VILLE D'ARLON

Belgique

CONSEIL COMMUNAL

SEANCE DU 25 JUIN 2018

Procès-verbal

Présents : *Monsieur Vincent MAGNUS, Bourgmestre - Président;*
Messieurs André PERPETE, André BALON, Jean-Marie TRIFFAUX, Madame Anne-Catherine GOFFINET, Monsieur André EVEN, Echevins;
Messieurs Raymond BIREN, Georges MEDINGER, Guy SCHUSTER, René MULLER, Bernard DAXHELET, Monsieur Didier LAFORGE, Monsieur Kamal MITRI, Madame Joëlle DENIS, Messieurs Matthieu SAINLEZ, Romain GAUDRON, Henry MANIGART, Monsieur Ludovic TURBANG, Madame Myriam WILLEMS, Messieurs Jacques DECHAMBRE, Morad LAQLII, Denis KARENZO, Madame Stéphanie SAUCEZ, Conseillers;
Mademoiselle Marie NEUBERG, Présidente du C.P.A.S
Monsieur Cédric LECLERCQ, Directeur général.

Ordre du jour :

1. Marché de travaux : En présence du SPW – DGO1 : N4 à Arlon – Sécurisation du carrefour du Liedel. Approbation du la Convention de marché conjoint et d'entretien des plantations, du cahier des charges, des conditions et du mode de passation : 19h00 – 19h15 ….....**p.5**

2. Plan Communal de Mobilité : En présence de l'auteur de projet Vincent Thomas, IDELUX – Présentation du projet de « Smart Parkings » : 19h15 – 19h45 ……**p.12**

3. Plan Communal de Mobilité : En présence de l'auteur de projet TRANSITEC – Présentation du suivi et des actions à haut impact : 19h45 – 20h45…….……..**p.18**

4. Marché de travaux : En présence de l'auteur de projet, Henri Poncin – Réhabilitation de la maison de village de Bonnert. Approbation du cahier des charges, des conditions et du mode de passation : 20h45 -21h00…….……...…… ….**p.28**

5. En présence de l'auteur de projet : Association Momentanée IMPACT – ARCHE CLAIRE, représentée par Dominique PAJOT : Opération de rénovation urbaine portant sur l'hypercentre

d'Arlon – Approbation du dossier de demande de reconnaissance de l'opération de rénovation urbaine et du périmètre de l'opération de rénovation urbaine : 21h00 – 21h45…… **p.34**

6. Marché de travaux : Rue de la Vallée – Travaux conjoints d'égouttage et de voirie. Approbation du cahier des charges et des conditions modifiés suivant le remarques du SPW – DGO1…….....…….**p.46**

7. Approbation du procès-verbal de la séance précédente……**p.47**

8. Communication d'ordonnances de police de règlementation de la circulation…… .**p.48**

9. Arrêtés de police administrative du Bourgmestre – confirmation…….……...**p.57**

10. Opération de revitalisation urbaine sur le site de l'ancien arsenal rue de l'Esplanade et le parc Léopold – Approbation du dossier de demande de reconnaissance de l'opération de revitalisation urbaine du parc Léopold et du périmètre de l'opération de revitalisation urbaine…….…… **p.57**

11. Valorisation de l'ancien parc à conteneurs d'Arlon : Approbation des modalités de la mission confiée à Idelux Projets Publics…….…… **p.58**

12. Marché de travaux : Réfection de la rue de Frassem. Approbation du cahier des charges et des conditions modifiés suivant les remarques du SPW – DGO1……..…… **p.59**

13. Marché conjoint : Entretien des cours d'eau de troisième catégorie dans le cadre du bail d'entretien 2018 des cours d'eau – Chapitre 2 : bassin Moselle. Approbation du cahier des charges, des conditions et du mode de passation ……...……**p.60**

14. Marché de fournitures : Acquisition de deux véhicules pour la livraison des repas dans les écoles – Approbation du cahier des charges, des conditions et du mode de passation du marché……...……**p.60**

15. Marché de de Fournitures : Fournitures et placement de modules de jeux pour moderniser et compléter les plaines de jeux existantes – Approbation du cahier des charges, des conditions et du mode de passation du marché…..…… **p.60**

16. Vente de gré à gré de la mitoyenneté d'un mur sis rue du Musée : Décision définitive et approbation du projet d'acte……..……**p.61**

17. Installations sportives du Cercle de Tir de Heinsch : Prorogation d'emphytéose existant – Décision de principe ……...…..**p.61**

18. Installations sportives de la Royale Jeunesse Freylangeoise : Prorogation du droit d'emphytéose existant – Décision définitive et approbation du projet d'acte……..……..**p.62**

19. Cantonnement d'Arlon : Chasse sise à Udange d'une contenance de 215 ha 33 a 16 ca : Relocation par reconduction de gré à gré.……**p.62**

20. Règlement complémentaire de police sur la circulation routière : Création d'un Kiss & Ride à la rue de Bastogne, à hauteur de l'ISMA : Précision à apporter suivant les remarques du SPW…….....**p.62**

21. Approbation d'une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : Création d'un emplacement PMR à la rue Nicolas Berger……...…… **p.63**

22. Octroi d'une subvention à l'association « Sanglier d'Arlon »……**p.63**

23. Octroi d'une subvention à l'asbl « Royal Cercle de Tir Arlonais »……**p.64**

24. Approbation des comptes de l'asbl « Maison des Jeunes d'Arlon » pour l'exercice 2016…….…… **p.64**

25. Approbation des comptes de l'asbl « Arlon Centre-Ville » pour l'exercice 2017……..**p.64**

26. Non-valeur sur la redevance sur les droits de places aux foires et marchés d'Arlon exercice 2018……..……**p.64**

27. Approbation du compte 2017 de la fabrique d'église de Viville…… **p.64**

28. Approbation du compte 2017 de la fabrique d'église d'Autelhaut……....……**p.65**

29. Approbation du compte 2017 de la fabrique de Heinsch……...……**p.65**

30. Approbation du compte 2017 de la fabrique de Stockem……. ……**p.66**

31. Approbation du compte 2017 de la fabrique de Guirsch ……...……**p.66**

32. Approbation du compte 2017 de la fabrique de Saint-Martin ……...**p.67**

33. Approbation du compte 2017 de la fabrique de Waltzing…… ……..**p.67**

34. Prorogation du délai d'approbation du compte 2017 pour l'église Protestante Luthérienne…..…… **p.68**

35. Approbation de l'évaluation du Plan de Cohésion Sociale 2014-2019 et de l'extraction des données de SpiralPCS……**p.68**

36. Idelux : Approbation des points de l'ordre du jour des assemblées générales ordinaires et extraordinaires du 27 juin 2018……..……**p.68**

37. Idelux Finances : Approbation des points de l'ordre du jour des assemblées générales ordinaires et extraordinaires du 27 juin 2018……..……....**p.68**
38. Idelux Projets Publics : approbation des points de l'ordre du jour des assemblées générales ordinaire et extraordinaire du 27 juin 2018……...…….**p.69**

39. AIVE : approbation des points de l'ordre du jour des assemblées générales ordinaire et extraordinaire du 27 juin 2018……...……**p.69**

40. Approbation du projet de convention de Partenariat - Propreté et Ouvriers urbains entre la ville d'ARLON et l'asbl Centre-ville…….... **p.70**

Demande d'un Conseiller communal d'inscription d'un point à l'ordre du jour relative à la prise en charge éventuelle d'autres frais comme la sécurité par la commune en cas de suppression des droits de diffusion pour la retransmission publique……**p.70**

Huis clos :

41. Présentation de candidats administrateurs à désigner sous le quota communal dans les intercommunales du Groupe IDELUX-AIVE……..…… **p.72**

42. Rapport de rémunération du Conseil communal (article L6421-1§1er CDLD) ……..…… **p.74**

43. Mise à la pension d'un professeur de formation instrumentale…….……**p.74**

44. Ratification de la décision du Collège communal du 15/05/2018 concernant la désignation d'une directrice à partir du 1er octobre 2018…….……**p.74**

45. Prolongation de la désignation d'un responsable faisant fonction au service environnement ……...……**p.74**

46. Prolongation de la désignation d'un chef de service faisant fonction au Département technique…….……..…… **p.74**

47. Prolongation de stage d'un ouvrier qualifié……...…….....**p.74**

48. Admission au stage d'une directrice générale adjointe……..…….….**p.75**

49. Ratification des décisions concernant les auxiliaires professionnelles…….… **p.75**

50. Mise à la pension pour inaptitude physique d'un brigadier-chef au service environnement… **p.76**

51. Acquisition d'une parcelle privée sise au lieu-dit « Auf Dem Fourtzberg », l'ensemble cadastré, selon l'extrait de la matrice cadastrale, section A, numéro 2257/X/2 P000, pour une contenance de quarante-trois ares et vingt centiares, dans le cadre de la procédure de vente publique dont elle fera l'objet……..... **p.76**

52. Autorisation d'ester en justice – requête en annulation devant le Conseil d'Etat contre l'arrêté du 10 avril 2018 adopté par le Ministre de l'aménagement du territoire dans le dossier urbanisme WIDART-ORY…… …… …….**p.77**

SEANCE PUBLIQUE

\+ + +

Monsieur MAGNUS, en sa qualité de Président du Conseil communal, ouvre la séance publique à 19 heures et 10 minutes.

+ + +

19h15 - Madame la Conseillère Joëlle DENIS entre en séance.

+ + +

19h20 - Monsieur le Conseiller Matthieu SAINLEZ entre en séance.

+ + +

1. TRAVAUX COMMUNAUX : Marché de travaux : En présence du SPW – DGO1 : N4 à Arlon – Sécurisation du carrefour du Liedel. Approbation du la Convention de marché conjoint et d'entretien des plantations, du cahier des charges, des conditions et du mode de passation.

+ + +

En présence de Monsieur l'auteur de projet, Monsieur Arnaud DELOBBE du SPW.

+ + +

Monsieur MAGNUS – Avant de passer la parole à Monsieur Arnaud DELOBBE, que je remercie d'ailleurs d'être là, je voudrais simplement au sein de cette enceinte rappeler deux-trois choses : premièrement on nous demande ici notre avis pour les trottoirs qui seront financés par la caisse communale, mais on est ici sur un terrain qui ne nous appartient pas. Lorsqu'on en a rediscuté suite à la dernière réunion au Conseil communal, le SPW nous a dit de manière tout à fait logique que ce n'est pas nous qui finançons un terrain qui ne nous appartient pas, nous n'intervenons que sur les trottoirs. Je n'ai pas envie non plus que les montants de 848.000 € puissent être attribués demain à un projet qui se trouve dans un autre lieu que notre ville d'Arlon.

Monsieur DELOBBE – La sécurisation du carrefour Liedel, nommé de cette manière en référence à un aviateur qui était tombé à Martelange et décédé à Arlon pendant la 1ère Guerre Mondiale en 1914, est un carrefour que tout le monde connait bien et qui est situé au début de l'Avenue de Mersch, sur la N4 qui relie Martelange à Steinfort en passant par la Spetz. On a certains autres projets d'aménagements à court ou moyen terme sur cet itinéraire. Le carrefour Liedel est la zone en rouge, on a également la zone en bleu avec le chantier Arlon-Steinfort dont j'étais venu vous parler au mois de décembre ou janvier. Ces travaux-là sont prévus par l'entreprise DEUMER qui devrait commencer prochainement. On a également le reste de la réhumanisation puisque ce que projet du carrefour du Liedel fait partie d'un grand projet de modernisation de tout cet axe qui est un peu désuet esthétiquement et qui mérite d'être rénové. J'ai aussi mentionné les travaux de la rue de Neufchâteau qui sont en jaune sur la gauche, qui ne sont pas vraiment sur le même itinéraire mais vu que c'est également dans Arlon et que ça fait partie de nos projets, je le mentionne mais je viendrai vous le représenter une autre fois. Pour le plan général de la réhumanisation, vous avez tout en bas à gauche le rond-point Callemeyn qui existe déjà, et le Carrefour de la Spetz en haut à droite. L'aménagement d'un rond-point au carrefour du Liedel a certainement été longuement discuté la dernière fois, donc je ne vais pas rentrer dans les détails mais il y a plusieurs phases. La 1ère phase est l'aménagement de ce carrefour-ci. La 2ème phase est le carrefour de la Spetz qui serait transformé en un long point. Ce sont des aménagements que nous réalisons de temps en temps et qui fonctionnement comme un rond-point, sauf que la configuration du carrefour fait que nous devons le revoir un peu différemment puisqu'il est de forme allongée. La 3ème phase est la section Liedel-Spetz, et la 4ème phase est la zone de la tranchée, avec l'Avenue du 10ème de Ligne qui passe au-dessus et pour laquelle il y aura également un aménagement spécifique. Voici une vue actuelle de la zone où les travaux doivent être réalisés. En ce qui concerne les principes généraux de ce projet,

dès le départ c'est une étude qui a commencé il y a environ 4 ans, qui était vraiment le mot « réhumanisation » à cause de la N4 qui avait défiguré la ville. On souhaitait apporter un plus esthétique et rendre la ville aux habitants, améliorer la mobilité douce pour les piétons et les cyclistes, améliorer aussi la fluidité des véhicules sans que la vitesse n'augmente non plus car c'est quand même un axe où il y a moyen de rouler vite si on le veut, et puis améliorer l'esthétique via les plantations. Pour le plan général des travaux, voici la partie de gauche où on arrive tout doucement sur le rond-point en venant du coté Martelange. Dans la partie centrale, on ne le voit pas parce que ce n'est pas encore aménagé dans cette phase-ci de travaux, mais il y a normalement un piétonnier qui se situera au milieu de la route, un peu comme le boulevard urbain à Marche que l'on a fait il y a environ 5 ans. Ça ne sera pas réalisé tout de suite vu qu'il n'y a pas d'intérêts, sinon on envoie les riverains directement sur les bandes de circulation qui sont du côté gauche, ce qui n'a aucun sens. Ensuite le rond-point en lui-même, on va mettre la statue du Lieutenant Liedel qu'on voyait à la 1ère diapo au milieu du rond-point, ce qui permettra aussi de rappeler à tout le monde pourquoi le carrefour s'appelle comme ça. Voici une vue en coupe de la statue et ce à quoi ça doit ressembler au milieu du rond-point. La zone côté Weyler qui est plutôt une zone où la berne centrale est plus étroite mais où nous aurons toujours une bande de circulation dans chaque sens, on ralentit la circulation, on améliore le côté esthétique en supprimant une bande circulation dans chaque sens. Il y a des aménagements pour les personnes à mobilité réduite, un gros point fort de ce projet qui est l'aménagement de pistes cyclables séparées par rapport à la route, ce qui est un vrai gage de sécurité pour les cyclistes. Pour info on va remplacer la signalisation et l'améliorer. Je vais là-dessus passer sur les problèmes soulevés au dernier conseil, comme le problème de stationnement en épi inversé. Effectivement ce n'est pas quelque chose d'habituel comme manœuvre. Pour rentrer dans ces places-ci, en arrivant de la gauche, on doit s'arrêter et reculer en braquant pour rentrer dans ces emplacements de stationnement. Ça a néanmoins de gros avantages comme la sortie qui est beaucoup plus facile. Une fois qu'on est garé dans ces stationnements on peut avancer un peu pour voir d'où vient la circulation. Pour sortir du véhicule, comme les places sont en épis, en travers à 45°, c'est plus facile d'ouvrir les portières. Pour les personnes à mobilité réduite il y a une place où l'accessibilité est plus aisée en venant de cette zone-ci. Comme pour un créneau, on frêne et on s'arrête, la voiture derrière va également s'arrêter. Je n'entends pas souvent d'accidents qui se passent comme ça, car on pourrait se dire que la circulation arrive vite du côté Callemeyn. Mais vu qu'il y a des feux rouges et que les gens s'arrêtent quand même la circulation devrait normalement respecter les mêmes règles qu'aujourd'hui. Un autre inconvénient est le changement d'habitude pour se garer et stationner qui devra être revu par tout le monde. Il faut savoir aussi que si cet aménagement ne fonctionne pas on peut toujours inverser la tendance, c'est-à-dire qu'après un an si on voit que ça ne fonctionne pas du tout, on peut démonter les pavés de ligne de bord et redessiner les places de stationnement dans l'autre sens pour que les gens qui stationnent viennent en marche avant comme de coutume. Par contre pour sortir on ne voit rien du tout. Ça peut être un risque plus élevé d'accident et c'est ce que les normes actuelles préconisent. Pour le manque de stationnement, c'est relatif car actuellement il y a des places de stationnement libres, des places marquées au sol aussi mais dans le projet tel qu'il est dessiné, sur environ 200 mètres de long, on a 25 places en tout dans cette zone, ce qui n'est pas mal. Mais je suis prêt à rajouter quelques places de stationnement si c'est le souhait de ces riverains-là et de tout le monde. J'ai dessiné un maximum de places que l'on peut faire. Dans cette zone-ci on ne peut plus en mettre car on ne peut pas mettre un arrêt de bus avec des zones de stationnement. On peut rajouter 6 places de stationnement mais pas plus, ce qui serait néanmoins suffisants pour les habitations puisque 4 non pas de garage. J'ai noté que ça n'était pas très esthétique car ce sont des places plic-ploc mais pour les riverains pourquoi pas, je suis prêt à le faire. Les feux tricolores seront démontés suite à l'installation du rond-point évidement. Il y a un problème de circulation qui a été soulevé il y a un an ou deux pour lequel on a déjà pris des mesures pour pouvoir s'en sortir et envisager le futur relativement sereinement. Le problème étant que le matin en semaine, quelqu'un qui veut sortir de chez lui pour aller vers le centre d'Arlon, ça va être très compliqué car il risque d'y avoir un flux continu de véhicules qui viennent du rond-point qu'on va réaliser. Actuellement les feux régulent un peu le trafic donc il y a des zones de temps morts, mais pas très longues parce que dès qu'un feu devient rouge, l'autre devient vert. Il y a un risque que ce soit plutôt un flux continu. Les solutions sont pour les riverains d'attendre le bon moment pour traverser ou partir vers la Gaichel et faire demi-tour au 1er carrefour. Voilà pour la solution 'test'. La solution définitive est de prévoir le gainage nécessaire pour

pouvoir réinstaller des feux rouges pour temporiser le trafic. À ce moment-là on va créer des temps-morts de 30 sec à 1 min pendant lesquels la circulation des riverains ou des voies latérales pourra reprendre. Un petit détail supplémentaire concernant la rue Michel Hamélius qui a été soulevée. Effectivement c'est quelque chose auquel on avait pensé mais qui n'est pas dessiné sur les plans que vous avez vus. On va réaliser dans la 1ère phase des travaux une ouverture dans la berne centrale de façon à permettre aux véhicules de traverser pour directement prendre la direction de Bastogne. Ce sera quelque chose de temporaire car le jour où il y aura le futur rond-point à l'entrée de l'ULg en 3ème phase des travaux, on fermera à ce moment-là la berne centrale et les personnes devront se diriger vers l'ULg, 500 mètres plus loin, faire demi-tour et remonter vers Bastogne.

Monsieur MAGNUS – J'aimerais revenir sur les dernières discussions que nous avons eues au Conseil et remercier Monsieur DELOBBE d'avoir participer à la réflexion. Pour la réversibilité des parkings je crois que c'était quelque chose qui était demandé par le Conseil si jamais votre système ne fonctionnait pas et qu'on voulait revenir en arrière. Vous le proposez donc merci. On avait demandé quelques emplacements en plus, et nous en avons trouvé 6 en plus après quelques réflexions. Nous avions aussi imaginé le terrain sur lequel le projet éventuel se trouvera et que la Ville puisse éventuellement se porter acquéreur de ce terrain pour avoir quelques emplacements de parking de manière définitive pour qu'ils soient à ce moment-là affecter par la ville à des emplacements de parking, et donc la lettre vous a déjà été envoyée. Et le dernier élément pour ceux qui sortent de Waltzing, ça paraissait surprenant lorsque nous avions commencé à parler de ça il y a environ 2 ans et tout le monde trouvait l'idée assez saugrenue. Finalement on m'a dit que cela existait au Kirchberg, près de l'hôpital, ainsi qu'aux Pays-Bas, pour quelques heures le matin et l'après-midi. Merci d'avoir réfléchi un peu plus en détail à toutes ces réflexions qui ont été fait dans notre enceinte.

Monsieur KARENZO – Vous avez expliqué que vous alliez rajouter 6 places devant les maisons à droite pour aller vers Martelange. Mais vous n'avez pas expliqué s'il allait y en avoir en face.

Monsieur DELOBBE - Non, nous n'en rajoutons pas de supplémentaires parce qu'il y a déjà une zone avec 10 emplacements de stationnement prévue de ce côté-là.

Monsieur KARENZO - Nous n'en rajoutons pas, mais est-ce que les places situées devant chez les riverains seront condamnées ?

Monsieur DELOBBE - Ils peuvent aller sur la zone verte qui est ici, où il y a 10 emplacements.

Monsieur TRIFFAUX – Sur le tronçon renseigné par les travaux, il n'y a pas de places de parking devant les maisons. Il y a un petit trottoir mais pas d'emplacement de parking.

Monsieur MAGNUS – Les maisons y sont à front de rue. Il y a un peu d'espace devant les maisons qui sont après la rue.

Monsieur TRIFFAUX – J'insiste sur le fait très important que la ville souhaite se porter acquéreur du terrain où il y a le monument Liedel et les parkings. Si on ne le fait pas, il y a un risque que ça devienne un jour un immeuble à appartements qui occupe tout l'espace, comme il y a déjà au début de l'Avenue de Mersch. On va avoir le pendant de l'autre côté très certainement tôt ou tard. Tandis que si la ville se porte acquéreur on pourra alors être maitre des lieux. Je pense qu'il y a des solutions pour fermer le bâti et faire un beau carrefour avec de la végétation, si on estime que cela doit être fermé visuellement. On peut toujours imaginer des plantations et des parkings en dessous, cela permettrait de garder des parkings dans cette zone-là. J'espère donc que notre demande auprès du SPW sera entendue parce qu'elle est vraiment fondamentale.

Monsieur DELOBBE - Nous sommes d'accord à priori sur le principe, il n'y aucun problème pour nous. Ce n'est pas une zone dont on risque d'avoir besoin un jour, donc je pense que ça ne posera pas de problème.

Monsieur TRIFFAUX – Je voulais vous dire, Monsieur, que j'ai connu l'époque où il y avait une séparation au milieu de l'Avenue de Longwy. C'était une sorte de muret et ça commençait au niveau du n°125 de la rue Sonnetty. Il y avait un beau rond lumineux bleu avec une flèche blanche pour ceux qui venaient du couvent des Clarisses vers le Liedel, pour attirer leur attention sur un obstacle au milieu de la route, mais ça générait énormément d'accidents. On va donc avoir une période où l'aménagement sera fait ici et un jour à la Spetz, mais entre les deux il n'y aura pas encore la bande centrale avec les arbres tout le long. Il faudra donc prendre des dispositions pour que les voitures ne se prennent pas l'obstacle de front. Vous allez me dire que la circulation s'effectuera sur une seule bande et que cela ne devrait pas se produire mais il faut quand même avoir ça à l'esprit.

Monsieur DELOBBE - C'est exactement ça, la circulation sera ramenée sur une bande donc ça ne devrait pas se produire. Maintenant les accidents de nuit dans des conditions un peu difficiles, ça peut arriver j'en suis bien conscient, mais il va quand même y avoir un éclairage de ce rond-point qui sera modernisé, comme les éclairages récents installés sur certaines sections de la N4 qui sont beaucoup plus efficaces que maintenant. Ce genre d'accident arrive beaucoup plus fréquemment de nuit que de jour. Je pense que ça devrait aller, d'autant plus que le risque d'accident contre des ilots est surtout aux endroits où l'on fait des chicanes et des dévoiements prononcés pour ralentir la circulation. Ça n'est pas le but ici car nous avons tellement d'espace public avant et après en largeur que ça ne pose pas de problème de ralentir les gens gentiment. Quand je prends les rabattements dans tout ce qui est N4 jusque Bastogne et même au-delà, ce sont des aménagements qui ne posent plus de problèmes parce que les gens s'y sont habitués depuis quelques années. Je suis assez confiant là-dessus.

Monsieur TURBANG - J'ai deux questions dont la 1ère, quand on vient de Bastogne sur la partie gauche un peu plus loin que le pont de l'Avenue du 10ème de Ligne, il y a régulièrement des bus qui sont garés le long durant la journée. Est-ce qu'il y aura des emplacements pour que ces véhicules s'y parquent ?

Monsieur DELOBBE – Ce n'est pas prévu explicitement pour ces bus-là parce que je pense qu'ils n'ont pas d'autorisation spécifique pour se garer à cet endroit-là, mais ils sont là. En fait cette zone-ci peut servir de stationnement pour les bus.

Monsieur TURBANG – Cela reste donc possible. Concernant ma 2ème question, est-ce qu'il y aura une enquête au niveau des riverains ?

Monsieur DELOBBE - Elle a déjà eu lieu. Il y a eu une enquête publique dans le cadre du permis qui a été délivré au mois de décembre-janvier. L'enquête publique est donc terminée. Par contre avant la réalisation des travaux, ça ne me pose pas de problème de faire une séance d'informations aux riverains une soirée. Ce sont des choses qui se font régulièrement avec la commune d'Arlon. On peut leur expliquer les travaux qui vont être réalisés et ça va leur permettre de s'exprimer et d'apaiser certaines craintes.

Monsieur TURBANG - Surtout pendant la période des travaux, parce que le carrefour sera fermé à un moment donné et qu'il y aura des déviations qui seront mises en place.

Monsieur DELOBBE - Pour ce type de travaux on essaye de ne pas fermer du tout la circulation. Je ne dis pas qu'il ne faudra pas fermer la circulation pendant une semaine, mais pour cette phase de travaux-là on va essayer de goupiller le planning en juillet-août pour que ces travaux-là soient fait afin d'embêter le moins de gens possible.

Monsieur GAUDRON – Je reviens sur la question de la mobilité à vélo. Le Conseiller en mobilité nous a bien expliqué la fois dernière que tant qu'une piste cyclable n'est pas finie, on ne peut pas obliger le cycliste à l'emprunter. Mais d'un point de vue signalétique ça me paraitrait important du côté ville qu'on puisse tout de même inviter le cycliste à emprunter la portion de piste cyclable, étant donné qu'il

y a la sortie du bus depuis sa place d'arrêt en sortie de carrefour qui me semble assez dangereuse pour des cyclistes.

Monsieur DELOBBE – Très bien je vais noter ça. C'est une bonne idée et je vais en parler chez nous en interne. J'aime bien cette idée d'inviter le cycliste parce qu'on ne veut pas l'obliger non plus. Certains cyclistes préfèrent rouler sur la route. Il y a plusieurs types de cycliste comme le lièvre, la tortue, le loup, et le louveteau pour les enfants. Je pense que ça peut être une bonne idée d'indiquer quelque chose là.

Madame DENIS – Je reviens par rapport à votre discussion concernant les personnes qui vont sortir de Waltzing. Vous dites que pour rejoindre la ville ils devront aller vers la Gaichel et tourner au 1er carrefour. Comment voyez-vous les choses ?

Monsieur DELOBBE - Je les vois faire demi-tour au 1er carrefour mais je ne connais pas le nom de la rue.

Madame DENIS – Est-ce que vous vous rendez compte du trafic qu'il y a le matin ? Faire une déviation à cet endroit-là me parait étrange. Est-ce qu'il est prévu de faire un rond-point au niveau de cet endroit-là plus tard ?

Monsieur DELOBBE – Non c'est totalement impossible. Si on voulait faire un rond-point au carrefour du chemin des Espagnols il faudrait abattre 1 ou 2 maisons.

Madame DENIS – Et plus loin ? Parce que celui qui sort du chemin des Espagnols, comment il va faire pour tourner vers la ville, dans le cas de figure où il y a plein de trafic ?

Monsieur MAGNUS – Je ne crois pas que c'est ce que les gens vont faire. Il faut attendre que ça fonctionne et c'est pour ça qu'avec ce flux continu, le matin, on peut imaginer après une période d'essai qu'à un certain moment les gens ne sauront plus sortir de Waltzing et qu'il faudra remettre les feux rouges le matin. Est-ce qu'il faudra les remettre sur les 4 coins ou uniquement sur l'Avenue de Longwy ? On verra bien mais je suis pratiquement persuadé qu'à un certain moment le flux sera continu et les gens ne pourront plus sortir aux heures de pointe.

Monsieur DELOBBE – On voit d'ailleurs qu'il y a plus de circulation sur cet axe-là qu'avant. On est bien conscients que les choses ne vont pas en s'améliorant, on ne se voile pas la face mais les solutions sont là et peuvent être mises en place.

Monsieur MAGNUS – Quand le feu est rouge des deux côtés, il n'y a plus que ceux qui viennent de la rue Godefroid Kurth qui les empêchent de sortir. Il y aura un certain arrêt et les gens pourront sortir de Waltzing.

Monsieur DELOBBE - D'ailleurs j'en profite pour rajouter qu'ORES commencera des travaux de modernisation de son réseau sur cette section-ci à partir du 20 août. Nous avons eu une réunion la semaine dernière et on va faire une tentative d'installation d'un rond-point provisoire pendant ces travaux-là car la taille du carrefour le permet. On va déjà faire ce test-là à partir de fin août-début septembre et on verra si ça crée de gros problèmes ou non. Si c'est le cas on étudie tout de suite les feux rouges pour les installer dans la foulée, de 7h jusque 8h15 environ.

Monsieur BALON – Pour avoir discuté avec Monsieur DELOBBE de tous ces problèmes, on se rend quand même compte le matin que le vrai problème n'est pas les gens qui sortent de Waltzing puisqu'il y a là une certaine solidarité entre les automobilistes qui s'arrêtent pour laisser tourner les gens qui vont vers le carrefour du Liedel. En fait ceux qui ont des difficultés sont ceux qui viennent de la rue des Espagnols et qui doivent descendre l'Avenue de Mersch. Pour les autres, comme tout s'arrête vers 8h

du matin à l'Avenue de Mersch, ils ont la possibilité de traverser le carrefour. C'est dans l'autre sens que ça ne va pas très bien.

Monsieur BIREN – Une seconde présentation comme celle que nous vivons aujourd'hui nous permet de conclure qu'il y a quand même des avancées. On a une demi-douzaine de parking, ce qui n'est peut-être pas très important, plus ce que Monsieur TRIFFAUX vient de nous dire et ce qui a été confirmé par vos services, Monsieur, et je crois que c'est extrêmement important. Si la possibilité existe pour la ville de pouvoir acquérir cela, c'est bien. Il reste les problèmes qui ont été évoqués, qui probablement doivent être encore approfondis par vos services et Monsieur TRILLET. Est-ce qu'on peut déjà avoir aussi une idée du calendrier de ces choses notamment du carrefour ici et de la poursuite vers la Spetz. Vous aurez à mon avis une difficulté très grande pour la dernière partie de l'Avenue de Longwy jusqu'au carrefour de la Spetz où vous avez des deux côtés de la voirie des maisons qui n'ont pratiquement pas de garage car elles ont été construites au lendemain de la 1ère Guerre Mondiale. Comment pensez-vous aborder ce point-là et le calendrier pour dégager quand même la circulation vers Luxembourg et Longwy ?

Monsieur DELOBBE – Pour la suite des travaux au niveau du calendrier, j'ai pour objectif de commencer ces travaux-ci au printemps 2019, pour autant qu'on ait les accords de tout le monde. Les autres phases de travaux ne sont pas encore budgétisées. Ici ce sont des travaux qui ont été repris dans le plan infrastructure de notre ministre des travaux publics qui fait aux alentours de 600.000.000 € et qui est fait pour 4 ans. A partir de l'année prochaine il y aura un nouveau plan d'infrastructure qui sera mis en place, mais je ne sais pas ce qui sera repris dedans. C'est une décision du gouvernement wallon et je ne sais pas appuyer ça, mais espérons que la phase 2 qui est le carrefour de la Spetz soit bien reprise. En tout cas nous l'avons proposée. Pour la suite la zone qui est assez étroite est la zone critique dans le projet en termes de largeur car ces maisons-là n'ont pas de garage. Mais le plus important est de faire valider ce carrefour–ci, le reste sera fait évidemment lorsque l'on aura du budget pour le réaliser. En attendant je pourrais toujours vous montrer les plans et voir si ça fonctionne. Devant ces maisons qui n'ont pas de garage actuellement, il y aura des stationnements qui seront prévus.

