



VILLE D'ARLON
Belgique

CONSEIL COMMUNAL

SEANCE DU 25 août 2020

Procès-verbal

Présents : M.V. MAGNUS, Bourgmestre - Président;
Mme C. LECOMTE, M. L. TURBANG, M. D. LAFORGE, Mme A. LAMESCH Echevins;
M. A. EVEN, Mme A-C. GOFFINET, M. R. GAUDRON, M. M. SAINLEZ, M. H. MANIGART, M. M. LAQLII, M. D. KARENZO, Mme M. BLEROT, M. M. KERGER, M. R.GIGI, M. O. WALTZING, Mme V. WAGNER, M. P-Ph. BALON, M. B. ROBERT Conseillers;
M. A. DEWORME, Président du C.P.A.S
Mme M. STEVART, Directrice générale adjointe.

Excusés : Kamal MITRI, Échevin
Jean-Marie TRIFFAUX, Isabelle CHAMPLUVIER, Marie NEUBERG, Paul KIAME, Géraldine FROGNET, Philippe LANDRAIN, Jean-Marie LAMBERT, Patty SCHMIT, Conseillers

Ordre du jour

1. Remise d'un brevet d'insigne d'honneur de bronze de lauréats du travail de Belgique.....**p.5**

1bis. Démission d'une Conseillère communale.....**p.5**

1ter. Vérification des pouvoirs et installation d'un conseiller communal suppléant.....**p.6**

2. Marché de Travaux : En présence de l’auteur de projet, Réhabilitation de la maison de village de Bonnert. Approbation des conditions et du mode de passation.....**p.6**
3. Marché de Travaux : En présence de l’auteur de projet, Entretien extraordinaire de trottoirs 2020. Approbation des conditions et du mode de passation.....**p.11**
4. Marché de Travaux : En présence de l’auteur de projet, Réhabilitation de voies de liaison en 2020-phase 2. Approbation des conditions et du mode de passation.....**p.13**
5. Marché de Travaux : En présence de l’auteur de projet, Réaménagement de la place, du parc Léopold et de la construction d’un parking souterrain sous la place Léopold. Approbation des conditions et du mode de passation.....**p.14**
6. Marché de Travaux : En présence de l’auteur de projet, Transitec : Actualisation du Plan Communal de Mobilité. Présentation et approbation du Plan.....**p.34**
7. Marché de Services : Etude complémentaire sur le stationnement en lien avec le Plan Communal de Mobilité. Approbation des conditions et du mode de passation.....**p.52**
8. Approbation du procès-verbal de la séance précédente.....**p.52**
9. Communication d’ordonnances de police de réglementation de la circulation.....**p.53**
10. Confirmation des dispositions réglementaires adoptées par le Bourgmestre et le Collège communal relatives au port obligatoire du masque.....**p.55**
11. Ratification de l’arrêté de police administrative prise par la Bourgmestre f.f. relatif à la délimitation de la zone où peuvent être exercées les activités de gardiennage le mardi 21 juillet de 2h00 à 7h00.....**p.55**
12. Adhésion à l’Intercommunale de Mutualisation en matière informatique et Organisationnelle, en abrégé iMio srl.....**p.55**
13. Marché de Services : Désignation d’un auteur de projet pour le réaménagement des terrains de football, des vestiaires et de la buvette de Freylange. Approbation des conditions et du mode de passation.....**p.55**

14. Marché de Services : Désignation d'un auteur de projet pour la construction d'une nouvelle crèche à Sesselich. Approbation des conditions et du mode de passation.....**p.56**
15. Marchés publics : Délégation du Conseil communal vers le Collège communal en matière de marchés publics. Approbation de délégation complémentaire pour les marchés conjoints et les Centrales d'achat.....**p.58**
16. Affiliation intercommunale : Extension d'affiliation de la Ville d'Arlon à ORES Assets. Approbation de la prorogation du terme statutaire de 2025 à 2045.....**p.59**
17. Convention IDELUX PP : Assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre du projet de parc récréatif et sportif de l'Hydrion. – Approbation de l'avenant n°2 relatif à la poursuite de l'étude de caractérisation combinée à une étude d'orientation.....**p.59**
18. Ouverture et modification de la voirie communale dans le cadre de l'aménagement d'une liaison cyclo-piétonne entre la rue des Fours à Chaux et la rue du Moulin à Fouches.....**p.60**
19. Vente de coupes de bois dans le cantonnement d'AYWAILLE – exercice budgétaire communal 2020 : Destination des coupes et fixation des conditions.....**p.61**
20. Approbation des comptes 2019 de l'asbl Arlon Centre-Ville.....**p.62**
21. Approbation des comptes 2019 de la Communauté Laïque d'Arlon.....**p.62**
22. Approbation des comptes 2019 de l'asbl Complexe Sportif de la Spetz.....**p.62**
23. Approbation des comptes 2019 de l'asbl Hall Polyvalent.....**p.62**
24. Approbation des comptes 2019 de l'asbl Maisons des Jeunes d'Arlon.....**p.62**
25. Subventions allouées aux mouvements de jeunesse d'Arlon pour 2019.....**p.62**
26. Appel à projets CREASHOP – Octroi et liquidation d'une prime pour le commerce Obaines.....**p.63**

27. Appel à projets CREASHOP – Octroi et liquidation d’une prime pour le commerce Elodie DJA.....
.....**p.63**
28. Modification et approbation du compte – exercice 2019 de la fabrique d’église de Saint-Martin.....
..**p.63**
29. Modification budgétaire n°1 – exercice 2020 de la fabrique d’église de Saint-Martin.....**p.64**
30. Approbation du compte – exercice 2019 de la fabrique d’église de Udange.....**p.64**
31. Approbation du compte - exercice 2019 de la fabrique d’église de Stockem.....**p.65**
32. Approbation du compte – exercice 2019 de la fabrique d’église de Heinsch.....**p.65**
33. Approbation du compte – exercice 2019 de la fabrique d’église de Guirsch.....**p.65**
34. Adoption d’une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : Interdiction d’accès à la rue Paul Reuter pour les véhicules dont la longueur dépasse 9 mètres.....**p.66**
35. Adoption d’une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : Inversion du sens de circulation du tronçon de la Place des Chasseurs ardennais longeant l’Académie de Musique.....
..**p.66**
36. Adoption d’une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : Réserve du chemin du Seylerhoff aux piétons, cyclistes, cavaliers et engins agricoles.....**p.67**
37. Adoption d’une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : Création d’un emplacement de stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite.....**p.68**

Urgences

- Bois communaux - Vente de coupes de bois pour le cantonnement d’ARLON - exercice budgétaire communal 2020 : Destination des coupes et fixation des conditions.
.....**p.69**
- Rénovation de l’école communale de Heinsch – Phase 2 : Lot 3 – Construction d’un préau. Approbation des conditions et du mode de passation.
.....**p.70**

Huis-clos

38. Ratification de la demande de détachement et de congé de chargé de cours pour l'année scolaire 2020-

2021.....**p.7**

2

39. Nomination à titre définitif de plusieurs membres du personnel enseignant.....**p.72**

40. Ratification de la désignation d'un directeur temporaire à partir du 01 juillet 2020.....**p.73**

41. Ratification des congés accordés aux enseignants pour l'année scolaire 2020-2021.....**p.73**

42. Ratification de la désignation d'institutrices et d'instituteurs primaires temporaires pour l'année 2019-

2020.....**p.7**

4

43. Démission pour admission à la retraite d'un ouvrier qualifié forestier.....**p.74**

44. Ratification de la prolongation de la désignation d'un contremaître faisant fonction au service

propreté.....

...**p.75**

45. Prolongation de la désignation d'un chef de service administratif faisant fonction au service des Finances et octroi d'une allocation pour fonctions

supérieures.....**p.75**

46. Prolongation de la désignation d'un chef de service administratif faisant fonction au service des Taxes et octroi d'une allocation pour fonctions

supérieures.....**p.75**

+ + +

Monsieur MAGNUS, en sa qualité de Président du Conseil communal, ouvre la séance publique à 18 heures.

+ + +

Monsieur MAGNUS - On va démarrer cette séance du 25 aout avec des points importants. Si j'ai demandé à la police d'être là, ce n'est pas parce que j'ai peur qu'il y ait un soulèvement populaire, mais c'est simplement parce que nous souhaitons que les règles de distanciation sociale soient respectées. Je crois que c'est à nous aussi à montrer l'exemple, alors on le fait

entre nous, entre les Conseillers, entre le Bourgmestre et les Echevins, et il faut aussi le faire pour nos invités qui viennent de l'extérieur, donc je ne voulais pas qu'il y ait trop de monde dans la salle. Je crois qu'il n'y aura pas beaucoup plus de monde dans les minutes qui viennent et je pense que l'on pourra libérer Frans CEULEMANS assez rapidement. J'ai aussi envoyé à tous les chefs de groupe un programme sur l'horaire pour essayer de le respecter, donc si nous respectons cet horaire relativement strict nous terminerons à minuit, en commençant à 18h je crois que c'est pas mal. Mais il faut être aussi conscient que si on dépasse le timing fixé on terminera encore un peu plus tard, et suite à la discussion que l'on a eue entre nous lors du dernier huis-clos, nous étions tous d'accord pour essayer de respecter cela. Et je ferais également en sorte que les auteurs de projet qui viennent ce soir soient également disciplinés à ce niveau-là, qu'ils ne prennent pas 1h30 et n'avaient que 5 minutes pour poser les questions. C'est évidemment l'objectif que je me fixe également. J'ai même demandé à Madame la Directrice générale adjointe de me rappeler à l'ordre si elle voyait que je dépassais le timing.

1. ADMINISTRATION GENERALE - Remise d'un brevet d'insigne d'honneur de bronze de lauréats du travail de Belgique.

Monsieur MAGNUS - On va démarrer ce Conseil par quelque chose de très agréable, c'est de remettre un brevet de Lauréat du Travail, et si je peux demander à Mariza RIBEIRO de venir ici devant nous... Je crois que pour que tout le monde puisse la reconnaître, elle peut enlever son masque si elle le souhaite. Mariza, nous l'avons déjà tous croisée, d'abord au CPAS d'Arlon, puis vous avez été sous l'autorité, si je peux dire, du Gouverneur de la Province de Luxembourg comme cuisinière au service du Gouverneur. Et vous avez très bien expliqué dans votre lettre de motivation l'ensemble des qualités qu'il faut pour exercer cette fonction. Maintenant, d'ailleurs vous l'avez expliqué aussi, on vous accueille lorsqu'on va à l'IPF à Bastogne, à l'Institut de formations, où je me rends de temps en temps en tant que Président de la Zone de Secours. Lorsque j'ai analysé votre demande, il y a des choses que j'ai vraiment envie de relever parce qu'elles sont de la plus haute importance quand on sert entre autres dans les services publics. Vous dites bien qu'il est important d'être motivé et d'aimer son métier, qu'il faut avoir également le sens des responsabilités, être de temps en temps autonome, prendre des initiatives et faire face à de nombreux imprévus. Je peux vous dire que dans le monde qui est le nôtre, il y en a souvent, des imprévus, et je sais que chez le Gouverneur et à l'IPF, et précédemment au CPAS, vous avez toujours fait preuve de toutes ces qualités. Vous dites aussi dans votre métier, et c'est plus vrai encore aujourd'hui qu'hier, il faut avoir des procédures d'hygiène et de sécurité exemplaires. Vous dites enfin « je dois veiller à recevoir les invités avec le sourire, dans un espace propre et agréable ». Je crois que s'il y a bien une qualité que personne ne vous contestera, c'est votre sourire, vous accueillez toujours les gens avec beaucoup de plaisir. Je crois que lorsque l'on est accueilli par vous, Madame RIBEIRO, on est déjà heureux et on se dit que l'on va passer une bonne journée, et c'est très important. Il me revient le grand honneur de vous remettre votre diplôme de Lauréat du Travail, je sais que ça vous tient à cœur, et ça nous tient à cœur aussi. Bravo à vous, encore merci et continuez comme vous le faites, c'est merveilleux.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, prend acte que Monsieur le Bourgmestre remet le Brevet de Lauréat du Travail Insigne de Bronze secteur Personnel provincial et communal à Madame RIBEIRO Mariza.

1bis. ADMINISTRATION GENERALE - Démission d'une Conseillère communale.

Monsieur MAGNUS – Nous avons voulu au point 1bis, vu les délais un peu courts - et c'est de la bonne démocratie lorsqu'il y a une démission, et qu'il y a quelqu'un qui prend la place de la personne qui démissionne – de faire ça très rapidement. On acte donc au point 1bis la démission de Marianne DE GREEF. Pour dire simplement un petit mot à Marianne, même si elle n'est pas là aujourd'hui, c'est que son sens des responsabilités, son respect et sa sensibilité pour les personnes les plus démunies aura frappé tout le monde, et toutes ses interventions allaient toujours dans ce sens-là. C'est avec une certaine émotion, une certaine tristesse – en tout cas moi – que je la vois partir. Je sais qu'elle s'est beaucoup investie aussi quand on était avec elle, même pendant la campagne électorale, dans des organismes comme 'Lire et Écrire' ou autres. Merci pour le travail qu'elle a fait pendant ces quelques années, mais peut-être que le chef de groupe a envie de dire un mot.

Monsieur GAUDRON – Je voulais aussi remercier Marianne pour son investissement dans notre groupe et pour la commune d'Arlon. On retiendra d'elle son investissement dans de nombreuses causes sociales, et aussi tout particulièrement pour le Français-langues étrangères qui lui tient extrêmement à cœur. Elle a établi un gros travail pour nous, pour les Arlonais, et je pense que de nombreux Arlonais s'en souviendront. Je lui souhaite un bon vent dans sa nouvelle vie et à bientôt parce qu'on aura toujours l'occasion de se voir, même si elle est un peu plus loin.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'accepter cette démission.

1ter. ADMINISTRATION GENERALE - Vérification des pouvoirs et installation d'un conseiller communal suppléant.

Monsieur MAGNUS – On passe au point 1ter avec l'installation de notre nouveau Conseiller communal, Bruno ROBERT. On sait que nous avons reçu les lettres des personnes qui suivaient dans l'ordre dans lequel elles auraient pu prendre la place de Madame DE GREEF. Il s'agit d'abord de Laurent NSABIMANA, qui est là, de Lybie GODARD et de Marc DI BELLO, qui se sont désistés de leur mandat pour permettre à Bruno ROBERT de prendre place parmi nous. Monsieur ROBERT, si vous voulez bien venir pour prêter serment.

Monsieur Bruno ROBERT – Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du peuple belge.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, arrête les pouvoirs de Monsieur Bruno ROBERT pré-qualifié, en qualité de Conseiller communal, sont validés.

Il prête le serment suivant : Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du Peuple Belge ».

Il entre immédiatement en fonction et achèvera le mandat de Conseiller communal de Madame DE GREEF.

2. TRAVAUX COMMUNAUX - Marché de Travaux : En présence de l'auteur de projet, Réhabilitation de la maison de village de Bonnert. Approbation des conditions et du mode de passation

Monsieur MAGNUS – C’est un projet qui est en route depuis déjà quelques années. On a dû revenir devant vous, Monsieur PONCIN nous expliquera pourquoi, et je ne vais pas, conformément à ce qu’on a dit, pour essayer de gagner du temps, m’appesantir plus dans une présentation. Je vous laisse directement la parole Monsieur PONCIN, et à votre fille également.

