



PUM de Liège
SPW – DO211 Direction de la planification de la mobilité
Boulevard du Nord 8
5000 Namur
pum.liege@spw.wallonie.be

Liège, le 06 Janvier 2019

**Objet : Plan Urbain de Mobilité de l'Agglomération de Liège
Réponse à l'enquête publique**

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre de l'enquête publique à laquelle est soumis le Plan Urbain de Mobilité, nous souhaitons porter à votre connaissance les remarques et suggestions de notre plateforme citoyenne.

Notez que notre plateforme a participé avec beaucoup d'intérêt à la séance de présentation du Plan Urbain de Mobilité qui s'est tenue le mardi 27 novembre 2018.

Après une brève présentation de notre plateforme, vous permettant de comprendre nos préoccupations, nous rappellerons les inquiétudes que nous avons exprimées lors de la parution du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège. Nous ferons ensuite part de nos remarques et suggestions au sujet du PUM.

1. Remarques introductives

1.1. Qui sommes-nous ?

La Plateforme Ry-Ponet trouve son origine dans l'opposition à un projet immobilier de construction d'un pseudo « écoquartier » de ± 520 logements au lieu-dit des Haïsses-Piedroux à Chênée (Liège), éloigné et déconnecté des transports en commun, des services et des commerces locaux, qui aurait été un véritable ghetto accessible uniquement en voiture et aurait encore accentué les problèmes de mobilité existant dans le quartier, en plus de détruire un paysage de grand intérêt et des terres agricoles.

A cette opposition s'est rapidement combinée une volonté constructive. Ainsi, depuis sa création en février 2015, « la Plateforme Ry-Ponet réunit des habitants et des citoyens autour de trois objectifs :

- empêcher la destruction du site des Haïsses-Piedroux à Chênée par ce projet immobilier ;
- protéger définitivement le site des Haïsses-Piedroux et la vaste zone verte qui l'entoure sur 300 hectares (et est traversée par le joli ruisseau du Ry-Ponet) en en faisant un vaste parc à caractère naturel et rural, qui pourrait bénéficier à toute la population, dans le respect des habitants et des usagers déjà présents ;
- promouvoir des alternatives pour un logement bien pensé et respectueux de l'environnement et des habitants, notamment par la construction de logements sur l'ancien site industriel Cuivre et Zinc (LBP). »



Carte de localisation (source OpenStreetMap)



Carte montrant la zone de 300 hectares (source OpenStreetMap)

La Plateforme Ry-Ponet a accompli un important travail d'information et d'organisation lors de l'enquête publique sur le projet immobilier des Haïsses-Piedroux en juin 2017. Lors de cette enquête, 4.773 personnes ont écrit un courrier marquant leur opposition à ce projet, amenant la société Neufcour à retirer provisoirement celui-ci. Depuis lors, notre plateforme a poursuivi son action en faveur de la création du « parc du Ry-Ponet », obtenant le soutien de la part de nombreux acteurs politiques ainsi que de Liège-Métropole (conférence des bourgmestres des 24 communes de l'arrondissement de Liège) lors d'une délibération en juin 2018.

La Plateforme Ry-Ponet compte actuellement environ 250 membres. Elle bénéficie du soutien explicite de nombreuses organisations, parmi lesquelles Inter-Environnement Wallonie, Natagora, Nature et Progrès, les Acteurs des Temps Présents,...

1.2. Un Plan Urbain de Mobilité découlant du SDALg... et contenant le même projet indésirable

Le Plan Urbain de Mobilité (PUM) s'inspire largement du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ce qui est bien normal puisque, comme exprimé en sa page 5, le PUM s'appuie sur une « *analyse des dynamiques qui sous-tendent le territoire et, au départ de l'identification de potentiels de développement, appelés zones d'enjeux* » propose « *une vision cohérente de la métropole* ».

Notre Plateforme a pris connaissance du projet du SDALg en octobre 2017, au moment où chaque conseil communal était invité à l'examiner et à le ratifier. Nous avons alors adressé un courrier à chaque conseiller des 24 communes de l'arrondissement pour leur faire part de notre avis que l'on peut résumer comme suit : ce schéma est indispensable et très prometteur mais il contient un projet indésirable à savoir le projet immobilier « Haïsses-Piedroux ».

Nous avons mis en évidence deux points importants :

- Le potentiel conflit d'intérêt puisque la société Neufcour, porteuse du projet immobilier « Haïsses-Piedroux » a choisi comme auteur de projet le bureau Pluris et comme animateur du processus participatif la société Tr@me, tous deux auteur et facilitateur du SDALg. Ces deux sociétés voient ainsi leur travail privé avec ce promoteur être intégré dans le Schéma de Développement, au risque d'un conflit entre intérêt public et intérêt privé.
- La contradiction complète entre le projet immobilier « Haïsses-Piedroux » et les enjeux et les objectifs fondamentaux du SDALg et, a contrario, l'adéquation parfaite entre les propositions alternatives que nous développons (création de logements sur des friches industrielles et commerciales dépolluées et réhabilitées, et création d'un parc naturel urbain de 300 hectares à cheval sur les communes de Liège, Beyne-Heusay, Chaudfontaine et Fléron) et les enjeux et objectifs du SDALg.

Pour davantage de précisions, nous joignons à la présente notre courrier d'octobre 2017 et ses annexes.

2. Le Ry-Ponet au sein du PUM

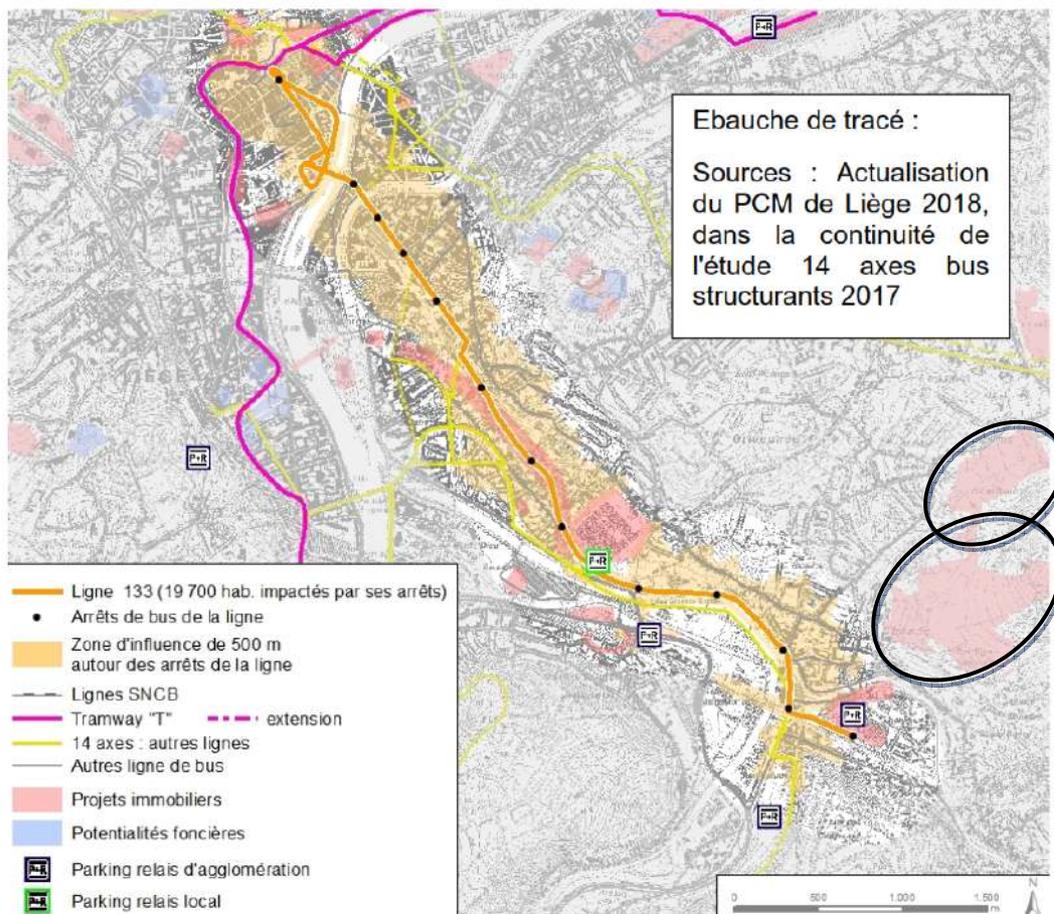
Nous avons montré dans notre courrier d'octobre 2017 (voir annexe) combien le projet Haïsses-Piedroux va à l'encontre des enjeux et objectifs du SDALg.