Monsieur BALON – Simplement pour le carrefour de la Spetz, afin d'aider Monsieur l'ingénieur, le Collège a demandé à notre bureau de géomètre de retravailler tous les abords de la Spetz. Vous savez que nous avons différents projets et si l'on regarde ce qui est prévu ça va nous poser quelques problèmes et nous devrons céder du terrain. On est donc en train d'imaginer le futur des abords des deux halls de sport et du terrain de football en tenant compte de ce qui va être réalisé là. Monsieur DELOBBE ne dit pas tout mais la ville est très contente. En effet, au-delà du problème du carrefour du Liedel et de la liaison Clairefontaine-Spetz dont le chantier va semble-t-il commencer, il faut savoir que la ville d'Arlon étudie avec le SPW les travaux de rénovation de la rue de Neufchâteau, dont la 1ère phase sera un chantier particulièrement important sur 2019-2020, et aussi la traversée d'Udange qui est un chantier encore plus conséquent. On est quand même pour ces chantiers-là à quelques millions d'euros qui sont acquis dans une collaboration Ville d'Arlon-Service Public de Wallonie, que nous remercions.

Monsieur MEDINGER – Je voulais revenir à la dia d'introduction que vous nous avez montrée, avec le phasage des différents travaux, où il y avait le tronçon Steinfort-Spetz en bleu ciel avec point d'interrogation. Tout à l'heure vous avez parlé de l'obtention des budgets, mais est-ce que ça dépend des budgets ou est-ce simplement une question de calendrier.

Monsieur DELOBBE – Ici, c'est autre chose. En fait il y a un autre projet actuellement qui va être prochainement adjugé début juillet qui est l'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence de l'E411 entre Arlon et Sterpenich. C'est un projet que notre ministre a voulu lancer, dont l'objectif est de faire du covoiturage sur la bande d'arrêt d'urgence. Mais l'E411 le matin vers Sterpenich, on sait tous ce que c'est et on se dit qu'il risque d'y avoir encore plus de trafic lorsqu'il faudra reprendre la N4 pour éviter cette section en travaux. On a pris la décision de ne pas commencer ces travaux là tout de suite et d'attendre de voir comment ce chantier-là démarre. C'est pour cela que j'ai mis un point d'interrogation, parce que ça a été adjugé, l'entrepreneur a été désigné et serait volontaire pour commencer début août

mais c'est dangereux. Si on arrive à un blocage des deux itinéraires en même temps il n'y aura plus d'entrée au Luxembourg. On fait donc attention.

Monsieur MEDINGER – Quand vous avez dit qu'il y avait 2-3 projets, je me réjouissais déjà qu'on ne touche pas à la configuration actuelle de ce tronçon puisque vous venez de le dire vous-même il ne faut pas oublier que s'il y a un problème sur la E411 le matin, c'est la N4 qui devient voie de délestage. Si vous la mettez à 2 voies ça va être une cohue épouvantable.

Monsieur DELOBBE – Elle va être mise à 2 voies et la décision a été prise depuis longtemps.

Monsieur BALON - C'est étonnant parce que le Conseil communal, à l'unanimité, a accepté cette décision il y a environ 6 mois d'ici.

Monsieur MANIGART – J'ai une question sur l'enquête publique. Au niveau des riverains, ont-ils été prévenus personnellement ou uniquement avec les affiches ?

Monsieur DELOBBE – Je pense que c'est via les affiches qu'on prévient les riverains dans ces situations-là. C'est un permis de région wallonne.

Monsieur MANIGART – Souvent nous écrivons aux riverains des courriers de la ville pour certains travaux.

Monsieur DELOBBE – Il y avait beaucoup de vices de propriétaires sur les 50 mètres, donc à mon avis nous avons dû leur écrire.

Monsieur MAGNUS - La Région wallonne est propriétaire donc c'est un permis de la Région wallonne et c'est de la communication Région Wallonne. Aujourd'hui nous sommes uniquement là pour dire si nous acceptons de mettre au budget 191.000 € TVAC pour les trottoirs. Il faut remettre les choses dans leur contexte.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide

Article 1er : D'approuver la Convention de marché conjoint et d'entretien des plantations entre la SOFICO, la Ville d'Arlon et la SRWT pour les travaux « N4 – Arlon : Sécurisation du carrefour du Liedel».

Article 2 : D'approuver le cahier des charges N°O1.03.02-18D36 (MC-MT-PO/18-1566) et le montant estimé de ce marché, établis par la SOFICO. Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant global estimé s'élève à 880.861,33 € hors TVA ou 1.065.842,21 € TVA 21% comprise, réparti comme suit :

- 700.974,38 € HTVA ou 848.179,00 € € TVAC pour les travaux à charge de la SOFICO
- 158.084,47 € HTVA ou 191.282,21 € TVAC pour les travaux à charge de la Ville d'Arlon
- 21.802,48 € HTVA ou 26.381,00 € TVAC pour les travaux à charge de la SRWT.

Article 3 : De passer le marché par la procédure ouverte et d'approuver les critères de sélection qualitative et d'attribution tels que décrits dans le cahier spécial des charges.

Article 4 : : De mandater la SOFICO pour exécuter la procédure et pour intervenir, au nom de la Ville d'Arlon, à l'attribution du marché.

Article 5 : En cas de litige concernant ce marché public, chaque pouvoir adjudicateur est responsable pour les coûts éventuels occasionnés par celui-ci, à concurrence de sa participation au marché.

Article 6 : Copie de cette décision est transmise aux pouvoirs adjudicateurs participants.

Article 7 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2018, article 421/731-60/20184039 qui sera augmenté, le cas échéant, lors d'une prochaine modification budgétaire.

\+ + +

Monsieur Arnaud DELOBBE, l'auteur de projet, sort de séance.

\+ + +

2. TRAVAUX COMMUNAUX : Plan Communal de Mobilité : En présence de l'auteur de projet Vincent Thomas, IDELUX – Présentation du projet de « Smart Parkings ».

\+ + +

En présence de Monsieur l'auteur de projet, Vincent THOMAS.

\+ + +

Monsieur MAGNUS – Je crois que ce point d'information est important. Nous souhaitons mieux indiquer les parkings aux entrées de ville. Les rendre un peu plus smart, plus intelligente, plus facile pour la population avec des panneaux multimodaux et dynamiques, de suivi en leds. Le rêve est que lorsque l'on arrive en ville, non seulement votre smartphone vous prenne en charge et vous dise en fonction de l'endroit où vous êtes, ce qu'il y a comme manifestation pour la ville, qu'il vous dise également et vous guide vers l'endroit de parking le plus intéressant. Tout ça grâce à l'interface, à l'open data, aux informations qui sont données et communiquées. Monsieur THOMAS va donc vous présenter les différentes solutions et surtout nous dire qu'on peut participer à un appel à projet où l'on pourrait avoir 50 % de l'installation qui serait payé par la Région wallonne, dans la mesure où notre projet est retenu mais pour cela il faudra attendre quelques mois.

Monsieur THOMAS - Bonjour à toutes et à tous. Je remplace mon collègue Benoit MULLER qui est chargé du dossier chez IDELUX, donc je ne maitrise pas toutes les finesses du dossier, mais je parle aussi aujourd'hui sous le contrôle de Thibaut VINCENT et de Fabien REVEMONT qui connaissent le dossier sur le bout des doigts. Pour couvrir ce dossier qui est, en effet Monsieur le Bourgmestre, un dossier de gestion dynamique des parkings à Arlon, je vais vous expliquer le contexte, en quoi consiste le projet, vous préciser quelle équipe est chargée du projet, comment nous pensons le financer, combien ça peut coûter et quelles sont les prochaines étapes. Le contexte se traduit sous 3 points : vous savez qu'il y a une volonté de la ville d'Arlon d'opérer une transition vers le monde digital et numérique. Il y a également des enjeux de mobilité importants dans l'hyper-centre à Arlon et il y a un appel à projets que nous attendons du cabinet du ministre JEHOLET dans le courant du mois de septembre si tout va bien. Ces trois éléments conjugués nous amènent à penser à la possibilité de présenter ce projet de gestion dynamique des parkings à Arlon comme projet candidat à cette subsidiation au ministre JEHOLET. Pour décrire le projet je couvrirai d'une part les parkings en jeu qui sont dans le périmètre, je vous expliquerai les panneaux dynamiques que nous proposons d'installer dans la ville, le système de comptage des places qui est un élément important et j'expliquerai pourquoi tout à l'heure, l'interface open data nécessaire aussi ainsi que les évolutions possibles d'un point de vue technique et technologique. Les parkings qui sont en jeu dans le périmètre sont les petits triangles bleus, et si je rentre dans le détail nous avons l'Espace Didier avec 250 places de parking, la place Léopold avec l'objectif d'y placer un parking souterrain de 190 places, la place des Chasseurs Ardennais avec le parking existant que vous connaissez, la plaine des Manœuvres, la place Schalbert, la place du Bataillon Remagen ainsi que la Grand Place. Tout cela couvre un

périmètre de 794 places dans le centre d'Arlon. Pour les panneaux dynamiques, voici les 3 types de panneaux que nous envisageons. Pour les entrées de ville on imagine 6 entrées de ville sur lesquelles serait installé un panneau dynamique, avec donc Arlon et les 6 parkings qui seraient dans le périmètre du projet et pour lesquelles la disponibilité de place pourrait être précisée. On placerait un de ces panneaux à chacune des entrées de ville. Deuxième élément : devant chacun des 6 parkings du périmètre un panneau aussi dynamique avec le nombre de places libres, information que vous connaissez déjà à la place Didier. Enfin le positionnement à 17 carrefours sélectionnés de panneaux soit métalliques soit dynamiques leds avec également la disponibilité des places. En termes de positionnement vous retrouvez ici le même dessin que sur les 2 slides précédentes, avec les triangles bleus qui représentent les parkings qui sont dans le périmètre, les losanges verts qui représentent les 6 entrées de ville et les points rouges qui représentent les 17 carrefours où l'on positionnerait des panneaux soit métalliques soit leds pour indiquer le positionnement géographique des différents parkings. En ce qui concerne le système de comptage des places c'est un élément important parce que pour l'appel à projet du Ministre JEHOLET, l'agence du numérique avec laquelle nous discutons, ainsi que la ville d'Arlon, mentionne que le caractère innovant est un caractère important pour pouvoir obtenir le subside. Il y a en fait deux éléments importants qui sont le caractère innovant du projet et la possibilité de pouvoir en générer des open-data. Pour le caractère innovant du projet pour Arlon ce sera le système de comptage de place, c'est-à-dire qu'on veut intégrer de nouvelles technologies de comptage de place à l'intérieur du dossier. Je vais préciser qu'il y a toujours un danger quand on commence à innover de dépenser trop d'argent donc on intègre dans le dossier la préoccupation de maitriser les couts au-delà de l'innovation à tout va. Vous avez en dessous du slide quelques exemples de technologies et il y en a de plus innovantes que d'autres. Le 1er en bas à gauche, pas très innovant, est les barrières que tout le monde connait depuis longtemps mais elles seront utilisées au parking de l'Espace Didier pour le moment. Elles sont d'ailleurs très efficaces car ça permet de compter les voitures qui rentrent et qui sortent. Le 2ème exemple beaucoup plus innovant est les plots qui fonctionnent grâce aux nouvelles technologies d'internet des objets. Ce sont des plots sur lesquels il y a des capteurs qui permettent de déterminer si une voiture est présente. Le 3ème est le système de radar, c'est-à-dire un peu comme un poteau lumineux avec un radar qui permet de voir les voitures. Le 4ème est le système de vidéos et le 5ème est les boucles de comptage, mais je vais les préciser dans un instant. En ce qui concerne les barrières présentent à l'Espace Didier elles permettent de déterminer le nombre de places disponibles à l'intérieur du parking. Les plots 'internet des objets' sont des plots qui sont placés en dessous des voitures pour permettre de déterminer si une voiture est présente et d'envoyer cette information grâce à de nouvelles technologies 'd'internet des objets' vers des systèmes technologiques qui permettent de récupérer l'information et de l'exploiter. Vous serez peut-être surpris ou aurez peut-être des questions sur la faisabilité technique d'installer des plots comme ça dans les voiries. Il faut savoir que ce sont des plots qui sont sur batterie et les nouvelles technologies d'aujourd'hui nous permettent d'avoir des consommations d'énergie très basses. C'est pourquoi ces plots sur batterie peuvent rester sur la voirie sans avoir d'alimentation électrique et avec des travaux de génie civil relativement abordables. Ils peuvent rester là de nombreuses années mais il faudra à un moment changer la batterie, mais elle n'est pas à changer tous les mois. Le 3ème système de comptage, soit les caméras soit les radars, nous donne des informations de ce type-ci où vous voyez que les stationnements sont visualisés par une caméra. Ici dans l'exemple il y a un parking qui a un stationnement qui est identifié comme libre par le système vidéo. Vous voyez le test réalisé l'année dernière sur la place des Chasseurs Ardennais, et sans trop rentrer dans les détails ce sont des technologies qui doivent encore évoluer. Encore une fois c'est vraiment de l'innovation parce que s'il neige l'image change et la qualité des résultats est moins bonne. Il y a encore du travail à faire pour que cette technologie soit efficace. Enfin le principe des boucles de comptage où vous voyez qu'il y a deux lignes qui permettent de déterminer le passage de la voiture. Si nous mettons cela à l'entrée et à la sortie d'un parking nous pourrons voir toutes les voitures qui entrent et sortent, et déterminer le nombre de places libres dans le parking. Voilà différents types de technologie de comptage qui seront un des éléments importants du dossier puisque pour pouvoir obtenir ce subside il faut démontrer un caractère innovant au cabinet du Ministre. Quid de l'open-data ? Je le disais à l'instant, pour pouvoir obtenir ce subside, l'Agence du Numérique nous a dit qu'il faut pouvoir démontrer qu'on met à disposition des données ouvertes pour toute personne ou entité qui souhaite les utiliser. Ça consiste

donc à publier des données parkings par la ville sur le site opendata.digitalwallonia.be mis à disposition par l'Agence du Numérique pour récolter toutes les données ouvertes pour la Wallonie. Vous voyez ici un exemple de Frameries qui a mis à disposition sur le site internet des informations de parking qui sont pour l'instant complètement statiques, mais simplement pour illustrer le point j'ai souhaité présenter cet exemple. Je pense que c'est une bonne idée car ça permettrait à toute entité qui le souhaite d'avoir ses informations et de pouvoir les exploiter dans des applicatifs, et je vais d'ailleurs revenir sur ça dans un instant. Voilà un autre exemple du site open-data de Bruxelles, où vous voyez que la mobilité présente et rend disponible des données publiques sur les parkings. Enfin les évolutions possibles à moyen terme, il y en a 2 auxquelles on pense aujourd'hui, sont de pouvoir afficher en temps réel les places disponibles pas seulement sur les panneaux dynamiques que je vous ai présentés mais aussi sur une application mobile qui serait proposée par la ville d'Arlon pour l'ensemble des citoyens, qu'ils soient résidents d'Arlon ou pas. L'autre possibilité est de mettre à disposition, et c'est même indiqué sur le site web de la ville d'Arlon, le site 'web responsive' qui permet avec un téléphone portable d'aller visualiser ces informations. Il faut regarder ça avec précautions parce que l'équipe de projet qui réfléchit à ce dossier comprend aussi qu'il y a des solutions équivalentes qui sont petit à petit mises à disposition par d'autres acteurs technologiques externes. Je prends le cas de Waze, si vous ne l'utilisez pas je vous recommande d'y jeter un coup d'œil car c'est vraiment une application qui fait des miracles. Elle n'a pas encore les disponibilités de parkings mais ça ne m'étonnerait pas que ce soit un des dossiers sur lesquels ils soient en train de travailler. On a d'ailleurs pris contact avec Google mais nous n'avons pas encore eu de réponse sur leur volonté d'intégrer ce type d'informations dans des outils dynamiques de type GPS. La possibilité existe de mettre à disposition des données sur le site web de la ville d'Arlon ou sur une application mobile mais peut-être que ça fera double emploi, donc il faudra regarder la pertinence de ces évolutions possibles à moyen terme. Voilà d'ailleurs un exemple toujours pour Bruxelles, où il y a 58 parkings qui sont visibles sur une application. On a ici de petites captures d'écran de cet applicatif. On pourrait imaginer la même chose de la ville d'Arlon à partir du moment où les informations de comptage sont disponibles sur tous les parkings. Ces informations peuvent être utilisées dans toute une série de circonstance. Un autre exemple intéressant qui est le site de Monaco où vous pouvez en temps réel voir les informations de disponibilités de places sur l'ensemble de leur site. En ce qui concerne l'équipe de projet, c'est un projet porté par la ville avec Fabien REVEMONT et Thibaut VINCENT. Nous donnons un coup de main pour la coordination de projet et nous avons proposé de rédiger la fiche de projet pour le Ministre JEHOLET. J'expliquerai dans un instant que ça sera financé par le Ministre COLLIN. L'Agence du Numérique nous supporte également pour ce dossier et nous donne donc les informations utiles pour pouvoir positionner correctement la candidature de la ville d'Arlon. En termes de financement, nous l'avons dit plusieurs fois, cet appel à projet 'smart région' du Ministre JEHOLET devrait être lancé le 25 septembre 2018, jour du Smart City Wallonia qui est organisé à Marche chaque année. Tout cela doit être confirmé mais le subside pourrait atteindre 50 % du dossier, et l'autre 50 % devrait être financé par la ville. Le plafond reste à préciser, dans les coulisses on entend 200.000 € mais on verra ce que ça donne le 25 septembre. Comme je l'ai déjà dit, le volet open-data et le volet innovation sont des éléments vraiment importants pour être sélectionnés. Un élément que je n'avais pas encore mentionné et que le Ministre JEHOLET souhaite aussi pour un projet de subsidiation, c'est que le projet soit réplicable, de manière à ce qu'on puisse le répliquer dans d'autres villes et communes si ça fonctionne bien pour Arlon. Je pense aussi que ce dossier répond parfaitement à ce critère et nous pensons donc que nos chances sont bonnes. Il faut mentionner aussi qu'un subside appelé 'smart rural' a été octroyé à Idelux Projets Publics pour 35.000 €, donc ça nous permet d'accompagner 3 villes et communes de la Province sur des dossiers smart, dont Arlon est une de ces 3 villes. Nous allons donc rédiger à l'intérieur de ce subside un cahier des charges du projet smart parking, en support de Fabien et de Thibaut. J'ai réalisé l'exercice de communication qui fait aussi l'objet de ce que le Ministre COLLIN demande de faire, c'est-à-dire accompagner 3 villes et communes et faire un exercice de communication et de sensibilisation à l'intérêt d'organiser des transitions digitales pour les villes et communes en province de Luxembourg. Alors, qu'est-ce que tout cela peut coûter ? Il y a une estimation initiale par l'équipe de projet qui se monte à 483.000 € et qui couvre les six panneaux d'entrées de ville, les six panneaux aux entrées de parkings, et les dix-sept panneaux dynamiques. Donc pour 483.000 € on a l'ensemble de ces panneaux dynamiques, le

projet de test et de validation des technologies de comptage, et l'interface au pin-data. Il est important de mentionner que le budget devrait être précisé suite au test de comptage puisqu'en fonction des informations qu'on va pouvoir valider durant cette période de test de comptage, le dossier pourrait être plus ou moins cher. Et les 483.000 € ici ont été réalisés sur les hypothèses les plus négatives, si je puis dire, et les plus chères donc cela ne devrait pas dépasser 483.000 €. Et puis je vous parlais tout à l'heure d'évolutions à moyen terme qui sont la possibilité de créer une information sur le site web de la ville et une application mobile spécifique pour la Ville d'Arlon, et cela a été chiffré et estimé à environ 115.000 €. Comme je le disais tout à l'heure il faudra aussi regarder l'évolution des outils des acteurs externes, donc il est tout à fait possible que ce montant-là ne soit pas utile. Voilà, j'arrive au bout de mon exposé. La prochaine étape est qu'on attend l'annonce de l'appel à projet du 25 septembre à l'événement Smart City Wallonia du Ministre JEHOLET. On espère que les paramètres seront conformes à ce que je vous ai exposé ce soir et qu'on pourra progresser dans la réalisation de ce dossier si on rencontre en tout cas les objectifs de la Ville.

Monsieur MAGNUS - Voilà, il n'y a pas de vote ici, c'est simplement une présentation qui vous est faite pour que vous puissiez vous rendre compte dans quelle direction on va au niveau de la publicité que nous souhaitons donner aux différents endroits de parkings dans la ville.

Monsieur LAQLII – Juste une petite question : est-ce que le prix que vous avez donné est un one-shot? Est-ce qu'il n'y a pas un prix d'entretien du suivi ?

Monsieur REVEMONT – Au niveau de l'entretien ça va être aussi en fonction de la technologie que l'on va employer. Si elle est fixe, donc de captage, ça ne coutera pas grand-chose en entretien. Maintenant si vous avez un système point par point, il y aura des batteries qui seront à changer entre 2 et 5 ans. On ne connait pas encore cette technologie que l'on va appliquer parce que dans le cahier des charges qui va être réalisé on va demander les preuves de concept aux différentes entreprises, comme les systèmes à induction, point par point, etc. Et en fonction des technologies qui seront proposées, on va être attentifs au prix d'installation et au cout de maintenance.

Monsieur SAINLEZ - En tout cas merci pour la présentation de ce projet dont la ville a bien besoin, je pense, pour l'affichage dynamique des parkings qui est cruellement manquant. J'ai juste une petite remarque, suggestion, piste de réflexion, que vous avez certainement vue. La Ville de Courtrai a été plusieurs fois récompensée pour le Smart City Award. Je crois que c'était ces deux dernières années, ou 2016 – 2017. Ils ont fait un visuel de présentation disponible sur le Net, avec une vidéo expliquant tout ce qui a été mis en place, et au-delà de tout ce que vous avez montré, qui existe dans ce genre de projet et qui est vraiment très bien. Il y a par exemple, et ça je pense que cela pourrait s'appliquer à la Ville d'Arlon, des parkings en surface et des parkings plus proches de certains commerces. Je pense par exemple aux parkings restants en surface à la place Léopold, appelés « Shop & Go », dont les capteurs enregistrent trente minutes de parking disponible pour une voiture et au bout des trente minutes il peut y avoir un contrôle. C'est un système pour éviter les voitures ventouses qui marche très bien dans les villes flamandes, et même à Liège où j'ai vu que c'était installé, et à Bruxelles aussi. Cela permet donc d'avoir une fluidité pour les places qui se trouvent tout près des commerces et permettre à tout un chacun de faire un achat sans devoir prendre un ticket. J'ai vu qu'il y avait aussi des réservations de places à l'avance qui étaient disponibles sur certaines applications de villes, notamment à Bruxelles. Ici à Arlon j'espère qu'on n'en sera pas encore là. Par contre, quelque chose de très important, c'est que les abonnés puissent avoir une reconnaissance de plaque automatique à l'entrée de parkings sous-terrain. C'est vraiment quelque chose de très important parce que cela permet une fluidité vraiment maximale à l'entrée et à la sortie du parking. Et ce sont des choses qui sont assez facile à paramétrer en reconnaissance d'images. C'est une piste que vous avez certainement étudiée mais qui est apparemment l'état de l'art dans les Smart City Parkings.

Monsieur THOMAS - Il y a en effet certains éléments qui ont été intégrés dans la réflexion et nous prenons vos idées avec plaisir. Peut-être simplement mentionner qu'il faut aussi être prudent sur certains contre-effets ou certaines conséquences un peu négatives dans certains cas. Il y a par

exemple une ville qui a mis en place des disponibilités de parkings de ce type-là en voirie. L'effet auquel ils n'avaient pas pensé est que les personnes qui arrivaient et qui pouvaient voir la disponibilité de la place se dépêchaient pour y aller. Ce n'est évidemment pas très bon de commencer à rouler plus vite pour ne pas louper la place disponible. Il y a donc toute une série d'éléments à prendre en compte dans ce type de dossier.

Monsieur MAGNUS - On n'a également pas voulu mettre tout de suite les 114.000 € au niveau de l'application mobile parce que nous pensons que les prix vont encore fort baisser. Il est évident que ce sont aussi des applications qui pourraient être utilisées demain par le monde commercial : vous êtes tout prêt de tel commerce et vous allez recevoir un message sur le Smartphone en disant qu'il y a une promotion de ceci ou cela. Ce sont donc des choses qui peuvent redynamiser évidement le commerce du centre-ville, ce qui semble important. Je crois qu'il va y avoir aussi de la concurrence entre les gens qui font cela et les prix vont absolument descendre. C'est pour cela que nous prudents pour l'instant, on attend de voir. On a demandé de faire maintenant tout ce qui était possible pour que le jour où cela arrivera, on ne doive pas tout démonter et tout recommencer.

Monsieur BALON - Je crois que Pierre TACHERON de TRANSITEC répondra en partie dans l'exposé suivant à ce que Monsieur SAINLEZ vient de demander.

Monsieur GAUDRON - Merci pour la présentation, c'est évidemment quelque chose que je soutiens parce qu'on a toujours mis en avant que c'était un enjeu, sans vouloir faire le débat que nous avons déjà eu, de pouvoir avoir un meilleur enseignement des possibilités de parkings à Arlon. Ce qui éviterait des projets un peu pharaoniques comme un parking souterrain. Mais par rapport au projet tel qu'il est proposé ici, j'ai bien vu les différents espaces qui sont évoqués et qui seront renseignés. Je m'étonne de ne pas voir l'arrière de la Commune, qui est entre-autre utilisé tous les week-ends. En plus l'enjeu via ce genre d'application est de pouvoir faire penser à des parkings auxquels les gens ne pensent pas d'office. Je pense donc que c'est entre-autre une des ressources en centre-ville qu'on a de parkings qui pourrait être plus exploitée. De même, la zone actuellement en face de la Commune, même si ce n'est qu'un parking temporaire, à long terme j'espère que des possibilités de parkings gratuits resteront disponibles à cet endroit-là aussi, et donc je m'étonne qu'on ne les retrouve pas. Une autre suggestion est éventuellement de recycler du matériel déjà existant. On sait qu'il y a tout un réseau urbain de caméras dans Arlon, mais est-ce que cela ne pourrait pas être utile aussi pour tout ce qui est recensement de l'espace disponible des places en voirie, du moins dans les rues équipées de ce genre de dispositif? Et enfin, même si cela va dans le sens de ce que Monsieur le Bourgmestre a déjà évoqué, je pense que 115.000 € pour une application et un site, cela fait un peu cher mais de toutes manières c'est mis entre parenthèse pour le moment, donc aucun souci avec cela.

Monsieur THOMAS - Donc, deux réactions sur le périmètre des parkings qui sont envisagés ; aujourd'hui on en a pris six, cela peut bouger éventuellement en fonction des circonstances. Le dossier va seulement arriver et le Ministre JEHOLET va sortir son appel à projet. Pourquoi ne pas éventuellement penser à certains dossiers additionnels.

Monsieur REVEMONT – On est partis sur plus de parkings pour rester justement au niveau des subsides que l'on nous proposait aussi pour essayer de faire quelque chose qui tient la route, et ensuite faire un système qui soit évolutif. On a voulu exploiter au maximum le subside et valider ce qu'on veut mettre en place.

Monsieur THOMAS - Par rapport à votre intervention sur les caméras je pense qu'il y a une contrainte technique qui la qualité de l'image insuffisante que pour pouvoir faire du traitement d'image qui permette de savoir si il y a une place qui est disponible ou pas. Cela dit, ce n'est pas un grand nombre de caméras que nous devrions installer puisque ce ne sera pas disponible sur l'ensemble des parkings. Par exemple le parking Didier n'a pas besoin de cela puisqu'il y a les barrières. Si on prend la place des Chasseurs Ardennais, ce n'est qu'une caméra à placer donc la partie du budget à placer au niveau des caméras n'est pas très importante.

Madame DENIS - Merci pour votre exposé extrêmement clair et enthousiasmant. Je voudrais poser une question par rapport aux panneaux d'entrées de ville. Est-ce que c'est possible de mettre, en parallèle à ce système-là, des panneaux qui indiqueraient les animations qu'il y a dans la ville? Par exemple les marchés ou les braderies. Des choses comme cela qui permettraient d'être actif au niveau des événements afin de pouvoir coupler ces fameuses entrées de ville avec des panneaux qui indiqueraient les animations.

Monsieur THOMAS - Je ne sais pas si cela a été discuté dans le projet mais cela me semble être une bonne idée.

Monsieur REVEMONT – Les panneaux que nous avons choisis peuvent être utilisés pour mettre des messages dessus, éventuellement des messages pour les événements et aussi s'il y a une urgence sur Arlon pour avertir la population. On peut y indiquer autre chose que les places de parking en changeant l'affichage.

Monsieur MAGNUS - Puisque c'est nous qui programmons les petits panneaux, on met dessus ce que veut.

Monsieur SCHUSTER - Merci à Monsieur THOMAS pour son exposé qui est très synthétique et très intéressant. Moi je mettrai l'accent sur le comptage et notamment la signalisation dans les parkings souterrains puisque nous allons avoir un parking souterrain de 190 places tout à fait moderne. Il me semble que c'est très important. Mon expérience me dit que la visibilité dans ce type de parking est excessivement importante, par des petites lumières rouges ou vertes. Et alors je m'étonne que vous nous avez proposé là des technologies un petit peu « veillottes », mais qui sont traditionnelles, notamment les câbles de contages etc. Je crois que vous devez vous orienter vers des technologies beaucoup plus innovantes, et peut-être voir le rapport qualité – coût afin que cette signalisation soit la plus efficiente possible.

Monsieur THOMAS - Spécifiquement sur le comptage de manière générale, j'ai présenté en effet un mélange de technologie qui existe depuis longtemps et qui fonctionne très bien et je pense qu'il faut continuer à les utiliser. Sur la partie innovation, les plots IOT 'internet des objets' seront très innovants. Pour les boucles de comptage il est vrai que j'ai présenté une photo qui semble être une boucle de comptage d'une vieille technologie avec des câbles sur les sols de comptages des sols. Cette technologie de boucle de ce type-là est moderne et c'est celle-là qu'on envisage. Je reconnais tout simplement que je n'ai pas trouvé de belle photo sur Internet qui la montre donc j'ai choisi une vieille pour être le plus explicite possible.

Monsieur SCHUSTER - Ce qui est un peu perturbant, c'est qu'en présentant vos plots ils sont tous rouges. Il n'y en a pas de verts.

Monsieur MAGNUS - Il est évident que dans notre parking souterrain ultramoderne il y aura bien évidement des petites lumières rouges et vertes pour indiquer les emplacements qui sont libres ou pas.

Monsieur TRIFFAUX - Je ne souhaite pas que le parking de l'Hôtel de Ville, qui est un petit parking qui sert aux mariages, aux noces d'or, aux associations patriotiques, au marché bio ou autres, rejoigne dans la publicité les grands parkings d'Arlon. Moi je ne le ferais pas.

Monsieur GAUDRON - C'est gaspiller de l'espace.

Monsieur MAGNUS - Et pour les parkings ici en face, c'est quand même des budgets qui sont importants. Je crois qu'il ne faut pas aller investir, ou alors dans une technologie très légère et sans coût astronomique. En face, l'avenir est quand même la démolition de ce garage qui est là et

éventuellement, on verra bien par la suite, un parking qui serait en sous-sol. Mais nous n'en sommes même pas encore aux réflexions à ce niveau-là. Il faudrait d'abord pouvoir exproprier le parking qui est ici en face avant d'aller plus loin. Et de plus je ne crois pas que c'est une priorité pour le Collège parce que si on supprime ça avant d'avoir construit le parking souterrain, on supprime en plein centre-ville cinquante emplacements de parkings. Ce ne serait pas une bonne idée non plus. Nous faisons les choses dans l'ordre et avec méthode.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, prend acte de la présentation

\+ + +

Monsieur Vincent Thomas, l'auteur de projet, sort de séance.