Monsieur Henri PONCIN – Je ne vais pas revenir sur la présentation que je viens de faire, on va vous passer quelques photos montrant la situation d’aujourd’hui. C’est un bâtiment qui est très loin dans sa vie, qui est vétuste, qui est précaire, et qui nécessite une réhabilitation totale avec un problème important qu’il fallait régler, et qui était discuté depuis de nombreuses années, c’est que le voisin de droite, le n°4 sur le plan, se plaignait de l’acoustique lorsqu’il y avait des manifestations. C’était donc un point important à solutionner pour permettre de garder cette maison de village où elle est située. Voilà son implantation à côté de l’église. Elle est dans un ensemble de maisons – pas toutes - qui a encore un caractère lorrain dominant avec les baies verticales. On a décidé de ne pas modifier l’architecture du bâtiment, principalement la façade principale. Voilà l’arrière de la propriété, où vous voyez tout de suite la précarité que je vous annonçais et qui est bien présente. On ne va pas s’éterniser dessus, tout est à enlever, à nettoyer et à refaire. La cave nous a posé beaucoup de problèmes, notamment au niveau stabilité parce qu’on a découvert un puits d’une certaine profondeur qui n’apparaissait pas quand on a visité les lieux. On doit donc assainir – le rendre sain - une partie du sous-sol pour éviter que l’humidité qui est là - qu’on ne sait pas enrayer parce que c’est un vieux bâtiment sans barrière à l’humidité - ne vienne gagner les nouveaux travaux du rez-de-chaussée. Pour le bâtiment existant, vous voyez le sas d’entrée, le hall, la salle, le bar, les réserves... Pour ceux qui connaissent le bâtiment, c’est un bâtiment classique de l’époque qui a été transformé en salle de village en son temps. A l’étage, on avait de gros problèmes de stabilité, pas nécessairement au niveau des murs, mais au niveau des planchers qui s’affaissaient et qui étaient tombés pour au moins 50 % de leur superficie. Le dernier niveau est un comble tout à fait ouvert avec une ferme centrale, et il a été décidé avec le Collège précédent qu’on ne touchait pas à la toiture, qui était encore en bon état, et une grosse partie de la charpente aussi en bon état ; vous voyez les chevrons en aspect coloris vert qui reposent avec les anciens vernes sur la fameuse ferme en chêne, donc on a gardé la toiture pour éviter des frais qui n’étaient pas nécessaires. Le gros problème sur le plan stabilité mur est la façade arrière, où vous voyez tous les ronds qui indiquent du lézardage ; vous voyez même une clé d’un encadrement qui est descendue toute seule, pour vous dire qu’il faut qu’on fasse très attention au niveau de la stabilité, et même au niveau des travaux de réhabilitation. Voilà pour la nouvelle distribution. Ce qui est important, en coloris violet, c’est l’avant-cour et le passage latéral entre le bâtiment et l’église ; cette partie-là est l’accès pour les personnes à mobilité réduite, en chaise roulante, etc. qui entreront où vous voyez la flèche supérieure, c’est-à-dire par l’arrière du bâtiment. D’après le plan c’est simplement redessiner ce dont on avait besoin pour le descriptif, c’est-à-dire la réhabilitation du sol, les caves étant accessibles par le trapillon en façade avant, et par un trapillon que nous avons réalisé dans un nouveau dégagement à l’intérieur. Au rez-de-chaussée nous gardons l’entrée principale, puisque nous gardons l’architecture de la façade, et vous voyez que nous avons dès l’entrée dissocié, la partie que l’on va appeler « les futurs logements » à l’étage en partie au 1^{er} étage et en partie complète au 2^{ème} étage, et en orange et jaune tout l’isolant qui isole la partie « maison de village » de la maison voisine. La maison de village comporte un vestiaire à l’entrée, la grande salle avec le bar sur l’arrière gauche, une cuisine et une réserve, les sanitaires avec local technique dans l’angle côté droit. Voilà la proposition d’appartements... Il faut savoir que le côté droit avec l’escalier – toujours pour l’acoustique – est réservé à la maison de village avec un local entretien, le palier pour l’accès rangement et l’appartement une chambre qui pourra être réalisé. À l’étage, sous combles, l’arrivée du palier,

un rangement et un appartement deux chambres. Nous avons conservé l'architecture du bâtiment, en gardant sa façon actuelle, la façade arrière qui a fait l'objet d'une grosse discussion, parce que parfois les architectes ne sont pas nécessairement sur la même longueur d'ondes et ne perçoivent pas tous de la même façon l'architecture. Nous avons dit qu'il ne fallait pas mettre d'encadrement à la façade arrière, c'est une des raisons pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui. L'architecte communal nous a imposés de redessiner des baies avec encadrement ; pour nous c'est dommage, ça n'apporte rien du tout au bâtiment parce qu'on ne voit pas la façade arrière de nulle part, et il faut savoir que ces encadrements qui doivent être structurels représentent un coût de

12.500 €. Voilà deux coupes de profil et transversal qui montrent les différents niveaux ; c'est une idée pour les futurs faux plafonds de la grande salle. Il faut savoir que le bâtiment est tout à fait aux normes PEB d'aujourd'hui. Ça sera A ou B en fonction du fait qu'on a quand même des anciens murs. L'intégration du bâtiment dans le quartier, on lui a conservé son caractère lorrain, voilà une vue de l'arrière... Le coût des travaux est estimé aujourd'hui à 397.846,60 HTVA, donc c'est un supplément relativement important par rapport à ce qui a été présenté il y a deux ans parce que l'estimation initiale avait été faite sur les prix de avril/mai 2018. Aujourd'hui, nous autres architectes avons un gros problème : il y a un fossé très important entre les prix construction et les prix voirie. Il faut bien dissocier la voirie car ce n'est pas le monde de la construction. Quand on parle de voirie, ce sont les places, les routes, les chemins de village, etc. Mais nous avons des incidences dramatiques dans le monde de la construction à cause de la pandémie, donc il faut savoir que l'augmentation dans un dossier comme celui-là, en plus où il n'y a pas de place pour travailler – on ne sait pas mettre 10 hommes pour travailler – donc ils sont tous les uns sur les autres. Dans une étude que l'on a faite récemment à mon bureau pour différents projets, il faut savoir que l'augmentation depuis 3 ans – 2018/2019, 2019/2020, et j'estime toujours à l'année espérée de faire le travail, donc sur 2021 – il y a 11,25 % de supplément, sur base de 3,75% de moyenne, rien que l'index. Les effets pandémie 'finance entreprise' posent des problèmes, les entrepreneurs viennent chez nous en demandant des acomptes terribles pour les travaux, mais ils estiment que l'effet pandémie représente 5% de charges supplémentaires dans les prix qu'ils demandent. Les charges 'protection' en plus sur chantier des intervenants, avec tous les contrôles qu'il y a, il faut compter 7,5 %, ce qui veut dire que l'index et les charges dus à la pandémie nous amènent à un supplément de 23,75 %. Si on augmente les quelques modifications – l'habillage de la cheminée, du bâtiment, et les encadrements – on est à l'augmentation tout à fait logique qui conduit à cette estimation-là. Pour information et puisque le Conseil a été renouvelé depuis la présentation du 1^{er} projet, on avait quand même, avec le Collège précédent, proposé à la réflexion la possibilité dans le futur de réaliser une extension à la salle. Ce n'est pas prévu dans les travaux aujourd'hui, mais c'est pour vous montrer que l'on a étudié l'ensemble pour permettre une extension, et sans devoir démolir ce que l'on va rénover maintenant, l'extension pourra venir très facilement sur l'arrière. Voilà l'idée qui avait été donnée avec le volume, et voilà l'aménagement qui pourrait être fait dans le futur si le Collège décidait qu'il y a des nécessités d'agrandir. Voilà l'image de ce projet qui je crois tient à cœur à tout le monde, et ça fait de nombreuses années que l'on en parle.

Monsieur GAUDRON – Comme cela a bien été précisé, le vote de ce soir concerne uniquement la salle et les aménagements qui vont avec, et non pas les appartements au-dessus. À la lecture du dossier j'ai été étonné par rapport aux différents montants : en effet on s'était vus un peu avant les élections de 2018 avec une présentation, où on estimait les travaux à 351.000 €... Quand je lis ce qui est mis dans votre projet de délibération, la seule société qui avait remis un prix l'a proposé à 482.000 €, et vu le prix important, la décision par le Collège – qui me semble être une bonne décision – a été de ne pas attribuer. À l'époque on a estimé que 482.000 € c'est trop cher, donc on n'attribue pas... et on revient aujourd'hui devant le Conseil

communal avec un estimatif à 481.000 € TVA comprise. 1.000 euros moins cher, ça devient un prix abordable ?! Je ne comprends pas trop la réflexion du Collège par rapport à cela. Est-ce que c'est le départ du partenaire socialiste ? Est-ce que le partenaire socialiste assurait la bonne gestion financière de la Ville d'Arlon ? Je cherche à comprendre. Loin de moi de dire qu'il ne faut pas une salle de village digne de ce nom dans le village de Bonnert, mais Monsieur l'architecte PONCIN l'a dit lui-même, on est avec un vieux bâtiment et j'ai envie d'ajouter qu'avec un vieux bâtiment on ne pourra faire que du rafistolage et arriver aux prix qui sont là pour in fine une salle de 39 m². Vu les montants importants notre groupe a envie de proposer une alternative qui serait une toute nouvelle salle pour le village de Bonnert, plutôt que ce rafistolage, donc j'ai demandé une estimation. Souvenez-vous dans le village de Weyler il y a une magnifique salle, je pense que tout le Conseil communal sera d'accord avec moi par rapport à cela, qui à l'époque nous a coûté 524.000 € TVA comprise, selon les chiffres qui m'ont été transmis par le Directeur financier. Pour à peine 40.000 € de plus, une nouvelle salle plus spacieuse, plus agréable pour les habitants de Bonnert... Je pense qu'il faudrait peut-être revoir l'approche du Collège par rapport à ce projet ; il y a deux ans j'avais déjà évoqué des réserves par rapport au projet tel qu'il avait été présenté. Monsieur BALON m'avait dit à l'époque « Mais Monsieur GAUDRON, le projet a déjà 18 ans et vous allez le faire retarder encore plus ». Je vois que l'on est 2 ans plus tard et qu'on n'a quand même pas avancé. Ce que je vous suggère, c'est peut-être de contacter le comité du village de Bonnert, d'aller avec eux visiter la salle de village de Weyler, pour voir s'ils estiment qu'il serait plus intéressant d'aller vers une nouvelle belle salle pour la commune d'Arlon sur le village de Bonnert ; les quelques 40.000 euros pourraient facilement être absorbés par le budget communal, notamment peut-être en revendant ce bien pour en faire du logement unifamilial, ce qui me semble la meilleure destination pour ce type d'habitation en cœur de village.

Monsieur MAGNUS – J'entends bien vos remarques dans les calculs que vous faites, mais en comparant cela à Weyler, vous ne tenez évidemment pas compte du terrain ; le terrain a aussi un prix, et lorsque l'on construit sur un terrain, il faut d'abord acheter celui-ci. Vous ne mettez pas le prix du terrain dans le montant de 524.000 € qui augmenteraient probablement la valeur, en fonction du prix du terrain. On sait que le terrain ici à Arlon n'est pas donné. J'ai une deuxième réflexion au niveau patrimonial : pour nous si 481.000 € est évidemment une forte somme d'argent, vous nous dites que le bâtiment pourrait être transformé en appartements. Pour quelqu'un du village, il devra aussi mettre cette somme d'argent. C'est vrai que dans un bâtiment tel que celui-là, qui a cet âge et qui est dans cet état, j'espère bien qu'une fois que l'on aura mis cet argent-là dedans, ce ne sera plus des rafistolages mais une belle maison de village en plein milieu de Bonnert. Elle est quand même située en plein milieu du village, sur la petite place emblématique que nous avons refaite il y a quelques années à côté de l'église, donc je m'en voudrais encore une fois si un élément de notre patrimoine devait disparaître en ayant quelqu'un qui raserait pour construire une nouvelle maison. Je vais laisser d'autres s'exprimer et peut-être que Monsieur PONCIN réexpliquera pourquoi on incite à dire oui aujourd'hui, alors que nous avons dit non il y a deux ans.

Monsieur PONCIN – Tout d'abord il ne faut pas oublier que le projet en son temps a été mené avec le comité de village et le comité qui gérait la salle. On a eu plusieurs réunions avec eux, et déjà au moment de l'établissement de l'avant-projet avec Monsieur BALON nous les avons rencontrés et la première phase était suffisante pour eux. Mais dans le cadre de notre devoir de Conseil on avait dit que si on devait faire une extension on avait la possibilité de le faire, et c'est pour cela qu'on l'avait présenté. Au niveau du coût des travaux, nous ne savons rien faire contre l'indexation... Il faut se rendre compte que ce sera pareil pour tout le monde dans les

prochains jours ou prochains mois, nous le voyons déjà pour les dossiers privés où manifestement il y a beaucoup de questions à se poser. Les prix sont les prix.

Pour revenir à la première offre, nous l'avons éliminée d'office parce que tous les prix étaient exagérés ; j'ai entendu dire à l'époque qu'il y avait d'autres entrepreneurs qui étaient intéressés pour acheter le document mais il y aurait eu, semble-t-il, un accord qu'il n'y en ait qu'un qui remette prix. C'est pour cela que lorsque j'ai eu cette information j'ai dit au Collège qu'il ne fallait pas suivre, on aurait dû demander la justification de tous les prix tellement ils étaient tous exagérés.

Monsieur SAINLEZ – Je vous remercie, Monsieur PONCIN, d'être revenu nous présenter un projet qui est attendu avec la plus grande des impatiences à Bonnert. Ça fait 2 ans que je ronge un peu mon frein en tant que Bonnertois, et les discussions à ce sujet-là au village nous demandent toujours « quand ». Je vous poserai donc la question au Collège et à vous, Monsieur l'architecte, « quand » une fois que tout ceci sera voté. Par contre parler de rafistolages, Monsieur GAUDRON, je pense que vous n'êtes pas ou peu rentré dans la salle du village... On passe au travers des planchers du dessus, il n'y a de sanitaires corrects pour personne... Oui aujourd'hui c'est du rafistolage dans la maison, où c'est incroyablement insalubre, et Monsieur l'architecte l'a rappelé. Il est temps d'avancer, c'est une question de sécurité publique par rapport à une salle qui est très importante pour le village. Nous avons, comme tous les villages, des activités à Bonnert qui se déroulent principalement dans le centre du village, par exemple la brocante, la fête du village, les activités sportives comme le trail, etc. Tout ça se situe au centre du village... Évidemment le centre du village n'était pas une première idée : il y a eu des idées avant, près du cimetière à la Cova, mais le consensus majoritaire était la salle du village. Bien sûr que le comité a été associé, il y a eu des plans qui ont été présentés au comité, donc il ne faut pas venir dire n'importe quoi aujourd'hui ! Il n'est absolument pas question d'un rafistolage, c'est vraiment remettre une maison correctement en l'état au niveau de la sécurité publique et de son utilité publique dans un village qui, je le rappelle, a certainement une des pires salles de village de toute la commune. Il est donc temps d'avancer. Regarder où sont situées les salles de village par exemple d'Udange, de Toernich et de Waltzing, et vous vous rendrez compte qu'on n'est pas très loin du centre du village. Monsieur l'architecte a rappelé qu'ici c'était un presbytère, donc sa position devant la placette est justement idéale à ce titre. Je rappellerai aussi que le garage qui est juste en face est propriété de la commune et sert aujourd'hui de lieu de stockage pour le comité, est très bien placé. Il faut peut-être un peu parler de chose qu'on connaît ...

Monsieur GAUDRON – Je pense que Monsieur SAINLEZ n'a pas bien écouté... Jamais je n'ai remis en question l'état déplorable de la salle actuelle, on en conviendra tous. Mais j'espère que Monsieur SAINLEZ sait que lorsque l'on part d'un bâtiment dans un tel état, on ne peut pas espérer de grands miracles, d'où les prix pour une salle, je le répète, de 39 m². J'ai entendu aussi Monsieur PONCIN dire qu'en son temps le comité de village a été consulté... mais c'était justement en son temps, c'est pour ça que je suggère au Collège – ça ne prendra qu'un petit mois de plus vu qu'on a déjà perdu 2 ans de par l'action du Collège – de retourner vers le comité de village, avec une explication claire. Les estimations que l'on avait eues en son temps ne pourront être tenues, on pourrait aujourd'hui faire une toute nouvelle salle pour un montant du même ordre de grandeur ; si en effet le prix du terrain n'est pas compris, peut-être que la commune d'Arlon aurait des terrains qui permettraient la mise en place de cette salle. Mais surtout, si on va vers la vente du bien-là, cela comprendra aussi le terrain lui-même. Peut-être que le comité de village ne me donnera pas raison, que dans un moins on se reverra et que vous me direz « Monsieur GAUDRON, on a concerté le comité de village et celui-ci est très attaché au fait que l'on maintienne le projet tel qu'il a été présenté » et je voterai avec vous ce point.

Mais avancer de la sorte, sans concerter le comité par rapport à cela, avec une alternative qui me semble bien plus intéressante, je pense que ça serait une erreur politique.

Monsieur MAGNUS – Il vient de vous dire que le comité de village a été concerté, qu’il est en étroite relation avec eux, et que ce sont eux qui « m’engueulent » à chaque fois parce que ce n’est pas encore à l’ordre du jour du Conseil communal. Je crois que s’il y a bien quelqu’un qui concerte le comité de village de Bonnert, c’est bien lui mais il est trop modeste que pour le dire.

Monsieur SAINLEZ – Je propose que si Ecolo veut reporter le projet à dans 3, 4 ou 5 ans, qu’on aille expliquer cela aux gens du village qui font vivre les animations du village d’aujourd’hui.

Monsieur GAUDRON – Prenez la posture que vous voulez...

Monsieur KERGER – En 2 ans il y a une augmentation de la construction des maisons de 23 %... J’ai fait le calcul, cela fait 120.000 € en plus, et cela ferait 144.000 € ! Donc venir dire que c’est un prix similaire, il ne faut pas être un grand mathématicien pour dire que 120.000 € plus les 40.000 € de différence fera 160.000 €...