Le projet de PUM traduit les enjeux du SDALg en termes de mobilité. Il contient également à plusieurs reprises quelques références au projet Haïsses-Piedroux et au projet de développement de logements sur la ZACC de Gaillarmont.

Nous souhaitons faire part des références à ces projets dans le PUM et montrer ensuite à nouveau à quel point ces deux projets vont à l'encontre des enjeux cités dans ce dernier.

2.1. La mention des projets

Dans la phase 1 « Portrait du territoire et enjeux », en son chapitre « 1.2.3 Réseau bus », la figure 43 (PUM, p. 35) est la carte représentant le projet de nouvel axe structurant L133. Sur cette carte figurent les projets immobiliers « Haïsses-Piedroux » et « ZACC de Gaillarmont » sur lesquels nous avons tracé des ellipses noires. Ces deux lieux font partie de l'espace ouvert qui constitue le site du Ry-Ponet.



En son chapitre « 3.7 Zones d'enjeux » sont repris les différentes « zones leviers » dont la zone levier n°2 appelée « Confluence ». La figure 96 (PUM, p. 116), reproduisant la carte du SDALg, intègre « le développement de logements au site Haïsses-Piedroux ». Nous avons tracé une ellipse noire sur la zone de ce projet, plutôt que de nous contenter du point violet représenté par l'auteur de projet et figurant le point le plus bas du lotissement.

ZONE LEVIER 2 : ORIENTATIONS TERRITOIRE

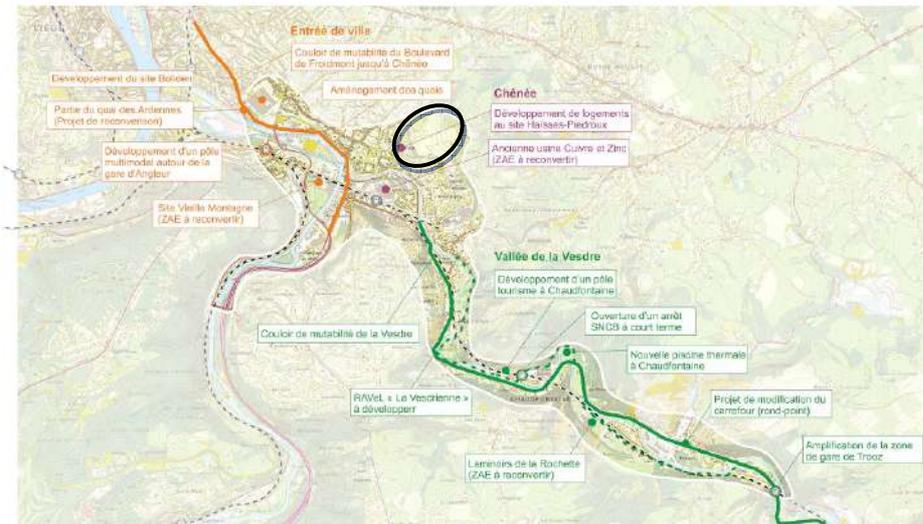


Figure 96 - Zone levier 2 - orientations territoire

Cette carte est traduite en « orientations mobilité », dans la figure 97 (PUM, p. 117).

ZONE LEVIER 2 : ORIENTATIONS MOBILITÉ

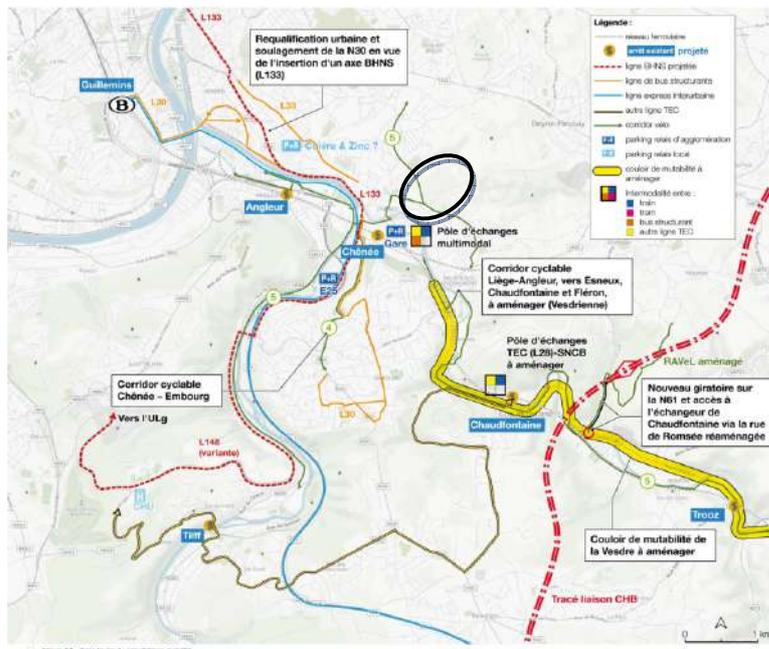


Figure 97 - Zone levier 2 - orientations mobilité

2.2. La contradiction de ces projets avec le « premier objectif de l'enjeu 2 : diminuer l'étalement urbain »

Dans notre courrier d'octobre 2017 (voir annexe), nous expliquions déjà que le projet Haïsses-Piedroux était l'exemple même d'« étalement urbain ». Situé sur un des derniers espaces ouverts important de l'agglomération liégeoise aux qualités paysagères remarquables, situé sur des terres fertiles, dans un espace à forte pente et déconnecté des transports en commun, le projet immobilier est un non-sens.

Un projet immobilier d'ampleur sur la ZACC de Gaillarmont qui fait partie des intentions actuelles de la société de logements sociaux « Le Logis Social » serait tout aussi en contradiction avec l'objectif de réduction de l'étalement urbain.

2.3. La contradiction de ces projets avec l'« enjeu 7 : amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine (= enjeu 8 du SDALg) »

En son chapitre 2.2. « Ambitions » (PUM, p. 73), l'ambition 4 est de « développer l'agriculture alternative et les circuits courts de production alimentaire » en mobilisant « 100 HA par an pour le développement de l'agriculture alternative et la création de nouveaux emplois dans le secteur ».



Le site qui fait l'objet du projet « Haïsses-Piedroux » - qui possède des qualités pédologiques remarquables et qui est judicieusement exposé - est actuellement exploité en agriculture intensive. Ceci pourrait être mué assez rapidement en agriculture alternative.

La ZACC de Gaillarmont, quant à elle, est déjà cultivée en agriculture biologique utilisée pour la nourriture (autosuffisante) d'une exploitation de bétail située sur le site du Ry-Ponet. Supprimer cette exploitation pour y construire un projet immobilier d'ampleur va totalement à l'encontre de l'ambition du SDALg traduite dans le projet de PUM.

A contrario, le projet mené actuellement par notre Plateforme, à savoir la création d'une coopérative en vue d'acquérir la ferme Sainte-Anne située au cœur du site du Ry-Ponet et d'y développer un projet de maraîchage et de ferme pédagogique¹ rencontre tout à fait les objectifs du SDALg repris dans le projet de PUM.

