres viaducs qui franchissent les méandres de la Vesdre. Ici, elle croise la N61 au pied de Limbourg à Dolhain.

Enfin, la N61 relie Liège à Eupen par la vallée. Elle est aujourd'hui urbanisée sur une grande partie de son parcours. Les constructions y sont d'une hauteur relativement faible, constituées de résidences de la première moitié du 20^e siècle, d'ensembles plus récents pour certains tronçons, de bâtiments industriels et commerciaux. Certains éléments marquent fortement le paysage, comme le Casino de Chaudfontaine, la carrière de Trooz... Plus discrets, quelques châteaux constituent des points de repère dans le paysage.



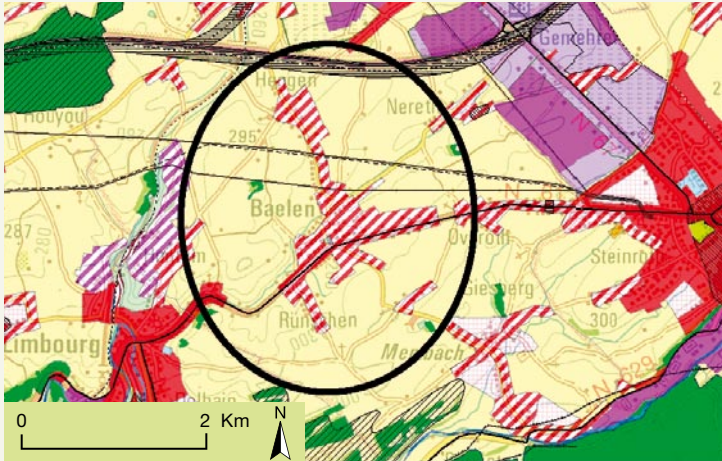
La N61 le long de la Vesdre.

La traversée de Verviers

Depuis les années septante, un autre axe de communication marque fortement le paysage urbain de Verviers qu'il traverse en longeant son centre historique du nord au sud : le tronçon E42 Verviers-Prüm. L'autoroute joue un rôle dans le développement périphérique de Verviers et de Dison, notamment par l'accès qu'elle offre aux parcs d'activité économique et à l'habitat résidentiel. Mais c'est aussi au cœur de la ville que l'autoroute a changé le paysage et les perspectives. Enfin, rappelons que la construction de ce tronçon a impliqué le détournement de la Vesdre, qui désormais ne contourne plus la jadis bien nommée « Ile Adam ».



L'autoroute au sud de Verviers, vue depuis Lambermont.



La disposition des zones d'habitat en ruban étroit le long des voies de communication favorise le développement de l'habitat linéaire et une urbanisation continue. Ici, extrait du plan de secteur autour de Baelen. CPDT (2007). Sources : carte IGN (1/100.000) scannée et Plan de secteur (2006).

Dynamiques et évolution

La fermeture des paysages par le développement linéaire de l'habitat

Que ce soit le long de la N3, de la N61 ou d'autres nationales, le développement urbain, résidentiel et économique se fait pressant. En outre, le plan de secteur ne préserve pas du développement des constructions le long des axes de communication et par là, d'une forme de fermeture des paysages ruraux.

Le futur ?

On peut s'interroger quant aux paysages qui émergeront de l'évolution de nos habitudes de mobilité. Par exemple, la mise en fonction du train à grande vitesse - qui ne s'arrêtera pas entre Liège et Aix-la-Chapelle - renforcera-t-elle ces deux pôles urbains et limitera-t-elle l'étalement de la périurbanisation en Entre-Vesdre-et-Meuse ? L'urbanisation induite par l'autoroute ou par les routes secondaires continuera-t-elle en parallèle ?

Mise en valeur de panoramas et d'itinéraires

L'aménagement de la N3, située sur la ligne de crête, pourrait être davantage réfléchi dans le but de mettre en valeur certains paysages de la région.