Monsieur MAGNUS - En plus d’un immeuble qui tombera véritablement en ruine puisque vous dites déjà que pour l’instant ce n’est pas brillant, et c’est vrai... Le Collège a aussi été le visiter il y a un petit temps maintenant mais je n’imagine pas que ça se soit amélioré depuis lors. Monsieur PONCIN, j’ai bien noté que vous avez fait la distinction entre la construction de maisons et les routes. Je dis cela simplement, sinon c’est un argument qui risque de ressortir, comme quoi le Covid a fait augmenter le montant de ce qui est routes, en dehors des maisons, de 23 %, donc je réinsiste là-dessus.

Le Conseil communal **par 16 voix pour et 4 voix contre (M. R. GAUDRON, M. M. LAQLII, Mme V. WAGNER et M. B. ROBERT)** décide :

Article 1er : D’approuver le cahier des charges N° MT-PO/20-2009 et le montant estimé modifiés 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 397.846,61 € hors TVA ou 481.394,40 € TVA
21% comprise.

Article 2 : De maintenir la procédure ouverte comme mode de passation du marché et les critères de sélection qualitative et d’attribution tels que précisés dans le cahier des charges.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l’exercice 2020, article 124/723-60/2018/20181029 et qui sera augmenté lors d’une prochaine modification budgétaire.

3. TRAVAUX COMMUNAUX - Marché de Travaux : En présence de l’auteur de projet, Entretien extraordinaire de trottoirs 2020. Approbation des conditions et du mode de passation

Monsieur MAGNUS – Vous savez qu’au niveau des trottoirs, nous avons doublé le budget parce que l’on croit que c’est vraiment important d’être attentif aux trottoirs. Dieu sait comme nous sommes tous régulièrement contactés par certaines personnes pour que l’on fasse ceci ou cela, et qu’il y a des priorités. Vous avez également vu que le dossier est un rien modifié puisque nous avons enlevé la caserne Callemeyn et l’aménagement autour de la chapelle, simplement parce qu’au niveau du DNF, on nous a donné des informations de dernière minute qui nous font vraiment croire qu’il y avait tout lieu de remettre ce point pour analyser encore plus la situation des arbres qui se trouvent autour de la chapelle et qui nécessitent une réflexion.

Monsieur Denis TREQUATTRINI – La rue du Lingenthal n’est actuellement pas pourvue de trottoirs, on se déplace donc dans le village sur des trottoirs, et à l’entrée du lotissement juste au droit de la petite chapelle, où les usagers faibles et les piétons marchent tant dans l’accotement que sur la chaussée. On a une circulation piétonne et d’usagers faibles de plus en plus importante puisque la rue donne accès directement aux infrastructures sportives du football actuelles et aux infrastructures futures. Il est judicieux de prévoir aujourd’hui la création et un cheminement continu sécurisé pour les usagers à cet emplacement-là. Nous vous proposons de construire du côté droit en montant la rue – là où on a le plus d’habitations – une zone sécurisée mixte cyclo-piétonne comme vous avez construit à plusieurs endroits de la commune en pavés béton de couleurs différentes pour bien distinguer les usagers et les usages différents. Vous voyez sur le plan la partie chaussée, l’élément linéaire existant qui est en bon état, et la zone mixte de 1,30 m pour la zone cyclo et de 1.50 m pour la zone piétonne ; cela fait une largeur de 2,80 m, ce qui est très large mais c’est l’espace nécessaire pour avoir les deux types d’usagers, et ça tombe à 10 cm près du domaine public. Nous restons donc sur le domaine public et nous n’avons pas besoin de faire d’emprise. Avec cet élément nous aurons un cheminement continu à travers tout le village jusqu’aux infrastructures sportives. Voilà pour la rue du Lingenthal.

Pour les rues des Carmes et du Marquisat, vous voyez sur le plan que c’est la zone qui est comprise depuis la maison de repos jusqu’en bas de la maison communale. Nous avons déjà un trottoir qui existe aujourd’hui, en pavés de pierre naturelle. Je ne sais pas si vous l’utilisez régulièrement mais il y a des pavés cassés ou manquants, des différences de niveaux importantes, des joints qui sont fort ouverts... Si ça peut encore être acceptable pour un piéton, ça l’est beaucoup moins pour les personnes âgées, pour les mamans avec les poussettes, pour les personnes à mobilité réduite ou les chaises roulantes. Nous vous proposons de remplacer ce trottoir en pierres naturelles par un trottoir en pavés de béton qui va compenser tous les défauts que je vous ai cités, le même gabarit que celui qui existe devant la maison de repos – on aurait une continuité jusqu’en bas de l’Hôtel de Ville. Ce trottoir serait en saillie puisqu’on aurait les mêmes éléments en contrebutage en pierres bleues naturelles.

L’estimation de ce dossier pour l’entretien des trottoirs 2020 s’élève à 224.703,57 € TVA comprise, et le mode de passation du marché serait une procédure ouverte.

Monsieur P.-Ph. BALON – Tout d’abord, concernant la rue du Lingenthal, c’est très bien qu’elle soit faite, surtout avec le hockey qui sera sans doute bientôt en haut. On avait déjà parlé de la rue du Lingenthal au Conseil communal pour ralentir la circulation, est-ce que vous avez pris cela en compte dans le projet ? Je voudrais même aller plus loin en faisant une suggestion: on met beaucoup de marquages au sol dans cette ville qui vont permettre aux voitures de stationner et qui peuvent aussi servir de ralentisseur. Voilà pour le premier point.

Le deuxième point concerne le panneau D9 que vous avez mis. Je vous suggère de mettre un panneau qui n’oblige pas les cyclistes à emprunter ce passage-là.

Un dernier point est de faire attention aux traversées piétonnes pour qu'elles soient bien accessibles parce qu'il manque un morceau de ce côté-là de la rue qui empêche de rejoindre le centre tout en bas. Je pense qu'il manque un trottoir quand on monte, sur la petite partie.

Monsieur TREQUATTRINI - On a prévu un cheminement continu donc il n'y a pas d'espace sans équipements depuis la fin du trottoir du village.

Monsieur P.-Ph. BALON - Si on remonte vers Waltzing on a une continuité parfaite.

Monsieur TREQUATTRINI – Sur les plans de détail j'ai la liaison avec le trottoir existant.

Monsieur P.-Ph. BALON - Pour moi, à cet endroit-là, le trottoir mesure 20 cm, mais j'irai revérifier sur place, et ça serait bien d'être attentif à ce qu'il soit suffisamment large pour qu'on puisse continuer jusqu'au bout.

Monsieur TREQUATTRINI – Pour répondre à votre première question, je n'avais pas comme mission d'étudier le ralentissement des usagers motorisés... c'est un élément qui peut se faire encore par la suite ou en cours de chantier, car ce sont deux choses bien différentes et cela peut s'étudier par la suite. En ce qui concerne le panneau de signalisation D9, c'est le panneau qui est recommandé par le SPW dans un tel dispositif.

Monsieur GIGI – Juste une petite question, je suppose que le code couleur des différents marquages au sol pour les cyclistes et les piétons reste semblable par rapport à ce qui a été fait dans la commune ? Vous gardez une certaine uniformité comme dans la rue du Vicinal et la rue du Maitrank?

Monsieur TREQUATTRINI – Normalement oui.

Monsieur KERGER – Je trouve qu'à la rue du Marquisat et à la rue des Carmes c'est un beau projet, et lors de notre journée de la mobilité que nous avons eue l'an dernier, nous avons fait un circuit ici pour les personnes à mobilité réduite et malvoyantes, mais il était impossible de descendre de la Résidence de la Knippchen sur ces trottoirs-là. Rappelez-vous, lors de notre réunion finale, c'était le point noir qui était ressorti, et cela me fait vraiment plaisir qu'on puisse arriver à ce projet.

Monsieur WALTZING – Les trottoirs précédents font la largeur de 10 pavés environ, est-ce que c'est judicieux de les élargir par la suite pour accéder au terrain de hockey, si avant cela les cyclos n'ont pas de zone dédiée ? Est-ce que ce ne serait pas une continuité logique ?

Monsieur TREQUATTRINI – Je vais vous répondre qu'il faut bien commencer à moment donné, donc nous l'avons prévu de telle façon parce qu'il sera toujours possible par la suite d'adapter une bande cyclable suggérée sur la chaussée dans le village ; l'opération inverse ne sera plus possible, donc si nous construisons uniquement un piétonnier à cet endroit-là, nous n'aurons plus la possibilité de séparer les usagers cyclos de la chaussée puisque le trottoir sera en place. Il faut donc commencer par quelque chose.

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N°2020-109 (MT-PO/20-2007) et le montant estimé du marché "Entretien extraordinaire de trottoirs en 2020", établis par l'auteur de projet, les Services Provinciaux Techniques - Infrastructures routières et cours d'eau, Chaussée d'Houffalize, 1B à 6600 BASTOGNE. 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 185.705,43 € hors TVA ou 224.703,57 € TVA 21% comprise.

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

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2020, article 421/731-60/20204011.

4. TRAVAUX COMMUNAUX - Marché de Travaux : En présence de l'auteur de projet, Réhabilitation de voies de liaison en 2020-phase 2. Approbation des conditions et du mode de passation

Monsieur MAGNUS – Il est intéressant de rappeler l'historique de cela, et cela va nous mettre en face de ce que nous disions tout à l'heure : lors du Conseil communal du 20 février 2020, nous avons passé le point qui s'appelait à ce moment-là la rénovation de la voirie de liaison qui était rue de la Halte pour relier Autelbas au village de Sélange. L'évaluation qui a été faite à l'époque – vous voyez que parfois il y a de bonnes et de mauvaises nouvelles - était dans notre délibération de 425.000 €. Comme quoi il n'y a que la vérité de l'ouverture des offres dans les marchés aujourd'hui puisque nous avons une entreprise qui a remis une offre – comme le disait Monsieur PONCIN nous sommes en voirie et non en bâtiment – de 287.000 €, soit une baisse de 33 %. Comme il y a également un budget de 500.000 € pour ce poste par an, nous avons donc demandé au service de réfléchir à d'autres voiries de liaison. En regardant les dossiers et le plan qui est prévu sur quelques années, on a trouvé pour rentrer dans ce budget-là le chemin de Trêves à Stehnen, c'est-à-dire plus exactement la liaison entre le chemin de trêve et la N4. C'est un petit chemin un peu avant la SRPA quand vous venez d'Arlon vers Luxembourg sur la droite, qui remonte donc vers le chemin de Trêve ; L'autre est la rue de Hovelange à Heckbous qui est assez souvent employée par tous ceux qui veulent se promener ou aller faire du vélo puisque ça relie les pistes cyclables luxembourgeoises pour les cyclistes, et les bois de Luxembourg et de Belgique pour les promeneurs.

Monsieur TREQUATTRINI – Le chemin de Trêves à Stehnen, pour ceux qui le connaissent, est un ancien chemin en revêtement hydrocarboné qui est dans un état pitoyable. Nous avons des déformations, des nids de poule, des trous dont la profondeur est proche de 15-20 cm... c'est vraiment un chemin très dangereux, en forte pente. Plus le temps passe, plus le chemin se fait laver et l'empierrement des trous est évacué. Nous vous proposons, pour ne pas avoir trop de déblai et d'arriver dans un arrêté de pollution, de garder le chemin en place, de le casser encore plus, de le compacter et d'utiliser le chemin actuel comme fondation pour y reconstruire un chemin en béton de même largeur que l'actuel. Vous voyez sur le tracé une petite spécificité : nous avons près de 400 m de long pour le chemin, et entre les cumulés 239 et 339 – sur 100 m de long – une pente de plus de 10 %... Avec une pente de plus de 10 % il n'est pas possible de construire une route avec du matériel moderne. Nous devons revenir à des moyens de production plus anciens, c'est-à-dire avec des coffrages faits par des coffreurs et la pose du béton de façon manuelle. Pour éviter un effet de cascade - à la fin de la pente, la dalle supporte le poids de toutes les dalles situées en amont – nous allons construire tous les 10 m une poutre

d'ancrage qui va reprendre le poids des deux dalles situées au-dessus d'elle, de façon à ce que la construction reste pérenne dans le temps. Voilà pour le chemin de Trêves.

La rue de Hovelange, comme vous l'avez dit, est une liaison avec le Grand-Duché du Luxembourg qui est fort utilisée pour les promenades et les VTT. Le chemin est actuellement en hydrocarboné et très vieux, il est fissuré et moins déformé que le premier mais il est malgré tout déformé. Nous vous proposons la même technique que pour le chemin de Trêves, avec la création d'une voirie en béton de la même largeur que l'actuelle ; on reste toujours sur le domaine public et ici on aura une largeur de 3,50 m.

L'estimation de ces deux chemins s'élève à 232.886,89 € TVA comprise, et le mode de passation de marché sera également une procédure ouverte.

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° 2020-150 (MT-PO/20-2008) et le montant estimé du marché "Réhabilitation de voies de liaison en 2020 - Phase 2", établis par l'auteur de projet, Services Provinciaux Techniques - Infrastructures routières et cours d'eau, Chaussée d'Houffalize, 1B à 6600 BASTOGNE. 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 192.468,50 € hors TVA ou 232.886,89 € TVA 21% comprise.

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

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2020, article 421-731-60/20204010.

5. TRAVAUX COMMUNAUX - Marché de Travaux : En présence de l'auteur de projet, Réaménagement de la place, du parc Léopold et de la construction d'un parking souterrain sous la place Léopold. Approbation des conditions et du mode de passation

Monsieur MAGNUS – On va passer à un point important qui est le réaménagement de la place Léopold, du parc Léopold et de la construction d'un parking souterrain sous la place Léopold. Ce point, nous le démarrons véritablement à l'heure, merci à tout le monde de respecter ce que nous avons prévu la dernière fois, c'est-à-dire d'être un peu moins prolixes dans nos réflexions. Je voudrais aussi dire, avant de démarrer, parce qu'il me reste 1-2 minutes avant 19h, que nous ferons une pause également de manière à permettre à tout le monde de souffler un peu. On fera la pause après le projet de la place Léopold ou après le projet du PCM, on verra bien dans quel état nous serons d'ici 1h30. Aussi, vous dire que la prochaine fois on réintègrera plus que probablement notre salle du Conseil habituelle, puisque grâce au travail efficace de l'Échevin de l'informatique, Ludovic TURBANG, la salle est maintenant complètement remise à neuf. Comme on ne sait pas respecter la distanciation sociale on a encore fait la réunion ici ; la prochaine fois on va essayer d'avoir des plexis entre nous, parce qu'on ne sait pas combien de mois cela peut encore durer et combien de séances on va devoir faire en prenant nos distanciations sociales. En mettant des plexis je crois que l'on pourra bénéficier de notre salle et de son confort, mais également de la sécurité. Ce sera, en plus de ça, une salle qui pourra être employée peut-être plus régulièrement encore, compte tenu des distanciations sociales structurelles qu'on y aura installées. L'objectif premier du projet de l'espace Léopold - je vais

faire une introduction rapide pour directement donner la parole aux auteurs de projet –je tiens quand même à le rappeler, c’est libérer la place pour y avoir plus de convivialité, un marché de Noël, une patinoire en plein milieu de la place avec, pourquoi pas, des chalets autour, et peut-être dans quelques années avoir un « Arlon Plage », comme on le voit à certains endroits, pour rendre véritablement cette place aux citoyens. Je crois que lorsqu’on voit d’autres places qui ont été libérées de la majorité de leurs voitures, on se dit après qu’on aurait dû le faire depuis bien longtemps. Et bien, nous le faisons aujourd’hui, et j’espère que l’on va pouvoir avancer dès ce soir. La première étape est donc de libérer la place des voitures, et pour se faire « où mettons-nous les voitures » ? On souhaite simplement les mettre en dessous. Le raisonnement est assez simpliste, on veut rendre les voitures moins visibles et on veut, par ce fait aussi, redynamiser – vous savez que c’est une volonté du Collège précédent et du Collège actuel qui n’en démord pas – ainsi qu’ d’y amener de l’animation. C’est pour ça que ceci n’est qu’une première étape dans cette rénovation complète de notre hyper centre-ville. La deuxième étape est évidemment de redonner vie à tout ce pôle Palais-Hôtel du Nord ; on vous a déjà aussi présenté ce projet, le problème est qu’il faut un peu d’argent, et que nous espérons pouvoir être bien accueillis lors de la prochaine programmation européenne. Vous le savez, c’est également un espace d’animations en surface, de convivialité, un espace intergénérationnel, un lieu de vie, mais aussi au -1 un espace polyvalent. On croit que c’est une originalité de notre projet puisqu’il offre ce grand avantage d’être ouvert sur le parc, et donc ce -1 n’est pas véritablement un parking souterrain, mais un parking qui a une ouverture fort sympathique sur cette esplanade. Cet important projet - j’en parlerais tout à l’heure sur l’aspect financier puisque des questions vont être posées sur le sujet - tournera en totalité entre 15 millions et 15 millions et demi ; c’est un projet ambitieux pour notre ville, mais nous voulons en tout cas, et nous l’avons toujours promis à l’ensemble des Conseillers, ne pas prendre sur ce que l’on appelle « la balise d’emprunts » ou la balise d’investissements. Cela veut dire que les 36 millions qui peuvent être investis sur une législature puissent toujours continuer à être investis ailleurs que sur le parking. On ne veut pas mettre les finances communales en difficulté, et nous vous prouverons comment. Pourquoi ne mettons-nous pas les finances en difficulté ? Entre autre grâce au travail de l’ancienne et de la nouvelle législature : on a été chercher des fonds Feder ; on a été chercher des fonds de revitalisation urbaine grâce à notre partenaire MR - la revitalisation urbaine représente quand même 1.250.000,00 €, et grâce aussi à notre bonne gestion durant ces dernières années qui nous a permis de mettre un peu d’argent de côté pour la construction de notre parking. Aujourd’hui, de quoi parlons-nous ? Ce n’est évidemment pas du projet global, même si nous y viendrons. Nous vous demanderons tout à l’heure de voter pour deux points qui sont repris dans le projet de délibérations: le point du parking souterrain avec un montant de 5.873.000,00 € HTVA, et on vous l’a déjà dit, il n’y a pas de TVA pour le parking ; quant aux aménagements de surface pour un montant de 6.007.290,00 € HTVA, ce montant est d’abord de 6.250.000,00 € auquel on a enlevé - comme vous l’avez vu dans le projet de délibération – une somme qui est à charge de la SPGE de 244.440,00 €. Je vais laisser maintenant la parole aux auteurs de projet, quant à moi je la reprendrai pour parler du budget global puisque comme cela a été demandé je vais parler d’un chiffre global que vous ne retrouvez pas là, j’expliquerai pourquoi et je détaillerai évidemment le montant que je vous ai donné tout à l’heure.