¹ Voir notre projet de création de coopérative sur <http://www.ryponet.be/notre-cooperative/>

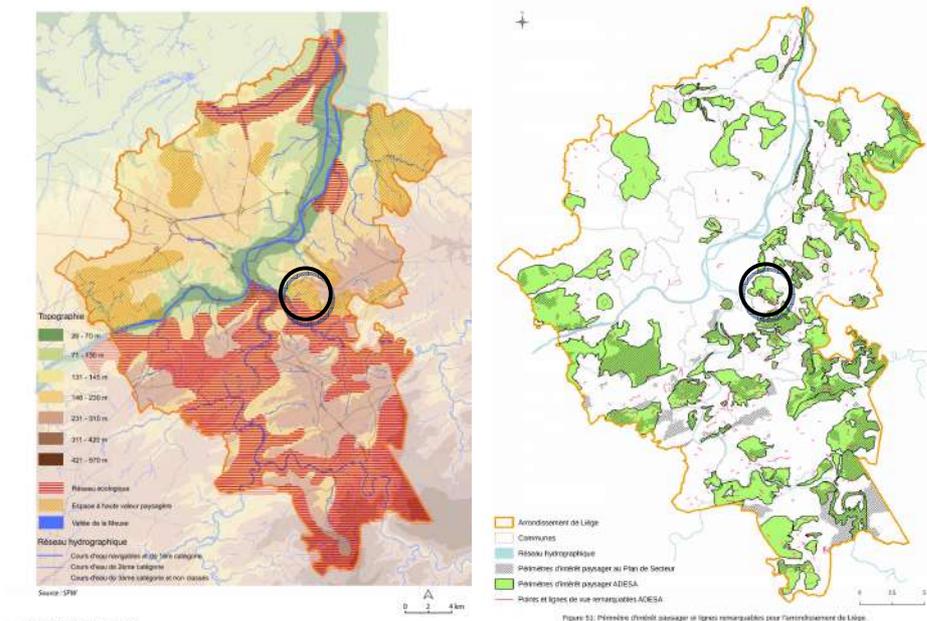
2.4. La contradiction de ces projets avec l'« enjeu 6 : préservation des diversités paysagères et de la biodiversité »

La phase 1 du PUM, qui « a pour but de permettre au lecteur d'actualiser son niveau de connaissance des enjeux territoriaux et de mobilité » (p. 7), rappelle en son chapitre « 1.1.7 Nature, agriculture et tourisme » (p. 21), l'importance de la richesse du milieu naturel et de la diversité des paysages et indique que « la biodiversité et le paysage sont de plus en plus menacés par l'urbanisation, l'étalement urbain, l'agriculture intensive, la construction sur lignes de crêtes, le grignotage des 'bonnes terres' ». Une carte (figure 27) représente le cadre naturel et le paysage et y recense les espaces à haute valeur paysagère et le réseau écologique. Sur la carte, nous avons entouré par un cercle noir le site du Ry-Ponet.

Le lecteur une fois mis à niveau, il n'est plus jamais fait mention de cette figure dans le reste du texte du PUM. Entre autres, les espaces à haute valeur paysagère visibles sur cette carte ne sont plus pris en considération dans la suite, à l'exception du cas de CHB que nous citons précédemment.

En son chapitre 5.6 « Paysage et patrimoine », le RIE reprend en figure 51 la carte des « Périmètres d'intérêt paysager et lignes remarquables pour l'arrondissement de Liège » sur laquelle nous avons entouré par un cercle noir le site du Ry-Ponet. Le RIE indique au point 5.6.3. « Situation projetée et incidences non négligeables » que « la carte des vocations territoriales et le changement de paradigme en matière d'aménagement / structuration du territoire tels que déjà évoqués et prônés par le projet de PUM sont des options positives susceptibles d'épargner davantage les paysages. ».

Dans le chapitre « Qu'en retenir », l'auteur décrit « Les 129 périmètres d'intérêt paysager de l'ADESA présents sur l'Arrondissement couvrent environ ¼ de la surface. Ils sont absents de l'agglomération » (RIE, p. 125). A l'exception du projet CHB, il n'y a aucune considération des PIP ADESA puisqu'ils semblent « épargnés ».



Pourtant, le développement des projets immobiliers mentionnés dans les cartes précédentes ainsi que le développement de la zone levier « Confluence » impacte le PIP ADESA et l'espace à haute valeur paysagère que constitue le Ry-Ponet dont les qualités paysagères ont été démontrées (voir à ce sujet l'étude réalisée sur le site du Ry-Ponet²).

Le RIE est quant à lui étonnant.

En son chapitre 5.4 « Diversité biologique, faune et flore » (RIE, p. 110-111), le RIE indique « *Les pertes d'opportunité pour la biodiversité seront surtout concentrées dans les couloirs de mutabilité et les zones leviers, qui rassemblent beaucoup d'actions en un espace d'étendue réduite. Le développement du projet de PUM tel qu'il est présenté risque d'y affecter le réseau écologique de l'Arrondissement de Liège. Les impacts seront directs par emprise du bâti et perte de connectivité directe mais également indirects avec une perte de potentiel de développement du réseau écologique. Il est particulièrement important de prêter attention au potentiel de développement de la biodiversité dans trois de ces zones* » dont celle du Couloir Vallée de la Vesdre (Confluence).

Les projets immobiliers Haïsses-Piedroux et de la ZACC de Gaillarmont entraîneraient également une perte importante pour la biodiversité.

Et pourtant, le chapitre « Qu'en retenir ? » débute par le sous-titre : « *Le projet de PUM au service de la biodiversité !* ». Ce titre est plus que heurtant quand on sait la nécessaire attention qu'il faudra prêter lors de la réalisation des projets prônés par le PUM. Le texte qui suit le titre nuance un peu « *Mis à part la réalisation de CHB, les propositions du projet de PUM ont un impact favorable sur la biodiversité, moyennant quelques précautions à prendre dans l'aménagement des nouveaux couloirs vélos, des parkings de dissuasion et, surtout, dans la réhabilitation des friches industrielles, ferroviaires ou urbaines [...].* » Mais la phrase qui conclut le chapitre est pathétique : *Freiner la périurbanisation comme le prône le projet de PUM constitue de loin la proposition la plus importante pour éviter la dégradation de la biodiversité.* ». A notre sens, le PUM ne met rien de concret en œuvre pour freiner cette périurbanisation. Le projet de PUM s'appuie sur les objectifs du SDALg et du SDT (Stop Béton) mais il ne « propose » pas de solution.

Ce titre et cette conclusion sont d'autant plus choquants quand on lit que la réalisation de la liaison CHB, constituant, elle, une réelle « proposition » du projet de PUM, entraînerait, « *spécialement au niveau de la traversée de la vallée de la Vesdre :*

- *La destruction et/ou la fragmentation d'habitats naturels de grand intérêt biologique (y compris à l'échelle européenne pour les pelouses calaminaires) ainsi que l'isolement d'autres (barrière écologique) ;*
- *L'isolement d'espèces de faunes implantées le long du tracé voire la destruction d'animaux protégés ;*
- *L'amplification à plus long terme des pertes de biodiversité liée à l'urbanisation potentielle des abords de la liaison, vu les facilités d'accès qu'elle procure (quartiers résidentiels et/ou zones économiques).*

² https://jacquesteller.files.wordpress.com/2018/05/rapport_ryponet_final.pdf

2.6. L'enjeu du développement du site LBP

Le 4^{ème} objectif de l'enjeu 4 (PUM, p. 50) est de « *valoriser les potentialités foncières libérées par la sidérurgie et les autres SAR dans une réelle perspective de réaffectation* ». Réaffecter l'ex-site de Cuivre et Zinc (dit aussi LBP) à Chênée en un nouveau quartier multifonctionnel à construire (logements, commerces, artisanats, services...) autour de la gare de Chênée associée à un parking P+R est un exemple parfait de ce qu'il est indispensable de mettre en œuvre.

Vu sa situation dans la vallée encaissée et dans le tissu urbain, l'espace disponible n'est pas grand. Son parfait usage est donc crucial.

Pourtant, en son chapitre 2.1 « Perspectives pour le développement économique » (PUM, p.58), le site LBP Chênée est identifié en type « îlot d'entreprises » sur 5 hectares sans mention d'année de mise en œuvre.

Une étude, commandée par la Ville de Liège, la SPI et la SPAQUE est en cours et les résultats ne sont pas encore publics.

Le projet de PUM tient-il compte des résultats de cette étude pour que ce site soit développé à hauteur de son haut potentiel ?

A plusieurs reprises, le projet de PUM mentionne la nécessité d'installer un parking P+R à proximité de ce site. Ceci nous semble indispensable mais vraiment insuffisant.

En effet, comme préconisé par le SDALg, le SDT et de nombreuses études récentes, la diversification des fonctions est indispensable.

La proximité de la gare de Chênée est également un atout. En effet, en son chapitre 3.7.1 « Gares », le projet de PUM recommande de :

- « *organiser le développement urbain dans un périmètre de 800 mètres de marche autour des gares et points d'arrêts, considéré comme une distance raisonnable ;*
- *promouvoir une mixité fonctionnelle entre les logements, les commerces, les activités économiques et les espaces publics, entre autres ;*
- *encourager la densité urbaine, c'est-à-dire en logements, en emplois, en activités...*
- ... ». (PUM, p. 109)

Le site LBP est donc un site de choix pour un développement urbain « intelligent ».

A contrario, le projet immobilier « Haïsses-Piedroux » est situé à plus de 800 mètres de marche de la gare. Ce critère avait été estimé « à vol d'oiseau » et mesuré seulement dans le bas du site (en forte pente) lors de l'étude du projet immobilier pour tenter de lui donner la qualification d'écoquartier.