Une autoroute en devenir

A l'extrême ouest de l'ensemble paysager, un nouveau tronçon autoroutier est prévu et reliera Cerexhe-Heuseux (E40) et Beaufays (E25). Cet axe d'environ treize kilomètres traversera les extrémités ouest des aires paysagères de la Vallée de la Basse Vesdre et des Vallonnements de la Vesdre et de ses affluents et bouleversera profondément le paysage que l'on connaît aujourd'hui. Il devrait comporter de nombreux ouvrages d'art dont le plus impressionnant serait le viaduc sur la Vesdre. Si ce projet s'avère indispensable, la prise en compte paysagère prévue par la Convention de Florence devra guider la conception de cette liaison pour que soient préservés et mis en valeur les paysages traversés.

L'intensification de l'agriculture

Les évolutions structurelles

L'extension maximale du bocage et des vergers, atteinte fin du 19^e, début du 20^e siècle, va progressivement céder la place à une régression de ces structures, induite par l'extension de l'industrie dans la région puis par des facteurs extérieurs.

Depuis les années cinquante, la structure bocagère de l'Entre-Vesdre-et-Meuse s'altère de plus en plus vite en de nombreux endroits. Comme dans les autres territoires agricoles européens, les évolutions structurelles qu'a connues l'agriculture du 20^e siècle, notamment sous la pression de la politique agricole commune, ont eu d'importantes conséquences paysagères. La facilitation des échanges et les caractéristiques pédologiques de la région ont conduit à une spécialisation encore plus grande en production laitière, spécialisation qui devient presque exclusive. L'intensification et la mécanisation provoquent l'augmentation de la taille des exploitations et des troupeaux. Les productions de sirop et de fromage diminuent alors que les grosses porcheries se font plus nombreuses.

Conséquence indirecte de l'agrandissement des exploitations et des troupeaux, les parcelles aux confins des terres exploitées sont trop éloignées des bâtiments pour que les animaux y soient conduits facilement - et ce d'autant plus qu'ils sont nombreux. Souvent, ces parcelles de prairies excentrées par rapport au siège d'exploitation sont uniquement gérées par la fauche ou mises sous labour pour produire du maïs. Celui-ci est donné la nuit aux animaux, plus souvent gardés à l'étable. Ainsi, la culture de maïs s'est installée dans la région parce qu'elle correspond bien aux nouveaux besoins des exploitations, que des variétés adaptées au climat sont apparues et qu'elle a fait l'objet de primes.

La mécanisation de l'agriculture, ou plus précisément sa moto-mécanisation, c'est-à-dire l'utilisation de machines auto-motrices comme outils agricoles, a permis de diminuer drastiquement le nombre de bras nécessaires à l'exploitation d'un hectare et augmenter la taille des exploitations.



La structure agraire se modifie donc progressivement par l'agrandissement des parcelles et la disparition conjointe d'un grand nombre de haies et de vergers de hautes tiges. Les bâtiments agricoles évoluent également, avec la transformation des bâtiments traditionnels en habitat et l'apparition de nouvelles structures (type hangar), plus vastes et de conception très différente.



La mécanisation de la traite a permis d'agrandir la taille des troupeaux. De plus, les machines agricoles doivent pouvoir être abritées. Le gabarit traditionnel des fermes du 18^e siècle ne convient plus à cette agriculture en évolution. Les bâtiments ont progressivement été adaptés aux besoins modernes par l'adjonction de hangars et de silos.



Rapidement, les vergers n'ont plus trouvé leur place dans ce contexte d'intensification. Entre 1953 et 1973, divers subsides à l'arrachage des arbres fruitiers ont été octroyés. Les conséquences en Entre-Vesdre-et-Meuse semblent avoir été considérables : rien qu'en 1972, nonante mille hautes tiges ont été abattus en Province de Liège. Les primes, importantes, étaient d'autant plus intéressantes que les arbres étaient vieux et ne produisaient que des fruits de seconde qualité, non concurrentiels sur les marchés internationaux.



Autour de Charneux, 1955



Autour de Charneux, 2007

De plus, la cueillette était un travail pénible, les arbres entraient en compétition avec la production d'herbe et rendaient le travail des machines plus difficile. Aujourd'hui, les vergers de hautes tiges sont vieux et de plus en plus rares ; ils sont en partie remplacés par des basses tiges.