Monsieur DAVIN – Vous vous rappellerez que nous vous avons présenté ce projet il y a presque 1 an, le 27 août 2019. Nous n’allons pas rentrer autant dans les détails dans cette présentation puisque la grosse majorité des informations que nous devrions vous présenter aujourd’hui, vous les avez déjà reçues l’année passée. Nous allons essentiellement revisualiser l’ensemble du projet et nous attarder un peu plus sur les éléments qui ont changé depuis la dernière fois. Le projet a été modifié à cause évidemment du fait que nous l’avons plus

profondément étudié, aussi bien au niveau des plans que des études techniques, et depuis lors il a fait l'objet d'un permis unique qui avait été accompagné d'une enquête publique, vous vous en rappellerez aussi. Un permis unique est une demande traitée par le Fonctionnaire délégué de la Région wallonne au niveau de la DGO4 à Arlon ; en ce qui concerne le permis d'environnement, il est délivré par le Fonctionnaire technique de la DGO3 à Namur. La demande a donc été introduite et a été traitée et le permis a été délivré. Les principaux éléments du projet présenté en 2019 sont toujours d'actualité, l'aménagement piéton de la place Léopold légèrement agrandi dans sa longueur et légèrement raccourci dans sa largeur afin de créer un espace végétal entre la place en elle-même et les terrasses des brasseries du côté Nord-Est ; l'aménagement du parc avec trois zones bien séparées, un parvis descendant permettant aux voitures d'entrer et de sortir vers le parking ou du parking sous une série d'arbres ; un espace central de forme triangulaire végétalisé, accessible au public avec une pelouse sur laquelle on peut s'installer ; du côté Est, l'aménagement d'une nouvelle plaine de jeux avec tous les cheminements nécessaires pour franchir les différences de niveaux que nous pourrions voir plus précisément dans les vues qui vont suivre. Je rappelle aussi les préalables importants que sont les changements de sens de circulation : vous vous rappellerez aujourd'hui, et tout le monde le sait, que nous traversons la place Léopold en oblique et que demain le sens du mini-ring sera dévié par la rue du XXV Aout et par la voirie le long du Palais du Gouverneur ; en ce qui concerne les autres voiries secondaires que sont la rue du Palais de Justice, la rue de la Poste et la rue Etienne Lenoir, ainsi qu'un peu la rue de l'Esplanade, le sens de circulation sera inversé - aujourd'hui on circule de l'ouest vers l'est, et demain le principe sera de circuler de l'est vers l'ouest. La rue de l'Esplanade restera en principe en permanence accessible, ainsi que la rue Etienne Lenoir, la rue de la Poste – ça veut dire que l'on peut toujours atteindre la poste en voiture, les véhicules de la poste pourront forcément atteindre le bâtiment, mais à partir de cet endroit-là la circulation sera déviée vers la place Léopold de manière transversale et non plus en oblique, pour ramener la circulation sur le mini-ring et repartir dans le sens de circulation du mini-ring ou redescendre vers la rue Netzer ou l'avenue Nothomb si on le souhaite. L'orthogonalité de la place est mise en évidence par un traitement de façade à façade, donc le revêtement de sol est revu depuis chacune des façades du Palais du Gouverneur jusqu'aux pieds des commerces et brasseries de l'autre côté ; le jeu du tracé au sol a aussi une grande importance pour souligner sa géométrie ; enfin une halle sera construite sur son extrémité sud-est de manière à recadrer l'orthogonalité de cette place et de reconstituer ce 4^{ème} côté qui n'avait jamais été bâti. Je peux rappeler aussi que notre projet répond aux besoins exprimés précédemment qu'étaient la disponibilité de la place pour des manifestations comme le Bourgmestre vient de nous le rappeler ; le déplacement et la sécurisation de la plaine de jeux qui se trouve aujourd'hui environ à cet endroit-là et qu'on va ramener à l'angle de la rue Etienne Lenoir ; des aménagements d'aires de repos et de convivialité, notamment pour accueillir les étudiants à midi ; une étude assez approfondie de la circulation des piétons sur l'ensemble du site grâce à la piétonisation de la place, la création d'espaces partagés au niveau des voiries et la création d'un nouveau trottoir du côté nord de la rue Netzer, puisqu'aujourd'hui nous allons démolir le mur de soutènement qui a été construit le long de cette voirie ; on va retrouver un large cheminement du côté nord de cette rue. Vous le verrez encore une fois, on a bien pris en compte la spécificité de circulation de personnes avec des poussettes, des caddies ou des chaises roulantes, avec des trottoirs et une rampe en pente douce. Enfin l'amélioration de la circulation et de l'accueil des cyclistes grâce aux espaces partagés et la création de parking à vélos en sous-sol du parking du côté de la place, et en surface près de l'Institut Notre Dame. Si nous regardons les coupes longitudinales nous ne verrons pas de grand changement par rapport au projet présenté l'année passée : nous voyons deux étages enterrés, dont le 1^{er} est ouvert du côté droit sur l'esplanade créée, sur ce fameux parvis descendant, donc ce 1^{er} étage est beaucoup moins encombré de colonne que le niveau -2 afin de disposer d'un large espace pour d'autres

manifestations que le stationnement des véhicules, peut-être que nous y reviendrons tout à l'heure. Je rappelle que le parking contiendra 191 emplacements de stationnement pour voitures, 15 emplacements pour motos et 80 emplacements pour vélos. Sur les coupes transversales nous distinguons ces 2 étages de parking avec toutes ces spécificités et technicités, nous y reviendrons tout à l'heure. La matérialité du projet n'a pas beaucoup évolué : nous vous avons présenté toute une série de matériaux qui restent d'actualité, c'est-à-dire l'utilisation de granit comme revêtement principal de la place, l'utilisation de béton lavé à certains endroits où nous n'aurons pas trop d'impétrants - qui sont ces éléments techniques enfouis dans le sol qui nécessitent de temps en temps d'ouvrir des tranchées pour y accéder. Lorsque nous avons des pavés, il n'est pas trop compliqué de les enlever et de les remettre, donc à cet endroit-là on peut avoir une pérennité du matériau ; en revanche sous une dalle de béton coulé en béton lavé, comme sur la photo, c'est beaucoup plus embêtant car toute intervention laisserait des cicatrices. Nous utilisons ce matériau uniquement aux endroits où nous n'aurons pas de techniques enfouies. Du béton aussi pour le revêtement urbain, tout ça n'a guère évolué... Nous avons toujours l'envie de tracer une géométrie particulière au niveau du sol, avec l'utilisation du granit, et là au niveau du permis d'urbanisme nous avons eu quelques contraintes imposées par le Fonctionnaire délégué qui nous demande l'utilisation d'un granit de teinte uniforme – vous vous rappelez que nous vous avons présenté les échantillons avec un granit gris et un granit jaune – car il préférerait que notre dessin de géométrie soit traité plutôt au moyen de la finition de la pierre plutôt que de sa couleur. Le choix définitif de la pierre n'est pas arrêté puisque nous allons lancer un marché public et nous ne pouvons pas imposer l'origine d'un matériau. Cela veut dire que les entrepreneurs auront la liberté de nous présenter des granits qui répondront à une série de prescriptions, notamment celles imposées par le Fonctionnaire délégué qui impose, outre une seule couleur, un granit de type régional ou similaire, respectueux du développement durable. Ce qui exclut grosso modo un granit venant de Chine, du Vietnam ou d'Asie, comme c'est assez souvent le cas puisque cette pierre est en général un peu moins chère que la pierre de production européenne. Maintenant nous avons prescrit dans notre cahier des charges un granit de type régional ou similaire et respectueux, le Fonctionnaire délégué demandant simplement que le choix final précis de la pierre, de sa découpe, de son calepinage et de son traitement de surface lui soit préalablement soumis avant sa mise en œuvre, ceci afin d'être sûr que nous respectons cette présente condition. Lorsque nous aurons désigné l'entrepreneur, nous lui demanderons de fournir plusieurs échantillons de la pierre qu'il propose, et lorsque ces échantillons de grande superficie seront présentés, nous pourrons alors affiner le choix de la couleur, affiner le choix du traitement, et voir comment nous pourrions atteindre le résultat voulu, aussi bien par rapport à notre souhait de géométrie que par rapport aux prescriptions imposées par le Fonctionnaire délégué. Pour les autres matériaux nous avons aussi de la dolomie à certains endroits, là où nous avons envie d'avoir un espace à moitié minéral et à moitié végétal ; nous avons donc comme vous le voyez ici dans le grand escalier qui descend de la rue Netzer vers l'entrée du parking, une association d'éléments en béton et en béton lavé, la teinte beige que vous voyez sur le côté. Cette perspective telle que vous la voyez avec deux teintes évoluera en fonction du type de granit que l'entrepreneur désigné pourra nous offrir. Les échantillons que vous voyez ici sont ceux qui ont été utilisés sur la place d'Esch-sur-Alzette, illustrée sur la photo en haut à gauche ; en haut à droite ce sont les deux échantillons que nous vous avons présentés ici-même à l'étage du dessous. En ce qui concerne les fontaines, le projet n'a pas évolué : nous avons toujours ces fontaines sèches prévues sur le haut de la place, au pied de l'Ancien Palais, à proximité des terrasses des cafés. Sachant que la place est en pente, on a évidemment un système de récole des eaux qui ramènera les eaux vers une citerne de récupération afin que les fontaines fonctionnent en circuit fermé ; sachant que nous aurons à côté de cela une 2^{ème} citerne qui récoltera les eaux pluviales de la toiture de l'Ancien Palais afin de régénérer les eaux des fontaines et minimiser la consommation d'eau de

ville pour le fonctionnement de ces fontaines. Comme le Bourgmestre vient de nous le rappeler, le parking fonctionnera sur deux étages en dessous de la place et donc son accès se fait toujours comme nous l'avons prévu par ce parvis descendant, que nous allons regarder un peu plus en détail tout à l'heure sur les vues 3D et sur les coupes qui illustreront les pentes de tous ces éléments. Le nombre de véhicules au parking, on vous l'a déjà dit, mais rappelons qu'en surface nous aurons 24 emplacements le long du Palais du Gouverneur. Si on les rajoute aux 92 places qui se trouvent au -1 et 99 places qui se trouvent au -2. Au -1, parmi ces places de parking, nous avons 4 places pour les personnes à mobilité réduite situées le plus près possible de l'ascenseur, et nous avons 4 places élargies pour les familles afin de faciliter l'utilisation de landaus lorsqu'on gare sa voiture ; nous avons 5 emplacements de motos et nous avons 84 emplacements de stationnement pour les vélos, avec la possibilité de clôturer une partie de ce parking avec du grillage afin éventuellement de permettre à des riverains de garer leur vélo sur de longues périodes s'ils le souhaitent, puisque ce morceau de parking de vélo serait fermé et accessible uniquement aux gens qui auraient un badge à disposition. Au niveau -2, nous retrouvons 99 emplacements voiture et 10 emplacements de stationnement moto ; nous avons davantage de colonnes qui soutiennent la dalle du -1, mais malgré cela on garde une grande facilité de stationnement vu la largeur des emplacements qui est de 2,70 mètres, ce qui est assez généreux – la norme étant de 2,50 mètres – mais on connaît aussi des parkings où il n'y a que 8 mètres entre deux colonnes, ce qui laisse de l'ordre de 2,30 mètres pour le stationnement. Donc entre 2,30 mètres que l'on rencontre ailleurs et les 2,70 mètres que nous rencontrerons ici, on aura donc un confort accru. Rappelons qu'au -1 nous n'avons que des colonnes dans la position centrale, donc le stationnement de toutes les voitures est complètement libre de colonnes, ce qui accroît encore sa facilité et son confort. La rampe descendant du -1 vers le -2 se trouve ici, nous ne rentrerons pas dans les détails de toutes les pièces techniques que nous avons ici mais rappelons qu'un parking souterrain doit être équipé d'un système de désenfumage, et que ce système nécessite la présence d'énormes ventilateurs permettant de rejeter les fumées à l'extérieur en cas d'incendie. En surface nous avons un 1^{er} édicule qui est destiné à permettre l'évacuation des fumées en cas d'incendie. Vous l'avez déjà vu et vous allez le revoir sur les perspectives que je vais vous présenter. Nous avons un 2^{ème} édicule qui est celui de la sortie de l'escalier que nous tenons à vouloir fermer avec la porte à l'abri à l'étage, et afin que quelles que soient les circonstances atmosphériques, l'escalier reste toujours au sec et propre. Nous avons enfin un 3^{ème} édicule qui est celui qui contient l'ascenseur et qui permet donc aux personnes qui ne veulent pas sortir de plein pied sur le parvis ou qui ne veulent pas utiliser l'escalier de remonter du -2 ou du -1 vers la surface à proximité de la poste. Nous avons aussi comme 4^{ème} élément bâti en surface la halle dont nous avons déjà parlé, qui est une grande surface abritée permettant d'accueillir différentes manifestations, éventuellement une scène ou un écran, que l'on voudra tenir sur la place. Les coupes transversales illustrent un peu le fait que, vous le savez, la place Léopold est à la fois en pente dans son sens longitudinal mais aussi dans son sens transversal, donc la pente transversale se retrouve en partie, avec une pente un peu moins forte, à l'intérieur du -1 et du -2. Nous retrouvons ici une autre coupe transversale : nous avons cette coupe presque à l'entrée du parking, sous la halle, où nous voyons l'édicule avec l'ascenseur permettant de ressortir du -2 ou du -1 ; nous voyons au -1 les emplacements de stationnement pour vélos et les grilles qui permettront de fermer cette grande ouverture le soir et quand on le souhaitera. Voilà la façade du parking lorsque l'on est devant celui-ci : nous avons un grand escalier qui redescend jusqu'à ce parvis descendant ; l'entrée et la sortie du parking pour les véhicules se passent quelque part par ici ; le reste est ouvert soit avec des grilles qui montent et descendent – ça veut dire que là ça reste grand ouvert - et la partie que vous voyez ici est fermée de manière non-amovible à l'endroit de l'escalier et de l'ascenseur. Voici quelques perspectives du parking – nous reviendrons sur les perspectives générales par après - pour bien montrer la grande ouverture du