Notre Plateforme restera vigilante quant à l'avenir du site LBP et des autres friches industrielles bordant le site du Ry-Ponet. Nous faisons le vœu que les volontés ci-dessus soient traduites dans des projets concrets valorisant le potentiel de ces friches.

3. Remarques générales

3.1. Quelques thématiques absentes ou trop peu développées

Selon notre analyse, le projet de PUM prend trop peu en considération, voire pas du tout, les thématiques que nous développons dans ce chapitre.

3.1.1. La morphologie du territoire

La morphologie de notre territoire est particulière, constituée de vallées encaissées où coulent la Meuse et ses affluents qu'enjambent de multiples ponts.

Des descriptions du territoire sont présentes dans le chapitre 5.1 « Approche pluridisciplinaire du territoire de l'arrondissement de Liège » du RIE. La figure 9 « Carte oro-hydrographique » du SPW (RIE, p. 54) montre d'ailleurs à quel point les pentes sont importantes, surtout en rive droite de la Meuse.

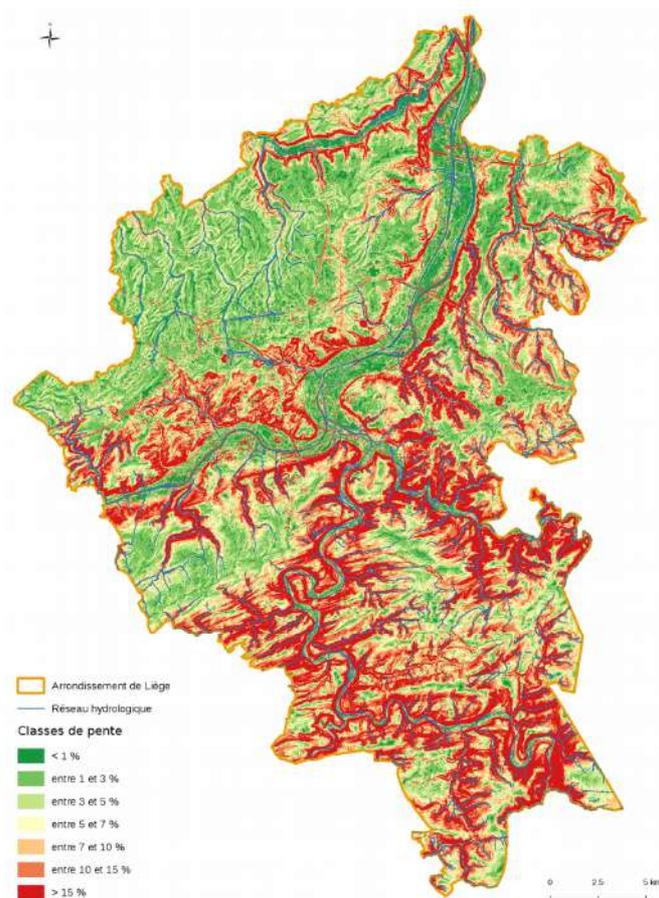


Figure 9 : Carte oro-hydrographique (Source : SPW)

Et pourtant, selon nous, le projet de PUM considère trop peu ces caractéristiques.

Par exemple, dans le chapitre 1.2.2 « réseau et mobilité cyclable », le PUM ne fait nullement mention des pentes. Il considère comme seuls freins au développement de la mobilité cyclable le manque de sécurité et de continuité des cheminements et l'insuffisance de l'offre de stationnement. Ces deux freins sont bien entendu importants, mais les problèmes liés à la morphologie de notre territoire doivent être intégrés et ne pourront être réglés par le « simple usage » du vélo électrique qui reste trop onéreux pour une grande partie de la population.

Bien que nous soyons tout à fait favorables à la préconisation d'une réduction drastique de la part de la voiture dans les zones urbaines denses (atteignant un maximum de 30% des déplacements), nous nous étonnons de ne pas voir apparaître clairement le problème de liaison entre la zone urbaine dense et les pentes qui l'entourent. Nous nous étonnons par exemple que l'étude ne comporte pas de cartes isochroniques³ pour prendre en compte ce facteur.

Enfin, le problème de la mobilité sur les ponts n'est pas du tout abordé. Or, ces ouvrages correspondent à des goulots que tant les voitures que les bus ont du mal à franchir. Faciliter le franchissement du fleuve pour les modes doux permettrait de renforcer l'attractivité de ceux-ci. En est témoin l'utilisation intense de la nouvelle passerelle reliant le quartier de la gare des Guillemins au Parc de la Boverie.

3.1.2. Une réflexion au sujet des navettes fluviales

Lié à la morphologie de notre territoire, l'usage des cours d'eau comme moyen de transport pourrait être développé, ou tout au moins réfléchi et analysé. A l'exception de la mention sur les pistes cyclables longeant la Meuse (PUM, p. 23), le tourisme fluvial (p. 23) ou le transport de marchandises (RIE, p. 157 et p. 160), aucune réflexion n'est incluse dans le PUM sur les navettes fluviales.

Nous nous en étonnons et nous le regrettons.

3.1.3. La présence des entités hospitalières

Nous n'avons trouvé dans le projet de PUM que très peu de considérations sur les trajets vers les hôpitaux et le stationnement à proximité de ceux-ci. Ils ont en effet la particularité d'être tous éloignés des pôles considérés par le projet de PUM.

Dans la zone qui nous est chère prend place l'hôpital Notre-Dame des Bruyères (CHU). Celui-ci est absent de la carte présente à la page 26 de la « brochure explicative ». Or, le CHU compte faire du siège des Bruyères son pôle d'urgence !

3.1.4. L'accessibilité aux espaces verts

Le 4^{ème} objectif de l'« enjeu 6 : Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité » est « l'accessibilité des espaces verts » (PUM, p. 51). Le projet de PUM ne nous semble pas suffisamment précis dans la définition faite de ceux-ci et la considération de leur accessibilité.

³ <https://www.gracq.org/actualites-du-velo/des-cartes-velo-isochroniques>

3.1.5. L'accessibilité aux activités sportives et culturelles

De la même manière, hormis pour les offres culturelles situées dans le centre ville, le repérage des infrastructures sportives et culturelles n'est pas non plus pris en compte.

Des polarités sont donc laissées pour compte.

3.2. Un rapport des Incidences Environnementales qui manque d'indépendance et d'audace

Le Code de l'Environnement indique qu'une étude d'incidences est « *l'étude scientifique réalisée par une personne agréée dont l'objectif est d'identifier, décrire et évaluer de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier, les effets directes et indirects, synergiques ou cumulatifs, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, d'un projet sur l'environnement, et de présenter et évaluer les mesures envisagées pour éviter, réduire les effets négatifs du projet sur l'environnement et, si possible, y remédier* ».

Comme mentionné en page 13 du RIE, le décret du 1^{er} avril 2014 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales indique que le RIE doit contenir « *7° les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser toute incidence négative notable de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ; 8° la présentation des alternatives possibles, de leur justification et les raisons des choix retenus* ».

Comme prévu par le Code de l'Environnement (art. D56) et indiqué en page 13 du RIE, c'est l'auteur du Plan qui réalise le Rapport sur les Incidences Environnementales.

Un même auteur – Pluris à nouveau – peut-il efficacement endosser deux casquettes ? Peut-il produire un Plan et par ailleurs en mesurer son impact environnemental, recommander des mesures compensatoires et surtout décrire des alternatives ?

Nous en doutons.

Nous en prendrons pour preuve un exemple qui nous semble particulièrement révélateur d'une démarche générale. Au chapitre 5.6 « Paysage et patrimoine » du RIE. L'impact du projet CHB sur le paysage nous semble y être « mesuré » au nombre de périmètres ADESA et de lignes et points de vues remarquables que le projet traverse et qu'il risque donc de perturber, voire de supprimer. Cette évaluation nous semble totalement réductrice. Il faut rappeler qu'un Périmètre d'Intérêt Paysager est défini comme un périmètre qui regroupe « *des espaces au sein desquels les éléments du paysage se disposent harmonieusement* ». Un projet d'une telle ampleur est susceptible d'avoir des impacts bien au-delà des Périmètres traversés, et sur d'autres Périmètres ayant une haute visibilité sur la zone du projet. L'étude ne devrait donc pas se limiter à énumérer « simplement » les périmètres traversés. Notons encore à ce sujet que l'auteur indique en guise de « mesures et recommandations » (RIE, p. 125) que « *l'impact paysager élevé de CHB pourrait être réduit par la construction d'une voie rapide plus légère qu'une autoroute et comportant moins d'ouvrages d'art* » mais que cette recommandation est écartée d'un revers de la main par la phrase suivante : « *cette perspective ne répond cependant pas aux charges de trafic prévisibles* ».