Ici, un verger de basses tiges protégé des oiseaux par des filets qui s'étendent à perte de vue. Cette arboriculture fruitière moderne se distingue nettement des vergers traditionnels.



Plus récemment, les mesures agri-environnementales créées par la Politique Agricole Commune pour lutter contre ces disparitions ont proposé un soutien financier destiné à protéger les haies, alignements d'arbres, mares, etc. Ces mesures sont particulièrement bien sollicitées en Entre-Vesdre-et-Meuse où elles couvrent deux à cinq fois plus d'arbres, de mares ou de kilomètres de haies à l'hectare qu'ailleurs en Wallonie. Cette protection n'a cependant pas permis d'enrayer complètement l'hémorragie.

Les arbres des vergers hautes tiges, trop vieux, continuent à disparaître. Ils sont rarement remplacés.



Pour limiter son développement et favoriser sa diversité biologique, la haie nécessite un entretien. Mais la taille mécanique, introduite pour pallier le manque de main-d'œuvre, peut être source de maladies si elle est trop brutale (voir le déchiquetage sur la photo de droite). La plante risque de mourir et la haie peut disparaître progressivement.





L'arrachage des haies et l'utilisation de machines agricoles font progressivement disparaître des micro-reliefs typiques des régions vallonnées (comme les rideaux, ci-dessus, ou les talus, chemins creux et terrassettes).

Les industries agricoles

A partir de 1900, à l'époque de l'apparition des presses hydrauliques et de la demande croissante des villes voisines, les productions de sirop des fermiers sont progressivement regroupées dans des siroperies.

Plus tard, avec l'intensification de l'agriculture, le lait est vendu directement aux industries laitières et n'est plus transformé en fromage à la ferme. Or dans le système traditionnel, chaque ferme possédait quelques porcs qui valorisaient les sous-produits de la transformation du lait en fromage. La production de porcs se concentre donc progressivement dans quelques exploitations spécialisées. Une industrie agro-alimentaire s'installe à Aubel et assure la transformation de ces productions.

Ces quelques industries se sont ensuite progressivement détachées des matières premières locales.

Dynamiques et évolution

- La reprise des exploitations par des jeunes agriculteurs est particulièrement difficile. Les normes en termes de santé publique, de dispersion et de stockage de lisier, les standards de qualité demandés par l'industrie du lait, les quotas de production (dont le prix de rachat n'a plus de lien avec sa valeur réelle) et le prix des terres, très demandées dans cette région, constituent des coûts difficilement surmontables pour un jeune qui souhaite s'installer. Les exploitations disponibles sont donc reprises par des agriculteurs déjà en place, qui agrandissent leur exploitation. Par ailleurs, les pressions environnementales qui visent à l'extensification impliquent de disposer de plus de surface pour la même production, ce qui induit aussi une demande en terres.
- Plusieurs paramètres permettent de penser que les risques de déprise des terres agricoles sont faibles : la demande en terres existe, les paiements européens sont liés à la surface cultivée et les mesures agri-environnementales permettent de gérer de manière très extensive et rentable des terres qui autrement seraient marginalisées. A l'inverse, une forte concurrence se fait sentir avec le logement et la proximité de l'Allemagne et des Pays-Bas, leur industrie, leurs infrastructures... Cette concurrence fait monter le prix des terres en zones urbanisables, ce qui incite à la réalisation de la plus-value, donc à la vente du terrain.

La diffusion des activités économiques et commerciales

La répartition des activités économiques dans l'espace fluctue dans le temps. Après la période pré-industrielle durant laquelle l'artisanat se répartissait dans tout l'ensemble paysager, les activités ont adopté, en même temps qu'un caractère industriel, des localisations plus spécifiques soit dans les vallées de la Vesdre et de la Meuse, soit près des gisements de houille et de minerais.

Depuis plusieurs décennies, avec la désindustrialisation et l'émergence de la société de services, on assiste à une relocalisation des activités économiques en lien étroit avec la nouvelle desserte en transports. En Entre-Vesdre-et-Meuse, cela se traduit par la multiplication de ces activités à proximité de l'autoroute, dans l'espace rural qu'elles avaient naguère presque déserté.