\+ + +

3. TRAVAUX COMMUNAUX : Plan Communal de Mobilité : En présence de l'auteur de projet, TRANSITEC – Présentation du suivi et des actions à haut impact.

\+ + +

En présence de l'auteur de projet Monsieur Pierre Tacheron, de Transitec

\+ + +

Monsieur BALON – Pour rappel le premier Plan Communal de Mobilité entre 2002 et 2012 avait comme axes principaux le cheminement piétons entre les gares, que ce soit la gare SNCB ou la gare des bus et les écoles. La Ville d'Arlon c'est 16.000 habitants au centre-ville mais c'est aussi 14.000 étudiants, et on voulait vraiment que les étudiants puissent gagner les différentes écoles sur des cheminements sécurisés. C'était aussi l'amélioration des circuits urbains car on est passé de deux à presque quatre. Il y avait également la voiture partagée, le Park & Ride de Stockem, et l'amélioration de toute une série de croisements. Je pense notamment à la place des Fusillés, au rond-point de la rue Zénobe-Gramme, ou encore le double rond-point de la rue de la Semois et de la Rue de Sesselich. Ils sont tellement entrés dans le paysage qu'on ne pense même plus qu'ils n'existaient pas il y a dix ans. Dans le cadre d'un marché de service, et nous avons perdu un peu de temps puisqu'il y a eu un recours au Conseil d'Etat, et dans une coopération Service Public de Wallonie et Ville d'Arlon puisque c'est le Service Public de Wallonie qui intervient pour 75% de la dépense et la Ville d'Arlon pour 25%, c'est le bureau TRANSITEC, associé au bureau SCHROEDER, qui a emporté le marché. Aujourd'hui nous accueillons Pierre TACHERON du bureau TRANSITEC, que l'on voit généralement accompagné de Laure ROBIN du bureau SCHROEDER, qui pour rappel a participé à tout le programme SMOT au Grand-Duché de Luxembourg et qui intervient pour les esquisses, et de Florence VANDY du bureau ICEDD pour tout ce qui est le volet cyclo-piétons. Depuis quelques mois, on a multiplié les réunions, que ce soit avec le Service Public de Wallonie, avec l'urbanisme de la Région Wallonne, avec Idelux, avec le Tec, avec le Rail, la Police, notre commission d'accessibilité, le CRAC, la Région Wallonne et notre Conseiller en Mobilité Thibaut Vincent, avec le Département Technique.

Monsieur TACHERON – Vous verrez que certaines planches ont été masquées, mais Thibaut Vincent a reçu le Powerpoint que vous le recevrez pour accéder à toutes les planches, y compris celles qui étaient masquées. Un premier mot sur l'aspect timing : dans ces nouvelles actualisations de plan de mobilité on va beaucoup plus à l'essentiel et une volonté très clairement de la Région, comme de la Commune d'ailleurs, d'arriver à rapidement se focaliser sur des propositions concrètes. Donc vous

avez sur la première ligne les premières cases surlignées en bleu foncé qui sont terminées fin mai : la phase qu'on a appelé « portrait du territoire », quels sont les problèmes, quels sont les enjeux démarrés en début d'année, le 25 janvier, et dont on a remis le rapport au dernier comité d'accompagnement le 14 juin. Et donc ce soir on vous présente la synthèse, les principaux enjeux ici de ce diagnostic ainsi qu'une sélection d'une dizaine de mesures à haut impact. C'est une exigence maintenant du cahier des charges de focaliser sur dix mesures clés, qui vont être traitées maintenant à partir de cet été, une première salve de six mesures cet été et une deuxième salve de quatre mesures complémentaires qui sera traitée début 2019. Un premier point qui me paraît important est que la Région Wallonne a publié fin de l'année passée sa vision FAST 2030 – fluidité, accessibilité, sécurité routière et transfert modal notamment. Cette vision est très emblématique et très importante puisqu'elle vise à réduire d'à peu près un quart le nombre de voitures sur les routes, d'augmenter de 400% la part du vélo, on verra comment on peut y parvenir, et d'augmenter de 150% la part du bus et du train notamment. Donc on voit qu'on est vraiment dans une stratégie qui, en gros, a fait la part belle à la voiture. Un peu dans l'esprit de ce que nous présentait le représentant du SPW tout à l'heure, on essaye maintenant de calmer le jeu car la voiture a pris trop de place dans nos vies et il faut arriver à changer les habitudes de déplacements. Ça c'est l'approche qui nous vient de nos voisins du nord, on passe des piétons 'stappers', on enchaîne avec les vélos, et en fin de liste on se préoccupe de la voiture. Tout d'abord, nous allons voir ce qu'on peut faire pour améliorer les alternatives modales à la voiture, et ensuite on verra pour les irréductibles qui n'arrivent pas à changer de mode de déplacement. Ce qui me paraît important par rapport à ces changements de comportements c'est qu'Arlon a un énorme potentiel, 50 % de la population est concentrée dans un cœur de ville qui est tout à fait à portée de la marche à pied et du vélo, sans parler des enjeux des bus. Il faut donc capitaliser là-dessus. Vous avez énormément de pôles générateurs qui sont fortement concentrés dans ce centre urbain. Vous retrouvez ici en bleu les pôles scolaires, en jaunes les pôles sportifs, en mauve les pôles générateurs d'emploi et notamment l'hôpital dont on espère bien qu'il va rester ici parce qu'il est très proche de la gare et très facile d'accès. Quelques commerces dont une grosse densité dans le centre-ville, l'Hydrion qui est un peu excentré mais qui reste encore à portée de vélos, de pieds ou encore de navettes de bus. C'est donc important d'arriver à garder cette bonne accessibilité, et une des questions qui se pose est : comment est-ce qu'on accède à Arlon ? Alors, on a malheureusement une difficulté qui est d'obtenir des données transfrontalières sur les flux par exemple « domicile – travail ». Ici c'est basé sur les données du Census 2011 qui nous donne de manière exhaustive d'anciennes communes et tous les flux « domicile – travail ». Et donc ce que vous constatez c'est que vous avez ce qu'on appelle dans le jargon un bassin versant, c'est-à-dire une voie d'accès stratégique et articulée sur la N4 dont on parlait tout à l'heure ici en traversée d'Arlon, avec la réhumanisation du carrefour Liedel. Cette N4 est donc un quart des flux entrants qui arrivent par le nord pour venir travailler à Arlon. On a un autre quart qui vient dans le corridor de l'E25 avec un petit 20 % complémentaire qui vient par la rue de l'Hydrion et qui arrive par Stockem. Et puis on a un autre quart, un petit peu plus dispersé, qui lui vient des différentes liaisons qui sont au sud, avec pas mal d'accès potentiels, qu'on vienne par la N82 ici par l'ouest du centre-ville ou par la N81 de Messancy, côté est. Ce qui également important c'est qu'on ne se cantonne pas à la situation existante, on essaye de faire des projections, de voir quelles sont les perspectives d'avenir et donc on a listé des projets très concrets d'urbanisme mais aussi des potentiels qui sont moins connus, moins précis et donc on n'a pas repris sur cette carte toutes les perspectives de développements. On a repris les projets qui font plus de 50 logements par exemple, mais ça nous permet de nous faire une idée. Où est-ce qu'on aura la croissance et comment est-ce que la mobilité va évoluer à l'avenir ? On reconnaît notamment ici, le long de la N82 et de la ligne de chemin de fer, le pôle de Stockem où il y a des développements assez significatifs et le fameux parking d'échanges dont parlait Monsieur l'Echevin, qui devrait arriver assez rapidement. En gros le Ministre BELLOT nous a annoncé des améliorations au niveau de l'offre ferroviaire avec une capacité en nombre de trains partant de l'arrêt de Stockem qui sera la même que le nombre de trains qui partent aujourd'hui de la gare d'Arlon centre-ville. Cela va nous permettre de mettre en place très concrètement une première mesure de changement de ces comportements, c'est-à-dire que la gare Arlon centre-ville doit de moins en moins être accessible en voiture et de plus en plus focalisée sur les modes alternatifs piétons – vélos – bus. Ensuite on va pouvoir déplacer une partie des parkings, les concentrer le long du petit ring côté ouest où l'accessibilité voiture sera excellente sans venir

encombrer des voiries, petites places ou quartiers style place de l'Yser, l'espace de la Semois, qui sont des zones très denses. Quand on a des voitures qui viennent en tant que navetteurs, se concentrer dans le secteur de la gare pose toute une série de problèmes pour les autres modes de déplacements, et notamment les accès des écoles. Ce qui est intéressant à Arlon c'est que 50% de la population est dans un rayon de moins de 10km du centre-ville, déjà une part importante. On redevine en filigrane la N82, l'E411, la N81 et l'axe N4. On voit bien une grand densité d'activité de population dans ce centre et puis là on a repris, en distance effective et en fonction des voiries disponibles, 5km de rayon qui est l'aire d'influence d'un vélo classique, et dix kilomètres de rayons qui est l'aire d'influence du vélo électrique. Souvent en Belgique, on nous dit : « Mais vous savez, se déplacer à vélo, ce n'est pas comme en Flandre, ici ce n'est pas tout plat ». Cela me fait un petit peu sourire, si vous avez remarqué mon accent je viens de Suisse, donc les contraintes de pentes, je m'excuse mais il n'y en a pas à Arlon. Et puis le deuxième élément c'est : « Mais vous ne vous rendez pas compte de la météo qu'on a chez nous, on n'est pas dans le sud ». Je ne pense pas que les Hollandais aient un microclimat, ils ne sont pas réputés pour leur climat vivifiant. Vivifiant certainement, mais en tout cas pas ensoleillé, et donc je pense que c'est une fausse excuse. Par contre, ce qui est intéressant c'est que quand on n'a pas l'habitude de pratiquer le vélo, essayer un vélo électrique c'est l'adopter. Cela change radicalement la manière dont vous vous déplacez, il n'y a plus une pente qui vous résiste. On a des pentes en Suisse à 25% alors la batterie descend un peu plus vite mais cela ne pose aucun problème, vous n'êtes pas en sueur au sommet de la côte. Et donc il y a une facilité de se déplacer en vélo qui est redoutable. Aujourd'hui, on constate qu'en Allemagne et aux Pays-Bas les déplacements moyens faits avec des vélos électriques sont de 7,5 km. Cela veut dire par contre, et ça c'est fondamental, qu'il faut des itinéraires qui soient sécurisés. L'expérience montre très clairement qu'il ne faut pas attendre qu'il y ait des vélos pour faire les aménagements, il faut faire les aménagements, et quand ils seront faits les vélos viendront s'approprier les aménagements. On aura d'abord des adultes parce qu'avec leur vélo électrique leur cardiologue leur dit qu'il faut faire un petit peu d'exercice et ne pas monter dans les tours. On est donc de plus en plus dans cette culture de faire le l'exercice, et le vélo électrique est pour cela très bien parce qu'on ne fait pas d'abus et on peut en faire régulièrement. Et puis progressivement, quand les vélos vont venir, on aura plus confiance pour laisser venir des enfants à partir d'un certain âge. A partir de douze ans ils sont déjà autonomes à vélo, avec des formations que la Région Wallonne peut donner aux élèves. Donc, quand on aura une masse critique, les gens en voitures vont progressivement se calmer, respecter de plus en plus les vélos et laisser la place aux vélos. On a eu pas mal de réflexions qui ont été menées soit avec les Service Technique, soit avec la Commission de Mobilité, et qui ont permis d'identifier un certain nombre de points noirs et de discontinuités d'itinéraires. Je ne rentre pas dans les détails, vous trouverez les taches en gris qui sont les pôles de concentrations comme la gare, le centre, l'hôpital et les écoles. On voit que ces itinéraires doivent s'articuler autour de ces liaisons, de ces pôles générateurs mais y a encore un peu de travail à faire pour améliorer certaines liaisons et garantir des continuités. Ici ce qui a été identifié par la Commission ne garantit pas toujours des continuités, et ça c'est le travail qu'on va faire dans la phase 3, des propositions et bien identifié ce réseau structuré. On l'a également fait pour les vélos, et toujours avec la commission mobilité l'objectif est de relier tous les villages au centre d'Arlon. On constate qu'aujourd'hui il y a déjà six liaisons qui sont assurées par des infrastructures existantes, pas toujours 100% dans les normes mais au moins elles existent. Et dont cela va être progressivement amélioré avec des points difficiles entre Stockem et Fouches par exemple. Trois sont projetés, comme la réhumanisation de la N4 qui va permettre quelque part d'améliorer la perméabilité de cet axe vers les Faubourgs qui sont développés ici à l'est. Puis on a une liaison W9 en cours de développement qui est plus dans une vocation touristique mais qui va répondre en partie aux accès d'Arlon. Il y a quatre liaisons clairement améliorées qui sont les liaisons que vous trouverez en rouge avec, on le voit, des échelles de distances de cinq à six kilomètres qui sont parfaitement à portée de vélo, à fortiori avec le vélo électrique. Juste pour la petite histoire, nos voisins Luxembourgeois sont en train de réfléchir à la mise en place d'une piste cyclable entre Eisch et Luxembourg Ville, soit 22 kilomètres. En fait le niveau de congestion routier est tellement catastrophique sur cette liaison que cela prend 1h30 pour faire le trajet en voiture et moins d'une heure pour faire le trajet en vélo. Il suffit de réfléchir un petit peu : est-ce qu'à un moment donné on se met dans une bétaillère en train, est ce qu'on se met dans des filles d'attente interminables, ou est-

ce qu'on se fait son sport quotidien et son vélo ? Et bien ils sont vraiment déjà dans cette perspective de vélo-routes comme on en a déjà en Allemagne ou au Pays-Bas. Et puis on a toute une série d'enjeux de parkings, heureusement vous reconnaissez ici le petit ring avec l'Hôtel de Ville. Et donc on se retrouve, vis-à-vis du piétonnier, avec toute une série de petites poches de stationnement qui sont assez intéressantes. Il y a des manques notamment aux abords des administrations, à l'hôpital, en gare d'Arlon où il y a trente places. Il n'y a pas de miracles il faut faire fois dix pour arriver aux 250 places à la gare d'Arlon. Aux abords des écoles, minimum une place pour dix élèves, et pour les appartements, une place par appartement minimum. Il y a donc un effort à faire assez significatif. Le parking Léopold y contribuera en partie puisqu'à lui tout seul il va nous amener une quarantaine de nouveaux emplacements. Voilà pour les modes de déplacements dits actifs qui ne sont pas motorisés. Pour les transports en commun, Monsieur l'Echevin a parlé du Schéma de Mobilité Transfrontalier, le SMOT, qu'on avait fait il y a cinq ou six ans avec le bureau SCHROEDER. Ce SMOT avait notamment focalisé les enjeux à l'échelle de toute la frontière belgo-luxembourgeoise sur Arlon, Aubange, mais aussi les liaisons Arlon - Luxembourg et Arlon - Esch-sur-Alzette puisqu'un gros développement est en train de se faire, universitaire notamment à Esch-sur-Alzette, et donc un enjeu de liaison assez fort au niveau des transports en commun.Vous avez de la chance avec le TEC Namur-Luxembourg car ils sont assez avant-gardistes et se posent des vraies questions, donc il y a eu des restructurations de réseau qui ont été menées. Ici on retrouve l'ossature du centre-ville avec la N82 qui est ici, l'E411, les N81 et N4 à l'est, et le petit ring avec la gare qui est juste là. On reconnaît une forte concentration d'arrêts de bus et de montées de passagers aux abords de la gare, ce qui est assez logique. On en a aussi proche de l'espace Léopold et de la grand place et puis on va en retrouver dans tout le secteur des grandes écoles, que ce soit ici l'espace Semois en lien avec l'Athénée ou les écoles qui sont le long de la rue de Bastogne, plus au nord. Ce qu'on voit à l'heure actuelle dans ce réseau de bus c'est qu'on a finalement un axe nord-sud qui se dessine. On est un petit peu plus faiblard, on le voit à la taille des petits ronds qui représentent le nombre de montées en est – ouest. C'est donc une des questions qui se posent à partir du moment où le pôle de Stockem se développe : comment est-ce qu'on peut améliorer les liaisons bus? Le TEC nous dit aussi que pour l'instant on n'a pas lignes fortes, et on a repris ici que les lignes avec une forte desserte, donc pas mal de départs de bus par jour, et on n'a pas de ligne direction Bastogne sur la N4, donc c'est une question qui se pose. On a des bonnes lignes à l'ouest, côté Stockem avec une forte demande. Une question se pose sur les lignes luxembourgeoises : est qu'on les tire ? Pour l'instant elles sont plutôt à vocations scolaires en lien avec des écoles du centre. Est-ce qu'on les tire vers Stockem pour justement renforcer ce lien avec le pôle parking d'échanges gare de Stockem et le ring ouest ? Voir ce qu'on fait avec IKEA, est-ce qu'on met en place une liaison bus ? Ce n'est pas négligeable, ce sont des pôles qui attirent beaucoup de monde. On a certaines lignes qui ont des itinéraires, la 80 ou la 16 qui ne sont pas très lisibles mais on verra s'il y a moyen de les améliorer pour attirer des nouveaux usagers par rapport à la situation existante. Ils ont aussi repéré un certain nombre de petits problèmes ponctuels dont un qui n'est pas des moindres. En fait, cela nous incite à aller chercher le parking à Stockem puisqu'aux arrêts bus qui sont devant la gare avant la pointe du soir, les chauffeurs sont en permanence en train de guerroyer avec des usagers qui viennent en voiture pour chercher des gens du train « Ah, Monsieur le chauffeur, soyez sympa, il y en a pour trois minutes ». Finalement le train en a pour dix minutes de retard et on bloque un quai de bus, les passagers doivent descendre du quai, remonter dans le bus,… ce n'est pas confortable ni attractif. Il y a donc vraiment de grosses difficultés au niveau de la gare. Sur le volet routier, je vous l'avais dit, on commence par les autres modes et on regarde ce qu'il se passe au niveau routier. On a en fait une E411 relativement perméable côté sud parce qu'on a pas mal de liaisons qui nous permettent de venir chercher ce centre-ville. Le problème est que tant la place de l'Yser que l'espace Semois sont complètement coincés aujourd'hui car ça bouchonne de toute part. On a aussi des difficultés qui sont induites par la logique de sens unique qui fait une espèce de force centrifuge autour du mini-ring, ce qui fait que quand vous arrivez par exemple à hauteur de l'hôpital, au lieu d'arriver en ville on vous ré-éjecte avec ce système centrifuge soit pour faire le tour vers Didier soit pour revenir par l'espace Léopold. On a des améliorations à apporter sur ces liaisons et voir via une logique de ring ici au sud, dont un premier maillon a été fait et un deuxième maillon existe, si on complète ou on renforce ces maillons pour pouvoir pousser ces usagers à revenir sur des périphéries et notamment aller chercher notre P+R à Stockem, plutôt que d'aller s'agglutiner

et s'embourber dans le secteur de la gare, complètement coincé à l'heure actuelle. On a commencé à analyser les charges de trafic, travail qui est en cours avec Thibaut Vincent, et ici vous avez les traits dont l'épaisseur est proportionnelle à la quantité du trafic. On voit tout de suite que la N82 à l'ouest est très chargée, de l'ordre de 23.000 à 26.000 véhicules par jour. Des déséquilibres sont marqués pour deux raisons : la 1ère est qu'à l'heure de pointe du matin il est beaucoup plus facile et intéressant de passer par la N4 parce qu'il n'y a pas de fonction commerçante donc ça reste relativement fluide. On a un peu de bouchons à l'entrée du rond-point mais une fois qu'on l'a passé c'est relativement fluide avec le viaduc ici. Ensuite on va chercher la route de Mersch au carrefour Liedel, où un fort mouvement de 'tourner à gauche' vient surenchérir les problèmes que vous évoquiez tout à l'heure. Une partie du problème est ce transit, et ce qui est intéressant de voir c'est qu'à l'échangeur d'Arlon sur l'E411 nous avons 3 fois plus de trafic le soir qui revient vers Bastogne que le matin. Ça montre bien qu'on a des phénomènes un peu de transit. Je vais chercher le plus tard possible l'E411 car de toute façon il y a des bouchons, et avec les GPS connectés on va se faufiler par toutes les voiries possibles et imaginables. Par contre les bouchons sont moins problématiques le soir sur l'E411 sauf en cas d'accident et donc on l'emprunte plus volontiers le réseau principal pour rejoindre les banlieues d'habitats. Ce sont des éléments sur lesquels on va pouvoir travailler mais un des soucis qu'on a déjà est que la N82 commence à poser de vrais problèmes de capacité. Avec la charge de trafic qui représente la demande, on peut la confronter à l'offre et comprendre si le verre est à moitié vide ou à moitié plein. Malheureusement en mobilité c'est rarement à moitié vide c'est plutôt bien chargé, et on a donc acheté des données liées au GPS de la société TomTom qui vous montrent quand c'est complètement à l'arrêt ou saturé. On reconnait bien ici le secteur 'gare', on voit les abords du petit ring et les abords scolaires, le carrefour du Liedel ou de la Spetz, avec des files récurrentes pendant les périodes d'heures de pointe. Pendant ce temps-là c'est relativement fluide sur le contournement côté ouest, à part l'approche du rond-point à l'entrée nord de la N4. Par contre tous les mouvements de 'tourner à gauche' de l'échangeur ou les accès intermédiaires sont sursaturés, donc là on arrive à une situation où s'insérer en 'tourne à gauche' sur la N4 devient dangereux. C'est vraiment quelque chose sur lequel on doit apporter des solutions parce que si on veut pacifier et réhumaniser cette N4, ça va nécessiter des reports trafic qui ne pourront pas aller ailleurs que sur la N82. Si ça se fait, qu'on ne peut plus rentrer et sortir du tuyau et que ça devient un axe purement de transit, on n'a rien gagné. C'est vraiment quelque chose de fondamental et il faudra qu'on améliore ces liaisons ici à l'ouest. C'est le cas à l'heure de pointe du matin et du soir, et puis on voit qu'on a des petits problèmes très marqués dans le secteur 'quartier gare'. Par contre ce qui est relativement positif c'est qu'en termes qu'accidentologie on a du activer une nouvelle case avec au moins 3 accidents pour voir apparaitre quelque chose sur la carte. Quand on est supérieur à 10 accidents ou entre 5-10 accidents il y a très peu de zones de concentration récurrentes d'accidents. Ce qu'on revoit quand même avec la Région wallonne ce sont des zones qu'on appelle à moyen risque où les concentrations ne sont pas sur un point mais sur des abords de carrefour, comme au feu de Stockem et l'échangeur. Ce sont très clairement deux secteurs qui concentrent des accidents et c'est directement corrélé au problème de capacité qu'on a pu mettre en évidence dans les carrefours. Comme les gens n'ont plus la capacité de s'insérer ils accélèrent un peu sportivement entre deux passages de voitures et prennent des risques, ce qui se traduit de temps en temps par des accidents. En termes de stationnement la MCV vient de faire des enquêtes et on vient de les recevoir il y a 7-10 jours. C'est assez intéressant, et tout à l'heure nous parlions d'un ordre de grandeur de 794 places qui seront gérées par ces panneaux à message variable. On était sur un arrondi à 800 places, 4 poches principales Espace Didier et place des Chasseurs Ardennais en prenant vraiment la totalité. On a appelé Square Léopold et environs parce qu'en prenant toutes ces places là on est à peu près à 190-200 places, la Plaine des Manœuvres également. On voit donc bien qu'il y a des poches de concentration de stationnement et c'est très important parce qu'on a 1/3 du trafic dans les villes qui tournent pour chercher des places de stationnement. Quand il y a des concentrations c'est plus facile de diriger les usagers vers ces places-là plutôt qu'ils aillent eux-mêmes chercher la rare place disponible. Nous avons beaucoup parlé des capteurs, je voulais juste en toucher un petit mot comme Monsieur l'Echevin l'a évoqué, Courtrai est passée de 600 € par capteur en charge annuelle à environs 200 - 300 €. Lorsqu'on regarde les prix sur le marché tout dépend de la taille et du nombre de capteurs que vous allez acheter. Mons en a à peu près 130, Liège est en train d'équiper 230 places, et ils arrivent à tirer les prix vers le bas parce que

la quantité qu'ils achètent est très significative. Ce qui est intéressant est que lorsqu'on parle de 200-300 € par capteur, maintenance comprise, c'est rentabilisé en 5-6 mois parce que ça ne mobilise plus autant de personnel pour faire le contrôle. C'est crucial. Ce n'est donc pas des couts, c'est aussi des gains qui peuvent être apporté soit aux clients des commerces soit à l'administration parce que ça nécessite moins de personnel humain qui va se coltiner le contrôle. Je vous garantis que ce n'est pas le métier le plus valorisant, surtout avec la mauvaise foi des usagers actuels qui ont toujours plein d'excuses pour ne pas payer. Ces capteurs font donc le travail à la place du personnel à condition que l'on ne descende pas trop dans la gamme parce qu'il faut que le capteur soit homologué pour pouvoir faire preuve d'infractions si vous dépassez les durées. On a parlé des places Shop & Go qui sont fondamentales et on en parlera dans la phase 3 où on viendra avec des propositions concrètes. A Mons certaines places qui accueillaient 4 à 5 voitures par jour avec la zone bleue historique sont passées à 15-20 véhicules par place grâce aux capteurs Shop & Go. Cela veut dire qu'on 4 à 5 fois plus de chance de trouver une place de parking quand on arrive en ville. C'est vrai que je suis très sceptique avec la notion de réserver des places, et quand je dis que le stationnement est le royaume de la mauvaise foi vis-à-vis des usagers, essayez d'expliquer à un usager venant avec son 4x4 qui a vu une place libre et qui veut se garer, que la place a été réservée et que la voiture arrive dans 20 min. On peut garder ce genre de fonction lorsqu'on a des professions libérales comme des services de soins, où lorsque l'on doit aller chez le médecin ou l'ophtalmologue ça vaut peut-être la peine d'avoir des places réservées. Avec un peu de chance ça sera plus facile de les faire respecter, mais pour moi ça doit rester une exception. Par contre nous devons garantir de trouver des places et d'améliorer ce qu'on appelle dans le jargon la rotation des places : plus les véhicules tournent rapidement et stationnement moins longtemps, plus il y a de places disponibles et il y a de chance d'en trouver une. Je vous invite à aller voir l'application 'achat-minute' qui vous donne en temps réel les places disponibles à Mons. Lorsque la MCV a fait des enquêtes on a analysé plusieurs périodes. A 10h30 du matin nous voyons que l'échelle n'est pas linéaire en termes de taux d'occupation. Pour nous, ce qui est important, c'est qu'en dessous de 80 % il n'y a pas d'enjeux, et entre 80-90 % d'occupation on répond bien à la demande sans qu'il y ait trop de véhicules garés hors cases sur des passages piétons ou autres et sans que les places soient vides. Si les rues sont vides ça donne automatiquement le champ libre à la voiture, et les vitesses accélèrent car on voit très clairement que les gens ne respectent pas les limitations de vitesse. On voit aussi qu'il y a du mauve qui représente une surcharge sur toute la périphérie de la zone qui est réglementée et c'est l'éternel problème car réglementer une zone ne va pas inciter l'automobiliste à prendre le vélo, le bus ou le train. Son premier réflexe va être d'aller dans la rue d'à côté pour se garer, donc ça reporte toujours le problème un peu plus loin. On peut se poser la question d'augmenter le périmètre en termes de contrôle, et c'est ce que toutes les villes font pour éviter ces phénomènes. On a un problème de gares parce que c'est un trou noir dans la mobilité puisque ça attire énormément de monde. On le voit bien au niveau du stationnement aux abords de la gare. Et il ne faut pas se focaliser sur les petits chiffres qui sont là, ce sont de tous petits parkings de 15-20 places, donc il suffit qu'il y ait 3 véhicules mal garés pour monter dans les pourcentages d'occupation. Mais on voit bien que les secteurs Chasseurs Ardennais, Léopold et Plaine des Manœuvres sont saturés. Les enjeux sont clairs : le parking Léopold va permettre d'assainir et de calmer le jeu dans ce secteur, le P+R de la gare va permettre de pousser les usagers à aller se garer ailleurs qu'en plein cœur de la ville. En soirée on voit que tout le secteur proche du piétonnier est complètement saturé, et c'est lié à l'Horeca qui vient se rajouter aux habitants. Ensuite à 5h du matin les navetteurs SNCB viennent de plus en plus tôt dans les gares, ce qui nous permet de voir qu'il n'y a pas de problème aux abords de la gare, mais qu'on a dans le cœur historique, où il y a très peu de places disponibles, des rues qui sont très saturées et les solutions sont l'auto-partage entre particuliers, si possible institutionnels. J'en viens aux dernières slides qui vont mettre en évidence un certain nombre d'enjeux et de problèmes qui ont été partagés avec le comité d'accompagnement dont la Région Wallonne, Ville d'Arlon et Services techniques. Maintenant la question est de savoir ce qu'on va faire dans la suite. La Région wallonne impose dans son cahier des charges qu'il y ait un atlas cartographique qui sera exhaustif avec 10 thématiques routier, stationnement, transport en commun, etc. Deux états sont prévus pour chacune de ces cartes : quel est le bilan de la situation existante et quelles sont les propositions du PCN. C'est un travail qui est en cours et qui vous sera fourni en fin d'études. La ville a expressément demandé qu'un volet vélo soit développé parce qu'il y a un énorme

potentiel comme on l'a évoqué. Quelles sont les liaisons à créer ? Comment met-on en place les liaisons et la typologie d'intervention ? Est-ce qu'on peut modérer ou maitriser les vitesses et garder de la mixité des vélos dans le trafic? C'est le plus simple et plus efficace pour sécuriser l'ensemble des usagers et pas uniquement les vélos. C'est vraiment ça que l'on doit privilégier. Après cela, à partir de quel seuil de quantité de trafic ou de vitesse, deux paramètres qui rentrent en ligne de compte, doit-on commencer à mettre en place des aménagements spécifiques sous forme de bandes cyclables, pistes cyclables ou autres ? Quels points durs ? On a commencé à les identifier avec la Commission vélo. Ensuite des services de stationnement, de jalonnement et informations aux usagers. A côté de ça il y a 10 mesures à haute impact qui ont été sélectionnées conformément au cahier des charges. Ces mesures sont parfois assez générales car nous avons trois bassins versants principaux, toute la N4 on l'a dit 25 %, le flanc ouest 50 %, les accès par la N81, carrefour Spetz, Liedel, etc. Nous allons faire des analyses multimodales de ces bassins, quels sont les meilleurs modes, les meilleurs itinéraires pour rentrer, comment est-ce qu'on valorise les différentes réflexions de contournement ou pas côté sud. On a également l'idée d'analyser plus finement comment on va gérer la N82 à l'ouest et notamment les accès au P+R, la perméabilité des itinéraires bus et cyclopédestres pour garantir qu'on n'ait pas un effet coupure. C'est déjà prévu pour la réhumanisation côté N4 à l'est, et on doit le faire côté ouest. Vous voyez qu'il y a un certain nombre d'autres réflexions comme les abords de la gare dont on a parlés, l'accompagnement du prochain sujet que vous avez à l'ordre du jour qui est toute la reconversion et le réaménagement du centre-ville, et un certain nombre de réflexions bus. Vous verrez qu'il y a un tableau qui reprend pour chacune de ces mesures, de manière plus détaillée, les réflexions qui vont être menées et une priorité a été définie avec la ville : quelles sont les priorités que l'on va attaquer dès cet été jusqu'à l'automne et quelles sont les mesures de niveau 2 qui seront menées début 2019. Il y a aussi les coordinations dont on a parlé tout à l'heure de la signalisation dynamique des parkings, du covoiturage et de mobilité numérique. Une coordination se fait avec Idelux qui porte ces réflexions à une échelle plus large que le seul territoire communal.