Peut-on se satisfaire d'une telle conclusion ? Nous sommes d'avis que non !

Nous avons déjà mis en évidence au point 2.4. (La contradiction de ces projets avec l'« enjeu 6 : préservation des diversités paysagères et de la biodiversité ») la même légèreté dans le traitement de ces questions par le RIE. Nous n'y reviendrons donc pas ici.

De manière générale, nous pensons que la description des situations existantes dans le RIE semble souvent correcte, mais parfois peu fouillée (voir la question des paysages). Mais le passage aux conclusions, dans les encarts « qu'en retenir? » pose régulièrement problème. Le RIE y minimise les effets négatifs et, dès lors, les mesures et recommandations. Lorsque la conclusion n'est pas simplement que le PUM est bénéfique (ce qui est une appréciation que nous pouvons partager dans de nombreux cas), elle se résume alors à un triste « on n'a pas le choix », même si les effets sont importants, voire très importants (notamment sur la question de CHB).

Le contenu du RIE nous paraît donc en fin de compte nettement insatisfaisant.

3.3. Un manque d'adéquation entre le PUM, la brochure de présentation du PUM, le RIE et le Rapport non technique du RIE qui soulève de sérieuses inquiétudes

L'expérience du vote du SDALg par les conseils communaux de l'Arrondissement de Liège en 2017-2018 a montré que bon nombre de conseillers s'étaient contentés de lire la brochure de présentation du SDALg et non le projet de SDALg dans sa totalité.

Il y a peu de raisons de penser qu'il en ira différemment avec le PUM en 2019. D'où l'importance d'une adéquation très forte entre les divers documents constituant le « dossier du PUM ». Or, cette adéquation est loin d'être évidente et peut poser de sérieux problèmes.

L'exemple le plus évident en est fourni une nouvelle fois par le projet CHB.

Dans la brochure de présentation, la liaison CHB n'est mentionnée que deux fois en 36 pages, de manière extrêmement rapide et en insistant sur l'aspect « à l'étude » : « *Un projet de contournement sud-est de l'agglomération liégeoise - CHB - à l'étude* » (BROCHURE PUM, p. 13) et « *Poursuivre l'étude de la future liaison autoroutière - CHB - pour concrétiser le contournement sud-est de Liège* » (BROCHURE PUM, p. 30).

Par contre, dans le projet de PUM, la moitié des pages consacrées au réseau routier (PUM, pages 41 à 47) est centrée sur la liaison CHB (PUM, pages 45-47 ainsi que 67). Le lecteur peut se rendre compte que ce dossier, loin d'être suspendu à de futures études, a bel et bien été l'objet d'études fournies et détaillées dont la conclusion peut se résumer à la formule finale « *Les études de la liaison CHB de contournement sud-est confirment sa pertinence* » (PUM, p. 47) .

Le rapport non technique du RIE est lui beaucoup plus détaillé sur la question : la moitié des thématiques passées en revue incluent un volet spécialement consacré à CHB (c'est la seule mesure du PUM qui reçoit un tel traitement de faveur). Divers aspects négatifs sont présentés et évoqués mais la conclusion ne laisse pas place au doute : malgré les inconvénients, CHB est une nécessité absolue.

Le lecteur ou, plus grave, le conseiller communal se contentant de la lecture de la brochure de présentation pourra se dire qu'il vote un PUM dans lequel CHB est un projet « à l'étude » dont

le sort sera tranché dans un lointain futur. Il aura en réalité validé un projet dans lequel la liaison CHB est présentée comme une clé de voûte irremplaçable !

Comment interpréter de telles non-adéquations entre les documents ?

Un autre exemple de cette non-adéquation est le cas - que nous avons évoqué précédemment en détail - du projet immobilier des Haïsses-Piedroux. Il n'est pas évoqué dans la brochure de présentation, figure quasi-clandestinement dans le tableau consacré à la « zone levier 2 » (page 117) du projet de PUM et, sauf inattention de notre part, n'est évoqué ni dans le rapport des Incidences Environnementales ni dans son résumé non technique.

Or, la réalisation de ce lotissement de 520 logements entraînerait l'injection dans la circulation du centre de Chênée - déjà congestionné depuis des années aux heures de pointe - de 800 à 1.000 véhicules supplémentaires sortant de ce lotissement le matin et y rentrant en fin d'après-midi et début de soirée. Pourtant ce projet d'une taille pourtant peu banale ne fait l'objet d'aucune prise en considération dans le cadre des aspects « mobilité » du PUM.

Comment interpréter une telle discordance entre les précisions fines des études de tendances d'évolution dans l'arrondissement et l'absence de toute analyse des conséquences d'un tel méga-projet immobilier sur la réalité du terrain ? Comment ne pas penser que la « double casquette » de la société Pluris - partie prenante de la conception d'un projet immobilier privé très fortement contesté par la population et co-auteur d'un PUM public - pèse de tout son poids dans cet oubli fâcheux ?

3.4. Un Plan Urbain de Mobilité doit-il être si timide ?

Nous ne pouvons terminer nos remarques et observations sans mentionner que nous pensons que le projet de PUM manque également cruellement d'une mise en contexte bien plus large, non pas géographique mais contextuelle.

En effet, le projet de PUM repose sur des analyses de tendances d'évolution « raisonnables » de l'économie et de la société et préconise des mesures en fonction de la volonté de les freiner ou de les accélérer. Mais jamais le PUM (et les autres schémas en développement à ce jour) ne s'interroge sur le modèle économique-politique qui sous-tend ces évolutions.

Un exemple parmi d'autres. Le problème criant en matière de fréquentation autoroutière est l'explosion du nombre de camions. A quoi est-elle due ? Essentiellement au changement de modèle économique depuis les années '80 et à l'accélération de la mondialisation. Il se manifeste notamment par le passage d'une économie à production régulière à une économie où la production est désormais organisée « à flux tendu » en réponse à la demande. Et comme les entreprises ont de plus en plus recours aux délocalisations pour disposer d'une main d'œuvre à moindre coût, les matières premières, les pièces et produits intermédiaires, les produits finis et les stocks n'attendent plus dans des entrepôts mais circulent en permanence dans des camions entre lieux de production et lieux de consommation. Autrement dit, les stocks passent leur vie sur les autoroutes - au détriment de la mobilité des autres utilisateurs, mais surtout de l'environnement et de la santé publique.

Pour des chiffres et des développements un peu plus longs, cet article du journal français « Libération » est éloquent⁴.

Un autre exemple réside dans le problème induit par le système fiscal en vigueur dans notre pays, donnant aux sociétés plus de facilités d'offrir à leurs employés des voitures de société et des cartes de carburant plutôt qu'une augmentation.

Donc, si ce « modèle global » n'est pas remis en question et si aucune « mesure sérieuse » n'est proposée, les envolées sur la nécessité de « relocaliser la production », le développement du ferroutage et du transport fluvial, la priorité à la mobilité douce,... resteront des mots en l'air.

Seules de réelles solutions innovantes en matière de logements et de mobilité, à l'instar de ce qui se fait en Suisse (habitat sans voiture⁵) ; seuls de réels incitants à habiter près de son lieu de travail et de ses loisirs, à ne pas posséder deux voitures par ménage, à prendre les transports en commun ; seuls de vrais changements de la société de consommation ; seules des décisions politiques très courageuses ... permettront de réellement inverser la tendance.

Bien sûr, le projet de PUM n'a pas pour objectif de proposer un modèle société alternatif « clé sur porte ». Mais, en n'évoquant nulle part les causes profondes des problèmes actuels affectant la mobilité dans l'arrondissement, et même s'il a le mérite de vouloir exister et s'il commence enfin à montrer la nécessité de prendre certains problèmes à bras le corps, il ne fait en réalité que proposer des adaptations à la marge.

4. Conclusions

Nous souhaitons conclure cette liste de remarques et observations à deux niveaux.

