

Horion-Hozémont : stop à l'étalement urbain !

Communiqué de presse d'urbAgora, 13 novembre 2009

Ce lundi 16 novembre débute l'enquête publique du Plan communal d'aménagement (PCA) d'Horion-Hozémont, sur la commune de Grâce-Hollogne. À cette occasion, l'asbl urbAgora tient à manifester les plus fermes réserves à l'égard d'un projet qui apparaît comme le contre-exemple parfait en matière d'aménagement du territoire.

Primo, la disparition de terres agricoles – si elle enrichit inconsidérément¹ leurs propriétaires, et ne suscite donc guère d'opposition dans le chef de ceux-ci – est d'autant plus préoccupante que le phénomène est loin d'être isolé. Si, un jour ou l'autre, on doit reparler d'auto-suffisance alimentaire, il est à craindre que nous ayions quelques mauvaises surprises². D'aucuns objecteront que la modification du plan de secteur intervenue en 2003³ était une « compensation » aux logements expropriés dans le cadre du développement des vols de nuit à l'aéroport de Bierset. Il serait intéressant que la commune produise un bilan complet de l'impact, pour ses finances, du développement de l'aéroport. Il semble en outre que les 800 habitants (ou plutôt contribuables) perdus seront plus que largement retrouvés (avec les différents projets en cours, on parle de 2000 nouveaux habitants sur la commune).

Secundo, le caractère extensif de la nouvelle zone de logement, dont se félicite curieusement M. Mottard, est une hérésie. Prévoir « 1 000 m² par parcelle », loin d'être une bonne idée comme semble le penser le bourgmestre de Grâce-Hollogne, c'est se donner la garantie que les coûts des services publics exploseront : amener le gaz, l'électricité, l'égoût, faire passer tous les jours le facteur, entretenir, demain, ces réseaux et les kilomètres de nouvelles voiries créées, va coûter extrêmement cher à la collectivité – trop, probablement.

Autrement dit : les responsables politiques qui soutiennent de tels aménagements fragilisent gravement le service public !

Tertio, la localisation de ce nouveau lotissement est particulièrement mal choisie. La desserte en transports en commun de cette zone est quasiment nulle⁴. Et la trop faible densité des nouveaux lotissements empêchera pratiquement de développer un service de transport en commun digne de ce nom, c'est-à-dire compétitif avec la voiture (à moins, là encore, d'investir, à fonds perdus, l'argent des services publics).

Demain, par conséquent, le petit millier de nouveaux habitants espérés par la commune seront inévitablement des automobilistes qui viendront, chaque matin, encombrer les pénétrantes liégeoises, saturer l'échangeur de Loncin, l'A602 ou le ring Nord. Ce faisant, ils aggraveront un peu plus le préjudice porté par les rurbains à la qualité de vie et à la santé des urbains, lesquels subissent chaque jour le bruit, la

pollution, les accidents qui accompagnent la noria des automobilistes. Sans la moindre « compensation » – au contraire.

Après-demain, même si ce type de lotissements vise de toute évidence un public plutôt aisé⁵ (même si entre 10 % et 20 % du lotissement sera réservé à du logement « moyen ») – le terrain de 1 000 m², il faut pouvoir le payer –, il est à craindre que ses habitants s'appauvriront. En effet, lorsque le coût de l'énergie aura grimpé, leur belle maison « 4 façades » (donc énergivore), éloignée des zones de services et d'emploi, ne vaudra plus grand-chose. Ils éprouveront de grandes difficultés à payer leur dose quotidienne de pétrole et chercheront probablement à vendre leur villa... dont personne ne voudra. Et ces rurbains solliciteront fort naturellement, la solidarité des urbains.



Le domaine de Waroux sur la commune d'Ans : un exemple typique des lotissements extensifs qui, en l'absence de politique d'aménagement du territoire, ont fleuri partout en Wallonie depuis quelques décennies. Ce type d'urbanisation ne permet qu'un seul mode de transport : la voiture.

On peut ajouter que c'est parce que des projets aussi nuisibles que celui-là – à la collectivité comme à l'environnement – se sont multipliés et continuent – manifestement – à proliférer en périphérie que des projets urbains comme celui de Bavière – plus difficiles à mettre en œuvre compte tenu des contraintes plus fortes auxquelles ils doivent répondre – ont tant de mal à être réalisés.

L'asbl urbAgora demande par conséquent aux autorités compétentes de renoncer à ces projets.

Si la commune de Grâce-Hollogne souhaite augmenter le nombre de ses habitants, nous lui suggérons plutôt de privilégier la densification des zones déjà urbanisées de son territoire – en recherchant la mixité des fonctions, en soutenant le commerce de proximité, en privilégiant le développement de l'habitat autour des infrastructures de transport public – ainsi que d'accentuer la valorisation, déjà à l'oeuvre par ailleurs, de terrains en friche à l'intérieur du tissu urbain.

1 Il n'y a aucune raison, en effet, pour que la plus-value foncière soit captée par le privé. Pour une raison très simple : personne n'imagine demander au privé d'endosser les moins-values lorsqu'une zone d'habitat repassera (et il faudra bien en passer par là) en zone agricole. La manière la plus évidente et la plus juste d'indemniser les propriétaires victimes de ces moins-values consiste à abonder, dès à présent, un fond public par la plus-value foncière dans des cas comme celui-ci.

2 À ce sujet, lire l'article de Janine Kievits, « Conserver des terres agricoles », paru dans le numéro 55 de la revue POLITIQUE (juin 2008).

3 Et qui concernait plusieurs centaines d'hectares répartis sur cinq communes autour de l'aéroport.

4 La ligne 85, qui relie Liège et Horion, ne propose que 9 bus par jour. Et aucun après 18h.

5 Ce qui accroît évidemment la dualisation du territoire entre zones rurbanisées réservées à un public relativement aisé, tandis qu'en ville se concentrent les difficultés sociales. Cette dualité territoriale s'observe à l'intérieur même de la commune de Grâce-Hollogne.