Monsieur MAGNUS – Il est évident qu'il y a une liaison entre les deux sujets que nous venons de présenter, entre le plan de mobilité PCN et les Smarts City, tout cela fait l'objet d'une réflexion globale que le Collège mène pour l'instant sur sa mobilité. Je crois que c'est aussi important d'avoir un plan de mobilité qui sera ambitieux pour aller chercher par après les subsides pour par exemple compléter le contournement d'Arlon, rue de Lorraine, où on continue tout droit pour essayer d'éviter la place de l'Yser, endroit particulièrement engorgé. Ceci est donc la 1ère étape de 3 phases, c'est le diagnostic. Après cela nous aurons les enjeux, et puis bien sur le plan d'action.

Monsieur MITRI – Avec ces deux points qui viennent d'être cités comme vous l'avez dit, je remercie le Collège de faire entrer la ville d'Arlon dans le 21ème siècle. Je suis vraiment très content d'avoir participé à quelques séances de travail pour ce plan de mobilité où la méthodologie qui a été réalisée nous a vraiment réjouis parce qu'elle était participative. Le citoyen, au travers de la Commission de la mobilité, a montré exactement son souci de la mobilité. C'est ça qui nous donne un réel espoir du besoin du citoyen de changer et de faire entrer la ville d'Arlon dans un avenir de mobilité qui répond aux besoins, et surtout ne reste pas dans un état de subir l'évolution. Nous devons sortir de cette fatalité. Un point révélé par Monsieur de la société TRANSITEC qui a attiré mon attention est que la ville d'Arlon est effectivement concentrée au maximum autour du centre, mais il y a également la présence de villages de façon orbitaire autour de la ville, dont la liaison est tellement importante pour la mobilité alternative, pas seulement avec la voiture. La réalisation de ces alternatives pour les villages vers la ville nous tient aussi à cœur. Nous espérons que cela sera étudié dans l'avenir et que des solutions peuvent être trouvées.

Monsieur GAUDRON – Je remercie Monsieur pour cette présentation très dense en informations, elles-mêmes très intéressantes, ce qui nous donne du contenu pour la mise en place des actions. Un chiffre que je retiens dans votre présentation est que tout l'axe de l'E411 qui se déverse via les nationales sur Arlon, est 3 fois plus dense en voiture le soir que le matin. Cela nous montre qu'il y a des alternatives possibles à tout ce trafic de transit qui passe par la N4 qui nous confortent dans le choix de revoir le nombre de bandes sur cette N4 pour justement aller vers une autre mobilité. J'ai

envie d'appuyer votre remarque sur le fait qu'en matière de mobilité l'offre fait la demande, et non l'inverse. On le voit avec le choix d'investissement fait depuis quelques années au Grand-Duché de Luxembourg et qui nous montre que lorsqu'on fait le choix d'investir l'offre en transport en commun ou dans les modes doux, la demande se renforce également. J'ai une petite question car j'ai surtout été impliqué plutôt dans la rénovation urbaine : on nous a évoqué le fait qu'il y aurait peut-être un besoin ou une possibilité de revoir l'emplacement de l'arrêt de bus du XXV Août qui est un arrêt qui amène le plus grand nombre de navetteurs sur Arlon. Est-ce qu'il y a déjà des choses qui sont avancées par rapport à ce point-là ?

Monsieur TACHERON - C'est effectivement une demande qui a été évoquée par les TEC parce qu'il y a régulièrement des événements qui ont lieu sur cet arrêt, donc ils n'y ont plus accès. Par contre il n'y a pas encore de solutions concrètes. Cela fait partie des pistes prioritaires que la Ville nous a demandé de traiter.

Monsieur SCHUSTER – Je me réjouis que ce plan arrive sur notre bureau, et comme mon collègue j'ai participé à cette Commission de mobilité et j'ai joué avec des crayons de couleur. Je crois que ça a quand même été efficace mais il y a quand même quelque chose qui m'interpelle, notamment une des premières cartes concernant les futurs lotissements. Sur la carte vous avez repris des lotissements dont le Conseil s'est opposé à la création, notamment les lotissements de Schoppach et de Seymerich qui apparaissent à nouveau sur la carte alors que l'on a remis un avis négatif. Est-ce que vous comptez sur les recours pour que la Région wallonne donne raison au promoteur ?

Monsieur MAGNUS – A mon avis ce sont des endroits qui ne sont pas ceux que vous avez en tête, Monsieur SCHUSTER. Schoppach n'est pas au bout de la rue des Blindés. C'est de l'autre côté. Ensuite pour Seymerich vous vous rappellerez certainement qu'effectivement le Conseil a voulu faire marche arrière car nous étions avec 700 ménages et 2.000 personnes. Vous avez vu le nouveau chiffre qui est indiqué. Donc nous avons clairement indiqué à la Région wallonne que nous n'envisagions pas aujourd'hui la possibilité d'avoir là un quartier avec une densité aussi élevée que 2.000 personnes. Nous sommes maintenant à 300 ménages et l'on voudrait que TRANSITEC analyse d'ans l'étape suivante l'Avenue de Mersch et l'impact que pourrait avoir un quartier qui aurait plus que diminué par deux le nombre de personnes qui pouvaient y être il y a un an.

Monsieur SAINLEZ – Je remercie le bureau TRANSITEC pour la présentation et il est vrai que nous avons eu une méthode assez participative à la Commission de la mobilité avec de grandes tables, des fluos, des points de différentes couleurs, vélo, PMR, voiture, etc. Si je pouvais aussi dire qu'il faut faire attention à ne pas communiquer qu'il faudrait rendre la gare moins accessible parce que ce genre de propos pourrait être mal interprété, même si je comprends que ce que vous sous-entendez, et il faut surtout insister sur le fait aussi que la gare d'Arlon a déployé de nouveaux parkings et que d'autres solutions vont exister. J'espère que l'on pourra répondre en partie à ce problème-là. Vous aviez parlé qu'il n'y avait pas de bus vers Bastogne, mais il y a bien le bus 1011 qui va vers Bastogne. Il y a des passages difficiles qui ont été identifiés par la Commission de la mobilité et je retiendrai particulièrement le rond-point entre la rue de Neufchâteau et Heinsch parce qu'on en a beaucoup parlé car il n'existe pas de traversée piétonne, ni cycliste, ni rien du tout. C'est un carrefour d'une dangerosité incroyable pour les piétons. Le carrefour vers Stockem est complètement déshumanisé, on l'a déjà dit beaucoup de fois. Ça rejoint les considérations que vous avez apportées, avec notamment quelques rues qui ont été identifiées par la Commission de la mobilité et discutées ici, comme la rue de Rédange où il n'y aucun trottoir digne de ce nom vers les infrastructures existantes. Je fais une petite remarque plus politicienne parce que j'entends le groupe Ecolo et Monsieur GAUDRON dire qu'ils veulent aller vers une autre mobilité. C'est vraiment très bien et je suis sûr que le groupe ECOLO a vraiment une très belle vision pour la mobilité d'Arlon aujourd'hui et dans le futur. La chose la plus dommage est que la Commission de la mobilité a été lancée en 2014 par l'Echevin Monsieur MITRI et reprise par l'Echevin Monsieur BALON. Il y a eu un nouveau conseiller en mobilité, Monsieur Thibaut VINCENT qui a remplacé deux autres conseillers en mobilité. Il y a eu un peu de problème aux ressources humaines, mais ça a vraiment été bien colmaté

et le travail était vraiment excellent, la méthode participative vraiment excellente également. Ce sont deux présidents citoyens qui se sont succédé à la présidence de mobilité, Monsieur SPRIMONT et Mme ROPARS. Bien que j'aie vu le groupe ECOLO présent à la 1ère réunion de lancement de la Commission de la mobilité, je n'ai pas vu, sur les 16-17 réunions que nous avons eu depuis, de représentants du groupe ECOLO à Arlon, et je le dis de manière assez triste parce que je pense que c'est un peu dommage. Je veux bien qu'on entende dire que l'on veut proposer une mobilité douce à Arlon. On veut proposer un plan vélo, et vous vous en souciez généralement assez souvent Mme CHAMPLUVIER, et je me suis posée la question : pourquoi ECOLO n'est pas représenté dans la commission de la mobilité douce et PMR de la Ville d'ARLON? C'est quelque chose qui m'a choqué ces dernières années, mais je n'avais pas la réponse. Généralement nous discutons avec Monsieur SCHUSTER, Monsieur TURBANG et Monsieur MITRI. Monsieur TURBANG et Monsieur SCHUSTER ont toujours de bonnes idées, il n'y a pas de barrières politiciennes quelconque dans cette commission. Nous sommes juste là en tant que Conseillers communaux pour venir discuter avec des citoyens impliqués sur un plan communal de mobilité. Je me suis posé cette question et je me suis dit qu'il y aurait trois raisons à cela, ce qui est vraiment regrettable. Soit c'est un désintérêt de la mobilité douce de la part d'ECOLO à Arlon, et je ne pense pas que ce soit le cas autrement je tomberais des nues, soit c'est un problème peut-être de répartition des mandatas internes, de démocratie interne et de désignation des candidats en interne, mais je ne pense pas non plus. Cela peut-être aussi un problème de négligence, d'oubli, et je pense que c'est le cas, et donc c'est assez interpellant pour la responsabilité dans une ville comme Arlon. Vous n'êtes pas les derniers à réclamer des commissions ici à Arlon, alors venez-y, soyez actifs, soyez présents et proposer votre vision de la mobilité pour Arlon. Personnellement j'ai trouvé cela regrettable et je n'ai pas été le seul. Je profite de l'occasion pour le dire et je m'excuse pour ces considérations politiciennes.

Monsieur PERPETE - Je découvre ce que Monsieur SAINLEZ dit et je suis d'autant plus inquiet que je peux vous dire qu'en matière de logement social sur une période que je préciserai avec les dates et les noms pendant la campagne, une présence d' ECOLO sur 21 réunions de logement social, et je dis qu'il faudrait s'en préoccuper plus aussi.

Monsieur TURBANG - Merci pour cette présentation et comme l'a dit mon collègue Mathieu SAINLEZ, c'est vrai que nous avons déjà eu l'occasion à de nombreuses soirées de travailler sur ces plans. Il y avait juste une question que j'aurais voulu poser aux référenciés qui est la problématique de ce que les gros centres scolaires induisent justement dans la circulation. Je prends le cas, et c'est vrai que Mathieu SAINLEZ en a parlé un peu avant, de certains carrefours qui posent problème. Je le dis régulièrement, par exemple à la rue de la Semois où entre 15h30 et 16h30 vous avez un flux discontinu d'étudiants qui descendent de l'ITELA, de l'ISI et de l'Athénée d'Arlon, qui traversent non- stop à l'entrée de la rue de la Semois et qui bloquent pendant parfois de longues minutes un tas de véhicules et parfois des transports en commun. Est-ce qu'on a tenu compte quelque part dans l'étude de ces flux de véhicules les blocages qui existent à un moment donné ? C'est un exemple car Mathieu SAINLEZ et mes collègues en ont cité d'autres, mais je pense que ce sont des points d'attention qu'on doit vraiment avoir parce que quelque part cela crée vraiment un problème. Ça a un effet jusqu'au-dessus de l'avenue Patton, dans la rue de Sesselich, et principalement dans la rue de la Semois. C'est pour savoir si on tenait compte de ce genre de problème qu'induit justement le déplacement des élèves vers la gare ou vers le centre-ville.

Monsieur TACHERON – C'est une spécificité belge qu'on ne rencontre pas du tout dans les mêmes études que l'on mène en France ou en Suisse par exemple. C'est que le libre choix de l'établissement scolaire, même s'il a été un peu resserré ces dernières années, conduit à des tailles d'école considérables, 2 à 3 fois plus grande que les écoles que l'on a dans les villes similaires en France, et conduit à des concentrations très fortes de ces écoles. Puisqu'on connait des devises de concurrence un peu comme pour les magasins, les réseaux sont là pour se faire un peu de concurrence, et cela crée des problèmes très significatifs de mobilité. On le vit au quotidien, maintenant avec la fin des examens, on va commencer à souffler et la semaine prochaine cela va être tranquille. On se rend compte néanmoins que dans une ville comme WAVRE pour donner un exemple assez similaire, il y

avait énormément d'enquêtes scolaires qui avaient été menées. Un véhicule sur trois à l'heure de pointe du matin est purement un objectif scolaire, exclusivement un parent qui va amener un élève à l'école. Ce n'est pas parce qu'il va faire autre chose après, c'est juste qu'il fait le taxi pour amener le gamin à l'école. Aujourd'hui les plans de mobilité doivent donc intégrer les problèmes de ces écoles et on vient d'ailleurs de signer une convention avec la ville pour obtenir les données des écoles. On verra lesquelles acceptent de nous communiquer ces informations, mais on se place vraiment dans la logique du règlement général de protection des données. L'idée est de voir si elles acceptent de nous communiquer les domiciles de ces élèves pour qu'on les agrège afin de garder le respect de la vie privée et qu'on puisse commencer à identifier des corridors sur lesquels manifestement il y a du potentiel cyclable. On est dans des âges scolaires adaptés, on ne va pas faire du potentiel cyclable pour des maternelles mais si ça devient l'enseignement secondaire ou supérieur cela devient parfaitement jouable. Il faut donc identifier où est-ce que cela a du sens d'aller développer des itinéraires cyclables ou des itinéraires bus. Ensuite il y a la logique du co-voiturage et des endroits où on peut en faire. Ce qui peut être intéressant de faire pour les maternelles c'est de travailler les logiques de rangs à pied appelés les pedibus, où tant qu'on ne dépasse pas les 900 mètres, si les conditions sont vraiment confortables, pour faire des déplacements à pieds pour aller chercher ses enfants à l'école, mais cela demande beaucoup d'encadrement. Il faut avoir une association de parents d'élèves très dynamique qui accepte de prendre le taureau par les cornes pour se saisir du dossier, et cela fait partie des questions que l'on va voir avec la ville.

Monsieur BALON – Je vais simplement répondre à Ludovic TURBANG que ce problème ne nous a pas échappé. On a contacté le Service Public de Wallonie pour voir s'il n'y avait pas moyen de mettre des feux, mais le problème des doubles ronds-points et des cinq voiries empêche justement de mettre un système de feu. Je pense que pour arrêter la transhumance des élèves il faudra bien que l'on mette un policier, un agent assermenté pour de temps en temps arrêter la circulation. On a tout essayé mais on devra passer par là.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, prend acte de la présentation du bureau d'études Transitec.

\+ + +

Monsieur Pierre Tacheron, l'auteur de projet de Transitec, sort de séance.

\+ + +

4. TRAVAUX COMMUNAUX : Marché de travaux : En présence de l'auteur de projet, Henri Poncin – Réhabilitation de la maison de village de Bonnert. Approbation du cahier des charges, des conditions et du mode de passation

\+ + +

En présence de Monsieur l'auteur de projet, Henri Poncin.

\+ + +

Monsieur BALON – Vous savez que comme dans tout dossier il faut des premiers et des derniers, et sans doute que La Maison de village de Bonnert va faire partie des derniers, puisqu'au cours de ces dernières législatures, les différents Collège et Conseil ont essayé de faire ce qu'ils devaient faire dans les villages. En ville on a fait la salle de musique de Stockem, celle de Sterpenich, on a rénové l'Entrepôt, il y a des activités culturelles au Palais, on a fait une maison de jeunes à Udange, et ce qui est tout aussi important les maisons de village à Weyler, (elle fonctionne remarquablement bien), à

Sampont, à Barnich et Sterpenich également, et le dossier de Guirsch est en bonne voie. Pourquoi celui de Bonnert arrive seulement maintenant ? Parce que c'est un dossier difficile dont on parle depuis une quinzaine d'années, et que plusieurs options ont été étudiées, y compris la création d'une maison de village sur un site propre. A chaque fois nous avons eu des remarques du voisinage, et ce que nous avons demandé au bureau d'études, à partir du moment où l'option était de rester là où elle existe déjà c'est-à-dire à l'ancien presbytère de Bonnert, c'est de faire en sorte d'éviter ces troubles de voisinage. Une série de réunions ont eu lieu avec les utilisateurs et je suis sûr que les deux architectes Julie PONCIN et Geoffrey PICOT vont vous expliquer cela mieux que moi.

Madame PONCIN – Pour situer le bâtiment pour ceux qui ne le connaissent pas, c'est l'ancien presbytère qui est situé juste à côté de l'église dont voici la façade principale où on voit l'accès principal au bâtiment, donc qui se fait du côté droit du côté du voisin qui est mitoyen. Au niveau de l'implantation générale du bâtiment on peut voir qu'en plus de l'entrée principale il y a un accès au sous-sol avec une trappe qui se situe dans le trottoir. Il y a un accès latéral qui est possible le long de l'église qui mène à l'arrière de la propriété. On voit, encadré en rouge sur la droite, toutes les annexes au bâtiment proprement dit qui ne sont plus dans un état ordinaire, il y a une partie qui est en ruine, et on le verra dans les photos suivantes. Voilà un peu pour situer le contexte aux alentours du bâtiment, l'église, la petite placette qui est en face, ici le voisin mitoyen du côté droit du bâtiment. Au niveau du bâtiment en lui-même, vous avez la façade principale, en haut à gauche la façade latérale gauche avec l'accès vers l'arrière de la propriété, en haut à droite c'est la façade postérieure du bâtiment et en bas le contact entre le presbytère et le bâtiment voisin. Au niveau de la propriété à l'arrière, on peut voir qu'il y a un passage le long de l'église avec une porte d'accès dans le fond. Ici on le voit le passage latéral tel qu'il est actuellement. Il y a deux citernes gaz qui sont situées ici au niveau du jardin, dont une qui n'est plus utilisable. Les bâtiments annexes dont le bâtiment en ruine comme on le voit sur la photo et qui n'est plus du tout utilisable pour le moment. Il y a une utilisation qui est faite de l'autre bâtiment pour du rangement ponctuel au niveau du gros matériel pour les fêtes de village etc. Au niveau de l'intérieur du bâtiment, au niveau des caves on a un accès par une trappe à l'intérieur du bâtiment, et un accès via une trappe en trottoir sur l'avant. Au niveau de la trappe en trottoir sur l'avant, tout est bâché et on sait bien que ce n'est pas en très bon état pour le moment, l'escalier on ne sait pas trop dans quel état il est non plus, on peut voir ici sur l'arrière qu'il y a une partie avec un puit qui est en partie sous le mur porteur principal. Les caves en elles-mêmes, c'est un peu une découverte car on ne sait pas dans la zone grise ce qu'il y a, mais apparemment il n'y aurait rien. On a des caves qui sont voûtées avec des parties qui sont en mauvais état et des parties très humides etc,, et on a un passage ici au centre qui relie les deux caves. Au niveau du rez-de-chaussée actuellement l'entrée se situe ici via un petit sas qui débouche dans un hall qui donne lui-même accès à la salle de village à proprement parlé, qui fait plus ou moins 34 m^2 actuellement. On a un bar qui est situé plus ou moins au centre du côté du voisin de droite, et on a un accès depuis ce bar à une réserve, et ensuite un sous-sol via une trappe, mais la cuisine elle est complètement isolée du bar, ce qui n'est pas très pratique pour le moment au niveau de la communication entre les deux. Au niveau des sanitaires, on ne peut pas vraiment parler de sanitaires à proprement parlé, il y a une porte ici qui donne accès à un wc ici et un urinoir en plein milieu du sas. Et on a un accès à l'arrière qui est possible par la porte ici qui se trouve à l'arrière gauche. On a un escalier en bois qui mène à l'étage qui lui n'est plus utilisé que pour du rangement ou du stockage pour la maison de village. On arrive ici sur un palier qui donne accès à une entière salle de bain. Ici on a un premier local de rangement mais comme on le verra sur les photos par la suite on a une zone où le plafond est soutenu par des étançons. Ici au niveau du local rangement 2, on a aussi un autre accès à une deuxième pièce, mais ce n'est plus possible d'y avoir accès parce qu'il y a une partie du plafond qui s'est effondrée. On le voit ici sur les photos, et en haut à droite c'est la partie de plafond qui s'est effondrée. Voilà un peu l'état général du bâtiment, la zone en haut à droite avec les étançons, le plafond qui est aussi abîmé pour le local avant droit. Au niveau des combles on arrive contre la façade postérieure, ce n'est pas une arrivée idéale parce qu'on n'a pas assez de hauteur à l'arrivée de l'escalier pour se tenir debout correctement. On a une cheminée qui prend une énorme place au centre de la pièce. Ici on retrouve forcément le plancher qui s'est effondré, et ici la zone où le plancher est très instable. Voilà quelques photos de la charpente qui elle est encore relativement en bon état, le toit est en bon état également,

mais au niveau du sol on voit bien que ce n'est plus très praticable. Au niveau de l'état général du bâtiment, on voit la situation par rapport au voisin de droite qui est quand même un peu délicate à l'arrière, on a des fissures au niveau de la façade postérieure et quelques-unes aussi au niveau de la façade avant et au niveau de la façade latérale gauche. Je passe la parole à Geoffrey pour qu'il vous explique la situation projetée.

Monsieur PICOT – Le programme est simple, il s'agit de refaire la maison de village et de moderniser les équipements. La toiture est en bon état, le bâtiment a un cachet, il y a le travail de la pierre de la façade à rue, et ici l'intérêt c'est de retravailler le bâtiment existant. Le programme c'est simple c'est la maison de village. Au rez-de-chaussée, comme Monsieur l'Echevin l'a dit, il y avait des problèmes acoustiques soit disant avec le numéro 4 qui est le voisin de droite, et l'idée pour la maison de village c'était plutôt de déporter la salle dans la travée de gauche et de mettre des locaux tampons tels que les wc, et l'accès à l'étage. A l'étage, c'était de faire du logement et de mettre des appartements, donc le projet prévoit au niveau du permis d'urbanisme de faire du logement, mais par contre ils ne seraient pas réalisés dans le premier temps réservé par la ville. Au niveau de l'implantation, c'est le bâtiment existant et les annexes à l'arrière qui sont en ruine et qui seront simplement démolies pour assainir le site. On garde l'entrée principale, la façade à rue ne serait pas modifiée et donc on garde l'entrée principale là où elle est actuellement, elle desservirait la salle ainsi que les logements de l'étage, donc là il y aura la création d'un sas d'entrée. L'accès caves serait conservé et remis en état, et l'intérêt du projet étant de pouvoir créer un accès aux personnes à mobilité réduite via le côté du bâtiment, en profilant légèrement la rampe d'accès, on arriverait au niveau du rez-de-chaussée, et il n'y aurait pas de marche à franchir par l'arrière, donc ce serait une entrée PMR. Cet accès latéral reste un potentiel d'extension du bâtiment. On va montrer cela plus en détail, les caves seraient assainies, car il faut forcément renettoyer, et il y a pas mal de boulot pour remettre en état ces caves. Ce ne serait pas vraiment pour y faire du stockage, le bâtiment est humide, on y voit un puit, donc ce ne serait pas non plus pour du technique, ce serait vraiment pour du stockage de denrée non périssables. Au niveau du rez-de-chaussée comme on le voit, pour l'entrée principale ça se ferait à l'avant, via un sas. Ce sas dessert à sa droite un hall vers des appartements et vers la salle, le vestiaire. Là on a toute une zone vestiaire, la salle serait traversante, façade avant et façade arrière, et serait légèrement plus grande mais restera plus ou moins similaire à ce qui existait. Maintenant il y a tout un nouvel espace bar, une nouvelle cuisine et une nouvelle réserve. Au niveau structurel, qu'est-ce qui resterait du bâtiment pour ces travaux-ci ? Il faut enlever tous les planchers car les planchers de l'étage sont en très mauvais état, donc plus de plancher, plus de châssis, et là on redémarre vraiment, on conserve la toiture, les murs porteurs et les fondations. Au niveau de la dalle de sol de la salle il y aurait des choses à revoir aussi pour pouvoir l'isoler. Au niveau des wc, on crée un accès PMR, destiné aux personnes à mobilité réduite, donc on crée forcément les sanitaires en conséquence. On voit là un étage qui est aménagé et comme on le disait, dans un premier temps le travail ici consisterait à refaire les dalles en béton armé, pas des hourdis, car ça permettrait de consolider l'ensemble de l'enveloppe en ayant un ancrage tous les 50 cm et par l'ajout de tirants qui relient les façades. On a vu qu'il y avait des fissures, tout ça serait consolidé dans le cadre de la remise en état du bâtiment. Voilà ce qui serait aménagé dans un premier temps, ce qui a été demandé par les personnes qui utilisent la salle, c'est d'avoir un rangement. Pour l'instant à l'étage il y a déjà pas mal de pièces qui permettent du rangement, mais il nous manque également un rangement au rez-de-chaussée et on verra plus tard la possibilité qu'il y a de le faire sur l'arrière de la parcelle. Donc à aménager dans le cadre de ce projet-ci pour l'instant c'est le palier, le local entretien et le local de rangements, et ce serait des locaux finis. Au niveau du deuxième étage un deuxième appartement, et on va voir tout de suite ce qui serait aménagé, c'est le palier, parce qu'il y a aussi toute la problématique de normes incendie, il faudra mettre un exutoire en partie supérieur. C'était l'occasion d'aménager l'entièreté puisque de toute façon les communs seraient utilisés et exploités pour y faire le rangement au premier étage, il faut les exutoires en toiture, et il faudrait aménager l'entièreté de la cage d'escaliers. La façade serait conservée et remise en état, le remplacement des châssis, mais on ne modifie pas de baies, il y a juste quelques petites baies au-dessus qui sont bouchées. Le projet prévoit l'isolation de la toiture, et pour ne pas faire et défaire, on va directement

ajouter des fenêtres de toit de l'appartement du deuxième étage ainsi que l'exutoire de fumée que l'on voit tout au-dessus à droite.

Madame PONCIN – mais qui sera isolé dans un premier temps car ce sera uniquement dans la zone avec la cage d'escaliers, et l'isolation du reste du toit sera fait au moment où on aménagera l'appartement parce que les aménagements des appartements peuvent être confiés à des ouvriers communaux. De plus en fonction des besoins aussi, si la ville a besoin de logements d'urgence pour dépanner, il y aura deux possibilités dans le bâtiment.

Monsieur PICOT – Voilà la façade latérale où il n'y a pas grand-chose à dire, et ensuite la façade arrière où on voit qu'on agrandit les baies vers l'arrière de la parcelle. On peut voir l'accès salle, la double porte et les sanitaires. On va vous expliquer aussi par la suite pourquoi c'est axé vers l'arrière. Pour les sanitaires, ça c'est une coupe dans le bâtiment qui montre la couche structurelle, la dalle en béton et ce qui serait refait. On voit la dalle de sol qui serait complètement recréée avec l'isolation chape et carrelages, et pareil au niveau supérieur, on serait dans un premier temps au niveau structurel avec la dalle, les poutres et les murs porteurs. C'est une proposition de calepinage pour les faux plafonds de la salle du village, avec l'intégration des luminaires, il s'agit d'une vue 3D de la façade à rue. Au niveau du budget cela se décompose comme ceci : pour la partie architecture 181.000 euros, pour la partie stabilité 66.000 euros, pour tout ce qui est techniques spéciales, donc électricité et sanitaires, ceci s'élève à 41.000 euros, ce qui fait un total de 290.000 euros hors TVA. Comme on le disait, il y a toujours une possibilité, puisqu'ils avaient été sollicités par les personnes qui occupent la salle du village, d'un rangement au rez-de-chaussée, vu le budget dans un premier temps il n'a pas été intégrée dans le projet. Il y a eu des échos comme quoi il y aurait aussi peut-être un garage de l'autre côté de la rue qui appartiendrait à la ville, et qui aurait pu être exploité pour du rangement, et donc ici le rangement au rez-de-chaussée n'a pas été décidé.

Madame PONCIN – Mais c'est possible dans le futur de créer un rangement en fond de propriété de style abri de jardin ou de quelque chose en léger qui pourrait être facilement démonté, et qui serait accessible par le passage latéral.

Monsieur PICOT – Voilà un peu ce que le projet pourrait devenir en fonction des besoins, donc on n'hypothèque pas des possibilités pour le futur, ça c'était une idée avec une extension sur l'arrière pour avoir une plus grande salle, ou en tout cas pour mettre deux salles distinctes qui ont chacune une communication avec les sanitaires, mais qui peuvent être fermées avec les portes.

Madame PONCIN – On aurait une entrée latérale ici qui donnerait accès principalement à l'extension, mais de laquelle on devrait avoir accès vers la zone bar et cuisine du bâtiment principal en enlevant simplement le châssis dans le dégagement de la zone sanitaires, et en le remplaçant par une porte, on aurait un accès direct depuis la salle 2 vers les sanitaires. On pourrait aussi recréer une verrière pour apporter un maximum de lumière au cœur du bâtiment, et on pourrait avoir une petite zone cour-terrasse sur l'arrière de la propriété.

Monsieur PICOT - C'est une hypothèse pour le futur, ça ne fait pas partie du projet en tout cas.

Madame PONCIN – Voilà sur la vue 3D ce que cela pourrait devenir.

Monsieur GAUDRON – Je m'interrogeais sur la mixité de fonction du lieu entre salle de village et des logements au-dessus. On sait déjà que la proximité des salles de village ce n'est pas toujours simple, alors à partir du moment où la salle de village est en-dessous, et dans de la rénovation, avancer sur des solutions phoniques de qualité c'est assez complexe, donc je me demandais pourquoi est-ce qu'on ne pourrait pas exploiter une autre piste qui serait toute la zone de démolition, et même la possibilité d'extension qui est étudiée. Pourquoi ne pas reconstruire une toute nouvelle salle bien moderne aux normes actuelles sur l'espace de ces ruines envisagées pour l'extension, et ce beau bâtiment bien sûr ne pas l'abattre mais le réserver à une fonction de logements ?

Monsieur BALON – Tout est toujours possible, nous avons simplement commencé ce dossier il y a 18 ans et à mon avis vous venez de le reporter à 2030. Je suis d'accord avec vous, il faut avancer. On a donc rencontré les gens de la maison de village, ceci convient pour le moment à leur activité, le premier étage et le deuxième étage c'est dans le cadre de l'introduction d'un permis d'urbanisme une option qui sera réalisée ou pas. Ça sera le prochain collège et le prochain conseil qui le décideront mais en tout cas on peut le faire. Peut-être que l'on verra que la maison de village, sur base de nouveaux locaux, prend de l'expansion, pourquoi pas, qu'elle utilise le premier ou qu'on fasse réellement l'extension. Donnons-nous les moyens et le temps de voir venir. On fait le plus gros, ce bâtiment est dans un état lamentable alors qu'il est situé en plein centre de Bonnert, et il mérite qu'on s'y intéresse. L'option du conseil communal a été, après différentes autres options, j'ai tout connu…une maison de village près du cimetière, je ne vous dis pas ce que cela a créé comme tensions, une maison de village à la Cova, ça a créé d'autres tensions, cette option-là a été retenue, et maintenant elle est là et elle a le mérite d'exister, il faut avancer.

Monsieur SAINLEZ – Ce que j'ai vu du projet c'est qu'il est certainement modulable et qu'il s'attaque aux problèmes principaux qui sont la sécurité des personnes, la sécurité incendie, l'accessibilité PMR, la vétusté des lieux comme on l'a vu par photos. J'ai juste une petite question par rapport au budget, je me demandais si le travail d'inspection avait été inclus dedans parce que je pense que vous aurez des petits travaux d'inspection en matière d'égouts.

Madame PONCIN – En fait on va refaire tout un nouveau réseau d'égouttage.

Monsieur PICOT – Il est prévu de démonter le trottoir à l'avant pour redémarrer le réseau d'égouttage à zéro, parce que pour l'instant il passe sur le côté, mais il n'est plus du tout en état. On voit qu'il y a des traces de chambres de visite mais il n'y a plus rien qui est en état. Et les sorties nouvelles ne seraient plus latéralement comme c'est le cas pour le moment. Ce qui était prévu c'était le démontage en trottoir pour refaire un tout nouveau réseau d'égouttage.

Monsieur SAINLEZ – Comme Monsieur l'Echevin le disait, la configuration des lieux proposés augmenterait la surface de la salle actuelle, elle ne va pas la doubler mais elle va quand même l'augmenter d'un certain pourcentage intéressant, et surtout les personnes à mobilité réduite accèderont par l'arrière, ce qui aujourd'hui n'était tout simplement pas possible. C'est une injustice qu'il fallait réparer au plus vite et ne pas attendre 2030 comme le dis Monsieur l'Echevin justement.