Tout d'abord, **en ce qui concerne le Ry-Ponet**, nous tenons à mentionner la réponse rassurante que nous adressait en date du 11 mai 2018, Monsieur le Bourgmestre de Liège Willy Demeyer, également Président de Liège Métropole, au sujet de nos préoccupations sur le SDALg :

« Je souhaite vous réaffirmer – ainsi qu'aux habitants de Chênée – que ce schéma [le SDALg] ne signifie en aucun cas la remise en route du projet largement contesté dit « Haisse Piédroux ». En effet, les pages 113 et suivantes du rapport final du SDALg ne font que lister une série de projets dont certains sont plus aboutis que d'autres. Et je tiens à vous réaffirmer que l'approbation du schéma n'entraîne pas l'approbation et la concrétisation des projets listés.

Nous avons voté récemment une motion qui reconnaît l'existence du parc du Ry-Ponet et demande au Collège de lancer une étude globale sur la zone. Le Collège s'est penché sur cette demande ce vendredi 27 avril, cette étude va débiter très prochainement. Nous respectons et respecterons l'engagement pris via l'adoption de cette motion.

Par ailleurs, je constate que le projet développé par la société Neufcour ne rencontre pas certains des enjeux et des ambitions portées par le Schéma de Développement de l'Arrondissement, et je souhaite rester cohérent. »

⁴ https://www.liberation.fr/tribune/2002/01/29/repenser-le-transport-routier_391970

⁵ <https://habitat-mobilitedurable.ch/>

Nous espérons que cela reste toujours vrai et que la mention dans le projet de PUM des projets immobiliers Haïsses-Piedroux et ZACC de Gaillarmont n'aura pas de conséquence sur le développement de ces projets dont nous avons encore montré la contradiction avec les enjeux des schémas et plans récents.

D'autre part, **à un niveau plus global**, nous espérons enfin que le projet de PUM se muera en un document plus ambitieux que sa version actuelle, en intégrant davantage d'éléments issus de l'ensemble des remarques et observations recueillies au cours de cette enquête publique, dans le but d'un développement raisonné de l'agglomération liégeoise.

Pour la Plateforme Ry-Ponet

Sophie Durieux, Jean Peltier, Boris Vaessen
92, rue des Orchidées à 4030 Grivegnée
ryponet@gmail.com
www.ryponet.be
www.facebook.com/RyPonet/

Annexe

Courrier envoyé en octobre 2017

à chaque conseiller des 24 communes de l'arrondissement de Liège



Madame/Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Echevins et Conseillers communaux,

Nous vous écrivons au nom de la **Plateforme Ry-Ponet** qui agit depuis janvier 2015 pour empêcher la construction d'un énorme projet immobilier à Chênée (Liège) qui impliquerait la destruction de 30 hectares de cultures et d'espaces verts et nuirait gravement au cadre de vie des habitants des quartiers et communes proches. Nous souhaitons que la création de logements se concentre plutôt sur des friches industrielles et commerciales dépolluées et réhabilitées (plusieurs existent à proximité du site menacé) et que la vaste zone verte autour du ruisseau Ry-Ponet soit protégée et devienne un parc naturel urbain de 300 hectares à cheval sur les communes de Liège, Beyne-Heusay, Fléron et Chaudfontaine.

Votre commune n'est certes pas directement concernée par ce projet immobilier et son rejet par les habitants des quartiers et communes proches. Pourquoi alors nous adressons-nous à vous ?

Un Schéma prometteur...

Tous les Conseils communaux de l'arrondissement de Liège vont être invités à examiner dans les prochains jours le "**Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège**" commandé par Liège Métropole au bureau Pluris et à la société Tr@me et à ratifier ensuite ce Schéma par un vote. Au terme du débat sur le Schéma, le vote de **chaque commune** aura une signification et des conséquences pour **TOUTES les communes** de l'arrondissement puisque, une fois approuvé par les 24 conseils communaux de notre arrondissement, ce schéma deviendra un « guide » largement contraignant pour toutes les communes.

Votre décision dans votre commune aura donc un impact direct sur le cadre et la qualité de vie de tous les habitants de l'arrondissement.

Si nous sommes ravis de la volonté d'aboutir à une vision d'aménagement du territoire commune au niveau de la métropole et si nous sommes très largement en accord avec les 11 enjeux et la plupart des déclinaisons de ceux-ci en objectifs, ce Schéma inclut un point qui constitue, à nos yeux, un problème sérieux.

...et un projet indésirable

Dans le cadre des « zones d'enjeu », et plus particulièrement des « zones leviers », le Schéma identifie une grappe « Confluence » s'étendant au long de la vallée de la Vesdre de Liège (Angleur et Chênée) jusqu'à Chaudfontaine dans laquelle il inclut, au lieu-dit des Haïsses-Piedroux dans le quartier de Chênée (Liège), le **projet immobilier de très grande ampleur** (520 logements) que nous refusons (page 115 du rapport final du SDALg).

Ce projet immobilier est porté par la société Neufcour, avec le concours du bureau Pluris et de la société Tr@me (qui sont aussi les auteurs du Schéma de Développement en discussion). Ces deux sociétés voient ainsi leur travail privé avec ce promoteur être intégré dans le Schéma de Développement, au risque d'un conflit entre intérêt public et intérêt privé.

Ce projet de méga-lotissement rencontre une très large opposition de la population locale : lors de l'enquête publique organisée en juin dernier, 4.700 lettres de réclamation ont été envoyées à la Ville de Liège. Ce fort mouvement d'opposition a amené le promoteur à annoncer le retrait de sa demande de permis d'urbanisation... tout en affirmant sa volonté de réintroduire une nouvelle demande en 2019 sans modification fondamentale concernant le logement et les voiries, selon les termes mêmes de son communiqué du 5 septembre dernier.

Vous trouverez en annexe les arguments détaillés qui nous permettent de dire avec force que **ce projet immobilier est en contradiction complète avec les enjeux et les objectifs fondamentaux du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège** et que les propositions alternatives que nous développons (création de logements sur des friches industrielles et commerciales dépolluées et réhabilitées et création d'un parc naturel urbain de 300 hectares à cheval sur les communes de Liège, Beyne-Heusay, Chaudfontaine et Fléron) coïncident parfaitement avec les enjeux et objectifs du SDALg.

Si vous partagez notre avis ou si vous souhaitez obtenir plus de renseignements sur ce projet immobilier et ses impacts avant de participer au vote dans votre conseil communal, nous vous proposons :

- **de nous contacter pour nous faire connaître votre position ;**
- **de déposer, à l'occasion de la discussion et du vote du SDALg dans votre commune, une motion indiquant que le soutien du Conseil communal au SDALg n'implique pas un soutien implicite à tous les projets particuliers cités dans le rapport final, notamment le projet immobilier des Haïsses-Piedroux.**

En vous remerciant de l'intérêt que vous voudrez bien porter à notre demande, nous sommes à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et nous vous prions d'accepter, Madame, l'expression de notre parfaite considération.

Pour le Secrétariat de la Plateforme Ry-Ponet

Véronique Beauvois, Jean Peltier, Boris Vaessen

ANNEXES (en pièces jointes de ce mail)

ANNEXE 1 : Plan de l'ensemble de la zone verte incluant le site menacé par le projet immobilier

ANNEXE 2 : Modélisation en 3D du projet immobilier (présentée par la société Neufcour)

ANNEXE 3 : Analyse - Le projet Haïsses-Piedroux va à l'encontre des enjeux et objectifs du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège

ANNEXE 4 : Analyse - Le projet alternatif de la Plateforme Ry-Ponet veut répondre aux enjeux et objectifs du Schéma de Développement

ANNEXE 5 : Lettre de réclamation de l'asbl Natagora au projet immobilier « Haïsses-Piedroux » dans le cadre de l'enquête publique sur ce projet en juin 2017

ANNEXE 6 : Présentation de la Plateforme Ry-Ponet

Suivez nos activités : www.ryponet.be - <https://www.facebook.com/RyPonet>

Contactez-nous : ryponet@gmail.com - 0486/41.38.03

Soutenez-nous : **Compte BE89 6302 8021 6285**

ANNEXE 2

Modélisation en 3D du projet immobilier (présentée par la société Neufcour)



ANNEXE 3

Le projet Haïsses-Piedroux va à l'encontre des enjeux et objectifs du Schéma d'Aménagement de l'Arrondissement de Liège

Nous avons repris les aspects les plus significatifs du projet immobilier des Haïsses-Piedroux (HP) et nous les avons confrontés aux enjeux identifiés par le Schéma de Développement et aux objectifs qui en découlent.