-1 sur le parvis, qui permet donc l'entrée de la lumière et de l'air, et surtout la facilité d'orientation d'un visiteur ou d'un utilisateur du parking lorsqu'il descendra au -1. Cette grande ouverture lui permettra de facilement s'orienter aussi bien quand il quittera sa voiture que lorsqu'il y reviendra. Voici la halle dont on a parlé qui abrite une grande surface utilisable avec l'édicule de l'ascenseur ; la halle est une grande table, un élément très horizontal, mon confrère Pierre HEBBELINCK vous en reparlera tout à l'heure si nécessaire, qui repose sur 4 pieds - 2 pieds étant posés sur la dalle du parking sur la place Léopold, et 2 pieds étant posés devant la façade du parking – et viennent s'inscrire dans le parvis descendant, l'un dans le grand escalier, l'autre à proximité des véhicules. Cette halle est perceptible depuis la rue de la Poste, comme vous le voyez ici, derrière les platanes qui existent et les nouvelles végétations que l'on va planter. L'édicule de l'escalier n'a pas été accepté tel quel par le Fonctionnaire délégué... Voilà la forme qu'il avait au moment de la demande du permis d'urbanisme... et voilà la forme qu'on lui donne aujourd'hui, nettement réduite de 3m en longueur afin de répondre partiellement à la demande du Fonctionnaire délégué qui souhaitait que cet élément soit moins contraignant en terme de transparence et de visibilité, mais nous y reviendrons tout à l'heure. Si on rentre dans les détails, voilà l'édicule tel qu'il apparaissait sur les plans du permis d'urbanisme, et voici l'édicule réduit – on était de l'ordre de 10,80 mètres à sa base dans les plans d'origine, et ça a été réduit de l'ordre de 6,50 mètres à sa base – l'angle a été un peu revu donc il est plus court et un peu plus haut de ce côté-ci. Les vues 3D et les coupes vous permettront de revisualiser l'ensemble du projet ; la place piétonne au pied du Palais que vous connaissez, la zone d'entrée et de sortie du parking, et le grand triangle engazonné et ombragé par les arbres de grandes dimensions – il y a là aussi une toute petite évolution, en ce sens que le Département Nature et Forêt nous a demandé que les arbres plantés dans cette partie-là soient d'une ampleur plus importante que ceux que nous avons souhaité. Sur les plans du permis d'urbanisme, il y avait plus d'arbres mais d'un gabarit moins haut ; dans notre projet définitif il y a moins d'arbres mais d'un gabarit beaucoup plus haut, tel que souhaité par le DNF. Une autre évolution, c'est l'organisation de la plaine de jeux qui a été revue pour répondre à toutes les normes et les demandes exprimées par le Collège. Le thème est celui d'une espèce de citadelle. Vous savez qu'il y a une différence de niveau aujourd'hui entre la rue de la Poste et la rue Etienne Lenoir, et la plaine actuelle... On descend quelques marches pour aller d'un niveau à un autre. Nous maintenons cette petite différence de niveau et nous la mettons à profit pour créer justement cette espèce de muraille franchissable par les enfants à certains endroits, et pour créer un relief entre une partie haute et une partie basse de la plaine de jeux. La plaine est également divisée en deux parties bien distinctes, pour les petits d'un côté et pour les grands de l'autre, donc on va retrouver toute une série de jeux d'aspect différent pour réévoquer un peu cette idée de citadelle et d'avoir aussi des jeux tels que des toboggans, des balançoires, des jeux à grimper, des jeux d'équilibre, des parcours en rondins, un bac à sable, etc. Cette plaine de jeux est complètement refermée pour des raisons de sécurité et est accessible par 3 endroits : soit par la rue de la poste, au travers de cette grille et de son portail qui vont se trouver à cet endroit-ci, soit au départ de la grand-rue par un portail qu'on va se retrouver ici à l'angle, soit par le côté de la rue de l'Esplanade par un 3^{ème} portail d'entrée à cet endroit-ci... nous avons tout un cheminement qui est organisé. Les arbres qui sont là sont les platanes existants ; en revanche puisqu'on change le relief toute cette partie-ci sera des arbres neufs qui seront plantés.

Si on refait un peu le tour général de notre projet en partant par l'extrémité du Palais du Gouverneur, nous visualisons la halle en avant plan, le vieux Palais en arrière-plan et la zone de place complètement minéralisée, à l'exception de quelques arbres qui seront plantés du côté du Palais du Gouverneur et de cette zone intermédiaire entre la place et les terrasses de cafés, qui seront revêtues d'un revêtement de sol en dolomie et plantées d'arbres haute tige - la plupart étant complètement en pleine terre et 3 sur cet ensemble-là qui seront partiellement sur la dalle

du parking, avec un peu moins de réserve de terre - mais puisque ça se situe au-dessus de la rampe et des locaux techniques - à l'endroit où les portées sont moins importantes et où les problèmes de stabilité sont moins importants - on a réussi à créer un bac de profondeur quand même acceptable pour accueillir les racines de ces arbres-là.

Nous continuons le cheminement et on arrive en se retournant au coin du vieux Palais, avec le Palais du Gouverneur du côté droit, où nous avons toujours cet espace minéralisé... une petite modification aussi concerne la largeur des parkings qui sont créés du côté de la place. Nous avons prévu dans notre projet d'origine des parkings pour personnes à mobilité réduite, mais le Fonctionnaire délégué nous a demandé de prévoir à cet endroit-ci des parkings suffisant pour être compatible avec des largeurs de PMR, donc deux de ces parkings seront PMR de ce côté-ci aussi. Nous illustrons les coupes avec les tentes qui sont peut-être plus perceptibles lorsque l'on fait une projection orthogonale de notre perspective. Nous sommes ici avec une coupe dans la rue, dans l'allée, au pied de la façade du Palais. On voit que la place descend légèrement et puis à un moment donné la rue va descendre un peu plus avant de prendre le tournant de la rue Netzer vers l'Avenue Nothomb. On a donc une pente un peu plus accentuée.

Vue depuis le parvis de l'Ancien Palais, nous sommes maintenant de l'autre côté, rue du Palais de Justice, avec les édicules qui commencent à se profiler. Nous avons la voirie qui ne sera accessible que lorsque les bornes amovibles seront descendues. On décidera de voir à quel moment les véhicules pourront passer ici. Il est entendu que le matin lors des heures de livraison, ces bornes seront probablement descendues de manière à ce que les véhicules de livraison puissent atteindre les commerces qu'ils doivent fournir. En principe en été la place sera complètement piétonne ; nous avons un espace large permettant aux brasseries de redévelopper leur terrasse soit sur le sol, soit à l'intérieur des verrières qu'ils voudraient reconstruire, mais ça c'est un 2^{ème} projet à l'intérieur de notre projet sur lequel il faudra revenir probablement dans le futur. Ensuite nous espérons que ces cafetiers envahiront la place, installeront leur terrasse au minimum dans cette zone intermédiaire, voire même au-delà, lorsque les circonstances le permettront. Le 1^{er} édicule que vous voyez ici est celui de la sortie des fumées d'incendie et nous allons voir ici une vue dans l'axe de la rue Léopold, avec le Palais du Gouverneur en fond de perspective... on imagine donc que l'édicule des fumées est caché quelque part à droite par la façade du Twins ; et là apparaît le 2^{ème} édicule, celui de sortie des escaliers du parking. Voici cet édicule de sortie du parking, dans sa version réduite comme je vous le présentais tout à l'heure, et cette zone en dolomie accessible et, on espère, envahie par les terrasses des cafés. Le 3^{ème} édicule, celui de l'ascenseur, partiellement engagé sous la halle, qui recevra les eaux de pluie venant d'ailleurs de cette toiture supérieure. Un petit changement encore - comme ça vous êtes vraiment informés de toutes ces petites modifications - le Fonctionnaire délégué a souhaité que la halle soit d'une teinte très foncée, mais il ne voulait pas qu'elle soit laquée. Nous avons donc changé au profit d'une peinture plus grenue qui retiendra davantage la lumière.

Voici la même vue que tout à l'heure, vers la place et la halle depuis la rue de la Poste, et de nouveau cette coupe qui montre le relief de la rue devant les terrasses des cafés. On devine le pignon de l'Ancien Palais, la pente légèrement descendante, et on voit l'encombrement du 1^{er} édicule, celui de la sortie des fumées, qui sert aussi techniquement à d'autres usages, notamment lorsqu'on a besoin d'un groupe électrogène pour faire fonctionner les ventilateurs en cas d'incendie ; il y a une cheminée, il faut remplir une citerne à mazout, etc. Il y a toute une série de fonctionnalités qui sont inscrites dans cet édicule, y compris un petit portillon masquant un coffret forain pour alimenter en électricité et en eau les différentes manifestations qui pourraient avoir lieu sur la place.

La 2^{ème} coupe un tout petit peu plus loin est celle où on continue à voir que la rue descend légèrement à droite de la place, lorsqu'on se situe devant l'Écu de Bourgogne. A partir de ce moment-là ça devient la rue de la Poste, avec un relief plus horizontal. Nous voyons ici l'encombrement réduit en longueur de l'édicule de l'escalier, et nous voyons l'encombrement de l'édicule de l'ascenseur sous la halle. On remarque que tous ces éléments par rapport à l'importance du volume derrière restent relativement réduits ; tous ces éléments restent à l'échelle d'une camionnette, d'un camion et pas du tout des bâtiments environnants. Ces coupes nous permettent de bien sentir le relief et nous allons continuer dans ce sens. On continue ce relief... nous sommes dans la rue de la Poste – on devine la halle à cet endroit-ci – les arbres à haute tige que l'on va conserver que sont les platanes existant, et on devine ici ce balcon dont on va reparler tout à l'heure avec un sol légèrement montant, qui permettra d'installer du mobilier urbain pour se reposer, et d'avoir lorsqu'on est le long de ce muret, une vue plongeante sur les aménagements en contre-bas.

Nous sommes sur ce petit balcon légèrement montant, appuyé sur ce garde-corps en béton, et nous avons donc cette vue plongeante dont je viens de vous parler. On devine l'escalier à pente douce qui permet de franchir la différence de niveau entre la zone d'accès du parking et la place Léopold. Nous avançons et nous regardons la rue de la Poste et la rue Etienne Lenoir, et nous découvrons la plaine de jeux, avec le 1^{er} portail dont je parlais, et un escalier qui redescend là aussi vers le niveau bas. Escalier en partie constitué de marches franchissables par un piéton mais qui se continue en gradin si on souhaite en faire un lieu de convivialité, nous allons le revoir en perspective plus en avant.

Nous voyons la plaine de jeux plus en détails : dans la partie haute ici nous voyons la zone plutôt réservée aux petits enfants, avec un bac à sable, des jeux à grimper, des jeux d'équilibre sur certains plots, et un chemin de découvertes qui va se situer le long de la clôture qui sera masquée par de la végétation - nous sommes ici rue de la Poste. En continuant on arrive en face de la sortie de la grand-rue ; on distingue dans le fond en perspective les bâtiments de l'Institut Notre-Dame. Nous avons ce banc circulaire qui crée de nouveau un mode de protection et de clôture entre la plaine de jeux et l'espace ouvert, percé en son milieu par un portail permettant de créer ce 2^{ème} accès vers la plaine de jeux ; là nous avons une grande construction métallique qui soutient les balançoires ; nous avons toujours ce cheminement horizontal qui suit cette clôture de plaine de jeux. Nous sommes maintenant dans la plaine de jeux, nous voyons ici cette muraille qui redonne l'aspect citadelle avec une tour de guet qui est un élément à grimper. Ces éléments ne sont pas franchissables ici parce que les règles de sécurité pour les plaines de jeux sont assez sévères, et lorsque le risque de chutes est existant, nous sommes obligés d'avoir un revêtement de sol qui amortit les chocs. Dès lors tous les jeux sont entourés règlementairement de surfaces souples constituées soit d'écorce, soit d'éléments en caoutchouc, mais partout où les jeux sont tels qu'un risque de chute existe, nous avons un revêtement adapté. Les toboggans qui profitent un peu de la différence de niveau... Vous voyez ici cette muraille à cet endroit-là qui n'est plus constituée de pierres mais d'un matériau souple qui permet donc aux enfants de grimper et de se servir de ces éléments de préhension pour faire un peu d'escalade et pour franchir cette différence de niveau en sécurité, d'atteindre les niveaux, de monter sur le toboggan et de redescendre de l'autre côté. Tous ces matériaux étant conformes à la législation.

Voici le 2^{ème} escalier qui se trouve en face de l'Institut Notre-Dame ; nous avons en haut la rue Etienne Lenoir avec de nouveau cet ensemble constitué d'éléments, à la fois un escalier franchissable ordinaire et une marche sur trois constituée d'un gradin afin de donner cette possibilité de se réunir, de faire un petit spectacle ou autre... Il y a assez d'étudiants qui pourront

en profiter le temps de midi particulièrement. Nous avons un 2^{ème} balcon qui vient s'installer devant l'immeuble en construction que vous connaissez à l'angle de la rue Etienne Lenoir et de la rue Netzer, creusé en dessous pour laisser la place à des parkings vélos aériens, par rapport aux autres qui étaient dans le parking souterrain. Nous avons de nouveau une coupe qui illustre bien le relief entre la rue Netzer à gauche et la rue Etienne Lenoir à droite, avec la plaine de jeux, un petit talus, la rampe permettant aux personnes à mobilité réduite de passer d'un étage à un autre.

Voici le 1^{er} escalier dont je parlais tout à l'heure – nous ne voyions, lorsque nous étions installés là-haut, que la partie escalier ; nous avons une vision ici sur la partie gradin. Cette rampe pour personne à mobilité réduite – les vélos, les mamans avec les poussettes et les personnes en chaise roulante – peuvent donc règlementairement et conformément à la législation passer d'un niveau à l'autre avec une pente qui est conforme à la norme.

Nous retrouvons une coupe où on illustre le fait que nous descendons vers l'entrée du parking et que nous pouvons remonter vers la rue de la Poste, ce premier balcon dont je parlais qui vient ici en porte-à-faux abrite également un banc sur lequel les enfants pourront aller manger à midi.

Voici la rampe pour personnes à mobilité réduite, avec une perspective longitudinale, et dont nous voyons la pente ici. Nous partons du point bas qui est le niveau de la rue Netzer, et on remonte vers le niveau de la rue Etienne Lenoir, avec cette pente conforme inférieure à 5%.

Le premier grand escalier à pente douce est celui qui se trouve à droite de l'entrée et de la sortie du parking, et qui constitue un autre cheminement du niveau bas vers le niveau haut... Voilà le grand gazon sur lequel on peut s'installer à l'ombre des grands arbres... Voici de nouveau une vue vers le parking, la halle et la zone d'accès et de sortie du parking, de nouveau avec un maximum d'arbres plantés. Cette vision depuis le fleuriste avec le « Kiss & Ride », qui existe et qui est légèrement modifié ; Rappelons que le trottoir au sud de la rue Netzer et la rue en elle-même ne sont pas impactés par notre projet et cela ne change absolument pas, les arbres que vous voyez en pot à cet endroit-là sont les arbres existants. De l'autre côté vous savez tous que nous avons un mur en pierre qui disparaît et qui permet donc de reconstituer cette nouvelle perspective de la rue Netzer vers le haut du parc.

Voici une vue depuis le fleuriste vers l'entrée et la sortie du parking, que nous allons voir en coupe. Nous avons l'entrée du parking et une pente de 5% assez faible – comme la pente faite sur la place devant l'Hôtel de Ville, telle qu'elle vient d'être refaite, ce qui fait que le véhicule qui sort du parking et qui arrive au niveau du trottoir, sera en position horizontale, ce qui permettra à l'automobiliste d'avoir une vision aussi bien à gauche qu'à droite, donc sécurisante pour les piétons qui passeront sur ce nouveau trottoir au nord de la rue Netzer.

La présentation est grosso-modo terminée, je remets les chiffres ici mais le Bourgmestre nous en parlera peut-être plus en détail. Vous voyez simplement sur ce tableau que nous avons séparé dans la partie supérieure les différents lots et que vous avez un budget par lot hors TVA : le lot 1, qui est le plus gros, est le gros œuvre général et les infrastructures qui contient deux parties : le CCTB – Cahier des Charges orienté bâtiment – dont nous nous sommes servis règlementairement ; le Feder nous impose d'utiliser ces cahiers des charges généraux. Pour la partie parking – tout ce qui est construit – nous avons utilisé le CCTB 20-22, et pour le lot 1 le budget de ces travaux est 6.922.000 € HTVA ; la partie Qualiroutes qui est un 2^{ème} cahier des charges orienté voiries et infrastructures, pour un budget de 3.983.000 €. Il reste encore 244.440 € qui sont un budget SPGE – on parle de la révision de l'égouttage général de la place – ce qui

donne pour l'entreprise qui sera chargée du lot 1 un budget prévisionnel de 11.150.000 €. Un 2^{ème} lot HVAC et sanitaires qui est essentiellement le désenfumage du parking, la création des toilettes publiques, etc. avec un budget de 437.000 € ; l'ascenseur avec un budget de 45.800 € ; un budget de 406.000 € pour l'électricité, qui est spécifiquement l'éclairage et tous les courants forts et faibles dont on a besoin pour faire tourner ces machines ; 85.000 € pour les fontaines qui sont classées E en format Qualiroutes. Nous sommes avec un budget HTVA de 12.125.633 €. Si on les reprend par secteur, hors TVA : le côté parking représente 5.873.000 €, les aménagements en surface, 6.007.000 €, et les 244.000 € que nous avons retrouvés et qui seront payés directement par la SPGE, ce qui donne le même montant forcément le même montant. Les deux dernières lignes servent uniquement à illustrer le fait qu'au niveau du parking, il n'y a pas de TVA, et que sur les autres travaux il y aura une TVA de 21 %, mais Monsieur MAGNUS va vous en parler de manière plus détaillée. Ma présentation se termine par le type de marché que l'on vous propose : c'est un marché de travaux divisé en 5 lots dont on vient de parler ; on va imposer aux entrepreneurs d'être agréés dans certaines catégories et dans certaines classes en fonction du cout des travaux. On vous propose comme mode de passation de marché la procédure ouverte, c'est-à-dire que le seul critère est le prix ; le mode de détermination des prix, on ne doit pas rentrer dans les détails car ça n'a pas beaucoup d'importance, et le délai d'exécution prévu est de 520 jours ouvrables pour le lot 1 – sachant que les délais prescrits pour les autres lots sont inscrits dans ces 520 jours ouvrables ; L'entreprise du lot 1 ayant à sa charge la gestion du planning de toutes les entreprises. Donc si vous voyez 120 jours pour le lot 2, 60 jours pour le lot 3, 120 jours pour le lot 4 et 60 jours pour le lot 5... ces différents délais s'inscrivent dans les 520 jours. Voilà les éléments que l'on vous soumet aujourd'hui.