Monsieur BALON – Il y a surtout un assainissement des sanitaires qui sont pour le moment un peu spartiates me semble-t-il, et il faut souligner aussi que cet accès PMR permettra à ceux qui vont à des enterrements à l'église de Bonnert, parce que c'est là que l'église se remplit le plus, c'est au moment des enterrements, et généralement on ressort par l'arrière, c'est à dire qu'on longe le bâtiment, et donc enfin ce sera une accessibilité intéressante. Pour le moment c'est aussi un peu le parcours du combattant.

Monsieur SAINLEZ – Le chemin n'est pas très carrossable.

Monsieur SCHUSTER – Je me réjouis que ce dossier arrive à terme parce que je me souviens qu'étant jeune conseiller il y a 18 ou 20 ans, on n'est pas à quelques années près dans ce dossier, mais est-ce que les problèmes avec le voisin du n°4 ont été résolu ou bien est-ce qu'il a déménagé, il est mort, et est-ce que ces problèmes ont été résolus à l'amiable ?

Monsieur BALON – C'est une des raisons pour laquelle je ne me représente pas, parce que vous savez très bien que vers les 10 heures du soir le premier voisin commençait à appeler les échevins par ordre alphabétique, ce qui m'arrangeait bien, sauf qu'une fois sur deux il commençait à l'envers, ce qui ne m'arrangeait pas du tout puisque il me téléphonais vers minuit ou 1 heures du matin. Je pense quand même que maintenant la raison est revenue au centre du village, et que nos auteurs de projet

ont pris toutes les précautions. On a inversé et on a mis acoustiquement pour l'intérieur et c'est bien puisqu' il y a un espace où il y aura moins de bruit par rapport au voisinage. La vie d'un village cela demande quand même quelques petits sacrifices parfois. La plupart des activités de la maison de village se font quand-même me semble-t-il à l'heure de l'apéritif et on ne dort pas encore à l'heure de l'apéritif le dimanche, et un certain nombre d'activités les après-midi, alors vous serez peut être dérangés pendant les siestes.

Monsieur SCHUSTER - Les deux caves ont l'air d'être décalées, elles sont en chicanes, mais sont-elles toutes les deux sous le bâtiment ?

Madame PONCIN – Oui, elles sont sous le bâtiment.

Monsieur SCHUSTER – À Fouches, on a déjà vu qu'il y avait des caves sous la route.

Madame PONCIN – Non parce qu'ici on y a un accès par rapport au trottoir donc forcément on sait qu'il y a un escalier là, mais qu'on n'a pas pu voir parce que tout est bâché et tout est condamné pour le moment. On sait, vu les plaques métalliques qui sont présentes dans le trottoir et ce qu'on a découvert en sous-sol, qu il y a un accès qui est bien à cet endroit-là, donc en principe les caves sont bien sous le bâtiment. Mais il y aura peut-être des surprises parce que comme vous pouvez le voir, il y a des choses que l'on ne peut pas toujours voir.

Monsieur PICOT – Il y a quelque chose qui a attiré notre attention, c'était une porte qui donnait vers le 'non connu' au-dessus à gauche, et finalement on a découvert un puit. Maintenant on le sait, il est en dessous du mur porteur, ce qui est un peu étonnant, mais ils avaient pris toutes les précautions à l'époque. Là on n'a pas découvert de caves ou de vides ventilés.

Monsieur SCHUSTER – C'est très bien et vous avez respecté les volumes et les ouvertures des maisons du style lorrain du 19ème siècle.

Madame PONCIN – Oui la façade avant on garde vraiment les mêmes baies et on réhabilite les encadrements, on supprime les volets qui dénaturaient un peu la façade.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide :

Article 1er : D'approuver les documents (cahier des charges N° MT-PO/18-1570 et avis de publication) et le montant estimé du marché "Réhabilitation de la maison de village de Bonnert", établis par l'auteur de projet, PONCIN Bureau Architecture, Chemin de la Rentertkapell, 26 à 6700 Arlon. Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant estimé s'élève à 290.240,27 € hors TVA ou 351.190,73 € TVA 21% comprise.

Article 2 : De passer le marché par la procédure ouverte et d'approuver les critères de sélection qualitative et d'attribution (le prix) tels que détaillés dans le cahier spécial des charges.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2018, article 124/723-60/20181029 qui sera augmenté lors de la prochaine modification budgétaire.

\+ + +

Monsieur Henri Poncin, l'auteur de projet, sort de séance.

\+ + +

5. TRAVAUX COMMUNAUX : En présence de l'auteur de projet : Association Momentanée IMPACT – ARCHE CLAIRE, représentée par Dominique PAJOT : Opération de rénovation urbaine portant sur l'hypercentre d'Arlon – Approbation du dossier de demande de reconnaissance de l'opération de rénovation urbaine et du périmètre de l'opération de rénovation urbaine.

\+ + +

En présence de Monsieur l'auteur de projet, Dominique PAJOT.

\+ + +

Monsieur MAGNUS – Cette opération de rénovation urbaine, vous l'avez décidée le 27 août 2015. On a aussi, dans le cadre de cette opération de rénovation urbaine, joué avec des crayons et des tables rondes, il y a eu une dizaine de réunions entre février 2017 et juin 2018. Est-ce que je peux me permettre de vous rappeler en deux mots le grand intérêt d'une opération de rénovation urbaine ? C'est d'abord de pouvoir obtenir des subsides à raison de 60% pour des surfaces commerciales et de 80% pour des surfaces de logement en achat et en travaux de rénovation. Les réunions diverses que nous avons eues avec le Bureau Impact et l'Arche CLAIRE qui sont présents tous les deux aujourd'hui, visaient à faire des fiches projets sur 14 qui vont vraiment nous montrer ce qu'il y a moyen de faire, ce que la ville pourrait éventuellement initier comme projet au sein de ce centre-ville pour le rendre plus dynamique et y enlever les chancres qui sont parfois apparus. Pour cela il faut évidemment que cette opération urbaine soit acceptée par le Gouvernement wallon. Il y a un périmètre qui a été défini et beaucoup discuté entre nous, et c'est fondamental pour l'avenir de notre centre-ville. Je voudrais remercier tous ceux et celles qui ont participé à toutes ces réunions qui, comme d'autres commissions, ont lieu le soir après journée, et qui ont donné de leur personne pour faire aboutir ce projet que l'on va vous expliquer ce soir. L'objectif suivant était d'envoyer ce dossier à la Région Wallonne, et puis de le faire accepter par la Région Wallonne, pour ensuite pouvoir démarrer, je l'espère. Rappelez-vous aussi qu'il y a une ancienne opération de rénovation urbaine qui se termine le 31 août 2019, avec qui il y aura des transferts à faire éventuellement si les autorités ministérielles nous en donnent l'occasion, d'une opération vers l'autre.

Monsieur PAJOT – Nous allons vous présenter le dossier de rénovation urbaine qui concrétise pratiquement deux années de travail qui a mobilisé la ville, mais également la commission de rénovation urbaine. Au niveau de l'exposé, pour rappeler brièvement les principes d'une opération de rénovation urbaine. En deuxième point nous présenterons le processus participatif et les éléments qui ont été mis en place pour récolter l'avis des citoyens et des forces vives. Nous viendrons au cœur de la présentation, donc le dossier avec le périmètre, quelques mots très rapides sur le diagnostic et les objectifs pour pouvoir consacrer la majeure partie de notre présentation aux fiches projets qui vous seront présentées par Jacques DAVIN. La rénovation urbaine sur Arlon comme cela a été dit, ça ne date pas d'hier puisqu'il y a plus de 40 ans, il y avait une première rénovation urbaine dite du Quartier Saint-Donat qui a été approuvée, et prolongée à deux reprises, et qui sera abrogée à partir du mois de septembre 2019, comme l'a dit Monsieur le Bourgmestre. La rénovation urbaine vous en avez la définition ici, je ne vais pas la lire mais simplement retenir quelques éléments qui apparaissent en gras, une rénovation urbaine c'est une action d'aménagement global qui est concertée à l'intérieur d'un périmètre, qui est bien entendu de l'initiative communale, et qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre qui présente des caractéristiques urbaines. La rénovation urbaine permet d'avoir une vision ou à long terme, après 15 ans, de l'aménagement que l'on souhaite avoir à l'intérieur du périmètre, en veillant à maintenir et à améliorer l'habitat au sens large du terme, pas uniquement le logement mais bien l'habitat au sens plus général. Pour ce faire, la ville, une fois que l'opération est reconnue par la Région Wallonne, peut recevoir des subventions pour la réalisation des différents projets. Il y a des subventions pour le logement à hauteur de 80%, pour des équipements

collectifs, la subvention peut aller soit de 80% ou de 60%, 80% pour les espaces de convivialité, 60% pour ce qui est voiries, parkings etc. Des subventions sont également octroyées pour des espaces verts à hauteur de 80% si ceux-ci sont accessibles au public, et enfin les subventions pour la création ou la réhabilitation des bâtiments destinés au commerce, et là sous certaines conditions notamment de superficie, les subventions peuvent être de 60%. Il y a vraiment là un intérêt pour développer les projets au niveau financier. Le petit tableau ou graphique met en évidence les différentes étapes de l'élaboration du dossier de rénovation urbaine, il y a eu tout d'abord une première étape qui est d'arrêter un périmètre d'étude. La seconde, la réalisation d'un inventaire urbanistique, cartographique, statistique, et également un inventaire objectif et également la consultation de la population des forces vives, ce qu'on appelle l'inventaire subjectif. En troisième étape, ces deux inventaires ont été croisés, analysés, ce qui a permis de définir un diagnostic des enjeux qui ont abouti au final aux points 4 et 5, la réalisation d'un schéma directeur et de fiches projets qui sont programmés. Une fois cette opération reconnue par le Gouvernement wallon, la mise en œuvre peut s'opérer, ce sont les points 6 et 7 avec chaque fois les projets qui pourront faire l'objet de subventions de rénovation urbaine. Le dossier de rénovation urbaine est composé de trois grandes parties : un volet A qui est le seul vrai objectif subjectif, et le volet B qui est le diagnostic et les enjeux, et le volet C les objectifs et les projets. Nous proposons maintenant de toucher quelques mots sur le processus participatif qui a été mis en place dans le cadre de cette mission. Tout d'abord il faut savoir qu'obligatoirement une opération de rénovation urbaine est accompagnée par une commission communale de rénovation urbaine. Cette commission a pour objectif de permettre aux citoyens de donner son avis à chaque stade de l'élaboration du projet, et sa composition que l'on retrouve en bas dans les slides, elle se veut représentative de son quartier, de ses habitants mais également de ses tissus associatifs, commercial, économique etc. La commission s'est réunie à 10 reprises avec régulièrement la mise en place de groupes de travail, d'ateliers participatifs, et elle s'est réunie entre le mois de février 2017 et le mois de juin de cette année, donc 10 réunions à un rythme assez soutenu. Comme on le voit, chaque étape, que ce soit le périmètre, les inventaires, les diagnostics ou les projets, ont pu être débattus au niveau de la commission de rénovation urbaine qui a apporté un éclairage, des précisions ou des amendements sur les différentes fonctions. Nous avons également souhaité intégrer de manière active les acteurs locaux et les habitants. Pour cela, deux outils ont été mis en place : un questionnaire et des interviews. Un questionnaire a été distribué, et mis en toutes boites et également mis en ligne sur le site de la Ville au mois de juin 2017. Sur ce mois, on a pu engendrer moins de 230 réponses, ce qui est quand même un chiffre assez intéressant, ce qui a permis de connaitre le sentiment des habitants, des forces vives sur leur quartier, sur la mobilité, sur les espaces public, et qui ont pu également formuler des propositions pour améliorer et rénover le centre-ville d'Arlon. Parallèlement à ce questionnaire, des interviews ont été donnés de personnes ressources de cette réunion de travail qui ont regroupé un peu plus de 40 participants avec des thématiques chaque fois ciblées, mais qui touchaient vraiment de manière transversale l'ensemble du périmètre, que ce soit au niveau du patrimoine, de la mobilité, de l'urbanisme, du logement, de l'enfance, la petite enfance, du commerce etc. Je vais passer maintenant à la présentation du dossier de rénovation urbaine après cette introduction. Tout d'abord, en commençant par le périmètre initial. Le périmètre tel qu'il a été défini se veut le prolongement cohérent de la première opération de rénovation urbaine sur le Quartier Saint-Donat qui apparaît ici en fond grisé clair à l'intérieur du périmètre bleu. Au niveau du périmètre, quelques points de repère, d'ouest en est, on a le Square Albert 1er, la place Léopold, la place Didier, la Grand-Rue, la rue Paul Reuter. On a également tout le site Saint-Donat, la place des Chasseurs Ardennais, et enfin les anciennes casernes Léopold. On voit qu'on a un périmètre qui est assez cohérent et délimité par différentes voiries, et qui reprend une partie du centre historique d'Arlon. Ce périmètre tel qu'il a été avalisé par la commission de rénovation urbaine, a quelque peu été modifié, des petites excroissances dans la partie est, à proximité des rues Hamélius et de la Synagogue pour intégrer un bâtiment à l'angle ainsi que l'espace public. Dans la partie Nord, au carrefour de la rue de Seymerich et de la rue de Frassem pour également reprendre un ensemble bâti qui méritait une attention particulière. Voilà le périmètre final tel qu'il a été validé par la commission de rénovation urbaine. Quelques mots par rapport au diagnostic, c'est le croisement des données objectives et subjectives, et dans ce dossier tel qu'on peut le voir, il se compose de tableau à formes, de cartes synthétiques et de propositions d'enjeux. Ce diagnostic a permis de mettre en place un

schéma directeur cohérent et répondant aux enjeux qui ont été identifiés. On retrouve ici différentes cartes qui illustrent ce diagnostic, mais on ne va pas rentrer dans le détail pour laisser la place à la présentation des projets. Il y a une première carte par rapport à la situation et à la caractérisation du site qui reprend tous les éléments positifs et négatifs en terme de connexion vers l'extérieur, des éléments de repère urbains paysagers historiques positifs ou négatifs, et également le bâti déstructurant qui a été identifié, c'est tout ce qui apparaît en gris plus foncé, et toute une série de choses qui se retrouvent dans cette première carte. On a également une analyse qui concerne les fonctions structurantes et principalement tout ce qui concerne les commerces, avec une identification des cellules vides, des cellules commerciales inadaptées, également les fonctions de logement, avec les petits disques qui apparaissent en noir, ce sont les concentrations de logements vides qui ont pu être identifiés, en bleu la concentration des zones de services publics et d'équipements communautaires, tous les éléments qui ont pu être mis en évidence et être intégrés dans les fiches projets. Pour la mobilité, on a vu avec le Plan Communal de la Mobilité que c'est un élément essentiel de la réflexion, et donc a été mis également en évidence avec l'appui de la commission et des habitants, les points forts et les points faibles en termes de mobilité, que ce soit en termes de stationnement, d'accessibilité automobile, et également et surtout les problématiques par rapport aux déplacements lents que ce soit piétons ou cyclistes, et également à côté de ces éléments négatifs les opportunités de développement qui pouvaient se présenter. Ce sont toutes les flèches qui apparaissent en vert. Dernières cartes, ce sont tous les diagnostics qui concernent les espaces publics avec le recensement des espaces de convivialité, l'absence d'espaces de convivialité dans certains quartiers, la présence d'espaces verts, mais des chaînons manquants également au niveau de la nature en ville, ce sont des éléments qui ont également été mis en évidence. Et enfin la dernière thématique du diagnostic, c'est l'analyse socio-économique qui se résume en un tableau des forces et faiblesses. Ce diagnostic nous a permis de définir en termes d'objectifs 6 axes principaux. Le premier c'est de poursuivre la lutte contre la désertification commerciale du centre-ville, un deuxième axe qui est de ramener des habitants dans le centre-ville, un troisième qui est de créer des lieux d'animations, de rencontres et de convivialité, un quatrième à améliorer l'accessibilité, la mobilité et le stationnement dans le centre-ville, le cinquième, aménager des espaces verts et des plaines de jeux, et enfin protéger et mettre en valeur le patrimoine. Ces objectifs se traduisent dans un schéma directeur qui reprend les différents lieux d'intervention, et ce que l'on souhaite y faire de manière générale, et tout cela se traduite par après dans un master plan et des fiches projets, dont je vais laisser la présentation à Jacques DAVIN.

Monsieur DAVIN – Les fiches projets ce ne sont pas des projets à proprement parlé terminés, ne croyez pas que les esquisses, les pré-esquisses que je vais vous présenter sont des réflexions abouties. Ce ne sont que des définitions de périmètres à l'intérieur desquels on imagine que des travaux puissent un jour se faire, à la fois pour des éléments d'aménagements extérieurs, des aménagements de voiries, des aménagements de places ou des aménagements de parkings, et aussi des interventions sur certains bâtiments, à la fois dans un objectif de renouvellement commercial et de ramener les habitants au centre-ville. Nous allons regarder ce master plan : tout ce que vous voyez coloré sur ce plan est en fait l'accumulation de toutes ces fiches projets que nous allons détailler les unes après les autres. Les 4 premières fiches projets touchent essentiellement la Grand-Rue et la problématique du remembrement commercial. On a voulu, avec les membres de la Commission, identifier certaines zones qui touchent spécifiquement le piétonnier d'Arlon, voir comment on pourrait imaginer que des projets un jour puissent se faire au gré des opportunités qui pourraient surgir. La première fiche projet touche une zone qui est comprise entre la Grand Rue au Nord et la rue de l'Esplanade au Sud, et on a donc intégré à l'intérieur de ce périmètre, un certain nombre de bâtiments qui ont été choisis sur base des circonstances actuelles, je vais évoquer l'ancien BLOKKER qui est aujourd'hui un bâtiment complètement vide, à côté duquel nous allons retrouver le bâtiment avec le commerce BLUE'S, qui lui est toujours en fonction, et à côté nous avons encore l'ancien café LE MIAMI. Si nous regardons cela d'un peu plus près, voici l'ensemble de la zone qui est concernée, première photo en haut à gauche, vous avez les trois bâtiments qu'on a voulu intégrer à l'intérieur de ce périmètre, les trois commerces que je viens de citer A l'arrière nous avons la rue de l'Esplanade qui mérite quand même qu'on y prête un peu d'attention parce qu'elle est quand même très proche du centre-ville et dans un

état qui n'est pas brillant, avec des garages et des bâtiments de gabarits extrêmement différents. Nous avons de l'autre côté de la rue de l'Esplanade l'arrière du bâtiment BLOKKER, c'est ce bâtiment en briques qui est à la fois une zone de stockage et de livraisons, et puis la rue de l'Esplanade en elle-même qui démarre depuis l'ancien arsenal d'un côté pour déboucher de l'autre côté sur la rue des Déportés. Il y a 14 fiches projets à vous présenter en tout. Voilà cette zone telle qu'elle a été identifiée, Grand-Rue au-dessus, rue de l'Esplanade en orange vers le bas, vous voyez les trois bâtiments côté Grand Rue, et puis un nouveau bâtiment peut-être côté rue de l'Esplanade, ainsi que de l'autre côté de la rue au sud de la rue de l'Esplanade, toute une série de bâtiments qui ont été identifiés. En orangé, vous avez plutôt les bâtiments qui pourraient recevoir une rénovation lourde, voire même une reconstruction, alors qu'en rose, on partirait plutôt sur l'idée de simple rénovation, ce sont des bâtiments qui sont en meilleur état. La zone verte au milieu serait une toiture végétale qui couvrirait la zone commerciale qui pourrait éventuellement faire l'objet d'un remembrement, donc voir si on garde trois cellules commerciales distinctes ou si on réunirait les deux, voire même les trois. On a une tâche bleue en bas à gauche, c'est en fait le bâtiment qui va se construire à l'emplacement de l'ancien arsenal des pompiers, et je crois que cela fait l'objet d'un autre point du conseil communal tout à l'heure. Ce bâtiment-là, on l'a intégré dans la réflexion parce qu'il va un jour être construit, mais il ne fait pas à proprement parlé partie de la fiche projet en elle-même. La rénovation de la voirie et du carrefour de la rue des Déportés feraient en revanche, eux, partie de cette fiche projet, puisque l'aménagement du parc Léopold et de la place Léopold dont on a déjà parlé ici, nécessitera un jour de changer le sens de circulation sur la rue de l'Esplanade, et de reconfigurer le carrefour au droit de la rue des Déportés. Voilà ce que cela pourrait donner en termes de volumétrie : nous avons imaginé assez librement ce que la reconstruction de certaine bâtiments, et surtout la démolition de pas mal d'annexes permettrait de refaire. Vous avez une vue du sud vers le nord, avec les bâtiments de la rue de l'Esplanade en bas de la diapositive et tout au-dessus les bâtiments qui touchent la Grand-Rue. Si un jour on fait un chantier d'envergure à cet endroit-là, avec une surface commerciale débarrassée de toutes ses annexes ou des plus contraignantes, on pourrait imaginer une toiture végétale au-dessus qui permettrait de créer ou recréer si on le veut du logement de qualité aux étages. Cela permettrait aux bâtiments de pouvoir bénéficier à la fois de belles ouvertures du côté du soleil, et aussi d'un environnement non encombré par les annexes, parce que ce que vous avez à gauche et à droite. C'est un peu la situation actuelle de tous les intérieurs d'ilots sur Arlon qui sont remplis d'annexes, et il n'y a pas beaucoup d'endroits où on peut respirer un peu. L'idée d'une fiche projet comme celle-là, c'est donc de faire du remembrement commercial pour permettre à la ville de gérer à certains endroits des cellules commerciales un peu comme elles le souhaitent, et de reconstruire ou de ramener des habitants dans du logement de qualité aux étages. Voici une autre vue où on distingue plutôt en haut de la diapositive ce bâtiment qui va remplacer l'ancien arsenal des pompiers : en rose des bâtiments qui seraient simplement rénovés, en orange ceux qui seraient rehaussés, et qui feraient l'objet de travaux un peu plus couteux. Voilà une vue en perspective, tout cela est 'gratuit', car ce n'est qu'une définition d'un périmètre pour l'instant avec un certain rêve dans ce qui pourrait être fait. Du côté de la rue de l'Esplanade on imagine de rehausser des bâtiments ou d'en reconstruire pour recréer un gabarit un peu plus cohérent, et de ramener des habitants dans du logement qui pourrait bénéficier de belles orientations vers le sud à l'arrière et une vue par –dessus les toits des bâtiments qui sont dans la rue Netzer. Et puis pour dire qu'une fiche projet se termine après une estimation financière qui comprend à la fois des frais d'acquisition, des frais de démolition, des frais de travaux sur les bâtiments avec des prix qui varient en fonction des travaux qui seraient simplement de la rénovation ou de la reconstruction et des travaux d'aménagements extérieurs. On jette des chiffres qui sont assez bruts, qui sont assez importants dans le but de voir comment on pourrait aller rechercher des subsides pour faire ce genre d'intervention. On voit que dans les lignes du dessus de ce tableau, nous avons les différentes sources de ce financement qui devront un jour être sollicitées, puisque la rénovation ne va évidemment pas être toute payée en une fois. Quand vous verrez le tableau récapitulatif, vous comprendrez que tous ces rêves ne se réaliseront pas au cours des 20 prochaines années, le but étant que lorsqu'une opportunité se présentera, que la ville puisse ouvrir une enveloppe de subsidiassions afin d'acheter un ou deux ou trois bâtiment, par exemple ici dans la Grand-Rue et de pouvoir envisager des projets de remembrement commercial au niveau des rez-de-chaussée, d'éventuels remembrements de logements aux étages. En regroupant une cage d'escaliers à un

endroit, on va pouvoir redistribuer des logements, et faire des travaux qui seront bénéfiques au niveau du commerce, et au niveau du nombre d'habitants au centre-ville. On a parlé de différents taux de subsides qui varient en général de 0% pour certaines choses jusqu'à 80% pour d'autres. Le logement par exemple ici, pourrait être subsidié à concurrence de 80%. On imagine ce que représente le coût d'acquisition, de démolition et de réhabilitation de certains logements. On dit que 80% serait subsidiables par la Région, ce qui fait forcément 20% pour la part communale. Pareil pour les espaces publics. Voici par exemple un cas où nous avons 0% de taux de subsides pour une partie commerciale, en ce sens que si nous gardions les trois surfaces commerciales indépendantes comme elles le sont aujourd'hui, nous avons la surface du BLOKKER qui représente 660 m^2, nous dépassons les 250 m^2, ces 660m^2 ne sont pas subsidiables. Ici, il s'agit d'un tableau extrêmement théorique, et si on cumule maintenant les 660, 200 et 180, et qu'on redivise cela d'une autre manière, peut-être qu'on pourra subsidier deux fois 250 m^2, c'est le maximum, et donc diminuer la part qui ne sera pas subsidiable. Tout cela n'a de sens que si un moment donné il y a une opportunité d'acheter ces trois bâtiments en même temps. Il faut savoir que cette fiche projet est une fiche théorique, et nous allons passer aux suivantes pour vous montrer ce que nous avons développé avec les membres de la Commission. Par exemple, sur la Grand-Rue et dans l'espace commercial il y a une fiche projet qui est importante, vous le voyez on parle de 6 à 7 millions de travaux qui touchent trois bâtiments commerciaux principaux. La fiche projet suivante sera beaucoup plus modeste car on ne va toucher que deux bâtiments. La troisième fiche va encore en toucher 3 ou 4, et la dernière seulement 1 bâtiment. Ces bâtiments que nous avons identifiés à ce stade-ci, ne seront pas nécessairement les bâtiments qui seront acquis par la Ville d'Arlon un jour 'j'. Si une opportunité se présente d'acheter un bâtiment unique, on pourra demander à la Région de prendre la fiche projet numéro 4, et au-lieu de la mettre à l'endroit qu'on avait rêvé et espéré en 2018, on pourrait la faire glisser sur un autre bâtiment, l'essentiel étant de définir des objectifs, de définir des sources de financement, et de pouvoir un jour ouvrir un certain mode de subsidiassions. Si ce projet, tel qu'il est rêvé aujourd'hui, se mettait en place, nous aurions donc ici la possibilité de créer, de réunir et réaménager trois surfaces commerciales qui sont définies tout en bas du tableau, et toute une série de logements, à la fois dans des maisons ou des appartements, à la fois en rénovation ou en reconstruction, à la fois dans la Grand-Rue et côté rue de l'Esplanade. Je passe tout de suite à la fiche projet numéro 2 qui est toujours dans la Grand-rue, et qui se situe à l'angle de la rue Etienne Lenoir : on parle de ces deux petits bâtiments qui sont coincés entre le commerce CANNELLE et de l'autre côté le commerce CAMY, et donc nous avons ici deux bâtiments qui sont d'un gabarit extrêmement réduit par rapport à ces deux immenses voisins. Donc cette fiche projet imagine quoi ? une acquisition de ces deux bâtiments, un remembrement des deux commerces et du rez-de-chaussée pour créer quelque chose de plus vaste, et sûrement de plus fonctionnel en termes de commerce, et la possibilité de rehausser ces bâtiments qui aujourd'hui ne comprennent qu'un étage de logement vide, alors qu'il y aurait de la place pour créer des logements sur plusieurs niveau. Donc on identifie la fiche projet sur notre master plan, on regarde la coupe du bâtiment tel qu'il existe aujourd'hui, et ce qu'il pourrait donner un jour éventuellement demain. On regarde ce que pourrait couter l'acquisition, la démolition partielle, la reconstruction partielle, éventuellement à la fois des caves et des rez-de-chaussée des étages, on multiplie cela par un certain prix au mètre carré pour aboutir à un certain budget, qui pourrait dans un cadre comme celui-ci être subsidié à concurrence de 80% pour le logement, et 60% pour le commerce. Ce qui permettrait à la Ville d'Arlon pour un budget de dépenses de 311.000 euros de se retrouver demain avec 6 logements d'une chambre pour un total de 360 m^2, un logement de deux chambres pour un total de 80 m^2, et une surface commerciale sur le piétonnier d'environ 110 m^2. Mais encore une fois tout cela n'est que de la théorie, et aujourd'hui la fiche est déterminée sur base de ces deux bâtiments-là, mais cela pourrait très bien glisser vers deux bâtiments ailleurs. Il faut bien présenter à la Région wallonne des fiches concrètes basées sur des objectifs précis. Il y aura 3 grosses fiches projets qui vont concerner un ensemble important de bâtiment, et cette 3ème fiche projet en est une. Nous avons avec les membres de la commission identifiée que dans le centre-ville d'Arlon il y a des petites ruelles qui ne sont pas en communication et qui pourraient un jour l'être. Vous situez maintenant le contexte : vous avez des bâtiments commerciaux côté Grand-Rue dont deux se trouvent de part et d'autre d'une petite ruelle privative qui menait dans le fond de cette ruelle l'ancienne imprimerie Everling. A droite de cette petite ruelle vous avez un magasin qui est en fonctionnement et à gauche

vous avez 3 bâtiments qui sont grandement vides aussi bien aux rez-de-chaussée qu'aux étages. Ensuite il y a une 2ème ruelle qui mène à la place Hollenfeltz et qui distribue un certain nombre de logements, certains rénovés mais la plupart dans un très mauvais état. Puis nous avons une autre photo en bas qui est une photo prise du côté de la Grand-Place, qui ne fait pas partie du périmètre et qui ne peut pas en faire partie puisqu'elle faisait partie du périmètre de la 1ère opération dont on a parlé tout à l'heure. Mais comme il y a sur cette zone des promoteurs qui sont en train aujourd'hui d'imaginer certains projets nous les avons donc intégrés dans notre réflexion. Vue du ciel nous avons ici la Grand-Rue du côté gauche et la Grand-Place du côté droit, avec deux ensembles de bâtiments qui sont soulignés de bleu. Le bâtiment bleu du côté Grand-Rue est un immeuble qui fait pour l'instant l'objet d'un certificat d'urbanisme puisque le propriétaire actuel a envie de le rénover. Il a même eu envie de rénover le bâtiment juste à côté, l'ancien Escapade, et de relier les deux bâtiments par une passerelle. Il s'est ensuite rendu compte en cours de route que l'ancien bâtiment ou il y avait l'Escapade est en très mauvais état et peut-être qu'il va faire marche arrière par rapport à cet immeuble-là. Puis du côté Grand-Place nous avons un autre acquéreur, un particulier qui a fait l'acquisition de ces 2-3 bâtiments et qui rêve de refaire quelque chose à cet endroit. On a donc associé ces bâtiments à notre réflexion dont l'idée principale est de créer une liaison entre la ruelle de la place Hollenfeltz et la ruelle privative, et de créer une petite zone de convivialité entre les deux. Vous savez évixemment qu'Arlon a beaucoup de relief et qu'entre la Grand-Rue et la ruelle de la place Hollenfeltz on va déjà avoir 2 bons mètres de différence de niveau, et qu'entre la ruelle de la place Hollenfeltz et la Grand-Place on va encore avoir 3,5 mètres de différence de niveau. Vous avez vu qu'il y a des bâtiments qui sont soulignés en orange qui seraient reconstruits ou réhabilités de manière lourde. En revanche celui qui est dessiné en rose étant dans un meilleur état ne serait envisagé qu'à l'échelle de la rénovation. On va regarder ça en perspective pour voir un peu ce que ça peut donner. Vous avez une perspective où vous avez la ruelle de la place Hollenfeltz dans l'axe, du côté droit les bâtiments qui regardent la Grand Rue et du côté gauche en haut la Grand-Place. Je tourne un peu pour voir ce qu'on pourrait imaginer, en sachant que cette tâche jaune en plein milieu est l'illustration de la position très probable d'une tour romaine. On en a déjà découvert deux sur Arlon, il est plus que probable que si l'on faisait des travaux d'assainissement à cet endroit-là nous allons tomber sur une 3ème tour romaine. Le propriétaire des bâtiments qui se trouvent au-dessus qui rêve de les raser offrirait l'opportunité à la Ville de faire des fouilles archéologiques et de restaurer éventuellement cette tour avant que lui ne puisse reconstruire les bâtiments avec un peu plus de volumétrie, d'ampleur et de rentabilité sur la partie supérieure. Notre petit projet purement gratuit consisterait donc à ouvrir la ruelle privative qui donne sur la grand-rue, monter quelques escaliers pour arriver sur le niveau de la place Hollenfeltz où on pourrait avoir une petite place de convivialité avec un peut-être un Horeca et une terrasse à moitié couverte qui serait donc juste à côté de cette tour romaine qui ne serait peut-être pas à l'intérieur d'un bâtiment ou en partie, et puis nous pourrions avoir un 3ème débouché qui serait un escalier qui remonterait du côté de la Grand-Place, ce qui ferait de cet espace-là la possibilité de recréer des cheminements piétonnier qui n'existent pas aujourd'hui au centre-ville, d'assainir un certain nombre de bâtiments en recréant du logement de qualité tout en tenant compte de la grosse difficulté que nous avons à cet endroit-là de respecter les normes des pompiers. Donc voilà pourquoi vous avez vu qu'à l'arrière on avait plutôt des bâtiments bas illustrés comme des maisonnettes que comme des appartements. Le pompier n'autorisera qu'on aille refaire des appartements dans un endroit où il ne peut pas accéder avec son camion. Vous voyez ici une fiche qui va toucher 6-7 bâtiments, et il est entendu que les objectifs de la fiche sont tellement riches en termes de protection du patrimoine et de création de cheminements piétonniers qu'on n'imagine pas qu'on puisse prendre cette fiche-là et la déplacer d'un ilot. Elle est concentrée dans cet endroit-là et donc l'ouverture d'une fiche projet et l'acceptation par la région Wallonne permettrait donc à la Ville d'acquérir un bâtiment s'il est simplement mis en vente ou d'exproprier un bâtiment qu'un propriétaire n'aurait pas envie de céder éventuellement. Tout cela est « spéculatif », l'essentiel étant de présenter un nombre important de fiches d'ampleur et de finalité différentes, celle-ci étant assez importante. Voici encore une autre vue avec l'escalier qui va de la ruelle vers la placette, etc. On imaginerait donc côté Grand-Place un percement avec un escalier qui descendrait et qui permettrait donc de relier la place Hollenfeltz, la Grand-Rue et la Grand-Place par un nouveau cheminement réservé aux piétons, sachant que les personnes à mobilité réduite pourraient quand même atteindre la petite placette par la ruelle de la place Hollenfeltz qui est de plein pied. Ici nous jetons encore des chiffres d'acquisition qui représentent beaucoup d'argent, avec