Bien souvent, ce n'est pas la taille du site qui modifie le paysage mais davantage sa localisation, l'architecture et la couleur des bâtiments. Certains sites sont localisés sur un plateau, en crête, en contrebas d'une crête ou encore dans la vallée de la Vesdre. Leur impact paysager peut être très important et de leur qualité visuelle dépend celle du paysage qui les environne.

Les activités économiques installées sur la crête

Sur le replat de la crête principale de l'ensemble paysager, une vaste zone d'activité économique de cent douze hectares se développe depuis les années septante.



A Battice, ce sont les bâtiments de l'usine spécialisée dans les fibres de verre qui forment l'élément le plus perceptible de la zone d'activité économique. Localisés sur le sommet du plateau, ils se voient à partir de nombreux endroits.

Le lieu de dépôt des déchets de l'entreprise forme une tache blanche dans le paysage qu'on appelle localement le « glacier de Bolland ».



Les activités économiques installées sur les versants

Deux zones de taille importante (Petit Rechain/Chaineux, Les Plénesses) ont été établies en bordure de crête, à proximité de la N3 et de l'échangeur autoroutier de Battice. Leur localisation et leur environnement immédiat les rendent peu présentes dans le paysage. Au bord de l'autoroute E40, la zone d'activité de Barchon/Blégny s'étend sur cinquante hectares.



Le parc de Petit Rechain/Chaineux de septante cinq hectares est situé en bordure de crête et est visible depuis la N3.



Le parc de Barchon/Blégny est situé le long de l'autoroute E40. C'est un parc dont l'impact paysager est fort. L'élément principal est un hall de congélation qui, selon certaines orientations, est visible à plus de cinq kilomètres. La recherche d'un volume compact et d'une emprise au sol faible tend, pour ce type de bâtiments, à produire des gabarits de grande hauteur. Le redéploiement du bassin industriel liégeois dans les activités logistiques risque de conduire à la multiplication de ce genre de construction. D'où l'importance d'élaborer une réflexion d'ensemble sur les paysages qui seront engendrés.

Les activités économiques installées sur les plateaux

Quelques zones d'activité économique se sont également implantées sur des plateaux, comme c'est le cas à Raeren, Eupen, Welkenraedt ou encore à Plombières en lien avec la gare de marchandises de Montzen.

Certaines zones d'activité économique sont moins perceptibles grâce à la végétation et à des bâtiments de faible hauteur. Ici, en été, on distingue à peine la zone d'activité économique de Rovert (à Raeren) depuis un sentier de promenade.



A Aubel, le parc spécialisé dans l'agro-alimentaire forme un ensemble construit qui se juxtapose au village. Les couleurs, les masses et la localisation de ces bâtiments les rendent cependant très visibles à partir de nombreux endroits. Ces activités connaissent un succès économique en lien direct avec l'histoire d'Aubel qui a consolidé sa position de centre régional par le développement d'activités alimentaires bien spécifiques : la siroperie, la cidrerie et la valorisation des produits porcins.

Les activités économiques installées dans la vallée de la Vesdre

La vallée de la Vesdre comporte quelques zones d'activité économique de petites et moyennes superficies, souvent situées à proximité du cours d'eau ou au niveau des replats. Les zones les plus importantes sont localisées à la périphérie de Verviers et d'Eupen. D'autres sont installées à la périphérie des communes comme à Pepinster, Goé ou Dolhain. On trouve également dans la vallée de nombreux bâtiments isolés, disséminés le long de l'axe fluvial.



Le site des câbleries d'Eupen, en fond de vallée, est visible de divers endroits. Son installation le long de la Vesdre date du développement industriel textile du 19^e siècle.

Les activités commerciales installées aux entrées de villes et villages

Le développement économique de la région se mesure aussi à la multiplication des bâtiments commerciaux le long des axes routiers. Eupen, Aubel, Herve, et Verviers sont particulièrement concernés par ce phénomène généralisé en Wallonie et au-delà.