Enjeux et objectifs du SDALg (pages 60 à 71 du rapport final)	Projet immobilier « Haïsses-Piedroux » (HP) de la société Neufcour
Enjeu 2 : Structuration de la métropole	
Diminuer l'étalement urbain (restreindre fortement l'emprise des nouveaux projets sur les terres agricoles) (objectif 1)	Le projet HP participe à l'étalement urbain, même s'il est situé en bordure intérieure du territoire de la ville de Liège. Sa réalisation entraînerait la disparition directe d'une vingtaine d'hectares de terres agricoles.
Intensifier le territoire (urbanisation et diversification fonctionnelle) à proximité des services et transports en commun (objectif 3)	Comme nous le développons plus loin, ce projet n'est pas réellement connecté aux transports en commun.
Enjeu 6 : Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes	
Mettre en œuvre le PUM (objectif 1)	Le centre de Chênée est obstrué par des bouchons au moins 4 heures par jour du fait de la proximité des voies routières d'entrée/sortie de Liège et de la présence d'écoles secondaires regroupant plus de 3.000 élèves. L'addition de 800 à 1.000 nouveaux véhicules liés au projet HP (520 logements) mènerait à un engorgement permanent.
Promouvoir les modes doux comme éléments structurants (objectif 8)	La forte déclivité du terrain (8% en moyenne) limite fortement les formes de mobilité douce à l'intérieur du projet HP et les rend quasiment impossibles dans les relations avec l'extérieur de celui-ci. Ce projet implique de ce fait un usage intensif de la voiture.
Limitier les besoins en déplacement en favorisant la proximité habitat - travail - commerces - loisirs (objectif 9)	Le projet est totalement monofonctionnel (il ne prévoit que du logement).

<p>Dans l'exposé des « Zones d'enjeux : Les quartiers de gare » (page 111 du rapport final), le schéma insiste – à juste titre – sur l'importance de densifier les quartiers entourant les gares :</p> <p>« Organiser le développement urbain dans un périmètre de 800 mètres de marche autour des gares et points d'arrêt, considéré comme une distance raisonnable »</p>	<p>Le projet immobilier HP prétend s'inspirer de ce type de démarche. Dans la réalité, ce n'est pas le cas :</p> <p>En tracé piéton, il y a 1300 m du bas du lotissement (Ferme du Père Lejeune) à la gare de Chênée et 1900-2000 m du haut du lotissement (Aux Piedroux ou rue Sart-Moray) à la gare.</p> <p>Ces distances ne prennent pas en compte un élément essentiel, à savoir la déclivité du site (8% de pente moyenne) et les contraintes qu'elle impose aux déplacements à pied ou en vélo. Par conséquent le minutage variera fortement à l'aller et au retour, et en fonction de la personne, de son âge, de ce qu'elle transporte,...</p> <p>On est en tout cas très loin d'un quartier connecté à la gare.</p>
Enjeu 7 : Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité	
Diminuer l'étalement urbain (objectif 1)	Le projet HP accroît l'étalement urbain.
Poursuivre la politique de préservation et de valorisation de la biodiversité (objectif 2)	Le projet HP abîme, voire détruit, la biodiversité de la zone à bâtir (30 ha) et surtout déstabilise complètement la riche biodiversité des zones vertes voisines (300 ha) (voir la lettre de réclamation de Natagora en annexe)
Préserver et valoriser le patrimoine tant bâti que naturel (objectif 5)	<p>La réalisation du projet HP nécessiterait la démolition de volumes de la Ferme du Père Lejeune formant un ensemble harmonieux avec sa partie classée.</p> <p>Le projet HP ne respecte pas le paysage et détruit toutes les perspectives paysagères alors que le site est reconnu par ADESA comme "périmètre d'intérêt paysager" dans sa totalité et possède des qualités exceptionnelles.</p>
Enjeu 8 : Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine	
Préserver les potentialités foncières agricoles (objectif 2)	<p>La réalisation du projet HP se ferait au détriment d'espaces actuellement cultivés et à haut potentiel.</p> <p>Le maintien annoncé de 10 ha en réserve foncière n'est que de la poudre aux yeux, le</p>

	promoteur ayant annoncé que celle-ci était destinée à moyen terme à devenir une extension du lotissement.
Enjeu 9 : Valorisation touristique et culturelle	
Promouvoir le tourisme thématique en valorisant les ressources endogènes (objectif 1)	Le projet HP détruit toute possibilité de développement d'un tourisme vert et paysager sur le site HP et les espaces verts voisins.

ANNEXE 4

Le projet alternatif de la Plateforme Ry-Ponet veut répondre aux enjeux et objectifs du Schéma d'Aménagement

Projet de la Plateforme Ry-Ponet	Enjeux et objectifs du SDALg (pages 60 à 71 du rapport final)
<p>Promouvoir des alternatives pour un logement bien pensé et respectueux de l'environnement et des habitants, notamment par la construction de logements sur l'ancien site industriel Cuivre et Zinc (LBP).</p> <p>Ce site est situé le long de la Vesdre à quelques centaines de mètres de la zone des Haïsses-Piedroux.</p> <p>Il est à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none">- très proche du centre de Chênée (en terrain plat)- contigu à la gare de Chênée, très proche de lignes de bus et aisément accessible en mobilité douce- connecté aux voies routières (quai de l'Ourthe et de la Vesdre) et autoroutières (en direction de Bruxelles, Namur, Luxembourg,...)	<p>Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'Eurégional</p> <ul style="list-style-type: none">- Veiller à des développements territoriaux équilibrés, non concurrents (objectif 5)- Soutenir le recyclage foncier et immobilier, tant économique que résidentiel (objectif 6) <p>Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants</p> <ul style="list-style-type: none">- Diminuer l'étalement urbain (restreindre fortement l'emprise des nouveaux projets sur les terres agricoles) (objectif 1)- Intensifier le territoire (urbanisation et diversification fonctionnelle) à proximité des services et transports en commun en y encourageant les projets (par ex. politiques d'incitation aux investissements privés) (objectif 3)- Réhabiliter les friches avec la mise en place d'outils efficaces adaptés (objectif 5) <p>Enjeu 3. Création et adaptation cohérentes des logements en fonction des besoins</p> <ul style="list-style-type: none">- Développer, de façon équilibrée, les logements publics dans les noyaux (objectif 4) <p>Enjeu 6. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes</p> <ul style="list-style-type: none">- Promouvoir les modes doux comme éléments structurants (objectif 8)- Limiter les besoins en déplacement en favorisant la proximité habitat - travail - commerces - loisirs (objectif 9) <p>Enjeu 7. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité</p> <ul style="list-style-type: none">- Diminuer l'étalement urbain (objectif 1)

Protéger définitivement le site des Haïsses-Piedroux et la zone verte qui l'entoure sur 300 hectares (et qui est parcourue par un petit ruisseau, le Ry-Ponet) en en faisant un **vaste parc à caractère naturel et rural**.

Celui-ci pourrait bénéficier à toute la population, dans le respect des habitants, des fonctions et des usagers déjà présents.

Ce parc offrirait des ambiances et activités variées :

- les LOISIRS, avec des itinéraires de randonnée pour les promeneurs, les cyclistes et les chevaux, des espaces de détente, des terrains pour le sport,... dans la nature et au grand air.
- l'AGRICULTURE, par le développement de petites exploitations de maraîchage, offrant des produits sains et locaux qui pourraient être vendus sur place mais aussi livrés aux magasins des quartiers environnants.
- le TOURISME doux, notamment en utilisant la Ferme Sainte-Anne, qui pourrait servir de halte pour les promeneurs, mais aussi de lieu d'accueil pour le parc, de lieu d'hébergement agrotouristique,...
- la DEFENSE ET L'EDUCATION A L'ENVIRONNEMENT, en protégeant et en agrandissant les espaces naturels existants (bois, zones humides, pâtures) et en créant une réserve naturelle sur les espaces les plus intéressants.