des démolitions qui en représenteraient aussi beaucoup parce qu'aller démolir à l'intérieur d'ilot n'est pas simple. Beaucoup de frais de reconstruction, d'aménagement et de restauration de la tour éventuellement, subsidiée toujours à concurrence de 80 % pour le logement, 80 % pour les espaces publics de convivialité alors que pour la restauration de la tour romaine, à l'intérieur de la fiche projet 'rénovation urbaine', on ne pense pas que ça puisse être subsidié. En revanche évidemment s'il y a un projet comme ça qui se met en place, ça permettra d'aller frapper à la porte d'un programme triennal, des sociétés de logements de service public, d'un dossier de revitalisation éventuellement, du commissariat général au tourisme pour la partie de la tour romaine à restaurer. Tout cela a pour objectif d'ouvrir des poches de subsidiation dans le cadre de la rénovation urbaine, et d'avoir sous la main des projets concrets qui puissent ouvrir la porte à d'autres modes de subsidiation. Si ce projet, dans le cadre tel qu'il est imaginé, se mettait en place, nous retrouverions 3 surfaces commerciales et un certain nombre de logements, 14 dans ce cas-ci, avec la possibilité pour la ville de les revendre. Si elle les revend et qu'elle retouche de l'argent par rapport à un bâtiment qui a été subsidié, elle devra évidemment s'engager à réengager cet argent pour faire d'autres projets ayant les mêmes objectifs, dans ce cas-ci, de remembrement commercial, ramener des habitants au centre-ville et créer des lieux de convivialité en reliant les quartiers entre eux. Point fiche projet n°4, qui est l'exemple d'une fiche projet qui ne concerne qu'un bâtiment. Nous avons identifié un bâtiment qui est pour l'instant à l'abandon, les toitures sont en train de se dégrader, l'eau est en train de pénétrer. C'est un bâtiment qui a quand même des qualités architecturales et patrimoniales très importantes, style éclectique mélangé avec un style art nouveau, est en vente actuellement pour un prix qui n'est plus trop important par rapport à sa superficie mais qui décourage quand même un promoteur privé parce que les travaux sont tellement importants que forcément la rentabilité n'y est pas. Si la ville parvient à ouvrir une fiche projet sur ce bâtiment nous ne changerons pas le nombre de niveau. On va parler d'un prix d'acquisition et on va le rénover avec des mètres carré de rénovation en commerce et en logement qui donneront une part de subsidiation de 80 % pour le logement, de 60 % pour le commerce. Et si ça aboutissait nous nous retrouverions avec quelques appartements et une surface commerciale pour un budget pour la ville d'Arlon qui serait raisonnable, qui pourraient un jour être revendus au bénéfice d'une poche d'argent qui pourrait servir pour faire d'autres interventions ailleurs et qui auraient les mêmes objectifs. Nous aurions ici environ 3 logements et une surface commerciale. La fiche projet n°5 ne touche qu'un aménagement de voirie, donc il n'y a plus du tout de bâtiment, et on parle du haut de la rue des Faubourgs, entre le carrefour de la rue de Diekirch et la petite cour de l'Hôtel du Nord, avec le carrefour devant le bâtiment qu'on vient de parler. Donc ici on imagine un aménagement en surface qui englobe le carrefour, la rue et la cour du Nord, et qui touche cette fiche n°4 dont on vient de parler. L'objectif étant de modifier un peu les habitudes de circulation des automobilistes dans le centre-ville d'Arlon. Cette fiche projet est évidemment liée avec la n°6 qui va parler de la place Léopold. Vous savez que si on réaménage la place Léopold la traversée en oblique va disparaitre, donc les flux de circulation à l'intérieur du centre-ville vont être modifiés. Le mini-ring qui a un peu tendance à passer par là aujourd'hui et à traverser la place en diagonale, sera dévié demain par la rue des Martyrs et la rue du XXV Aout pour aboutir devant le palais provincial. Cela va nous permettre de revoir le mode d'aménagement, de circulation et de stationnement sur cette portion de voirie en mettant éventuellement des parkings en épis, inversés ou pas nous verrons, de replanter quelques arbres et de créer un plateau surélevé pour que les automobilistes qui arrivent par la rue de Diekirch ou qui montent la rue des Faubourgs aient maintenant tendance à tourner vers la rue des Martyrs et d'oublier ce cheminement vers la place Léopold qui aboutira à un cul-de-sac. On y a intégré la cour du Nord, ce qui permettra donc de trouver une enveloppe éventuelle de subsidiation pour une partie du projet du pôle culturel qui se développe actuellement à cet endroit-là. Voici une évaluation des superficies d'aménagements publics et d'espaces de convivialité que l'on sépare parce que les prix d'aménagement ne seront pas les mêmes et parce que le taux de subsidiation ne sera pas non plus le même. Pour l'espace public on parle d'un taux de subsidiation de 60 %, pour un espace public de convivialité on parle d'un taux de subsidiation de 80 %, ce qui donnerait ici une part communale de 158.000 pour une part régionale de 342.000, tout en sachant qu'il faudra toujours, à tout moment, essayer d'obtenir des subsidiations ailleurs que spécifiquement dans la source de rénovation urbaine. Vous connaissez bien la fiche projet n°6 puisqu'on en a déjà parlé ici, c'est le parc et la place Léopold. Le projet que vous voyez ici n'est qu'une traduction en masterplan du projet que l'on vous a déjà présenté d'aménagement de la place, du parc et de la création d'un parking. Nous

avions donc évoqué au moment de la présentation de ce projet trois enveloppes de subsidiation, une enveloppe FEDER pour un montant d'environ 4.000.000 €, une enveloppe revitalisation liée à la construction du bâtiment que l'on a vu en bleu tout à l'heure, à la place de l'ancien arsenal, et il fallait encore trouver une 3ème enveloppe de subside qui avait donc été évoqué comme à intégrer dans la rénovation urbaine. Aujourd'hui je viens avec ce 3ème mode de subsidiation éventuel afin de financer exclusivement ce qu'il se passe en surface, un parking souterrain ne sera jamais subsidié par la rénovation urbaine. Il n'y a donc pas d'acquisition ici puisqu'on est 100 % sur le domaine public ou sur des parcelles cadastrales appartenant à la commune. On remet donc ici les chiffres qu'on vous a présenté lors de la présentation de ce projet, et on vous rappelle que l'on peut donc imaginer que tous ces travaux se divisent en trois parts de subsidiation : l'une par le FEDER, l'une par la revitalisation et la dernière par la rénovation urbaine, selon des modes et des répartitions qui devront être précisés. La fiche n°7 touche un bâtiment emblématique de la place Léopold qui fut identifié par les membres de la commission et qui est l'Ecu de Bourgogne. On l'a intégré dans ces réflexions pour éventuellement !un jour, si l'opportunité se présente ou si la volonté est là, de pouvoir en faire l'acquisition et de permettre à la ville d'Arlon de laisser en Horeca le rez-de-chaussée, et de pouvoir éventuellement aménager les étages en espaces accessibles au public. Cela pourrait être des bureaux d'accueil pour certaines activités tout en gardant éventuellement du logement au dernier étage, puisque quand il y a du logement les enveloppes de subsides sont plus faciles à ouvrir. Dans un cas comme celui-ci, voici la superficie sur le plan cadastral de l'Ecu de Bourgogne, le nombre de niveau qui s'y trouve et qu'on ne changera pas. On pourrait donc imaginer l'acquisition et un prix de rénovation des parties en cave et des parties hors sol, ce qui représenterait à priori un budget d'environ 1.000.000 € qui pourrait être subsidiés à 80 % pour le petits logement du 2ème étage, à 60 % pour l'infrastructure de proximité si on y met par exemple des salles pour des clubs ou toute une série d'activités liées au fonctionnement de la commune, et la surface commerciale inférieure à 250 m². Tous ces travaux de restauration pourraient être subsidié à concurrence de 60 %, ce qui vous donne les chiffres que vous voyez tout en bas, avec un objectif immobilier de recréer un logement de 2-3 chambres et un ensemble d'infrastructures de proximité de 310 m² sur une surface commerciale d'environ 190 m². Je passe à la fiche n°8 qui concerne le parc Gaspar. Ce parc a été identifié comme un élément important de la ville d'Arlon, très attractif et qui rencontre toute une série de besoins actuels mais qui pourraient être améliorés. Ainsi les circulations au sein du parc Gaspar sont assez limités car il y a une entrée côté Square Albert 1er, une sortie côté rue des Martyrs, et on a l'impression que la superficie globale de ce parc pourrait être amélioré à la fois dans ces cheminements et dans son activité. Aujourd'hui vous reconnaissez l'entrée du chemin qui aboutit à côté du musée Gaspar, mais une des premières idées serait donc de se demander s'il ne serait pas opportun recréer un cheminement plutôt vers le bas de la rue des Martyrs afin de moins enclaver une partie du parc. On a aussi pensé avec les membres de la Commission de se dire est-ce que le jardin de la maison Carré qui est aujourd'hui un peu privatisé à l'intention du service d'archéologie, ne pourrait pas être englobé tout en laissant une spécificité pour les archéologues ? Est-ce que les annexes de la maison Carré qui ne sont pas terribles ne pourraient-elles pas être démolies au bénéfice d'un nouveau bâtiment qui pourrait abritée certaines découvertes archéologiques en attente de nettoyage ou d'expositions, etc. l'idée étant de recréer un cheminement très profond à l'intérieur du parc pour éliminer une zone quelque fois pas très bien fréquentée. La plaine de jeux existante restera là et sera peut-être remise en état. On définit des mètres carré de bâtiments, on parlait peut-être de l'annexe de la maison Carré, on définit des superficies d'aménagement d'espaces verts et peut-être de la zone du service archéologique, et on regarde comment cela peut rentrer dans des pourcentages de subsides, 80 % pour les espaces verts accessibles au public, 60 % pour les espaces publics qui ne sont pas des espaces verts, et si on faisait un petit bâtiment à cet endroit qui ne serait ni du logement ni du commerce, ce serait du 0 % de subside avec les totaux que vous voyez en bas. La fiche projet suivante est le Square Albert proprement dit avec toute sa problématique d'espaces verts qui existent et qui sont entourés par des voitures. Aujourd'hui ce n'est pas très agréable de se promener au milieu du parc car il faut traverser un trottoir perpétuellement encombré de voitures. Lorsque l'on regarde Saint-Martin depuis les bâtiments provinciaux on voit qu'il y a beaucoup de voitures et pas beaucoup de végétations. Derrière un mur que vous devinez ici se trouve un très beau jardin qui est aujourd'hui le jardin du Gouvernement provincial, et dans certaines enquêtes de la population nous avons souvent entendu si c'était normal qu'un beau et grand jardin comme cela soit réservé à l'usage exclusif d'une seule personne, même si

c'est le gouverneur. Est-ce que nous ne pourrions pas imaginer dans un développement urbain d'ouvrir un peu les murs et de recréer un parc plus accessible au public. La fiche projet est imaginée comme un reconditionnement du Square Albert 1er avec les parkings redessinés un peu autrement, mais avec des trottoirs qui rendent son accessibilité plus sympathique pour les piétons. On imagine éventuellement de créer quelques percements dans le mur du jardin du Gouverneur pour en faire un parc ouvert au public avec peut-être un espace de jeu complémentaire, et on imagine peut-être un cheminement qui pourrait ne pas nécessairement être ouvert perpétuellement mais qui permettrait quand même à la population depuis la place Léopold devenue piétonne de rejoindre ces espaces-là sans devoir passer par cette mer de voiture que constitue la rue du XXV Août. On rêve, on met des mètres carrés, on met des chiffres et puis l'opportunité un jour de l'ouverture d'une discussion avec le propriétaire de cet ensemble qui est le Service des bâtiments fédéraux. Ce n'est pas gratuit en termes de budget mais c'est gratuit en termes de réflexion. S l'opportunité se présente, la fiche est là, et si la région wallonne a ouvert la rénovation urbaine de la ville d'Arlon, la ville pourra dire qu'elle a envie d'ouvrir une enveloppe de subsides pour faire quelques travaux à cet endroit-là. C'est du rêve mais c'est concret dans les objectifs que l'on s'était fixé tout à l'heure, et c'est concret par rapport à ce que nous avons entendu comme commentaires de la part des gens qui ont répondu au questionnaire ou des personnes ressources que nous avions interrogées. Les budgets pour les 5.000 mètres carrés d'espace public à réaménager, 3.900 mètres carrés d'espaces verts, d'espaces ouverts au public et peut-être une partie qui serait moins accessible et donc moins subsidiée. Les espaces publics à 60 %, les espaces verts ouverts au public à 80 %, les espaces verts non ouverts au public à 60 %, ce qui donne une répartition à 414.000 pour la part communale et 769 pour la part régionale si on ne va pas rechercher d'autres subsides. Nous avons une partie muséale et nos confrères avaient imaginé de faire tout un cheminement muséal au travers du parc Gaspar et peut-être du parc du gouverneur dans le plan de qualité-tourisme. On pourrait donc aller frapper à la porte de la Fédération pour des infrastructures culturelles, voire même auprès du Commissariat Général du Tourisme pour certains aménagements à cet endroit-là, et toujours dans le même mode de réflexion. Dans la fiche projet n°10 nous touchons un quartier qui est la rue Saint-Jean, le carrefour des rues Hamélius et de la Synagogue. C'est une rue que tout le monde connait, avec des trottoirs étroits, une voirie assez large avec deux bandes de circulation, ce qui n'est pas nécessairement justifié à cet endroit du mini-ring, et qui arrive à un carrefour qui ne met pas véritablement en valeur la synagogue, qui pourtant mériterait de l'être, mais qui au contraire met en valeur un bâtiment qui n'a pas beaucoup de qualité architecturale. Cette ancienne station-service n'est pas intégrée dans le gabarit de la rue, d'une architecture complètement dépassée et offre une surface au rez-de-chaussée qui aurait pu être commerciale mais qui ne l'est pas. On a donc imaginé avec les membres de la commission d'intégrer complètement dans la réflexion le réaménagement de la rue Saint-Jean en elle-même, le réaménagement de ce carrefour et éventuellement l'acquisition et la reconstruction de ce bâtiment qui n'est pas très bien intégré en y joignant le petit bâtiment blanc à côté, afin de redévelopper un projet sur une surface au sol plus convenable en termes de rentabilité et d'investissements. Voici une pré-esquisse de ce que pourrait être un projet d'aménagement sur ce territoire, qui comprendrait le réaménagement des trottoirs en les élargissant au maximum, replanter quelques arbres pour végétaliser un peu cette rue un peu triste, retravailler le carrefour de la rue Hamélius avec un plateau surélevé, quelques potelets pour définir les zones de circulation, planter quelques arbres et mettre du mobilier urbain, revoir l'éclairage public et reconstruire éventuellement du logement à cet endroit-là. Cela pourrait être du logement social, donc ça veut dire que pour la reconstruction de ce bâtiment on pourrait imaginer d'aller frapper à la porte des organismes de logement public. Ensuite dans la 2ème partie de la rue Saint-Jean, aujourd'hui à deux bandes de circulation il y a des choix à faire : est-ce que l'on garde les deux bandes de circulation ? Est-ce qu'on les garde uniquement sur la fin ? Est-ce qu'on en profite pour planter quelques arbres ? Tout ça nous permet d'identifier des mètres carrés, des budgets d'acquisition, de reconstruction, de démolition, d'aménagement de l'espace public, pour définir des taux de subsidiation et un jour, éventuellement, ouvrir une enveloppe de subsides à la Région wallonne, dans le but de recréer ici un logement de 2-3 chambres. La fiche projet n°11 concerne la place des Chasseurs Ardennais, avec le carrefour de la rue Saint-Jean et la zone devant l'ancienne caserne, photo en bas à droite. On a identifié avec les membres de la commission quelques soucis de mobilité, on en a parlé avec Transitec tout à l'heure d'un possible réaménagement du parking avec un peu plus de végétation, avec sans doute une signalisation plus efficace. Aujourd'hui les Arlonais savent par où on rentre et par où on sort de ce

parking mais le visiteur occasionnel ne voit pas nécessairement quand il arrive là en venant de la rue Godefroid Kurth ou de la rue Saint-Jean. Tout ça pourrait mener à une réflexion à la fois sur la place des Chasseurs Ardennais, sur la ruelle qui monte le long de l'école du Centre et du Home Soir Paisible, réaménager probablement les escaliers qui ne sont pas en très bon état entre la place et la rue du Bastion, et peut-être réaménager aussi la zone devant l'ancienne caserne en l'ouvrant peut-être d'avantage aux piétons, revoir la manière de fonctionner, par où on rentre et on sort dans ce parking avec une signalisation modernisée, revoir la manière de planter les arbres. Tout ça pour donner des chiffres de mètres carrés, de couts d'aménagement et de taux de subsidiation. Ici, 60 % pour les espaces publics et 80 % pour les espaces verts accessibles, ce qui donne une répartition de 476.000 et 764.000. La fiche 12 touche l'ancienne caserne Léopold en elle-même avec les problèmes qui ont été identifiés, comme la cour de la caserne qui n'est pas très sympathique. C'est un parking sur une zone de tarmac et quand on est de l'autre côté de la caserne, du côté de l'avenue du 10ème de ligne où on a aussi une mer tarmac et tout cela manque cruellement de végétation et d'humanisation. Vous savez aussi qu'une ouverture piétonne a été pratiquée sous le bâtiment Sesmara, entre la place des Chasseurs Ardennais et la cour de la caserne. L'intention de la ville est de poursuivre ce cheminement piétonnier et de pouvoir traverser l'autre côté de la caserne et de déboucher le plus près possible de l'Avenue du 10ème de Ligne pour relier la Grand-Rue et la rue Paul Reuter à l'Avenue du 10ème de Ligne, le site Callemeyn et Frassem. Le projet pourrait consister à revoir la manière de stationner les véhicules à l'intérieur de la cour tout en gardant un maximum d'emplacement de stationnement, car tout le monde sait bien qu'on a besoin de stationnement à cet endroit. On en profiterait sans doute pour replanter quelques arbres, on créerait cette ouverture dans l'enceinte de la caserne du côté nord pour poursuivre le cheminement qui a déjà été créé sous le nouveau bâtiment, qui permettrait donc de traverser la caserne pour rejoindre l'Avenue du 10ème de Ligne. Le carrefour qui existe ici pourrait être traité en plateau surélevé avec des potelets, quelques arbres et un peu de mobilier urbain, revoir l'éclairage public et essayer de trouver ce même langage architectural pour tous ces carrefours que l'on pourrait réaménager tout au long de ce circuit pour recréer une unité de matériaux, de mobilier urbain, d'éclairage public au travers de l'ensemble du centre-ville. On y met ici des illustrations du projet qui a déjà été dessiné par nos confrères du bureau A.3, le bureau GNI s'était aussi penché sur le carrefour mais on ne l'a pas reproduis ici dans la présentation. Nous mettons des mètres carrés d'aménagement avec des valeurs de travaux variant en fonction des surfaces à traiter. Ensuite nous avons un mode de financement qui existe déjà qui sont les 300.000 € que j'évoque à cet endroit-là qui pourrait être l'intervention financière externe prévue comme mesures de compensation dans le cadre d'une modification du plan de secteur. Pour permettre la création du golf sur le Château du Bois d'Arlon, il a fallu modifier le plan de secteur et transformer une zone forestière en zone de récréation. Pour cela il a fallu qu'une zone urbanisable puisse être reconvertie en zone forestière, la ville d'Arlon a réussi à trouver un endroit, mais puisque cela a un intérêt pour un particulier, ce particulier est invité à participer à un effort financier ailleurs dans le cadre d'une mesure de compensation, et la ville d'Arlon lui a demandé de participer à l'aménagement de cette percée dans la caserne Léopold. Voilà pourquoi ici nous aurons 3 modes de financement : une part privative, une part communale et une part régionale. Fiche projet numéro 13, c'est la deuxième très grosse fiche qui concerne le bâtiment, qui se situe au carrefour de la rue de la Caserne, de la rue de Frassem et la rue de Seymerich, et donc nous avons à cet endroit un nombre assez impressionnant de bâtiments en mauvais état. Nous sommes là dans la partie de l'hyper centre d'Arlon, avec l'image du bâti qui est la moins bonne sans doute, c'est là que nous avons la plus grande proportion de logements vides. Dans tous ces bâtiments que l'on voit, la proportion est absolument énorme, à part la petite maison centrale qui vient d'être rénovée, tout le reste est soit vide, soit en très mauvais état. En face nous avons le photographe qui se situe sur un terrain qui est vide, à l'angle de la rue de la Caserne et de la rue de Frassem, et qui touche un bâtiment qui n'est pas spécifiquement en bon état. De l'autre côté de la rue, en descendant la rue de Frassem, nous avons quelques garages qui, eux, ont encore une certaine dignité le long de la rue de Frassem, mais qui cachent une zone à l'arrière qui n'est pas très bien urbanisée si je puis dire, et qui est en fait l'aboutissement du Square de la Lys. On a l'impression que c'est une rue qui permet d'atteindre la rue de Frassem, mais en réalité il faut traverser une propriété privée. Avec les membres de la Commission, on s'est interrogé sur l'opportunité d'imaginer un projet qui puisse réunir toute une série d'objectifs, à la fois en termes de logement, recréer un logement de qualité, et en termes de liaison entre quartiers, faire en sorte que le Square de la Lys

puisse être officiellement relié au centre-ville par ce chemin qui deviendrait officiellement public. On en profiterait pour refaire une articulation du bâti entre les maisons de la rue de la Caserne et celles de la rue de Frassem, et un réaménagement du carrefour pour limiter la vitesse, et pour un peu traiter ce carrefour en plateau surélevé, comme on en a déjà vu ailleurs avec quelques arbres et du mobilier urbain, des trottoirs élargis pour les piétons, des zones de circulation limitées à ce qu'il faut pour la circulation automobile, en essayant d'y mettre un maximum de nouveaux arbres et de la végétation. On a l'opportunité de toucher à un projet qui existe ici, voilà pourquoi cette zone est coloriée en bleu, puisque le bâtiment est déjà démoli, et là il y a un promoteur qui est déjà en train de réfléchir à la construction de deux maisons. On pourrait donc imaginer dans tous les autres bâtiments de refaire également toute une série de maisons privatives, refaire peut-être quelques maisons ou appartements à l'angle de ce côté-ci, et réhabiliter toute cette zone-ci avec peut-être des appartements au-dessus de garages et qui pourraient remplacer tous ces garages qui disparaitraient éventuellement à cet endroit-là. De nouveau tout cela permet d'imaginer une remise en perspective et une reconstruction du bâti de manière plus cohérente, c'est un peu systématique ici, ce ne sont que des volumes, et après il faudra faire de l'architecture avec tout cela. Mais c'est l'idée de changer un quartier qui aujourd'hui présente une marge extrêmement négative en termes de quartiers d'habitat pour en refaire quelque chose avec des logements qui auraient beaucoup de qualités. Les logements que l'on voit ici auraient leur façades arrières qui seraient surélevées, ce serait des maisons bel étage, donnant sur un espace qui est bien végétalisé, plein sud et qui offre une belle vue sur Saint-Donat, cela pourrait vraiment devenir du logement de qualité. Ici on pourrait imaginer aussi de refaire des appartements accessibles par la rue du Square de la Lys, avec une petite percée qui permettrait aux piétons de rejoindre plus facilement le centre-ville sans faire nécessairement tout le tour. Voilà quelques perspectives qui illustrent un peu ce projet avec des prix d'acquisition assez élevés, des prix de démolition qui le sont aussi, et des prix de reconstruction qui mènent à un budget global assez important, mais qui s'il était subsidié à concurrence de 80% pour le logement et à concurrence de 60% pour les voiries, laisserait une intervention communale de l'ordre de 1.200.000 pour 4.600.000 pour la Région ; 1.200.000 qui permettraient à la ville d'Arlon de se retrouver propriétaire de 16 logements en maisons ou en appartements pour plus de 2.000 m^2 éventuellement. L'idée n'étant pas que la ville ne devienne promoteur, mais étant que la ville initie des projets pour susciter une certaine émulation, et recréer de la qualité à des endroits qui en manquent aujourd'hui cruellement. La dernière fiche projet se rapproche de l'Hôtel de Ville, nous sommes juste derrière l'Hôtel de ville, nous sommes à l'endroit de l'ancien restaurant chinois à côté d'une autre maison qui a été transformée et souvent agrandie à un nombre de logements ici, qui sont plutôt en infraction urbanistique. Ce sont les deux dernières maisons qui s'appuient sur le Rempart de Saint-Donat, on sait qu'à l'époque au 19 ème siècle, il y avait des maisons qui s'appuyaient pratiquement sur les 4 côtés de la muraille, et qu'il avait été convenu au moment où l'armée belge a cédé tout ce territoire à la ville d'Arlon, que l'ensemble des bâtiments touchant les remparts soit démoli. Cela a été fait partout sauf là, il reste deux irréductibles gaulois qui ne veulent pas disparaître, et l'idée serait de se dire que ce serait sans doute bien que ces deux bâtiments disparaissent aussi afin que la muraille de Saint-Donat soit complètement débarrassée de tous ces appendices. On aurait donc depuis la rue des Carmes une vue sur Saint-Donat qui n'existe pas aujourd'hui. Il y a, à côté, un parking réservé au CPAS juste en face du home que nous avons illustré, et l'aboutissement des jardins de Saint-Donat qui se termine ici juste en face du home. L'idée serait de pouvoir acquérir ces bâtiments et de les démolir, puis d'agrandir le jardin jusqu'au bout en refaisant un petit escalier qui descendrait, et de pouvoir réunir d'une certaine façon le pied de la Montée Royale avec ce nouvel escalier qui pourrait donc donner accès à un jardin agrandi à un endroit stratégique pour une plaine de jeux. On pourrait imaginer que le parking du CPAS s'agrandisse légèrement sous cette plaine de jeux avec un parking de plein pieds par rapport à la rue du Marquisat, mais simplement couverte par une dalle avec l'extension de cette plaine de jeux. Cela nous donne évidemment des budgets qui sont avec des acquisitions, importantes ici, et qui ne seront pas subsidiées parce que la Région ne va pas donner de l'argent pour démolir du logement, car l'objectif de la rénovation urbaine c'est de ramener des habitants, et pas de les éliminer. Ici forcément nous avons un coût qui est assez élevé et dont la proportion pour la ville d'Arlon est assez importante, puisque le gros du budget consisterait à démolir des bâtiments qui existent. Voici ici les 14 fiches projet rapidement présentées, résumées sur un tableau avec un certain nombre de

colonnes, les parts externes pour l'instant nous n'en avons pas tant que ça, mais nous en avons une grosse au niveau du parc et de la place Léopold, qui sont les enveloppes FEDER et revitalisation, et puis nous avons les 300.000 euros de compensation par rapport à une modification du plan de secteur. D'un point de vue théorique, si nous n'avions que la part communale et que la part régionale, voici les montants totaux que cela représenterait : on a bien parlé de projet à l'échelle 15-20-25 ans, et si on ramène tout ceci en 25 ans, cela fait 1.500.000 euros par an pendant 25 ans, ce qui reste dans le domaine du faible. Il est habituel que les opérations de rénovation urbaine ne présentent pas autant de fiches, ceci est assez inhabituel. Nous avons rencontré la Région Wallonne qui nous a dit de ne pas hésiter à en faire davantage, même si nous ne serons pas là pour vous offrir un jour le budget dont vous rêvez pour mettre en pratique l'une de ces fiches, vous aurez au moins votre projet qui sera déjà un peu construit, et qui vous permettra un jour d'aller frapper ailleurs à d'autres portes pour éventuellement subsidier cela. Mais on n'a jamais vu d'opération de rénovation urbaine qui soit parvenue à avoir de l'argent pour l'ensemble de ses fiches. Tout cela c'est de la théorie et c'est juste l'occasion de mettre au point des projets cohérents qui répondent à un certain nombre d'objectifs, et qui pourraient permettre à la ville d'initier des travaux, et d'aller chercher de l'argent à la Région Wallonne.

Monsieur MOTTIAUX - Pour les prochaines étapes, si le dossier est approuvé par le Conseil communal, il y a une défense devant le pôle Aménagement du Territoire qui est l'ancienne CRAT (Conseil Régional d'Aménagement du Territoire), qui va remettre un avis. Ensuite, le dossier sera transmis à la Région Wallonne pour une approbation par le Gouvernement wallon, et ça pourra aboutir sur des demandes de conventions par rapport à des subsides de rénovation urbaine pour monter l'un ou l'autre projet.