Monsieur MAGNUS – Avant de passer aux questions je crois qu'il est nécessaire de vous faire cette présentation financière aussi. Est-ce que je peux demander au service des Finances de distribuer la feuille que nous avons convenu de faire ensemble ? Rappelons simplement que ce sur quoi on va devoir voter tout à l'heure c'est bien la présentation que vient de faire Monsieur Jacques DAVIN, et vous allez voir que les chiffres qui se trouvent sur le document que vous venez de recevoir, se retrouvent au cent près dans le document que l'on a envoyé préalablement au Conseil communal. Le plan financier global de cet ensemble de l'espace Léopold se répartit en 3 phases : le parking d'abord, l'aménagement de la place ensuite, et puis deux points sur lesquels on n'avait pas tellement les moyens de les attribuer à l'un ou à l'autre - on va voir comment on va les mettre dans le cahier des charges, puisque vous avez vu que lorsqu'on met quelque chose dans le parking, on est exonéré de TVA.

D'abord pour le coût du parking, on vient d'en parler, 5.873.000 €. C'est bien exactement le montant qui était repris dans la présentation de Monsieur DAVIN, auquel on ajoute les honoraires de l'auteur de projet et de la sécurité. Nous arrivons donc à un montant de 6.467.000 €. Ce qui est important, c'est de savoir comment on finance ce montant-là : on le finance par des fonds propres de 3.200.000 € et par un emprunt hors balise de 3.267.000 €. On aurait pu monter encore un peu plus haut dans l'emprunt hors balise. Je vous rappelle simplement pourquoi l'emprunt est hors balise : vous savez peut-être qu'à partir du moment où un investissement est rentable, comme le dit le Ministre, il sort des balises d'investissement. C'était fondamental pour nous, et je l'ai rappelé dans l'introduction. Nous avons calculé la charge de cet emprunt à un taux d'intérêt de 1,5 %. On sait qu'aujourd'hui ce taux est élevé mais que les taux sont bien plus bas dans la réalité ; l'ensemble de ce projet financier est basé, je vous l'assure, d'une manière prudente dans les recettes et importante dans les dépenses. On garde ce montant de 150.000 € de cout d'emprunt. Si je vais un peu plus loin dans l'étude de la rentabilité du parking, et c'est tout à fait en bas de votre feuille, lorsqu'on a demandé au Ministre de pouvoir être hors balise, on a dû lui faire un calcul, que je ne vais pas expliquer ici mais qui est

très prudent, puisqu'il se base sur une occupation de 60 % du parking en journée, et de 1 € pendant 25 ans... Comme si nous n'avions pas changé le prix du parking pendant 25 ans. Malgré le fait d'avoir été très prudent nous arrivons, et ce chiffre est encore une fois accepté par le Ministre, à un chiffre d'affaire de 298.000 €, auquel on doit évidemment enlever les charges. Ces frais aussi ont été acceptés par le Ministre. Ce sont les frais d'une personne qui va devoir surveiller ce parking, mais aussi les frais de nettoyage, de changement d'un néon, etc. nous avons donc un boni d'exploitation de 218.000 €. De ce boni d'exploitation, si on était dans le privé, on enlèverait l'amortissement qui est plus long qu'une charge d'emprunt. Si j'enlève ici la charge d'emprunt de 149.000 € dont je vous ai parlé tout à l'heure, nous arrivons à un boni pour le parking de 68.456 €. Si je multiplie cela par 25 – puisque je vous ai dit que les projections financières étaient faites sur 25 ans, nous arrivons à un montant de 1.711.000 €. On peut donc dire que le parking nous coûterait 6.467.000 € - 1.711.000 €, soit 4.756.000 €.

Pour l'aménagement de la place et du parc, le coût des travaux est de 6.251.000 €. Pour que vous vous y retrouviez avec les chiffres qui ont été représentés tout à l'heure, on enlève de ça le montant de la SPGE de 244.000 € ; on rajoute les honoraires et la TVA – puisque contrairement au parking nous devons rajouter la TVA – et on arrive donc à un montant total de 8.033.601 €. Comment finance-t-on ce montant ? Il y a 3.600.000 € de fonds Feder – on parle souvent de fonds Feder d'un montant de 4.000.000 €, mais le montant réel est de 3.600.000 € puisqu'il y a 10 % qui doivent être payés par la commune, auxquels on rajoute le montant de la revitalisation urbaine et la réaffectation de l'ancien subside de la rénovation urbaine... je suppose que vous savez tous de quoi on parle puisque c'était un montant de 1.250.000 €, et 300.000 € ont été affectés à la percée de l'espace Léopold. On arrive donc à un total de 5.742.000 € ; la différence devant être également payée par un emprunt, qui lui aussi est hors balise puisque c'est un rajout par rapports aux fonds Feder, et que là aussi ça ne doit pas rentrer dans la balise d'investissement.

Deux postes qu'il faut bien payer mais qui sont déjà passés à un Conseil précédent : les 244.000 € d'impétrants, qui sont déjà presque terminés puisque les 2/3 sont maintenant terminés à la rue du Marquisat et la rue de la Poste, et je crois que nous avons pu travailler avec bon entendement avec les différents commerçants, qui ont malgré tout été embêtés mais qui nous ont remerciés pour la manière dont les choses se faisaient avec un entrepreneur particulièrement attentif aussi ; et la zone de fouilles n°1, dont on a parlé la dernière fois. On a parlé de 366.000 € de mémoire, la différence étant les honoraires pour arriver à 404.000 €, quelque chose que l'on fait à l'occasion des travaux. Je crois que c'est absolument nécessaire et c'est le SPW – service des fouilles qui est particulièrement content de pouvoir fouiller à cet endroit-là. On a déjà eu aussi la preuve que l'on ne retrouvera pas de vestige de l'époque romaine à cet endroit-là. Le total de ce financement est de 648.000 €, avec une charge d'emprunt de 29.694 €.

Nous avons donc un total de 15.149.000 €, auquel il faut rajouter les honoraires d'Idelux - nous ne savons pas aujourd'hui à combien ils s'élèvent. Les honoraires d'un auteur de projet sont un pourcentage du montant ; pour Idelux c'est le temps de travail, donc ils ne savent pas donner avec précision le montant, même s'ils nous ont donné un montant comme ça. J'ai rajouté pour mémoire quand même dans la charge d'emprunt ce montant de 17.347 €. Ça donne donc un calcul total important qui est le coût de la dette – parce qu'on finance cela par des fonds propres de 3.200.000 € et par de la dette ; pour la dette du parking, elle est de 149.000 €, 134.000 € pour l'espace Léopold, 17.000 € pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage, ce qui nous donne un montant de dette de 301.000 €. Mais si on veut être un minimum honnête dans un plan financier, il faut bien évidemment enlever le boni d'exploitation du parking de 218.000 €. Je suis relativement fier de dire qu'avec tout le travail qui a été effectué pour trouver des financements,

le coût annuel sur le budget communal, en dehors des 3.200.000 € qui sont pris sur le fond de réserve qui a été créé pour cela, est de 83.775 €. Je crois que c'est le chiffre qu'il faut véritablement retenir ce soir. Si vous multipliez le calcul par 25, vous êtes à un peu plus de 2.000.000 €, et quand on sait que la charge de la dette totale de la Ville d'Arlon est de 9.607.000 €, vous voyez que ça ne fait même pas 1% de la dette actuelle.

Voilà le montage financier qui a été réfléchi et mis en place, et je crois qu'il est tout à fait raisonnable pour notre commune. Je crois qu'en plus de cela la commune d'Arlon n'est vraiment pas « sur la paille » au niveau financier, les fonds de réserve restent ce qu'ils sont, c'est-à-dire entre 4 et 5.000.000 €. Voilà pour ce qui est de l'aspect financier et de la structure financière. Je vais tout de suite répondre à certaines questions qui ont été posées, qui étaient de dire « Est-ce que tout ce que le Fonctionnaire délégué a demandé est dedans ? ». Monsieur DAVIN a déjà répondu en grande partie que oui. Si je prends par exemple la halle avec son grenu gris, c'est 81.000 € de plus... Tout cela est mis dedans. Ensuite je crois que c'est très important de parler aussi des terres : dans le budget initial elles étaient de l'ordre de 350.000 € pour l'évacuation des terres. On a malheureusement dû rajouter, après que les auteurs de projet aient beaucoup réfléchi sur le montant que ça pourrait coûter en plus, un montant de 440.000 € qu'on a réparti moitié-moitié entre le parking et l'aménagement du parc Léopold. On n'est pas avec des sommes de millions d'euros mais ce sont des montants qui s'ajoutent aux travaux que nous devons faire maintenant. Ce décret Walterre est quelque chose qui n'est effectivement pas positif pour les finances communales, que ce soit d'ailleurs pour Arlon ou ailleurs. J'en ai fini avec cette présentation financière qui me semble être claire mais je suis prêt à vous donner les explications souhaitées.

Madame WAGNER – Je voulais d'abord vous remercier d'avoir répondu aux questions que je vous avais posées par email avant le Conseil, car la dernière fois vous nous aviez dit que ça prenait du temps quand on posait nos questions et qu'il fallait réfléchir pendant le Conseil. Nous avons donc jugé utile de poser nos questions avant le Conseil. Il y a une partie des questions qui ont été posées et pour lesquelles on a répondu. Je voudrais mettre l'accent d'abord par rapport au projet présenté par Monsieur DAVIN. Ce qui m'interpelle un peu c'est la partie de la place Léopold et du parking : on voit quand même à l'heure actuelle que le square Léopold n'est pas très grand, qu'il y a une plaine de jeux, des arbres avec une piste de pétanque... on voit qu'il y a beaucoup de gens qui se rassemblent sur cet espace. Quand on voit le projet notamment, vue des jardins d'Yvan, on voit quand même que le parking empiète sur la place Léopold. Les images sont très belles, on voit qu'il y a de la végétation, des arbres qui ont l'air grands, etc... Mais je me demande quand même ce qu'il va rester du square. J'appelle ça un square parce que ça ne me paraît plus être un parc, en plus avec les dénivelés importants... On voit que la plaine de jeux est considérablement rétrécie... Donc pour moi le projet est fortement minéralisé et le parking prend quand même beaucoup de place. Je voulais quand même le souligner, même si ça a l'air très beau sur les images, je pense que l'on va rester avec un reliquat de parc. La 2^{ème} question que j'avais était combien d'arbres déjà présents va-t-on conserver ? Vous avez parlé dans le projet de mettre des arbres plus hauts dans la pelouse en bas, ce que je peux tout à fait comprendre, parce que ce n'est pas vraiment une pelouse qui est faite dans la continuité du parc. Elle est vraiment en bas et ça ressemble plus à un terre-plein qu'à une pelouse. Il y a des arbres dessus qui vont être plus hauts, et vous allez supprimer si j'ai bien compris des arbres qui étaient prévus plus petits ; mais les arbres qui sont là, notamment ceux qui sont sur le dessus de la place où il y a tous les platanes... j'ai l'impression qu'ils vont tous disparaître... je pense qu'il faut être conscient qu'à l'heure actuelle on parle de réchauffement climatique – on l'a encore vu cet été – on a besoin de se mettre à l'ombre, et beaucoup de villes font marche arrière concernant la minéralisation des villes. J'ai l'impression que ce projet est

très minéral et je voulais demander à Monsieur DAVIN si ces arbres-là vont vraiment tous être enlevés? Est-ce qu'il n'y a pas une autre solution, penser à autre chose que faire des bancs en béton, une plaine de jeux qui a l'air petite, avec de petits jeux ? Est-ce que les modules présents actuellement vont être enlevés ? Est-ce qu'on va les mettre ailleurs ? Parce qu'il y a déjà un travail qui a été fait sur la redynamisation et la mixité sociale sur cette place... Je suis désolée mais ce projet-là ne me fait pas envie... j'adore cette place, je trouve que c'est un endroit très convivial, mais avec le projet que vous proposez j'ai l'impression qu'on nous trompe un peu. J'ai une question à poser sur les édicules qui me paraissaient très hauts et volumineux : je constate qu'il y a eu un édicule qu'on a demandé de rétrécir, et je trouve ça très bien parce que je pense que les cafés qui sont derrière ne se rendent pas compte qu'il y a aussi un manque de convivialité avec ces édicules devant la place. Est-ce que les arbres proposés qui seront mis devant les cafés seront des petits ou des grands arbres ? On les voit ici, ils sont grands et beaux, ça a l'air super, on mettra les terrasses des cafés en dessous ... mais est-ce que quelque part on ne nous trompe pas un peu ? Parce que dans combien d'années ces arbres pourront-ils faire de l'ombre aux terrasses des cafés? Dans combien d'années ce projet va-t-il ressembler à ce que l'on nous a montré ? Les arbres qui sont devant le Park Music et la rue de la Poste, vous allez en garder un sur deux, mais est-ce que ceux que l'on va conserver vont survivre ? Je sais qu'il y a eu un budget supplémentaire qui a été demandé pour pouvoir les préserver, mais est-ce que vous pensez vraiment, avec sincérité, que ces arbres vont survivre ? Quand on voit que le parking avec les escaliers avance presque jusqu'au Park Music, à l'heure actuelle il y a quand même de la végétalisation, des gens qui vont sur les bancs, des enfants qui jouent... là j'ai l'impression que l'on va mettre la place Léopold en square et que ça va vraiment être tout petit. Par rapport à ce projet-là, c'est très beau sur plan mais ...

Monsieur MAGNUS – La question sur les édicules a été fortement débattue lors de la dernière séance dont on a parlé l'année passée. Je ne vous cache pas que suite à cela nous avons quand même demandé s'il n'y avait pas moyen de remplacer l'édicule devant les cafés par une grande grille. On avait proposé cette solution-là et tout cela est normé, donc on doit partir du principe que le parking est là, que l'on va avoir des normes – je ne vais pas vous donner le nom de la norme parce que ça ne sert à rien et c'est dans un charabia un peu incompréhensible – mais nous avons interrogé l'organisme qui aurait pu nous donner une dérogation par rapport à cette norme-là, qui est le Service Public Intérieur, qui nous a dit très clairement qu'une norme n'est pas vraiment obligatoire tant qu'elle n'est pas reprise, mais elle dit aussi « le respect suscite une présomption de qualité technique, alors que le fait d'y déroger implique la nécessité d'une justification technique sur base d'essais ou autres preuves à convenir ». Si on mettait une grille, la norme prévoyait qu'on mette une barrière autour, et nous avions à ce moment-là sur notre place Léopold un carré de 9m sur 9, soit 81m², avec une grille... et puis 3m plus loin une barrière... et qu'enlever une barrière était suicidaire de notre part. D'ailleurs les architectes nous avaient écrit à ce moment-là que les compagnies d'assurance n'acceptent pas de couvrir notre responsabilité si jamais il devait y avoir quelque chose », et c'est d'ailleurs ce que nous dit le Service Public Intérieur « c'est une référence reconnue et vous devez à ce moment-là prouver qu'en retirant cette grille autour de ce grillage, vous obtenez le même niveau de sécurité », ce qui est impossible. Si vous enlevez la balustrade, vous n'avez pas le même niveau de sécurité si vous l'avez ou pas. Pour le problème des arbres, « combien il y en a ? Est-ce qu'ils vont tenir le coup ? Est-ce que vous n'êtes pas un peu trop optimiste ? », Demande-t-on.