On voit émerger pompes à essences, garages, grandes surfaces et panneaux publicitaires de part et d'autre de la route. Les villes et villages sont progressivement reliés par ces rubans de commerces qui deviennent le nouveau signal, pour l'automobiliste qui entre (comme ici, à Eupen) ou sort d'une cité.



Dynamiques et évolution

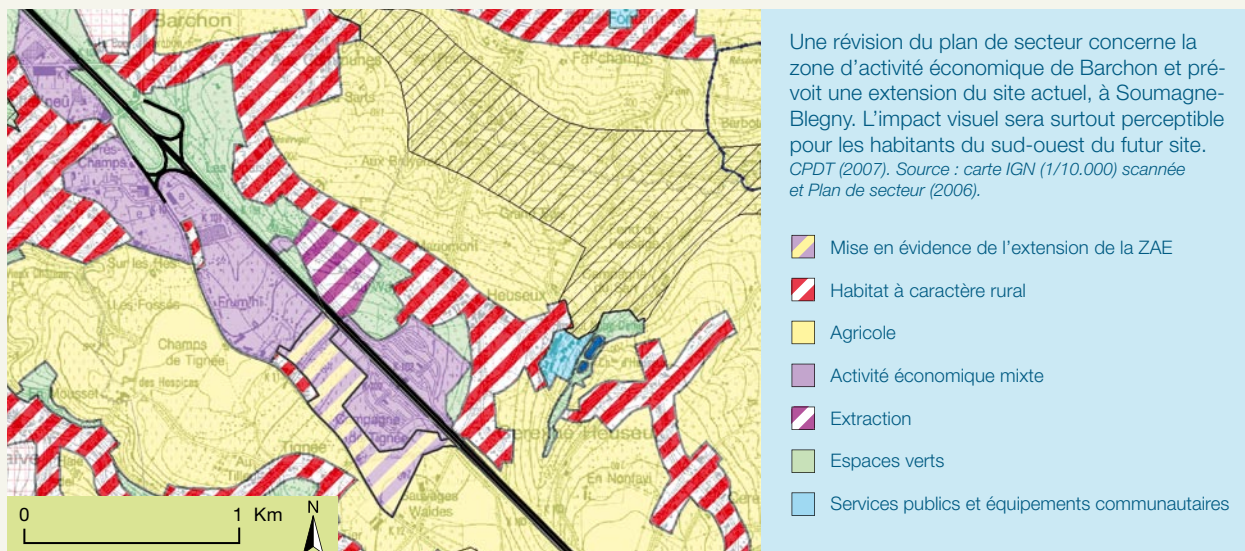
Un constat de renforcement de la présence des zones d'activité économique par densification et création

Il ne reste plus beaucoup de place disponible au sein des zones d'activité économique existantes. Pour répondre à la demande, les zones industrielles et commerciales devront s'agrandir ou trouver de nouvelles implantations. Des extensions peuvent être réalisées via la densification des zones d'activité économique actuelles non saturées. De nouvelles implantations pourraient être accueillies, par exemple, via les zones d'aménagement communal concerté (ZACC) ou, en dernier ressort, par une révision du plan de secteur.

La mise en œuvre de telles zones nécessite une attention particulière pour éviter les déstructurations du paysage.



La zone d'activité économique des Plénesses, dont certains bâtiments ressemblent à des boîtes à chaussures, est relativement peu visible de par sa localisation en contrebas de la crête que suit la N3. Elle possède encore près de quatre-vingt-cinq hectares de parcelles non occupées. Leur comblement modifiera très certainement le paysage actuel.



Vers une requalification des sites occupés et des sites désaffectés

De façon générale, une attention particulière doit être accordée à l'aménagement et au réaménagement des zones d'activité économique existantes, comme c'est le cas à Prayon où un projet en cours prévoit d'intervenir sur le site pour renforcer sa qualité paysagère, améliorer sa relation avec la Vesdre et retravailler la liaison avec la Nationale.

La réaffectation de sites totalement ou en partie désaffectés représente également une opportunité unique de mise en valeur du patrimoine historique et naturel mais aussi paysager.