Monsieur MAGNUS – Merci beaucoup pour ces présentations qui est un résumé de quelques dizaines d'heures de réunions, et merci d'avoir présenté cela dans un délai relativement court. Je crois que c'est vraiment la preuve que la volonté du Collège c'est d'aller de l'avant pour son centre-ville. Il y a 14 projets pour cet hypercentre qui sont là, et qui ne demandent qu'à être réalisés, mais pour cela il faut beaucoup de sous, et donc dans les prochaines années nous devrons aller chercher l'argent à la Région wallonne, et essayer de pouvoir mener à bien quelques-uns de ces projets. Il y a aussi ce que Monsieur DAVIN a parlé, cette réaffectation d'une somme d'argent relativement importante car elle s'élève à 1.400.000, et il y a encore la Place Camille Cerf qui viendra la diminuer encore un peu. C'est très bien, mais si on ne réaffecte pas avant le 31 août 2019, cette somme devra tout bêtement être remboursée à la Région Wallonne, et je crois que c'est très utile pour nous de réfléchir assez rapidement à la réaffectation de cette somme. Pour ce faire, il faut que la nouvelle opération de rénovation urbaine soit acceptée, et ensuite il faudra faire des conventions de réaffectation pour, soit continuer à travailler dans le périmètre, et à ce moment-là il faudra que dans les deux ans de la convention de cette réaffectation ces travaux se fassent, et on n'est alors plus tenus par cette date du 31 août 2019, cela pourra être plus tard. C'est deux ans à partir de la signature de cette convention de réaffectation, et si elle se faisait aujourd'hui, alors ce serait deux ans à partir d'aujourd'hui, et pas deux ans à partir du 31 août 2019. Cette convention de réaffectation pourrait également servir si le Gouvernement wallon est d'accord, pour autant que les conventions de réaffectation soient signées, pour autant que la nouvelle opération de rénovation urbaine soit également en route, alors on pourrait aussi la faire sur le nouveau périmètre, mais cependant pas pour acheter des bâtiments, mais uniquement pour rénover des bâtiments. C'est donc là qu'il y a une certaine urgence, puisqu'on sait qu'en matière de procédure cela peut parfois être long. Y-a-t-il des remarques structurelles ou importantes à formuler ici malgré que tous les partis politiques soient représentés dans le cadre de cette opération de rénovation urbaine ? Mais on comprend bien qu'aujourd'hui on ne va pas aller dans le détail de ces fiches projets, ce n'est pas l'objectif, ni le but, et d'ailleurs cela n'a aucun sens. Simplement l'étape suivante maintenant c'est de déposer le dossier à la Région Wallonne, et puis d'attendre une réponse, la plus rapide possible. Merci beaucoup pour tous ces mois de travail, et je sais que cela n'a pas été facile pour vous non plus, mais merci beaucoup à vous.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide :

- D'approuver le dossier de reconnaissance de l'opération de rénovation urbaine portant sur l'hypercentre d'Arlon;
- D'approuver le schéma directeur de rénovation urbaine tel que présenté dans sa globalité ;
- De valider le volet budgétaire de ladite opération et de prendre en temps utile les dispositions nécessaires afin de disposer des moyens financiers indispensables à la réalisation des différents projets ;

\+ + +

Monsieur Dominique PAJOT, l'auteur de projet, sort de séance.

\+ + +

6. TRAVAUX COMMUNAUX : Marché de travaux : Rue de la Vallée – Travaux conjoints d'égouttage et de voirie. Approbation du cahier des charges et des conditions modifiés suivant le remarques du SPW – DGO1.

Monsieur MAGNUS – Il s'agit ici simplement d'un problème technique.

Monsieur BALON – Oui la Région Wallonne a demandé quelques modifications, et entretemps nous avons fait aussi des sondages avec des essais à la plaque sur une partie qui nous semblait devoir poser problème. Tout cela est résolu, et enfin la Région Wallonne a estimé que la rénovation du carrefour avec la rue de Hachy, pour des questions de planning, devait se retrouver rue de Hachy plutôt que dans la rue de la Vallée. C'est cela qui explique que le projet est présenté, quoique en ayant été augmenté pour une petite partie qui posait problème, il se retrouve au total diminué. Mais la rue de Hachy, elle, sera augmentée, rien n'est parfait.

Monsieur MAGNUS – Voilà, c'est simplement une petite modification sur base d'un projet qui nous a déjà été présenté ici en long et en large.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide

Article 1er : D'approuver les documents (cahier des charges N° MT-PO/17-1438, projet d'avis de publication et montant estimé) du marché "Rue de la Vallée à Fouches : travaux conjoints de réfection de la voirie et de l'égouttage", modifiés par l'auteur de projet, TPF Engineering S.A., suite remarques émises par le SPW – DGO1. Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant estimé s'élève à 1.013.024,50 € HTVA ou 1.225.759,65 € TVAC, réparti comme suit :

- 971.045,33 € hors TVA ou 1.174.964,85 € TVA 21% comprise à charge de la Ville d'Arlon
- 37.308,62 € hors TVA ou 45.143,43 € TVA 21% comprise à charge de la SPGE ;
- 4.670,55 € hors TVA ou 5.651,37 € TVA 21% comprise à charge du SRWT ;

Article 2 : Le mode de passation du marché (la procédure ouverte) ainsi que les critères de sélection qualitative et d'attribution restent inchangés.

Article 3 : De transmettre une copie de cette décision à l'AIVE, délégué à la matîtrise d'ouvrage pour la SPGE.

Article 4 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2018, article 421/731-60/2017/20174008.

7. ADMINISTRATION GENERALE : Approbation du procès-verbal de la séance précédente.

Monsieur SCHUSTER – Il y a une petite modification à la page 27, je disais que 'la confiance était rompue comme nous avons souvent pu le lire dans la presse', c'est justement l'inverse : la presse louange plutôt le projet VIVALIA 2025.

Monsieur MAGNUS – Moi je vois la phrase : 'la confiance est rompue comme nous avons souvent pu le lire dans la presse'.

Monsieur SCHUSTER – Il faudrait supprimer cela : 'comme on a pu le lire dans la presse'.

Monsieur MAGNUS – oui mais vous l'avez dit ou pas ?

Monsieur SCHUSTER – non je ne l'ai pas dit moi.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, approuve le procès-verbal du Conseil communal du 28 mai 2018.

8. ADMINISTRATION GENERALE : Communication d'ordonnances de police de règlementation de la circulation.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, prend acte de la communication qui lui est donnée par M. Le Bourgmestre, qu'il a été amené à prendre les ordonnances de police suivantes :

- Le 24 mai 2018 : réglementant la circulation des piétons rue de Bastogne, 177 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un échafaudage, en date du 23 mai 2018 à 07h00 au 25 mai 2018 à 18h00.

- Le 24 mai 2018 : réglementant la circulation des piétons rue de Bastogne, 177 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un échafaudage, en date du 23 mai 2018 à 07h00 au 25 mai 2018 à 18h00.

- Le 24 mai 2018 : réglementant la circulation des véhicules rue Saint-Jean, 4B à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement de gaz pour le compte d'Ores, en date du 28 mai 2018 à 07h00 au 1er juin 2018 à 18h00.

- Le 24 mai 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue de Diekirch, 44 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison, en date du 23 mai 2018 de 07h30 à 12h30.

- Le 24 mai 2018 : réglementant la circulation des véhicules N82 rue d'Arlon au niveau du Carrefour N82x N83, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux dans l'accotement, en date du 24 mai 2018 à 07h00 au 24 juin 2018 à 18h00.

- Le 24 mai 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue de Diekirch, 87 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison, en date du 23 mai 2018 de 11h00

à 17h30.

- Le 24 mai 2018 : réglementant la circulation des piétons et des véhicules à l'avenue Patton, 19 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison (camion béton), en date du 09 juin 2018 de 07h00 à 13h00.

- Le 24 mai 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules rue des Cerisiers, 14 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de chargement et déchargement de marchandise, en date du 24 mai 2018 de 11h00 à 13h00.

- Le 24 mai 2018 : réglementant la circulation des piétons et des véhicules rue Sainte Croix, 15 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison (camion béton), en date du 25 mai 2018 de 09h30 à 12h00.

- Le 24 mai 2018 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue de la Semois, 78 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 31 mai 2018 de 08h00 à 18h00.

- Le 24 mai 2018 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules à la rue du Dispensaire, 4 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 16 juin 2018 de 08h00 à 18h00.

- Le 24 mai 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules aux endroits suivants : rue de la Gendarmerie, 12 à Arlon, en date du 06 juin 2018 à 07h00 au 12 juin 2018 à 18h00, et rue du Domaine 13 et 13A à Arlon, en date du 04 juin 2018 à 07h00 au 08 juin 2018 à 18h00, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de raccordement d'eau.

- Le 24 mai 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules rue du Lingenthal et rue Henri le Blondel à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux dans le cadre du chantier « réfection de tronçons de voirie dans le cadre de l'entretien extraordinaire 2017 », en date du 24 mai 2018 à 07h00 au 06 juin 2018 à 18h00.

- Le 24 mai 2018 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules Grand Rue, 30 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux intérieurs, en date du 23 mai 2018 de 07h00 au 23 juin 2018 à 20h00.

- Le 24 mai 2018 : réglementant la circulation des piétons rue des Capucins, 42 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un échafaudage, en date du 28 mai 2018 à 07h30 au 02 juin 2018 à 17h30.

- Le 24 mai 2018 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue Joseph Netzer, 7 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 1er juin 2018 de 16h00 au 02 juin 2018 à 11h30.

- Le 24 mai 2018 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules route de Bouillon à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de pose de câbles et conduites pour le compte de Proximus, en date du 18 juin 2018 à 07h00 au 15 juillet 2018 à 18h00.

- Le 29 mai 2018 : règlementant la circulation et le stationnement des véhicules à la rue des Remparts à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux d'aménagement de jardin, en date du 02 juin 2018 de 07h00 à 19h00.

- Le 29 mai 2018 : réglementant le stationnement des véhicules à l'avenue du Général Patton, 123 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 02 juin 2018 de 08h00 à 20h00.

- Le 29 mai 2018 : réglementant la circulation des véhicules à la rue des Bruyères à Stockem, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement au réseau d'égouttage de la Ville d'Arlon, en date du 29 mai 2018 à 07h30 au 30 mai 2018 à 17h00.

- Le 30 mai 2018 : réglementant la circulation des véhicules (de façon intermittente) en vue de la livraison des matériaux rue du Domaine, 13 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux, en date du 1er juin 2018 à 07h00 au 15 juin 2018 à 19h00.

- Le 30 mai 2018 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules rue du Moulin Lampach à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux (remplacement de câbles défectueux), en date du 04 juin 2018 à 07h00 au 29 juin 2018 à 18h00.

- Le 30 mai 2018 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules rue Belle-Vue, 70 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement, en date du 18 juin 2018 à 07h00 au 22 juin 2018 à 18h00.

- Le 30 mai 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules Place du Lieutenant Callemeyn, 7/3 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une expulsion par voie judiciaire, en date du 05 juin 2018 de 08h00 jusqu'à la fin de l'expulsion.

- Le 30 mai 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules rue de la Gendarmerie, 35 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement égout, en date du 29 mai 2018 à 08h00 au 30 mai 2018 à 17h00.

- Le 30 mai 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules Chemin de la Renterkapell, 58 lot 7 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement d'eau en date du 08 juin 2018 à 07h00 au 14 juin 2018 à 18h00.

- Le 30 mai 2018 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules rue Saint-Jean, 4B à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de tranchée en voirie, en date du 30 mai 2018 de 07h00 à 18h00.

- Le 30 mai 2018 : réglementant la circulation des piétons et le stationnement des véhicules à la rue des Tanneries, 3 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 04 juillet 2018 de 08h00 à 18h00.

- Le 30 mai 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue Porte Neuve, 32 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 31 mai 2018 de 08h00 à 16h00.

- Le 30 mai 2018 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules rue de Grass à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de pose de câbles, en date du 04 juin 2018 de 07h00 au 22 juin 2018 à 18h00.

- Le 30 mai 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules rue du Bastion, 24 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison, en date du 04 juin 2018 entre 08h00 et 16h00 (durant 1 heure maximum).

- Le 30 mai 2018 : réglementant la circulation des véhicules du carrefour du chemin de Dèle et rue Henri le Blondel et le Carrefour du Branderbourg et rue du Cloître à Alron, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'abattage d'arbres, en date du 31 mai 2018 de 08h00 à 16h00.

- Le 30 mai 2018 : réglementant la circulation des piétons rue de Bastogne, 24 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un échafaudage, en date du 29 mai 2018 à 08h00 au 10 juin 2018 à 08h00.

- Le 30 mai 2018 : réglementant la circulation des piétons à l'avenue de la Gare, 45 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un container, en date du 30 mai 2018 à 11h00 au 31 mai 2018 à 18h00.

- Le 31 mai 2018 : réglementant le stationnement des véhicules sur le parking de la salle Saint Bernard et devant l'église de Waltzing, en raison d'assurer le bon déroulement de la Procession du Saint-Sacrement, en date du samedi 02 juin 2018 de 07h00 au dimanche 03 juin 2018 à fin de manifestation.

- Le 31 mai 2018 : réglementant le stationnement des véhicules à l'avenue Nothomb, 30 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux, en date du 1er juin 2018 de 08h00 à 12h00.

- Le 31 mai 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue Netzer, 35 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 02 juin 2018 de 08h00 à 20h00.

- Le 31 mai 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules sur le pont de la E411 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux, en date du 1er juin 2018 à 07h00 au 05 juillet 2018 à 18h00.

- Le 31 mai 2018 : réglementant le stationnement des véhicules Parcs des Expositions à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de pose de câbles et conduites pour le compte d'Ores, en date du 11 juin 2018 à 07h00 au 30 juin 2018 à 18h00.

- Le 31 mai 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules route de Longwy à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de l'installation d'un câble de fibre optique, en date du 04 juin 2018 à 07h00 au 15 juin 2018 à 18h00 (2 jours de travaux).

- Le 01 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules sur le parking de la salle Saint Bernard, en raison d'assurer le bon déroulement de la Marche du Maitrank, en date du samedi 16 juin 2018 de 07h00 au dimanche 17 juin 2018 à 24h00.

- Le 01 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules Chemin des Marmottes à Arlon (Weyler) en raison d'assurer le bon déroulement des festivités de Weyler, en date du vendredi 17 août 2018 à partir de 18h00 jusqu'au dimanche 19 août 2018 à 24h00.

- Le 05 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules Chemin de la Renterkapell 58, lot 7 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de raccordement d'eau, en date du 08 juin 2018 à 07h00 au 14 juin 2018 à 18h00.

- Le 05 juin 2018 : réglementant la circulation des piétons rue Léon Castilhon, 66 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un échafaudage, en date du 05 juin

2018 à 07h00 au 30 juin 2018 à 18h00.

- Le 05 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules à la Grand-Rue à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 1er juin 2018 de 08h00 à 15h00.

- Le 05 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules à la Grand Rue, 32 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 31 mai 2018 de 15h00 à 18h30.

- Le 05 juin 2018 : réglementant la circulation des piétons à l'avenue de la Gare, 45 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un container, en date du 1er juin 2018 à 07h00 au 08 juin 2018 à 18h00 (1 journée uniquement).

- Le 05 juin 2018 : réglementant la circulation des véhicules N40, route de Bastogne, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de forage, raccordement au réseau fibre optique, en date du 04 juin 2018 à 08h00 au 15 juin 2018 à 17h00.

- Le 05 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules rue de Bitburgen face au n°13 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement d'eau, en date du 16 juin 2018 à 07h00 au 21 juin 2016 à 18h00.

- Le 05 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules rue du Centre 54 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement d'eau, en date du 20 juin 2018 à 07h00 au 26 juin 2018 à 18h00.

- Le 05 juin 2018 : réglementant la circulation des véhicules rue d'Udange, 22 à Arlon-Toernich, en raison d 'assurer le bon déroulement de travaux de réparation d'affaissement de voirie, en date du mardi 05 juin 2018 à 08h00 au vendredi 08 juin 2018 à 17h00.

- Le 05 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules à l'avenue Nothomb, en face du n°30 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux organisés par la Ville d'Arlon, en date du 06 juin 2018 de 08h00 à 12h00.

- Le 05 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules à l'avenue Nothomb, 30 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux organisés par la Ville d'Arlon, en date du 05 juin 2018 de 08h00 à 12h00.

- Le 05 juin 2018 : réglementant la circulation des véhicules N40 à hauteur de Heinsch et sur la N83 entre le pont de la E411/E25 et Fouches, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de remplacement de la couche d'usure en enrobé, en date du 18 juin 2018 à 07h00 au 25 juin 2018 à 18h00.

- Le 05 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules rue Francq, 39/41 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux d'entretien au niveau des antennes, en date du 05 juin 2018 à 07h00 au 06 juin 2018 à 18h00 et en date du 08 juin 2018 de 08h00 à 18h00.

- Le 05 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue de Diekirch, 16B à Arlon, et rue de l'Esplanade, 2 à Arlon, en raison d 'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 03 juin 2018 de 08h00 à 18h00.

- Le 06 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue Joseph Netzer, 5 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 16 juin

2018 de 08h00 à 21h00 sur 2 emplacements.

- Le 06 juin 2018 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicule aux endroits et dates ci-après : rue du Castel, 13 à Arlon en date du 11 juin 2018 à 07h au 18 juin 2018 à 18h00, avenue de Longwy, 310-308, en date du 18 juin 2018 à 07h00 au 22 juin 2018 à 18h00, avenue de Longwy, 345 à Arlon, en date du 20 juin 2018 à 07h00 au 27 juin 2018 à 18h00, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement de gaz.

- Le 06 juin 2018 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules à la Grand Rue et rue du Marché aux Légumes, 3 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de l'ouverture d'un magasin éphémère, en date des 04 juillet 2018 de 08h00 à 20h00, 07 juillet 2018 de 17h00 à 20h00, 09 juillet 2018 de 08h00 à 20h00.

- Le 06 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules sur la portion de voirie devant le Hall Polyvalent et la circulation sera réduite à 30km/h depuis l'angle avec la Place de l'Yser vers Parc des Expositions, et ce jusqu'au carrefour rue de l'Hydrion à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des évaluations externes 2018, en date du 15 juin 2018 à 08h00 au 22 juin 2018 à 08h00.

- Le 06 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue du Marché au Beurre du n°21 au 23 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux (changement d'une porte), en date du 14 juin 2018 de 07h30 à 17h00.

- Le 06 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules rue Francq 39/41 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux d'entretien au niveau des antennes, en date du 07 juin 2018 de 08h00 à 18h00.

- Le 06 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules aux endroits et dates ci-après, rue Saint-Laurent, 31 à Arlon, en date du 18 juin 2018 à 07h30 au 29 juin 2018 à 16h30, avenue Général Patton 287 à Arlon, en date du 18 juin 2018 à 07h30 au 29 juin 2018 à 16h30, en raison d'assurer le bon déroulement d'une installation de raccordement VOO.

- Le 06 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules à la rue Léon Castilhon à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des suites d'un affaissement de voirie devant la prison d'Arlon à la rue Léon Castilhon, en date du 06 juin 2018 à 07h00 à fin des travaux de réhabilitation.

- Le 06 juin 2018 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules à l'avenue du Luxembourg à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de pose de tarmac pour le compte de la SWDE, en date du 06 juin 2018 à 07h00 au 07 juin 2018 à 18h00.

- Le 06 juin 2018 : réglementant la circulation des véhicules rue Joseph Netzer, 21 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un container dans le parc Léopold, en date du 25 juin 2018 de 04h00 à 05h00.

- Le 06 juin 2018 : réglementant la circulation des véhicules rue Joseph Netzer, 21 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un container, en date du 25 juin 2018 de 04h00 à 05h00.

- Le 06 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules à la rue des Déportés, 42 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des suites de travaux de construction d'un immeuble, en date du 05 juin 2018 à 07h00 au 05 juillet 2018 à 18h00.

- Le 06 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue Nicolas Berger, 35 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 10 juin 2018 de 08h00 à 20h00 sur 4 emplacements.

- Le 06 juin 2018 : réglementant la circulation des piétons et des véhicules à la rue Scheuer 116 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de construction d'un immeuble, en date du 1er juin 2018 à 07h00 au 30 juin 2018 à 18h00.

- Le 07 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue des Faubourgs 47 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 09 juin 2018 de 08h00 à 18h00 sur 2 emplacements.

- Le 08 juin 2018 : réglementant la circulation des véhicules route de Bastogne à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux, en date du 08 juin 2018 de 07h00 à 13h00.

- Le 08 juin 2018 : réglementant la circulation des piétons et des véhicules rue Hirtzenberg, 22 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un container, en date du 07 juin 2018 à 07h00 au 09 juin 2018 à 18h00.

- Le 08 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue des Capucins, 32 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 23 juin 2018 de 08h00 à 13h00.

- Le 08 juin 2018 : réglementant la circulation des piétons et le stationnement des véhicules rue François Boudart, 21 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un container, en date du 08 juin 2018 à 06h00 au 15 juin 2018 à 19h00.

- Le 08 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue du Parc, 5 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux, en date du 13 juin 2018 à 09h00 au 15 juin 2018 à 16h00.

- Le 08 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules aux endroits et dates ci-après : rue de l'Eifel, 17 à Arlon, en date du 21 juin 2018 à 07h00 au 27 juin 2018 à 18h00, rue Albert Jamot, 23 lot 1 à Arlon, en date du 19 juin 2018 à 07h00 au 25 juin 2018 à 18h00, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement d'eau.

- Le 08 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue de Bastogne, 166 à Arlon, en date du 28 juillet 2018 de 08h00 à 18h00, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement.

- Le 11.06.2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue des Martyrs, 27 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux, en date du 20 juin 2018 de 08h00 à 19h00.

- Le 11 juin 2018 : réglementant la circulation des piétons et des véhicules rue Scheuer, 30 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un échafaudage, en date du 18 juin 2018 à 06h00 au 02 juillet 2018 à 19h00.

- Le 11 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue des Faubourgs, 30 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 30 juin 2018 de 08h00 à 18h00.

- Le 11 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules route de Bouillon et rue des Tilleuls à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de curage en date du 18 juin 2018 à 07h30 au 29 juin 2018 à 16h00.

- Le 11 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules route de Bouillon à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de curage en date du 11 juin 2018 à 08h00 au 13 juillet 2018 à 17h00.

- Le 11 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules et des piétons rue des Croix du Feu, avenue du Général Patton, avenue de Longwy à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement de fibre optique, en date du 20 juin 2018 à 07h00 au 11 juillet 2018 à 18h00.

- Le 11 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules aux endroits et dates ci-après : du Pont de chemin de fer à la rue de la Moselle et rue Albert Goffaux, en date du 11 juin 2018 à 07h00 au 22 juin 2018 à 18h00, du Pont de Chemin de fer jusqu'à l'Avenue Victor Tesch, en date du 22 juin 2018 à 07h00 au 06 juillet 2018 à 18h00, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement de fibre optique.

- Le 12 juin 2018 : réglementant la circulation des véhicules route de Diekirch à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux, en date du 18 juin 2018 à 07h00 au 06 juillet 2018 à 17h00.

- Le 12 juin 2018 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules route de Bouillon, 219 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux, en date du 21 juin 2018 à 07h00 au 06 juillet 2018 à 17h00.

- Le 12 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue de la Huuscht, 52/B à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une expulsion par voie judiciaire, en date du 14 juin 2018 de 08h00 jusqu'à la fin de l'expulsion.

- Le 12 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules à la Grand Rue, 32 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une expulsion par voie judiciaire, en date du 15 juin 2018 de 08h00 jusqu'à la fin de l'expulsion.

- Le 12 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules avenue Jean-Baptiste Nothomb, 72 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'une tonnelle, en date du 23 juin 2018 de 08h00 à 22h00.

- Le 12 juin 2018 : réglementant la circulation des véhicules N4, route de Bastogne, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de forage, en date du 18 juin 2018 à 08h00 au 22 juin 2018 à 17h00.

- Le 12 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules dans diverses artères de la ville d'Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la retransmission du match de football Belgique – Panama, le lundi 18 juin 2018 de 11h00 à fin de manifestation.

- Le 12 juin 2018 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules dans les environs du champ de foire, plaine des Manœuvres à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la fête d'Arlon 2018, durant la période du mardi 03 juillet 2018 à 08h00 au lundi 23 juillet 2018 à 18h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue des Martyrs, 27 à Arlon,

en raison d'assurer le bon déroulement des travaux, en date du 20 juin 2018 de 08h00 à 19h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue de Bastogne, 166 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 28 juillet 2018 de 08h00 à 18h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant la circulation des véhicules à la rue d'Arlon et N4-N82 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la pose d'une nacelle, en date du 04 juillet 2018 entre 07h00 et 19h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant la circulation des piétons rue de Bastogne, 145 à Arlon, en raison d 'assurer le bon déroulement des travaux, en date du 02 juillet 2018 à 07h00 au 05 juillet 2018 à 18h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant la circulation des piétons et le stationnement des véhicules à l'avenue de la Gare, 49 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de placement d'une grue, en date du 20 juin 2018 de 08h00 à 17h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules rue des Martyrs, 39 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la pose d'une grue, en date du 20 juin 2018 de 07h00 à 13h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules rue Porte Neuve, 4 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de raccordement électrique pour le compte d'Ores, en date du 25 juin 2018 à 07h00 au 29 juin 2018 à 18h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant la circulation des véhicules N850 km2,960, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de réparation de rails de sécurité, en date du 27 juin 2018 de 07h00 à 18h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules rue Floréal 11 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 16 juin 2018 de 09h00 à 19h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant la circulation des véhicules à la N82 – KM 2.100 dans les 2 sens à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de forage pour le raccordement de fibre optique, entre le 18 juin 2018 à 07h00 et le 22 juin 2018 à 18h00 (2 jours de travaux).

- Le 14 juin 2018 : réglementant la circulation des piétons et des véhicules rue Hirtzenberg 22b à Arlon en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un container, en date du 13 juin 2018 à 07h00 au 22 juin 2018 à 18h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant le stationnement des véhicules à l'avenue Patton, 95 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison, en date du 14 juin 2018 de 10h00 à 14h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules à la Grand-Rue, 23 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 22 juin 2018 de 07h00 à 11h00.

- Le 14 juin 2018 : réglementant la circulation des piétons et des véhicules rue Scheuer, 30

à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement du placement d'un échafaudage, en date du 18 juin 2018 à 06h00 au 02 juillet 2018 à 19h00.

9. ADMINISTRATION GENERALE – Arrêtés de police administrative du Bourgmestre - confirmation.

Monsieur MAGNUS – C'était l'Arrêté de police administrative pour les fêtes du Maitrank.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide de confirmer ledit arrêté de police.

10. URBANISME ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE – Opération de revitalisation urbaine sur le site de l'ancien arsenal rue de l'Esplanade et le parc Léopold – Approbation du dossier de demande de reconnaissance de l'opération de revitalisation urbaine du parc Léopold et du périmètre de l'opération de revitalisation urbaine.

Monsieur MAGNUS – On en a parlé tout à l'heure avec Monsieur DAVIN et Monsieur MOTTIAUX. Ici c'est simplement quelque chose d'administratif, on ne va pas faire ici toute une présentation de l'opération de revitalisation urbaine. Vous la connaissez, elle vous a déjà été présentée. Vous savez qu'une opération de revitalisation urbaine peut nous donner un montant maximum d'1.250.000, un montant d'1 euro de subsides pour 2 euros investis dont au moins 1 euro doit être investi dans le logement. Ici, il s'agit d'un projet privé de plus de 3.000.000 d'euros, donc 1.250.000, on est tout-à-fait dans les clous. C'est simplement administratif, puisque rappelez-vous qu'il y a quelques mois nous sommes allés au CRAT à la Région Wallonne pour présenter notre projet. Ils trouvaient notre projet très intéressant. Il y avait seulement 2 précisions qu'il fallait apporter. Eux, ils estimaient qu'il fallait mieux délimiter l'opération de revitalisation urbaine par rapport aux fonds FEDER, mais on sait très bien que cela ne peut pas se chevaucher. Par contre, vous avez appris aujourd'hui qu'on pourrait s'il nous manque un peu de sous, passer par l'opération de rénovation urbaine pour essayer de trouver encore quelques subsides supplémentaires. On a bien précisé dans le document qui était à votre disposition à la page 14 quel était le périmètre exact de l'opération de revitalisation urbaine, c'est une grande partie du parc, c'est la rue de la Poste, la rue Etienne Lenoir et la rue de l'Esplanade. Ça, c'est pour ce qui concerne le périmètre, et ils estimaient aussi à l'époque à la CRAT, que nous n'avions pas des plans suffisamment précis sur ce que nous voulions faire dans le parc, donc objet de l'opération de rénovation urbaine. Cela vous a été présenté au mois de mai, et nous allons donc leur renvoyer les documents qui ont été réalisés par les auteurs de projet pour qu'ils puissent mieux imaginer ce que nous voulons faire de cet hyper centre-ville, de le la rue de l'Esplanade, de la rue Etienne Lenoir et de la rue de la Poste ainsi que du Parc et aujourd'hui. C'est simplement un acte administratif que l'on accompli puisque nous leur renvoyons notre dossier, et nous leur demandons à nouveau un rendez-vous pour aller défendre de dossier et obtenir leur aval.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide

Article 1er : D'approuver le dossier de demande de reconnaissance de l'opération de revitalisation élaboré par Idelux Projets publics, en sa qualité d'assistant à maîtrise d'ouvrage ;

Article 2 : D'approuver le projet de périmètre de l'opération de revitalisation tel que délimité dans le dossier de demande de reconnaissance de l'opération de revitalisation du site de l'ancien arsenal et du parc Léopold ;

Article 3 : De charger le Collège communal d'introduire auprès du Gouvernement wallon et de

l'administration compétente le dossier de demande de reconnaissance de l'opération de revitalisation urbaine précité ;

Article 4 : De solliciter le subventionnement par le Service Public Wallonie des travaux d'aménagement des espaces publics dans le cadre de la présente opération de revitalisation urbaine, ainsi que les honoraires y liés, suivant le tableau récapitulatif des investissements publics repris au point 4 du dossier de demande de reconnaissance de l'opération

11. URBANISME ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE – Valorisation de l'ancien parc à conteneurs d'Arlon : Approbation des modalités de la mission confiée à Idelux Projets Publics.

Monsieur BALON – Vous le savez, l'ancien parc à container rue de l'Hydrion est pour le moment fermé. Nous possédons la voirie qui longe ce parc à container ainsi que le triangle verduré qui longe la rue de l'Hydrion. Si on met ces trois éléments ensembles, le triangle verduré, la voirie et le parc à container, cela constituera un ensemble qu'il semble intéressant de valoriser. Il semble intéressant de le valoriser pour deux raisons, la première c'est que nous avons obtenu du Ministre DI ANTONIO la possibilité de créer un second parc à container. Il faut quand même un peu d'argent car les subsides ce n'est jamais à 100%, et avec mon collègue, Monsieur PERPETE, on s'occupe de trouver un endroit qui devrait normalement se situer du côté est de la commune, autrement dit du côté de Barnich, dans ce coin-là, ça c'est la première des raisons. La seconde raison, c'est qu'il est plus que temps qu'on s'occupe de ce triangle qui est particulièrement bien situé, et donc on peut réussir là une opération, est-ce que ce sera du logement ou du commerce ou est-ce que ce sera un peu de parcage… sans doute, ce sera un peu de tout. C'est pour cela qu'Idelux Projets Publics, on le voit dans la proposition qui est faite, peut s'occuper d'avoir une assistance à maitrise d'ouvrage dans le cadre du projet d'étude, et ce qui sera payé sera au prorata des surfaces appartenant à l'un et à l'autre, on est à peu près dans la même proportion. Je crois qu'on a intérêt à se dépêcher de valoriser ce terrain-là, parce que si on veut la création de ce deuxième Reciparc, il est quand même bon qu'on mette fin au premier Reciparc d'Arlon qui est maintenant à l'abandon. En tant que Président du secteur je ne participerai pas au vote.

Monsieur MEDINGER – Je suppose que tout le monde se rend compte qu'en supprimant la deuxième voirie de ce genre de patte d'oie, on enferme tout ce zoning dans un carcan, du fait qu'il n'y aura plus que l'exutoire vers la place de l'Yser, et l'autre vers la rue de l'Hydrion. Il n'y aura plus que ces deux sorties, or vous savez très bien que le parking de la Maison de la Culture est quand-même souvent utilisé lorsqu'il y a affluence pour délaisser tout cela. Il faudra veiller à améliorer la seule sortie qui restera vers la rue de l'Hydrion où la visibilité actuellement est nulle.