Monsieur DAVIN – En terme de surface végétalisée, comme vous l'avez remarqué, la place Léopold s'allonge à l'endroit du parc actuel, donc inévitablement à cet endroit-là on perd des mètres carré végétalisés. Toutefois si on compare la situation actuelle, le parc d'aujourd'hui représente 3.500 m² et la place 4.417 m² ; la place agrandie représentera 5.120 m², mais comme

nous avons deux zones qui vont être végétalisées, on compense par ces bandes végétales la perte que nous avons de l'autre côté. Aujourd'hui je vais dire que le parc fait 3.500 m², demain le parc fera 3.430 m², mais si on rajoute les 320 m² d'éléments sur les trottoirs de la rue de la Poste et de la rue Etienne Lenoir, on aura plus d'espaces végétalisés demain. En termes d'arbres, il est certain que nous prévoyons d'en abattre 40, et ça fait toujours mal. C'est sûr que si on pouvait faire un projet en conservant tous les arbres et en rajoutant simplement, ce serait bien profitable. Le problème c'est que notre projet qui modifie sensiblement le relief du sol ne permet pas de garder tous les arbres présents. Je résumerais en disant que nous conservons 17 arbres importants, que nous en abattons 40 et que nous en replantons 67. On aura donc un bénéfice de 27 arbres de grandes dimensions supplémentaires par rapport à la situation actuelle. Vous avez évidemment raison, entre les arbres qui ont aujourd'hui toute leur croissance et les arbres que nous allons replanter et qui n'aurons pas toute leur croissance, il y aura une différence. Vous avez sûrement remarqué l'arbre planté devant l'hôtel de ville, aujourd'hui on peut quand même planter des arbres de grandes dimensions mais qui n'ont pas l'importance des arbres actuels. J'insisterai peut-être aussi pour bien attirer votre attention sur le fait qu'on ratiboise généreusement les platanes un an sur deux, donc la végétation telle qu'elle est aujourd'hui n'est pas resplendissante dans ces espaces-là. Elle est belle lorsque les arbres ont repoussé mais le traitement qu'on inflige à ces platanes existants ... Je peux vous montrer des moments pendant lesquels la végétation sur le parc Léopold n'est quand même pas terrible. La variété des arbres que notre architecte paysagiste, qui fait partie de notre équipe, a proposée nous donne l'espoir d'avoir une situation végétale bien plus agréable demain. Nous ne pouvons pas nier le fait que pendant un certain nombre d'années le couvert végétal sera moins important demain qu'aujourd'hui, jusqu'à ce que la situation soit rattrapée et qu'après elle soit dépassée. En terme de superficie exploitable, vous dites que la place Léopold est conviviale aujourd'hui... Non, la place n'est pas du tout conviviale. Le parc Léopold est convivial, mais pas la place. Pourquoi n'y a-t-il pas plus d'arbres sur la place Léopold par rapport au souhait de végétaliser davantage les centres urbains aujourd'hui ? Pour de multiples raisons... La première est que nous sommes sur un parking et que c'est plus difficile de végétaliser sur un parking qu'en pleine terre ; la deuxième est que le souhait du Collège est de laisser quand même cette place fonctionnelle pour toute une série de manifestations : on a évoqué le marché de Noël, la patinoire, etc. plusieurs activités qui nécessitent d'avoir un espace ouvert. Toutes les villes disposent en général d'un bel espace de réunions ; si on supprime cet espace au centre-ville d'Arlon, nous n'aurons plus réellement de grands espaces pour faire ce genre de manifestations. Je pense donc que nous répondons à la demande du Collège de disposer d'une place suffisamment vaste que pour ne pas trop limiter le type d'activités que l'on peut y mener. Vous avez demandé si les arbres devant les brasseries étaient en pleine terre... Oui ils sont presque tous en pleine terre, à l'exception de 3 comme je vous l'ai dit. Nous avons bien imaginé la structure du parking avec des poutres inversées. Je ne vais pas rentrer dans les détails mais nous aurons quand même dans cette zone-là 1,20 m de terre au-dessus de l'étanchéité pour constituer les réserves pour les racines. Ça nous donne donc de l'espoir que les 3 arbres un peu moins bien plantés à cet endroit-là pourront quand même se développer ; Tous les autres seront entièrement en pleine terre, sans aucun réseau ou égout en dessous. On peut vraiment espérer qu'ils puissent pousser. Pour le reste, les remarques que vous évoquez, comme la plaine de jeux qui est fortement réduite, je ne crois pas qu'on puisse le dire, en ce sens qu'aujourd'hui nous avons dans le parc Léopold 3 zones : une zone du côté de la place qui est une zone avec des cheminements en pavés blancs, assez bien végétalisée avec des bancs où les gens peuvent s'installer, quelques statues ; il y a la plaine de jeux en elle-même ; une grande zone sous les platanes avec de la dolomie où vous évoquiez les jeux de pétanque par exemple. Aujourd'hui nous allons perdre quelques centaines de mètres carrés utilisables comme cela ; en revanche nous allons gagner toute la place Léopold... donc si on fait le bilan des espaces qui sont

profitables pour les habitants, nous en aurons plus demain qu'aujourd'hui. Ils sont différents, on est bien d'accord. La plaine de jeux de demain fera 1.000 m² d'après mes calculs, ce n'est donc pas petit. Vous avez l'impression que les jeux sont petits mais il n'y a pas que des jeux pour petits. Madame LAMESCH qui a longtemps examiné notre plaine de jeux nous a longuement interrogés sur le sujet, afin d'avoir une plaine variée, accessible à des enfants de différents âges, conforme aux normes et, je pense, agréable à vivre. On ne va pas retrouver le château fort tel qu'il est construit aujourd'hui – peut-être pourra-t-il trouver une autre situation ailleurs, nous ne sommes pas là pour répondre à cette question – mais nous pensons que la plaine de jeux telle qu'elle a été imaginée aura une certaine forme d'élégance qui est compatible à un centre-ville d'un niveau que l'on espère quand même revue par rapport à la situation actuelle. L'ensemble de tous ces éléments nous pousse à penser que la situation demain sera meilleure que la situation d'aujourd'hui ; quant à la longévité des platanes, ceux qui sont du côté de la future plaine de jeux, leur longévité n'est pas mise en cause ; ceux qui sont le long du trottoir en face du Park Music vont se retrouver le long d'un soutènement qui va les approcher assez fortement et qui risque de les stresser un peu incontestablement. Ceci dit les platanes ont une durée de vie assez limitée, nous savons que ces arbres vont stresser mais nous n'avons pas du tout envie de ratiboiser toute la végétation. On a envie de les garder le plus possible et on est bien conscient que l'un ou l'autre risque de stresser ou de mourir pendant l'opération, mais si on les remplace au fur et à mesure de leur « mort », on gardera quand même de manière permanente un couvercle végétal. C'était l'objectif de notre projet, de pouvoir conserver un maximum d'arbres pendant la phase travaux et de pouvoir les remplacer petit à petit par des essences probablement plus agréables et durables, mais progressivement afin de garder quand même pendant la durée des travaux et les quelques années qui vont suivre un couvercle végétal le plus haut possible. Voilà les réponses que nous pouvons vous apporter par rapport à vos remarques.

Monsieur MAGNUS – Par rapport au château, vous voulez peut-être savoir ce qu'il va devenir.

Madame LAMESCH – L'idée est vraiment de mettre en valeur ce parc qui est vraiment très agréable, situé également en plein centre. Nous allons travailler la sécurisation pour qu'il devienne un parc dans lequel les familles auront envie d'aller. Les deux châteaux et les jeux seront réinstallés là. Un petit point complémentaire : on a retravaillé les jeux, donc il y a bien une zone 3-6 ans et une zone 6-12 ans. Quelque chose qui est important aussi et que les auteurs de projets ont bien compris, c'est de végétaliser au maximum cette partie de plaine de jeux, même si elle est effectivement plus condensée. Il y a notamment des séparations, une protection par rapport au petit muret qui est fait de manière végétale et qui nous a aussi séduits dans ce projet.

Monsieur Jean-Marc SIMON – Sur la place en elle-même je crois que Jacques DAVIN a pratiquement tout dit. J'aimerais juste dire que la géométrie de la place telle qu'elle est dessinée n'a pas été faite en fonction du parking, mais en fonction des bâtiments existant du patrimoine. Ça veut dire que la géométrie reprend par rapport au Palais du Gouverneur et ses deux pavillons annexes, essaye de mettre ce patrimoine en valeur et de dégager une surface la plus libre possible, voir le ciel le plus haut possible. C'est une place minérale mais je crois que le centre-ville d'Arlon a le droit d'avoir une belle place événementielle qui peut accueillir toute sorte d'événements, comme des marchés, des événements sportifs, etc. Sur la partie végétale notre paysagiste a quand même travaillé ; il est vrai qu'actuellement le parc est de plein pied et peut peut-être présenter une vision plane. Nous sommes là fragmentés en 3 surfaces qui sont dues à la topographie de la ville. On a essayé d'essayer de travailler avec le paysagiste pour rendre cette topographie la plus accessible et la plus visible, d'essayer de dégager des vues parce

qu'actuellement il faut admettre que ce trottoir de 40 cm avec ce mur, c'est un peu dur. On a essayé de travailler au mieux la topographie pour la rendre plus végétale et plus utile, c'est-à-dire qu'à chaque fois les pieds de talus sont accompagnés de banc ; il y a des gradins où les enfants et les élèves peuvent se poser ; il a des parties qui sont prises par des murs qui font de l'ombre et qui ont une ambiance conviviale. Je pense que c'est une topographie assez différente mais qui devrait être conviviale ; le parvis qui accompagne les voitures, on l'a fait avec comme première fonction d'avoir cette salle polyvalente qui est le 1^{er} étage du parking, qu'il puisse avoir un parvis de dégagement suite à une manifestation, des réceptions, mais aussi une utilisation de tous les jours pour les gens, par exemple les enfants peuvent rouler à vélos et le mobilier est des bancs qui délimitent les voitures et qui permettent aussi d'avoir des véhicules qui ne seront pas beaucoup plus lents qu'une entrée de parking normale. Il y a une fragmentation de l'espace mais je crois que tant le parvis que le balcon supérieur, que le balcon qui se retrouve en face du lycée, que la plaine de jeux en 2 hauteurs, que les différents talus forment aussi une sorte d'hommage à la topographie de cette ville qui fait partie de sa constitution géologique et géographique. Il y a une forme un peu monumentale et respectueuse sur la partie de la place, mais qui fait aussi hommage au patrimoine architectural qui est là et qui permet une flexibilité d'usage qui me paraît intéressante.

Monsieur Pierre HEBBELINCK - Je vais peut-être ajouter 3 petits points même si tout a été dit, juste pour compléter. La première chose est que toutes les questions éveillent chaque fois chez nous tout le parcours de conception que l'on a fait, on vient de l'entendre très fort. Si je dessine aujourd'hui la place Léopold et le parc, je dois mettre sur la place un tapis de voitures, la diagonale avec les différents éléments qui viennent sur la place... Ce que l'on a fait, c'est d'aller d'un bout à l'autre des bâtiments, et dans le regard des plans qu'on a, la proportion – pas la quantité parce que Jacques DAVIN a sorti les chiffres – et la perception que vous avez est qu'il y a une disparité. Or dans la traduction que l'on donne en chiffres, on a une harmonisation par rapport à ce qu'il y a aujourd'hui en termes de végétalisation et d'espaces pour le public. Je ne reviens pas sur les recherches de convivialité que Jean-Marc SIMON a bien expliquées. Le deuxième point, ce qu'il n'y a pas aujourd'hui, ce sont les zones abritées sur la place. Demain vous aurez une halle, la zone du parking où on peut se mettre à l'abri, le « banc des amoureux », etc. Il y a donc des zones abritées par temps gris qui sont une vraie aide pour ne pas désertier cette place. Le dernier point est qu'on a reçu un rapport pour la mobilité... je n'ai jamais reçu un rapport aussi épais sur la mobilité. Le rapport conclut : « Nous n'avons jamais vu un projet de convivialité si élevée pour les personnes avec des difficultés de motricité ». Vous prenez le statut de quelqu'un qui a des difficultés pour marcher et vous regardez comment le parc est traversé et comment le parking est desservi, etc. La conclusion dit : « On devrait avoir cela plus souvent. Il y a un aspect exemplaire dans le traitement de public plus défavorisé » - je pense aussi aux petits et aux bébés, pas seulement aux personnes ayant un handicap – pour faciliter le parcours.

Monsieur KERGER – Quelles sont les techniques de génie civil que vous allez utiliser pour creuser le trou sans trop affecter la circulation, le commerce Arlonais, etc. ?

Monsieur D'HOEDT - C'est justement une technique un peu particulière parce qu'on va travailler ce que l'on appelle une technique en tunnel, c'est-à-dire que l'on va commencer par construire les murs du parking avec des pieux qui sont tangents l'un à l'autre ; ensuite on va construire la dalle au-dessus de ces pieux et cette dalle va avoir la fonction de retenir la tête des pieux et aussi de soutenir le parking provisoire qui sera là ; quand on aura construit cette dalle on pourra à ce moment-là commencer l'excavation en dessous de la dalle en perturbant le moins possible les activités commerciales en partie supérieure.

Madame WAGNER – Vous avez bien détaillé les différents postes par rapport aux finances... ce que j'aurais aimé avoir aussi – et qui n'est pas là – c'est une ligne du temps, un planning parce qu'on voit qu'il y a les 520 jours qui nous portent presque fin 2023, donc c'est quand même assez serré. Ma question par rapport au planning, est-ce qu'il est possible d'avoir un planning des travaux ? Est-ce qu'il y a des travaux qui vont se faire en même temps que des autres ? Ma 2^{ème} question est si on perd les subsides - ce que je n'espère pas du tout – est-ce qu'on est capable d'absorber les 3.600.000 € - vu qu'une partie des 4.000.000 € est déjà financée par la commune ? Vous nous avez dit que oui, mais ce sera au détriment de quoi ?

Monsieur MAGNUS - Si je dois résoudre les problèmes qui ne se poseront probablement pas demain, je n'ai pas fini... On fera tout pour que ce ne soit pas le cas. Je crois que je n'imagine pas que la Région wallonne ou l'Europe ne se soit pas dit à un certain moment que si le Covid avait duré un mois et demi... Nous avons envoyé le projet de fouilles à la Région wallonne pour avoir son accord, on ne l'a pas encore reçu alors que les délais sont pratiquement dépassés. Il faut aussi qu'eux, qui sont également en difficulté avec le Covid, se rendent à un certain moment compte que ce n'est pas facile pour les communes qui attendent d'avoir des réponses. J'aurais aimé avoir la réponse de la Région wallonne et de l'Europe aujourd'hui pour pouvoir vous dire ce qu'ils en pensent. Je ne l'ai pas et on ne peut pas me reprocher de ne pas avancer parce que les autorités elles-mêmes ne me donnent pas les réponses que j'espère avoir. On va tous ensemble – et peut-être que vous pouvez aussi nous aider au niveau de la Région wallonne – faire en sorte d'avoir des réponses rapides et si jamais on n'arrive pas au bout, d'avoir un rabiot de 6 mois ou d'un an en ce qui concerne les subsides. C'est tout ce que je peux vous dire aujourd'hui, si ce n'est que nous harcelons de manière polie les auteurs de projet pour avancer vite, donc nous sommes aujourd'hui le 25 août, avec le projet qui je l'espère sera accepté par la majorité de ce Conseil communal, et nous n'avons pas encore – je vais être très clair et très transparent là-dessus - le « go » de l'Europe et de la Région wallonne. Si ce « go » nous amène à devoir modifier encore certaines choses dans le projet, il faudra repasser le projet la fois prochaine ; si le « go » nous dit que l'on peut y aller, on peut avancer. Je vous parle à long terme 2023 mais aussi à court terme dans les semaines qui viennent. On travaille donc avec Idelux et le Collège pour demander à la Région wallonne de pouvoir avancer le plus vite possible ; quant au planning idéal, compte tenu de ce que je viens de dire, quand espérez-vous commencer et surtout quand on aura commencé, quand est-ce qu'on aura terminé ? Je peux vous dire qu'on a déjà commencé et pas encore commencé, en fonction du point de vue que l'on veut défendre... On a commencé les impétrants, les 244.000 € sont presque terminés ; on a voté les fouilles la fois dernière, et dès qu'on a la réponse de la Région wallonne, on commence. J'espère que l'on commencera encore cette année. Par exemple il y a déjà 134.000 € de la réaffectation et de la rénovation urbaine qui sont dépensés dans le cadre de ce budget-là, et il y a déjà dans la zone de fouilles 80.000 € de fonds Feder qui seront dépensés à cet endroit-là. Je ne crois qu'on peut avoir peur de ne pas avoir la totalité de la somme, mais on ne doit pas avoir peur de ne rien avoir. Messieurs les auteurs de projet, si on commence à la date X, il faut combien de temps pour que ce soit presque terminé ?

Monsieur DAVIN - Comme vous l'avez vu le délai était estimé à 520 jours ouvrables, divisés par 20 jours/mois, cela donne 26 mois, soit un peu plus de 2 ans. Comme nous devons terminer impérativement selon les normes d'aujourd'hui par rapport aux fonds Feder pour fin 2023, si nous sommes le plus optimiste possible, on pourra encore commencer au printemps de l'année prochaine et se dire « pas de soucis, nous aurons fini à temps ». Évidemment, plus tôt on s'y prendra, et plus on sera à l'aise par rapport aux contraintes habituelles que l'on rencontre, que sont notamment le climat qui fait que de temps en temps les jours ouvrables ne seront pas

ouvrables. Nous avons l'espoir que les avis qui sont en attente seront les plus positifs possibles afin de ne pas devoir repasser devant vous et pouvoir lancer l'avis de marché en septembre, ouvrir les soumissions en octobre, les comparer et passer le marché en novembre-décembre, et espérer qu'au tout début de l'année 2021 on puisse véritablement commencer, et avoir 2021-2022-2023, 3 ans pour faire l'ensemble des travaux. Mais on sait aussi que si ça doit trainer un peu et démarrer un peu plus tard, ce n'est pas pour ça que tout est perdu... mais il va falloir espérer que les intempéries ne soient pas trop contraignantes, la technique utilisée pour la construction du parking va déjà dans un bon sens par rapport à tout ça. Ensuite il y a un élément qui est quand même fondamental aussi qui est l'utilisation du subside de la rénovation urbaine nous impose un délai intermédiaire assez court, donc on a composé notre projet pour imposer aux entrepreneurs de réaliser certains travaux du côté du parc et fournir par exemple toute une série d'éléments, notamment tout le mobilier urbain, afin de consommer le plus vite possible ce subside qui ne sera disponible qu'en 2021. De nouveau tout cela est tributaire des dernières approbations, donc au jour d'aujourd'hui on ne peut pas véritablement vous promettre que l'on va commencer fin 2020 ou début 2021.