Ce parc serait aisément accessible via tous les modes de mobilité douce, notamment parce qu'il est bordé au nord comme au sud par le Ravel (Ligne 38)

Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants

- Diminuer l'étalement urbain (restreindre fortement l'emprise des nouveaux projets sur les terres agricoles) (objectif 1)
- Renforcer l'attractivité des centres urbains en améliorant le cadre de vie (objectif 7)

Enjeu 6. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

- Promouvoir les modes doux comme éléments structurants (objectif 8)
- Limiter les besoins en déplacement en favorisant la proximité habitat - travail - commerces - loisirs (objectif 9)

Enjeu 7. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité

- Diminuer l'étalement urbain (objectif 1)
- Poursuivre la politique de préservation et valorisation de la biodiversité (objectif 2)
- Renforcer les liens villes - nature (nature en ville, liaisons modes doux,...) (objectif 3)
- Améliorer l'environnement urbain - qualité des espaces publics, accessibilité des espaces verts, etc... (objectif 4)
- Préserver et valoriser le patrimoine tant bâti que naturel (objectif 5)

Enjeu 8. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine

- Préserver les potentialités foncières agricoles (objectif 2)
- Promouvoir le développement des circuits-courts à travers la redynamisation des marchés, la communication et le décroisement socio-économique des initiatives existantes (objectif 4)

Enjeu 9. Valorisation touristique et culturelle

Promouvoir le tourisme thématique en valorisant les ressources endogènes (ici, le tourisme vert) (objectif 1)

- Développer le réseau de voies lentes et établir une plus grande lisibilité et compréhension du système (objectif 2)

ANNEXE 5



Votre contact :

Joëlle Piraux
Département Politique générale
Responsable Aménagement du territoire
Tel.: 081/390743
Email: polgen@natagora.be

Namur, le 16 juin 2017

Ville de Liège
Service des Permis d'urbanisme
La Batte 10, 4ème étage
4000 LIEGE

Objet : Permis d'urbanisation 7/30

Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins,

Concernant la demande de permis d'urbanisation du « site des Haïsses et Piedroux » à Chênée, en tant qu'association de conservation de la nature, nous tenons à vous faire part de nos observations.

A.- Tout d'abord, le projet prend place dans **un contexte paysager** de grande qualité constitué d'une vaste terrasse mosane, en pente régulière. L'usage agricole des lieux contraste avec la grande qualité des milieux naturels présents aux abords du site : les talus schisteux du RAVeL, le vallon du Ry Ponet, le bois de Beyne, le teruil de Basse Rancy.

Si les options d'aménagement prévoient de conserver, valoriser et renforcer le caractère vert du site, nous estimons que ce n'est pas le cas avec ce projet d'urbanisation actuellement soumis à enquête publique. En effet, nous estimons, notamment, que :

- la densité prévue (54-63 logements/ha dans la partie Haïsses et 31-37 logements/ha pour la partie Piedroux) contraste fortement avec la densité actuelle des quartiers voisins (25 logements à l'ha) et ne permet pas de valoriser au mieux le caractère vert du site ;
- l'espace public à proximité du site du « Père Lejeune » devrait être plus ouvert permettant une meilleure mise en valeur du bâtiment classé;
- la localisation de la maison de repos coupe les perspectives vers la vallée depuis la rue Aux Piedroux et depuis le fortin.

B.- Ensuite, en ce qui concerne les **incidences sur le milieu biologique**, nous regrettons vivement l'absence de relevés faunistiques complets dans l'étude d'incidence. Seuls les habitats ont été relevés dans cette étude. Pourtant, si les espèces végétales (prises individuellement en tant qu'espèce) n'abritent pas d'espèces « remarquables », leur association permet l'expression de milieux naturels variés et remarquables pour la faune.

En effet, la zone de projet est ceinturée de talus dans lesquels des buttes enfrichés et/ou boisés, où affleure un sol schisteux superficiel, permettent le développement de pelouses thermophiles. On y observe une diversité et une alternance des faciès naturels comprenant des pelouses rases thermophiles, des friches plus rudérales, des ronciers, des massifs buissonnants et denses d'arbustes indigènes, des haies libres champêtres, des éléments boisés composés de petits arbres isolés, en petits massifs, ou en éléments linéaires... On y observe également un site minier, le terril de Basse Ransy Nord, qui a été inventorié en 2006 par Natagora.

Cette mosaïque d'habitats herbacés et boisés s'étirent sur toute la zone et créent un réseau linéaire qui permet la circulation des espèces dans le paysage. Ces talus contribuent à renforcer l'aspect bocager de la région en permettant aux espèces de ces bocages de maintenir et de stabiliser leurs populations.

Ainsi, le site abrite au moins 49 espèces d'oiseaux, 5 espèces de mammifères, 3 espèces d'amphibiens et 14 espèces de papillons de jour (voir ce lien https://observations.be/gebied/species_list/252149) auxquels il faut encore ajouter d'autres insectes remarquables.

Parmi les oiseaux, quelques espèces méritent une attention particulière. C'est le cas du Rougequeue à front blanc, Gobemouche gris, Autour des palombes, Chevêche d'Athéna, Épervier d'Europe et Faucon crécerelle. De manière générale, l'ensemble du site abrite une avifaune assez variée par rapport aux environs immédiats beaucoup plus urbanisés. Cette grande zone verte permet à des espèces communes et semi-rares en Wallonie de se maintenir au milieu des espaces très urbanisés. Il est également possible que cet environnement constitue un réservoir pour les espèces présentes dans les jardins alentours où la prédation et les risques d'accident sont souvent plus élevés qu'en zone plus « naturelle ».

Parmi les insectes, l'espèce la plus remarquable fréquente les talus et la zone de projet : le **Grillon des champs**. Cette espèce est en très forte régression dans notre Pays et ne se rencontre presque plus qu'en Lorraine. Ailleurs, il a disparu de nombreuses contrées et les populations restantes sont faibles et menacées par l'urbanisation de ses habitats. Quelques populations subsistent en région liégeoise et constituent donc un petit noyau sensible qui mérite une attention particulière. L'espèce a été entendue plusieurs fois autour de la zone du projet, le long du RAVeL et sur les talus thermophiles près du Kentucky.

Le principal impact du projet est une fragmentation du réseau écologique liégeois. En effet, la mise en place du projet entraînera des destructions ou des altérations irréversibles de ces milieux qui impacteront plusieurs espèces d'intérêt dont le grillon des champs qui est de loin l'espèce emblématique de la zone. Les habitats d'hibernation de la coccinelle des landes et de la coccinelle noires seront réduits et l'avifaune typique des milieux bocagers (chouette chevêche, bruant jaune, rouge-queue à front blanc...) sera également affectée. D'autres impacts liés par exemple à l'augmentation de la fréquentation du site par les futurs habitants, l'éclairage, le bruit, etc. auront également un impact direct sur les espèces présentes.

Enfin, nous attirons également l'attention sur le risque, lors de la phase de chantier, d'introduction et la dissémination d'espèces invasives qui auront également un impact sur la qualité du milieu bocager qu'il convient de préserver au mieux!

En conclusions, au vu de toutes ces remarques, Natagora émet une vive opposition à l'actuel projet d'urbanisation du site des Haïsses et Piedroux.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Bourgmestre, Mesdames et Messieurs les Echevins, l'expression de notre sincère considération.

Pour Natagora,
Responsable Aménagement du territoire

Joelle Piraux

ANNEXE 6

La Plateforme Ry-Ponet : qui sommes-nous et que voulons-nous ?

La Plateforme Ry-Ponet s'est constituée en janvier 2015 autour de trois objectifs :

- empêcher la destruction du site des Haïsses-Piedroux par un projet immobilier qui serait néfaste pour l'environnement, le vivre ensemble, la mobilité, le commerce local et l'avenir de toute la zone environnante ;
- promouvoir des alternatives pour un logement bien pensé et respectueux de l'environnement et des habitants, notamment par la construction de logements sur l'ancien site industriel Cuivre et Zinc (LBP) situé le long de la Vesdre à quelques centaines de mètres de la zone des Haïsses-Piedroux ;
- protéger définitivement le site des Haïsses-Piedroux et la zone verte qui l'entoure sur 300 hectares (et qui est parcourue par un petit ruisseau, le Ry-Ponet) en en faisant un vaste parc à caractère naturel et rural, qui pourrait bénéficier à toute la population, dans le respect des habitants, des fonctions et des usagers déjà présents.

Ces trois objectifs sont pour nous indissociablement liés car notre opposition à un projet immobilier inacceptable et d'un autre temps s'inscrit dans l'objectif plus large d'une ville qui assure le droit au logement et à un environnement sain pour tous ses habitants.

La Plateforme Ry-Ponet est soutenue par :



Suivez nos activités : www.ryponet.be - <https://www.facebook.com/RyPonet>

Contactez-nous : ryponet@gmail.com - 0486/41.38.03