Monsieur BALON – La rue de l'Hydrion est une longue ligne droite, et si maintenant l'automobiliste ne sait plus regarder à sa droite quand il avance ou à sa gauche quand il descend, à mon avis il y a un problème dans les lignes droites. Ceci étant dit, lorsque l'on sortira de la Maison de la Culture, il reste évidemment la sortie vers la Place de l'Yser, et je rappelle quand même qu'il s'agit d'une double sortie, on peut aller tout droit, ou on peut partir à droite, côté Place de l'Yser, et côté rue de l'Hydrion. Il restera toujours évidemment une sortie, pour le moment elle est à double sens, demain il ne faut évidemment pas vendre tout le triangle herbeux, on peut faire une sortie. J'entre en venant de l'Hydrion à droite, et quand je sors je peux avoir une sortie au milieu et une sortie de nouveau à droite, mais vers le rond-point de la rue Zénobe Gramme. Je sais que la Maison de la Culture a un certain nombre d'organisations, je rappelle quand même que c'est 60.000 visiteurs par an, et je ne pense donc pas qu'on va créer un embouteillage monstre à ce moment-là. Ça c'est le premier élément. Le second élément c'est que pour les écoliers qui se rendent à pied, et nous en avions convenu avec mon collègue Jean-Marie TRIFFAUX, tout sera mis en œuvre dans la création de ce triangle et du développement de ce triangle pour qu'on laisse un passage piéton. Ce qui permettra aux élèves des écoles venant du

centre d'Arlon, que ce soit l'Athénée ou que ce soit l'INDA, via un passage piétonnier d'atteindre toujours la Maison de la Culture. Ce sera un de nos objectifs en tout cas.

Monsieur MAGNUS – On confie donc une première phase, c'est la levée de terrain et le plan de mesurage à Idelux Projets Publics.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide

Article 1 : de confier à IDELUX Projets publics la mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre de l'étude et la réalisation du projet de reconversion de l'ancien parc à conteneurs ;

Article 2 : d'approuver le projet de convention relative à cette mission et de mandater le Collège communal pour signer les quatre exemplaires de la convention précitée ;

Article 3 : de prévoir à la prochaine modification budgétaire du budget extraordinaire 2018, le crédit budgétaire nécessaire à la dépense.

12. TRAVAUX COMMUNAUX – Marché de travaux : Réfection de la rue de Frassem. Approbation du cahier des charges et des conditions modifiés suivant les remarques du SPW – DGO1.

Monsieur MAGNUS - C'est déjà passé ici et l'auteur de projet était venu vous le proposer, mais là aussi nous avons eu quelques remarques du SPW. Nous vous proposons donc de réaliser celle-ci, c'est entre 'autre, la réalisation des essais de sol au préalable.

Monsieur BALON – Les essais de sol ont révélé un tout petit peu de terres polluées, mais franchement trois fois rien, et le SPW, à juste titre, nous demande de le mettre en décharge. Sinon il n'y a quasi pas de différence entre ce que nous avons approuvé et ce qui et accepté par le SPW au niveau de la dépendance. Ça va nous permettre pour les deux dossiers dont je parle, celui-ci et le précédent, d'enfin avoir l'accord du Service Public de la Région Wallonne dans le cadre du PIC 2017-2018.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide :

Article 1er : D'approuver les documents (cahier des charges N° MT-PNDAPP/17-1488 avis de publication) du marché "Réfection de la rue de Frassem", modifiés par l'auteur de projet, ARCHITECTES ASSOCIES, suivant les remarques du SPW- DGO1. Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant estimé reste inchangé et s'élève à 397.834,59 € hors TVA ou 481.379,85 € TVA 21% comprise.

Article 2 : Le mode de passation du marché (la procédure négociée directe avec publication préalable) ainsi que les critères de sélection qualitative et d'attribution restent inchangés.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2018, article 421/731-60/2017/20174024 qui sera augmenté, le cas échéant, lors de la prochaine modification budgétaire.

Article 4 : De transmettre le dossier au pouvoir subsidiant, le Service Public de Wallonie – DGO1, dans le cadre du PIC 2017-2018.

13. TRAVAUX COMMUNAUX – Marché conjoint : Entretien des cours d'eau de troisième catégorie dans le cadre du bail d'entretien 2018 des cours d'eau – Chapitre 2 : bassin Moselle. Approbation du cahier des charges, des conditions et du mode de passation.

Monsieur MAGNUS – C'est la deuxième catégorie pour la province et pour nous la troisième.

Monsieur BALON – Cette année-ci la province pour 12.000 euros, on propose uniquement le ruisseau du Mühlenbach à Frassem.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide :

Article 1er : D'approuver les travaux et le montant estimé dans le cadre du "Bail d'entretien 2018 des cours d'eau de 2ème catégorie - Chapitre 2 : Bassin Lesse - Moselle", proposés par les Services Provinciaux Techniques - Infrastructures routières et cours d'eau, Square Albert Ier, 1 à 6700 ARLON. Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant estimé s'élève globalement à 237.969,30 € HTVA ou 287.942,85 € TVAC, dont 10.200,00 € hors TVA ou 12.342,00 €TVAC à charge de la Ville d'Arlon pour les travaux concernant le ruisseau du Mühlenbach à Frassem.

Article 2 : D'approuver le paiement des frais d'étude avancés par la Province à concurrence d'un taux de 3,45 % appliqué au montant des travaux HTVA à charge de la Commune, soit un montant de 425,79 € TVAC.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2018, article 482/735-60/20184009.

Article 4 : De transmettre la décision du Conseil au pouvoir adjudicateur, la Province de Luxembourg.

14. TRAVAUX COMMUNAUX – Marché de fournitures : Acquisition de deux véhicules pour la livraison des repas dans les écoles – Approbation du cahier des charges, des conditions et du mode de passation du marché.

Monsieur MAGNUS- Ce point est reporté.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide de reporter le point.

15. TRAVAUX COMMUNAUX –Marché de de Fournitures : Fournitures et placement de modules de jeux pour moderniser et compléter les plaines de jeux existantes – Approbation du cahier des charges, des conditions et du mode de passation du marché.

Monsieur MAGNUS- Il s'agit de placement de jeux à différents endroits.

Monsieur PERPETE – Il y a cinq endroits qui ont été retenus pour un montant de l'ordre de 135.000 euros pour l'ensemble. Il y a l'école du Centre 48.000 euros, l'école d'Udange 20.000, à la rue Zénobe Gramme 6.000, l'école de Stockem 26.000, la plaine Reine Astrid 35.000, et donc il y a toute une série de jeux pour différentes catégories d'âges qui ont été choisis, et on vous propose de passer le marché.

Monsieur MEDINGER – Je voulais simplement rappeler à Monsieur PERPETE que je lui avais demandé. J'avais eu une délégation d'enfants de Barnich qui s'étonnaient que plus aucun jeu n'était resté au centre du village, et vous m'aviez dit que vous y veilleriez quand l'occasion se présenterait.

Monsieur PERPETE – Ce n'est pas le cas ici puisque les demandes se font chronologiquement, mais on va essayer de faire quelque chose, ici c'est un gros achat de 135.000 euros. On a quand même des jeux à différents endroits et on pourra faire quelque chose.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MF-PNSPP/18-1582 et le montant estimé du marché "Fourniture et placement de jeux pour moderniser et compléter les plaines de jeux existantes". Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant estimé s'élève à 122.563,54 € HTVA ou 135.000,00 € TVAC (6 et 21%).

Article 2 : De passer le marché par la procédure négociée sans publication préalable avec consultation de 5 opérateurs économiques.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2018, article 766/725-54/20187023.

16. BIENS COMMUNAUX – Vente de gré à gré de la mitoyenneté d'un mur sis rue du Musée : Décision définitive et approbation du projet d'acte.

Monsieur MAGNUS – On voit qu'un permis a été octroyé, et cette façade de 11,75 m^2 serait vendue pour un prix de 5.000 euros, un prix de convenance qui a été accepté par le voisin en question.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide :

1) De vendre définitivement le bien ci-après décrit, au prix de 5.000 euros, à « CDLR IMMOBILIER », représentée par Monsieur Olivier DE PETZ : Un mur sis à front de la rue du Musée, cadastré d'après titre, section A, partie du n°740 D et selon extrait de la matrice datant de moins d'un an section A, partie du n°731/R P0000, pour une contenance mesurée de 11,75 m², tel que ce bien est repris au plan de mesurage dressé par GEOSPHERE le 28 juin 2016, modifié le 22 juin 2017.

2) D'approuver le projet d'acte de vente.

3) De dispenser Monsieur le Conservateur des Hypothèques de prendre inscription d'office ddu fait de cette vente.

17. BIENS COMMUNAUX – Installations sportives du Cercle de Tir de Heinsch : Prorogation d'emphytéose existant – Décision de principe.

Monsieur BALON – Ce club demande une prolongation du bail emphytéotique de 50 ans aux mêmes conditions qu'avant, ça ne rapporte rien autrement-dit.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide du principe de proroger ce bail emphytéotique, pour une durée de 50 ans, aux mêmes conditions que le précédent bail.

18. BIENS COMMUNAUX – Installations sportives de la Royale Jeunesse Freylangeoise : Prorogation du droit d'emphytéose existant – Décision définitive et approbation du projet d'acte.

Monsieur MAGNUS –Il s'agit des installations sportives de la Royale Jeunesse Freylangeoise, et de la prorogation du droit d'emphytéose, ils veulent avoir des subsides et au moins une prorogation de leur bail.

Monsieur BALON – Absolument, mais eux ils se contentent de 27 ans, ce qui n'est pas plus mal, et le canon est toujours de 1 euro.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents,

- Définitivement de proroger le droit d'emphytéose, pour une durée de 27 ans et moyennant le paiement d'un canon annuel de 1 euro symbolique, sur le terrain cadastré ARLON – 6ème Division – Heinsch – Section B – Une parcelle sise à Freylange, au lieu-dit « Loeserberg » cadastré selon une matrice récente n°2 L 3 pour une contenance de 2 ha 55 a 21 ca.
- D'approuver le projet d'acte.
- De dispenser Monsieur le Conservateur des Hypothèques de prendre inscription d'office.

19. CHASSES COMMUNALES : Cantonnement d'Arlon : Chasse sise à Udange d'une contenance de 215 ha 33 a 16 ca : Relocation par reconduction de gré à gré.

Monsieur EVEN – C'est pour une durée de 12 ans et pour un loyer annuel de 6.000 euros.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide de relouer de gré à gré la chasse communale d'Udange, d'une superficie de 215 ha 33 a 16 ca, moyennant le respect du cahier des charges, les clauses particulières transmises par le DNF et le paiement d'un loyer annuel indexé (précompte mobilier compris) de 6.000 euros.

20. CIRCULATION ROUTIERE : Règlement complémentaire de police sur la circulation routière : Création d'un Kiss & Ride à la rue de Bastogne, à hauteur de l'ISMA : Précision à apporter suivant les remarques du SPW.

Monsieur MAGNUS – C'est déjà souvent venu devant notre Conseil communal, mais on nous dit ici que certains arrêtés doivent être pris en charge par la commune.

Monsieur BALON – Tout à fait mais on a déjà pris le marquage et on va rajouter un panneau E1.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, arrête :

Article 1er : Une zone de stationnement « Dépose maximum une minute » est créée, à hauteur de l'Isma, rue de Bastogne n°33 – ARLON, route N4.

Article 2 : La mesure sera matérialisée par le placement d'un signal E1 en débute de la zone, complété par un additionnel de type V comportant la mention « de 7 h à 18 h durant les périodes scolaires » ainsi que d'une flèche noire avec la mention 23 mètres correspondant à la réglementation sur une courte distance.

Article 3 : La zone hachurée existante sera remplacée par un marquage au sol représentant le panneau E1.

Article 4 : Un marquage au sol avec la mention « Dépose maximum une minute » sera réalisé dans la zone destinée au stationnement.

Article 5 : Le présent règlement sera soumis à l'approbation de la Direction Générale Opérationnelle des Routes et des Bâtiments, Direction des Routes du Luxembourg, Place Didier, 45 à 6700 – ARLON.

Monsieur LAFORGE s'abstient de voter pour ce point.

21. CIRCULATION ROUTIERE : Approbation d'une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : Création d'un emplacement PMR à la rue Nicolas Berger.

Monsieur BALON – Il n'y avait pas d'emplacement PMR prévu dans cette rue, mais il y a une demande.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, arrête :

Article 1er : Un emplacement PMR est créé, rue Nicolas Berger, à hauteur de l'immeuble n° 25.

La mesure sera matérialisée par le placement d'un signal E 9 a comportant un pictogramme représentant une personne à mobilité réduite.

Article 2 : La présente sera soumise, en trois exemplaires, à l'approbation du Ministre des Transports.

22. FINANCES COMMUNALES : Octroi d'une subvention à l'association « Sangliers d'Arlon ».

Monsieur MAGNUS – Ils représentent bien notre ville là où ils vont, et je crois qu'avec d'autres ce sont vraiment de vrais ambassadeurs de notre ville d'Arlon. Ici c'est pour la réalisation d'un costume d'habillage de Tchantchès en Sanglier d'Arlon lors des fêtes du 15 Août à Liège.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents :

- Décide d'octroyer une subvention de 500 euros à l'association les sangliers d'Arlon pour la réalisation d'un costume d'habillage de Tchantchès en sanglier d'Arlon lors des Fêtes du 15 août à Liège ;

- Décide de la subvention est engagée sur l'article 762/33203-02 (subsides aux organismes culturels), du service ordinaire du budget de l'exercice 2018 ;

- Décide d'autoriser la liquidation de la subvention, dès réception des factures d'un mont égal au subside octroyé.

23. FINANCES COMMUNALES : Octroi d'une subvention à l'asbl « Royal Cercle de Tir Arlonais ».

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents :

- Décide d'octroyer une subvention de 50 euros à l'ASBL Royal Cercle de Tir Arlonais pour l'organisation de la 5ème édition de la rencontre de jumelage entre les clubs de rie d'Arlon et de Saint-Dié-des-Vosges.

- Décide que la subvention est engagée sur l'article 762/33203-02 (subside aux organismes culturels), du service ordinaire du budget de l'exercice 2018.

- Décide d'autoriser la liquidation de la subvention.

24. FINANCES COMMUNALES : Approbation des comptes de l'asbl « Maison des Jeunes d'Arlon » pour l'exercice 2016.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, émet un avis favorable aux comptes de l'exercice 2016 de l'ASBL MAISON DES JEUNES D'ARLON.

25. FINANCES COMMUNALES : Approbation des comptes de l'asbl « Arlon-Centre-Ville » pour l'exercice 2017.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, émet un avis favorables au compte de l'exercice 2017 de l'ASBL Arlon Centre-Ville.

26. FINANCES COMMUNALES : Non-valeur sur la redevance sur les droits de places aux foires et marchés d'Arlon exercices 2018.

Monsieur MAGNUS – Nous souhaitons aider nos commerçants qui viennent sur le marché et qui sont là de manière régulière. On leur propose pour cette année, pendant la période hivernale, de leur dégrever une partie des sommes qu'ils doivent en matière de droits de places, ce qui représente un montant de 27.276,75 € pour les 3 premiers mois pour les marchands abonnés au marché hebdomadaire.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, approuve la mise en non-valeur pour l'exercice 2018 des sommes équivalentes aux trois premiers mois des redevances pour les marchands abonnés au marché hebdomadaire.

27. FABRIQUES D'EGLISES : Approbation du compte 2017 de la Fabrique d'église de Viville.

Monsieur MAGNUS – Les sommes n'ont pas été indiquées dans le bon intitulé. L'ancien intitulé était 'Entretien de chauffage', or il s'agit de l'entretien et la réparation de l'orgue. Donc au lieu d'être dans le poste de dépenses 29, c'est dans le poste de dépenses 32.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, approuve le compte de la Fabrique d'église de Viville après modification pour l'exercice 2017 comme suit :

Recettes ordinaires totales	8.796,70€
- dont une intervention communale ordinaire de secours de :	6.028,57
Recettes extraordinaires totales	11.104,36€

- dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	11.104,36€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	2.961,91€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	9.749,95€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	0€
- dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	**19.901,06€**
Dépenses totales	**12.711,86€**
Résultat comptable EXCEDENT	**7.189,20€**

28. FABRIQUES D'EGLISES : Approbation du compte 2017 de la Fabrique d'église d'Autelhaut.

Monsieur MAGNUS – Au lieu de mettre 62 € de recettes, il fallait mettre 125 €. Même chose pour les droits de fabrique et pour les suppléments de la commune pour les frais ordinaires de culte. Des sommes qui étaient payées en 2017 étaient mises en 2018, ou l'inverse, etc. Tout cela a été rectifié, avec un résultat comptable toujours excédentaire.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, approuve le compte de la Fabrique d'église d'Autelhaut après modification pour l'exercice 2017 comme suit :

Recettes ordinaires totales	6.180,10€
- dont une intervention communale ordinaire de secours de :	6.056,60€
Recettes extraordinaires totales	6.174,16€
- dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	6.174,16€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	2.144,78€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	5.420,79€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	0€
- dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	**12.354,26€**
Dépenses totales	**7.565,57€**
Résultat comptable EXCEDENT	**4.788,69€**

29. FABRIQUES D'EGLISES : Approbation du compte 2017 de la Fabrique d'église de Heinsch.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, approuve le compte de la Fabrique d'église de HEINSCH pour l'exercice 2017:

Recettes ordinaires totales	9.518,54€
- dont une intervention communale ordinaire de secours de :	9.168,05€
Recettes extraordinaires totales	10.886,26€
- dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	5.837.65€
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	5.048,61€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	3.682,66€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	8.986,53€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	0€
- dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	**20.404,80€**

Dépenses totales	**12.669,19€**
Résultat comptable EXCEDENT	**7.735,61€**

30. FABRIQUES D'EGLISES : Approbation du compte 2017 de la Fabrique d'église de Stockem.

Monsieur MAGNUS - Vous avez 19,28 € qui étaient dans un poste et qu'il fallait mettre dans un autre, maintenant que nous exerçons la tutelle sur les fabriques d'églises. Il y a un contrôle plus sévère qui est effectué par notre service. Voilà pourquoi il y a de petites modifications qui n'entrainent rien de fondamentalement différent.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, approuve le compte de la Fabrique d'église de Stockem après modification pour l'exercice 2017 comme suit :

Recettes ordinaires totales	18.931,76€
- dont une intervention communale ordinaire de secours de :	18.132,27€
Recettes extraordinaires totales	11.884,03€
- dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	11.884,03€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	4.991,39€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	11.059,79€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	0€
- dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	**30.815,79€**
Dépenses totales	**16.051,18€**
Résultat comptable EXCEDENT	**14.764,61€**

31. FABRIQUES D'EGLISES : Approbation du compte 2017 de la Fabrique d'église de Guirsch.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, approuve le compte de la Fabrique d'église de Guirsch après modification pour l'exercice 2017 comme suit :

Recettes ordinaires totales	9.843,52€
- dont une intervention communale ordinaire de secours de :	8.963,45€
Recettes extraordinaires totales	0€
- dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	0€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	2.712,53€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	10.276,76€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	4.618,92€
- dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	4.618,92€
Recettes totales	**9.843,52€**
Dépenses totales	**17.608,21€**
Résultat comptable MALI	**-7.764,69€**

32. FABRIQUES D'EGLISES : Approbation du compte 2017 de la Fabrique d'Église Saint-Martin.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents approuve le compte de la Fabrique d'église de Saint-Martin pour l'exercice 2017:

Recettes ordinaires totales	88.973,43€
- dont une intervention communale ordinaire de secours de :	66.150,79€
Recettes extraordinaires totales	79.661,14€
- dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	78.416,67€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	32.974,59€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	101.242,14€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	0€
- dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	**168.634,57€**
Dépenses totales	**134.216,73€**
Résultat comptable EXCEDENT	**34.417,84€**

33. FABRIQUES D'EGLISES : Approbation du compte 2017 de la Fabrique d'Église de Waltzing.

Monsieur MAGNUS - C'est encore une fois une modification dans le poste lui-même où ils avaient mis un montant de 894 €, mais c'était une facture de 2018 donc elle viendra l'année prochaine.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, approuve le compte de la Fabrique d'église de Waltzing après modification pour l'exercice 2017 comme suit :

Recettes ordinaires totales	20.471,50€
- dont une intervention communale ordinaire de secours de :	19.992€
Recettes extraordinaires totales	8.066,48€
- dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	8.066,48€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	2.383,35€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	13.310,90€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	0€
- dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	**28.537,98€**
Dépenses totales	**15.694,25€**
Résultat comptable EXCEDENT	**12.843,73€**

34. FABRIQUES D'EGLISES : Prorogation du délai d'approbation du compte 2017 pour l'église Protestante Luthérienne.

Monsieur MAGNUS – Vous savez que depuis le début de l'année cela nous arrive souvent puisqu'ils doivent rentrer leur compte pour une certaine date. Si ça n'est pas fait ils peuvent demander une prorogation.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide la prorogation du délai d'approbation des comptes 2017 de 20 jours pour l'église Protestante Luthérienne, afin d'être dans les délais de tutelle lors du Conseil de juillet 2018.

35. PLAN DE COHESION SOCIALE : Approbation de l'évaluation du Plan de Cohésion Sociale 2014-2019 et de l'extraction des données de Spiral PCS

Monsieur PERPETE – C'est purement administratif car ils doivent rentrer ce rapport-là chaque année pour pouvoir continuer à bénéficier de la subsidiation de la Région wallonne pour le Plan de Cohésion Sociale. Il y a une certaine incertitude sur l'avenir des PCS au-delà de 2019, mais nous sommes toujours dans le précédent ici et nous sommes subsidiés.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'approuver l'évaluation du Plan de Cohésion Sociale 2014-2019 et l'extraction des données SpiralPCS.

36. ADMINISTRATION GENERALE : IDELUX : approbation des points de l'ordre du jour des assemblées générales ordinaire et extraordinaire du 27 juin 2018.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide :

1. de marquer son accord sur les différents points inscrits à l'ordre du jour des Assemblées générales ordinaire et extraordinaire d'IDELUX qui se tiendront le mercredi 27 juin 2018 à 09h30 au Quartier Latin, rue des Brasseurs, 2 à 6900 Marche-en-Famenne, tels qu'ils sont repris dans la convocation, et sur les propositions de décision y afférentes ;

2. de charger les délégués désignés pour représenter la Commune par décision du Conseil communal du 27 février 2013, de rapporter la présente décision telle quelle aux Assemblées générales ordinaire et extraordinaire d'IDELUX du 27 juin 2018;

3. de charger le Collège des Bourgmestre et Echevins de veiller à l'exécution de la présente délibération et de déposer une copie conforme de celle-ci au siège social de l'Intercommunale Idelux, le plus tôt possible avant ces Assemblées générales.

37. ADMINISTRATION GENERALE : Idelux-Finances : approbation des points de l'ordre du jour des assemblées générales ordinaire et extraordinaire du 27 juin 2018.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide :

1. de marquer son accord sur les différents points inscrits à l'ordre du jour des assemblées générales ordinaire et extraordinaire d'IDELUX FINANCES qui se tiendront le mercredi 27 juin 2018 à 9h30 au Quartier Latin, rue des Brasseurs, 2 à 6900 Marche-en-Famenne, tels qu'ils sont repris dans la convocation, et sur les propositions de décision y afférentes ;

2. de charger les délégués désignés pour représenter la Commune par décision du Conseil communal du 27 février 2013 de rapporter la présente délibération telle quelle aux assemblées générales ordinaire et extraordinaire d' DELUX FINANCES du 27 juin 2018;

3. de charger le Collège des Bourgmestre et Echevins de veiller à l'exécution de la présente délibération et de déposer une copie conforme de celle-ci au siège social de l'Intercommunale IDELUX FINANCES le plus tôt possible avant l'Assemblée générale du 27 juin 2018.

38. ADMINISTRATION GENERALE : Idelux Projets Publics : approbation des points de l'ordre du jour des assemblées générales ordinaire et extraordinaire du 27 juin 2018.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide :

1. de marquer son accord sur les différents points inscrits à l'ordre du jour des assemblées générales ordinaire et extraordinaire d'IDELUX PROJETS PUBLICS qui se tiendront le mercredi 27 juin 2018 à 09h30 au Quartier Latin, Rue des Brasseurs, 2 à 6900 Marche-en-Famenne, tels qu'ils sont repris dans la convocation, et sur les propositions de décision y afférentes ;

2. de charger les délégués désignés pour représenter la Commune par décision du Conseil communal du 27 février 2013 de rapporter la présente décision telle quelle aux Assemblées générales ordinaire et extraordinaire d'IDELUX PROJETS PUBLICS du 27 juin 2018;

3. de charger le Collège des Bourgmestre et Echevins de veiller à l'exécution de la présente délibération et de déposer une copie conforme de celle-ci au siège social de l'Intercommunale IDELUX PROJETS PUBLICS, le plus tôt possible avant ces Assemblées générales du 27 juin 2018.

39. ADMINISTRATION GENERALE : ADMINISTRATION GENERALE : AIVE : approbation des points de l'ordre du jour des assemblées générales ordinaire et extraordinaire du 27 juin 2018.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents :

1. de marquer son accord sur les différents points inscrits à l'ordre du jour de ces Assemblées générales ordinaire et extraordinaire de l'Intercommunale AIVE qui se tiendront le 27 juin 2018, tels qu'ils sont repris dans la convocation, et sur les propositions de décision y afférentes ;

2. de charger les délégués désignés pour représenter la Commune par décision du Conseil communal du 27 février 2013 de rapporter la présente délibération telle quelle aux assemblées générales ordinaire et extraordinaire de l'AIVE du 27 juin 2018;

3. de charger le Collège des Bourgmestres et Echevins de veiller à l'exécution de la présente délibération et de déposer une copie conforme de celle-ci au siège social de l'Intercommunale AIVE, le plus tôt possible avant ces assemblées générales ordinaire et extraordinaire du 27 juin 2018.

40. SERVICE JURIDIQUE : Approbation du projet de convention de Partenariat – Propreté et Ouvriers urbains entre la Ville d'Arlon et l'asbl Arlon Centre-Ville.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'adopter le projet de convention de Partenariat – Propreté et Ouvriers urbains à conclure par la ville d'Arlon et l'asbl Arlon Centre-Ville.

Demande d'un Conseiller communal d'inscription d'un point à l'Ordre du Jour relative à la prise en charge éventuelle d'autres frais comme la sécurité par la commune en cas de suppression des droits de diffusion pour la retransmission publique.

Monsieur TURBANG – C'est une question par rapport à un événement relativement important pour le moment. Le groupe MR du parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles a réclamé mercredi que

la RTBF, détentrice des droits de diffusion de la Coupe du monde de football pour la Belgique francophone, exonère les communes et les associations du paiement des droits de diffusion pour la retransmission publique des matches des Diables rouges sur grand écran. Le groupe MR, rejoint par le PS, le CDH et ECOLO, s'est réjoui d'une « belle unanimité » autour d'un symbole fort de rassemblement citoyen. En ce qui concerne les événements publics spécialement organisés dans le cadre de la Coupe du monde, s'ils accueillent plus de 300 personnes, la redevance à verser à la RTBF est entre 1 et 1,50 euro par participant et par jour. Si les droits de diffusion étaient supprimés, étant donné que ce budget a été prévu au niveau communal, ne serait-il pas intéressant que ce budget puisse servir éventuellement à la sécurité par exemple, qui est prise en charge par les cafetiers, voire à lancer un projet pour dynamiser la pratique du sport chez les jeunes.

Monsieur MAGNUS - Au niveau du bilan financier, nous ne savons déterminer aujourd'hui les droits de la RTBF puisque la compétition n'est pas terminée et la Belgique est toujours 'dans le coup'. En 2016 le cout total pour la Ville d'Arlon était de 52.000 €, ce qui n'est pas rien pour le citoyen Arlonnais. Nous avions un sponsor, un peu de redevance pour les stands horeca et des redevances de cafetiers. La différence entre ces 2 postes était de 40.000 €. La sécurité était partagée en 2016 entre les cafetiers et nous, ce qui représentait 11.320 € et pour eux entre 15.000 et 20.000 €. Ce que je comprends dans votre question, c'est qu'aujourd'hui vous me dites que ce poste-là devrait être pris en charge par la ville et finalement le rembourser aux cafetiers. Donc augmenter éventuellement la charge pour la ville et faire en sorte que les cafetiers gagnent un peu plus. Et bien Monsieur TURBANG, j'ai beaucoup de respect pour le monde commercial et des entreprises. J'ai été vous le savez Président de la Chambre de Commerce pendant 5 ans donc c'est un monde que je connais bien. C'est un monde qui aime bien gagner sa vie et c'est normal car c'est leur objectif. Mais je pense que votre raisonnement n'est pas tout à fait respectueux par rapport à cette population et nous avons été très étonnés de cette question. Je crois aussi qu'il est important de consulter les cafetiers en question. Figurez-vous que j'ai rencontré samedi matin les jumeaux ainsi que Paul et Ludo qui étaient sur la place Léopold, alors je leur ai demandé s'ils étaient au courant de la question du MR qui souhaiterait qu'ils gagnent un peu plus puisqu'ils auraient des dépenses en moins, et que la commune aurait une charge en plus. Et bien ils ont été presque froissés car ils n'ont jamais demandé cela. Ils m'ont dit que ça serait étonnant que Dany VAN MELSEN ait demandé cela. Ils m'ont dit également qu'il y avait un accord entre nous, qu'on avait de la chance d'avoir moins de frais et que c'était tant mieux pour la commune. Ils ont également ajouté qu'un accord est un accord et qu'ils ne demandaient rien de plus. Ils sont contents pour nous et c'est ça aussi les chefs d'entreprises. Les commerçants m'ont aussi dit qu'ils prenaient un risque s'il avait plu pendant les deux premiers matches du Mondial ou que la Belgique aurait perdu. Et bien on aurait perdu, disent-ils, mais maintenant on va gagner. Non seulement les matches mais aussi un peu d'argent. Je crois que quand vous posez ce type de question c'est plutôt une question de politique. On veut essayer d'être bien vu par les cafetiers et pourtant je suis convaincu que ce n'est pas une question des cafetiers. Il y a sans doute dans votre groupe l'un ou l'autre qui s'est dit qu'il fallait poser cette question et leur faire plaisir. Mais ils n'en veulent pas, ils veulent respecter les accords qui ont été les nôtres. Ensuite le deuxième élément qui m'inquiète aussi est votre connaissance de la règlementation de l'appel à candidature, qui ressemble aux marchés publics. Lorsqu'on a fait notre appel à candidature il y a deux groupements qui ont répondu et nous en avons choisi un. Si on devait revenir aujourd'hui sur les conditions de l'appel à candidature qui est en cours d'exécution, avec un élément aussi important budgétairement on ouvrirait bien entendu la voie à un recours possible du candidat évincé. Et je crois que vous savez qui c'est. Notre rôle est donc de veiller aussi à la sécurité juridique des accords que nous prenons, et avec le directeur général, croyez-moi, nous y veillons de manière journalière. Je termine simplement mon intervention en disant que vous devez avoir un peu de respect pour le monde commercial car ce ne sont pas des marchands de tapis. Soyez aussi à leur écoute et demandez-leur, quand vous posez une question dans laquelle ils sont directement intéressés, si ça correspond vraiment à leur souhait.

Monsieur TURBANG – L'idée n'est pas de dire que l'on veut aller rompre un contrat qui a été passé avec les cafetiers. Mais quelque part, à partir du moment où les droits de diffusion de la RTBF ne sont plus à charge des communes, ne pourrait-on pas envisager une modification de ces contrats dans

le futur? Je ne vous demande pas de modifier aujourd'hui la réglementation et le contrat passé avec les différents cafetiers.

Monsieur MAGNUS - Vous demandez donc qu'on prenne aujourd'hui une décision pour dans deux ans, alors qu'on ne sait pas si la Belgique sera qualifiée. Je ne peux pas prendre aujourd'hui une décision pour le prochain Collège ou Conseil, à moins que vous ne croyiez que je serais encore Bourgmestre après le 15 octobre.

Monsieur TURBANG – Mais c'est envisageable?

Monsieur MAGNUS – Tout est envisageable. Mais aujourd'hui, il n'est pas question de revoir la convention qui a été faite avec les cafetiers.

\+ + +

Monsieur MAGNUS, en sa qualité de Président du Conseil communal,
clôture la séance publique à 23 heures et 25 minutes.

\+ + +

PAR LE CONSEIL:

Le Directeur général, Le Bourgmestre-Président,

C. LECLERCQ V. MAGNUS