Monsieur MAGNUS - Il faut arrêter de faire croire, mais vous ne le faites pas volontairement, que les fonds Feder, c'est tout ou rien. Quand je vous écoute, on a les 3.600.000 € ou on n'a rien du tout. Non ! Au fur et à mesure que des travaux subsidiés, acceptables par le Feder, avancent, on rentre nos factures, on entre nos états d'avancement et on reçoit les subsides. Ne rien recevoir signifie qu'on ne commence rien avant le 1^{er} janvier 2024. Alors on n'a rien, on est bien d'accord ... Et encore, je vous ai dit qu'il y avait quelques dizaines de milliers d'euros qui avaient été dépensés. Mais ce n'est pas comme cela que ça va se passer : on va commencer les travaux, on est suivi par quelqu'un de la Région wallonne qui vient voir, donc on a cela tranche par tranche, donc ce n'est pas de dire que l'on a tout ou rien, et on va devoir réemprunter 3.600.000 €... Ce n'est pas comme cela que ça se passe. On peut faire peur aux gens en leur disant que c'est comme ça, mais ce n'est comme ça que ça se passe. Est-ce qu'à la fin on aura 50.000 € ou 25.000 € qu'on n'aura pas parce que ceci ou cela ne sera pas terminé ? On verra bien, on fera tout pour que ça n'arrive pas et pour avoir la totalité de nos sous, mais ce n'est pas noir ou blanc. Il faut quand même être de bon ton quand on entend ça.

Monsieur WALTZING – Par rapport à la technique spéciale, je me demandais combien de sociétés belges existent ici dans la région - ou du moins pas trop loin - qui sont à même de réaliser ces travaux ?

Monsieur D'HOEDT – Certainement 3 ou 4. Ce n'est pas forcément une technique difficile, c'est-à-dire qu'on fait un peu le travail à l'envers, en quelque sorte. Traditionnellement on va blinder les fouilles et on va construire du bas vers le haut. Ici on va construire le haut avant le bas. Ce sont des poutres comme des poutres de pont que l'on va réaliser sur toute la surface du parking. Ce n'est pas une technique très complexe.

Monsieur GAUDRON – Vous ne vous étonnez pas que pour nous Arlon se tire une balle dans le pied en avançant sur ce projet, et je vais essayer d'évoquer de nouveaux éléments complémentaires par rapport à tout ce qui a déjà été dit dans cette enceinte. Évidemment rénover la place Léopold, végétaliser ses espaces, c'est quelque chose que nous pourrions soutenir ... malheureusement ici nous allons dans une toute autre direction avec un espace hyper minéralisé, avec aussi de nombreux platanes qui seront abattus. La bétonisation, il faut s'en rendre compte de ce projet, va quasiment jusqu'au Park Music où l'on va vraiment être face à un mur de béton assez important lorsque l'on sera dans le parc actuel, même s'il y avait une vue qui permettrait de le voir plus ou moins à un moment. Ce sont des éléments qui je pense sont sous-estimés,

parce que ce nouveau parc sera dans des espaces rabattus avec les talus mais également avec différents niveaux, et feront in fine que peut-être un bon 25% de l'espace plan actuel de la zone parc sera présent dans ce nouveau projet... c'est quelque chose dont il faut se rendre compte. J'avoue que je n'ai pas d'espoir de vous faire changer d'avis parce que nous avons deux conceptions de la ville bien différentes, entre une vision « bling-bling » qui cherche peut-être à attirer certains visiteurs, et nous qui plaidons pour une ville à vivre pour ses habitants et ses commerçants. Vous avez évoqué Monsieur le Bourgmestre un projet peut-être d'Arlon-Plage demain... ce qui est certain c'est qu'avec un espace minéralisé comme celui-ci, vous aurez déjà la température du désert, il ne restera plus qu'à amener quelques tonnes de sable.

Sur le fond Feder, oui vous l'avez dit, 3.600.000 €, ce qui n'est pas tout ou rien. Mais il y a quand même certains éléments qui me tracassent : pour les délais j'ai pris la peine de contacter la Région wallonne ; Madame RIGOTTI du Secrétariat général des Fonds structurels m'a répondu « non, il n'y a pas de délais supplémentaires prévus » ; Monsieur JANSS, Inspecteur général du même service, « non, malgré plusieurs demandes, il n'y a pas de délais supplémentaires prévus ». Même si vous pouvez aller piocher petit à petit dans ces 3.600.000 €, je pense que vous simplifiez un peu trop la question, étant donné qu'il y a aussi un autre paramètre qui a une date bien déterminée pour avoir la finalisation complète du projet pour avoir droit au subside. Nous ne connaissons pas cette date-ci à l'heure actuelle mais il y a tout de même un gros doute sur ces fonds du Feder et on ne peut pas croire que ce ne sera pas sans impact sur les finances de la ville d'Arlon.

Si on regarde le cahier des charges il y a différentes dépenses supplémentaires qui ont été évoquées par ma collègue Vanessa WAGNER et qui, je n'en doute pas, sont reprises dans le calcul fait par les architectes en charge du projet ; mais ce qui m'a étonné c'est que j'ai passé une demi-journée ici à éplucher le dossier, et nulle part nous, Conseillers communaux, n'avons le détail de comment on en arrive in fine à ce 15.000.000 € en fonction de comment on calcule. C'est assez inédit car dès que l'on a des projets de travaux, on a le détail qui nous permet de voir ce genre de chose... ici, pour un des projets les plus importants de la Ville d'Arlon, on n'a pas ce calcul ! On entend qu'il y a de petits suppléments pour les terres ou ce genre de choses, mais on l'apprend ici en séance ; dans tous les éléments que l'on avait à étudier, ce sont des éléments que l'on n'avait pas. Je m'en étonne donc très fortement, et je reviendrai plus tard sur la question de terres.

On lit aussi dans le projet de délibération qui nous est soumis que ce projet s'inscrit dans un projet général de redynamisation de l'ensemble du centre-ville d'Arlon. Est-ce que vous vous rendez compte que le centre-ville d'Arlon, et je parle de ces usagers, ces commerçants, de ceux qui y vivent, ne les oublions pas, ont vécu des travaux de la ville un peu partout, ils ont vécu le Covid, ils vivent maintenant les travaux d'impétrants et, je ne sais pas si vous discutez un peu avec eux, partout ils nous disent qu'ils n'en peuvent plus, et vous leur proposez encore 3 ans de travaux... Quel est le devenir de ces personnes ? Quelle est la place qu'ils ont dans votre projet de ville ? C'est quelque chose qui m'interpelle.

On a vu aussi à nouveau des fontaines – c'est dans votre trip « Arlon, ville d'eau » - et je vous ai déjà dit que je ne pensais pas qu'on était Vittel et que je ne vois pas en quoi Arlon doit mettre en avant cette image-là. Mais je voudrais savoir aussi, on sait que l'on va de plus en plus vers des étés caniculaires, mais quel est le pourcentage d'évaporation de ce type de fontaine en période de canicule où il y aura peut-être le plus d'intérêt de les utiliser ?

Ma collègue Vanessa WAGNER a longuement abordé les questions budgétaires : on n'a aucun agenda ou de vue sur les délais qui pourront être tenus... je trouve cela quand même assez effarant en termes de gestion de projet par rapport à un projet d'une telle ampleur. Ce n'est pas ce que j'appelle une gestion en bon père de famille. On voit 13.000.000 € - 15.000.000 € alors qu'on était avant dans des montants bien plus bas... donc jusqu'où va-t-on aller ? Et la question que j'ai envie de poser au Collège est – on l'a encore vu avec le cas de la salle de Bonnert, entre les estimations théoriques et les offres que l'on va recevoir pour un écart – quel prix est-il prêt à mettre pour ce projet ?

Il y a aussi des choses dans le cahier des charges qui m'ont étonné : il est normal que l'on demande aux entreprises qui vont remettre prix d'avoir des références, par exemple 3 chantiers publics dont un parking de 100 places sous un espace ouvert... Or nous avons un projet sur 2 étages avec, on l'a encore bien expliqué, une technique de mise en œuvre particulière où des auteurs de projet ont travaillé à l'envers, et il n'y a aucune exigence par rapport aux entreprises qui vont remettre prix d'avoir une expérience dans ce domaine... c'est quelque chose qui m'interroge. De même on dit qu'il faut déjà avoir procédé à un projet d'espace urbain de 2.500.000 € minimum... 2.500.000 € par rapport à l'ampleur des dépenses qui sont prévues pour ce projet, c'est à nouveau assez ridicule, donc on s'expose à faire appel à des entrepreneurs qui n'ont pas spécialement l'expertise mais pas l'expérience pour faire ce genre de projet.

De manière un peu ironique j'ai envie de dire que je me réjouis déjà de m'installer dans les pelouses de l'entrée du parking, de pouvoir respirer cette bonne odeur d'échappement sous un bel arbre... ce sera des plus réjouissants, et à nouveau ce sont des espaces qui sont perdus par rapport au parc actuel et à la convivialité qu'il peut proposer.

Un point qui m'a spécialement marqué dans le dossier, ce sont les terres à excaver : on a évoqué 32.500 m³ de terres à excaver ; il y a une étude qui est menée et disponible dans les dossiers que l'on a pu consulter, et avant de réaliser l'étude on a demandé « est-ce qu'il y a une pollution potentielle par rapport au site en question ? ». La société qui a réalisé l'analyse a répondu « peu probable vu l'historique du terrain »... alors que moi-même qui suis loin d'être un spécialiste de ce domaine-là, si je consulte la BDES – il y a une sorte de base de données qui reprend la pollution des terres en Wallonie – toutes les analyses qui sont menées dans le centre d'Arlon concluent à des pollutions ! On a encore eu une expérience récemment avec la rue Paul Reuter, où on a rencontré des surcoûts assez importants. Encore plus amusant, même si ça ne m'amuse guère de voir le manque de profondeur dans l'analyse menée par rapport à cette excavation des terres, on fait des tests avec des carottages et on constate qu'il y a une forte pollution à l'arsenic sur les ¾ de la zone qui dépasse tous les plafonds autorisés par la Région wallonne. À juste titre l'auteur de l'étude se dit que la pollution à l'arsenic représente un coût énorme pour la gestion du chantier, vu que ce sont des terres que l'on ne pourra pas valoriser, donc on peut aller vers des compléments en millions d'euros sans hésitation. Pour éviter ce surcoût on va donc faire des sondages supplémentaires pour pouvoir justement définir plus finement quel est le périmètre des terres contaminées à l'arsenic, ce qui va alors nous permettre de faire le tri entre les terres et donc de limiter le coût. Chose que je trouve intéressante. Ils font leur sondage supplémentaire mais pas de bol, ils tombent sur des roches, des obstacles, ... ils ont trop peu d'échantillons utilisables. Ils disent que vu qu'ils n'ont pas assez d'échantillons utilisables ils reviennent au premier lot initial mais finalement la pollution n'est pas si importante que ça, donc ils vont vers 342 m³ qui ne sont pas valorisables. C'est le nombre de mètres cubes qui sont repris dans le cahier spécial des charges, du moins à un endroit, alors qu'en parallèle dans le tableau 22 de cette étude de pollution des terres, on conclut qu'il y a au minimum 2.275 m³ qui sont non-valorisables... Tout cela me fait dire que cette étude a été faite de manière

complètement inconsistante, qu'on va aller vers des surplus importants dans la gestion de l'excavation des terres et que vous avez déjà prévu un budget supplémentaire, mais qui s'annonce ridicule puisque le supplément que vous présentez là représente à peine un peu plus que cela a coûté à la rue Paul Reuter, où l'on a excavé 10 fois moins de terre.

J'évoquais la pollution à l'arsenic mais ce n'est pas tout parce que si on regarde sur l'ensemble des zones testées on dépasse le maximum autorisé par la Région wallonne à l'arsenic, au chrome, au nickel, au bensen et encore 7 sortes d'hydrocarbures. En plus cette étude, avec des sondages effectués à différents endroits, je m'étonne qu'il n'y ait aucun sondage réalisé sur tout l'espace qui concerne à la diagonale qu'est la voirie actuelle de la place Léopold. Il n'y a pas eu un seul sondage pour voir s'il n'y avait pas un impact supplémentaire par le trafic qui passe sur cette zone-là. C'est quelque chose que je ne comprends pas, en tout cas c'est pour moi une étude qui a été menée de manière non consciencieuse. Un autre paramètre qui m'étonne dans ce cahier des charges - puisqu'aujourd'hui ce qui nous intéresse c'est celui-ci - c'est que le seul critère d'attribution retenu par le Collège communal est le prix. Je ne sais pas vous mais moi je ne suis assez riche que pour acheter des choses bon marché. Un autre élément est que dans cette fameuse étude sur les terres, il y a une recommandation qui est de désigner un expert en pollution des sols, vu toutes les pollutions que j'ai pu mentionner précédemment pour le site, pour la durée de la réalisation des travaux, du moins quand on chipote à ces terres. A aucun endroit je retrouve dans le cahier spécial des charges que la personne qui va remettre prix doit prévoir ce coût-là.

Un autre élément où j'aurais une question, c'est que le cahier spécial des charges évoque un parking provisoire sur la place. Par le passé il nous a été présenté le fait qu'il y aura un parking provisoire sur le parc, ce qui avait pour conséquence d'avoir un espace vert encore en moins dans la ville, pendant la réalisation des travaux. Qu'en est-il aujourd'hui ? Est-ce que je peux considérer sur base de ce que j'ai lu qu'il n'y aura pas de parking provisoire sur la partie parc ?

Par rapport au trafic automobile pendant la réalisation des travaux, je m'étonne aussi que personne n'a évoqué que ce qui est proposé dans le cahier des charges, c'est que l'entrepreneur pourra proposer le piétonnier pour faire passer du trafic pendant la réalisation des travaux. Donc des désagréments supplémentaires pour les commerçants et pour les usagers du centre-ville. Qu'en est-il par rapport à cela ?

Pour terminer, un dernier élément : il faut quand même se rendre compte que ces terres excavées représentent aussi le passage – je suis gentil, je suis parti sur de beaux semi-remorques – de 2.700 camions dans les rues d'Arlon. C'est un élément supplémentaire par rapport aux nuisances pendant la réalisation de ce chantier. Ce projet était déjà dépassé avant le Covid-19. Il devient complètement anachronique et dangereux pour le centre d'Arlon. On vit là un moment important, c'est la dernière chance pour le Collège communal et les membres de la majorité de se ressaisir, et peut-être de sortir de l'unanimité actuelle pour se dire « je ne rentre pas dans ce jeu qui va mettre à mal le centre-ville d'Arlon de manière très importante » pour ce projet qui s'annonce comme la guillotine des finances communales, du cadre de vie des habitants du centre, et du gagne-pain de nombreux commerçants. Alors, Monsieur MAGNUS, voulez-vous vraiment être le Robespierre du centre d'Arlon ?

Monsieur MAGNUS – Donc si je résume, Monsieur GAUDRON, 2.700 camions pourront passer demain dans la grand-rue, on aura de l'arsenic partout à Arlon, il ne sera plus bon d'y vivre, et en plus de cela la ville sera ruinée... Il faut quand même arrêter avec cette vision. Je crois que je me suis acharné à présenter un plan financier qui tient la route, vous n'y répondez

absolument pas. Vous repartez dans vos élucubrations financières sans répondre de manière précise aux questions et remarques qui sont posées. Il y a cependant un seul élément sur lequel nous sommes d'accord, c'est que nous avons tous envie de bien vivre à Arlon, et ce projet tel qu'il est pensé est l'objectif justement que l'on cherche à avoir. Je crois que d'ici quelques années, sur cette place Léopold, quand elle sera un lieu de vie et de convivialité, cela m'étonnerait qu'on n'y voie pas de temps en temps Monsieur GAUDRON et sa famille se balader sur cette place Léopold et trouver qu'elle est bien agréable à vivre parce que simplement il n'y aura plus beaucoup de voitures – on a parlé de 23 places - et que les gens se diront que c'est quand même plus agréable aujourd'hui de boire un verre sur la place Léopold qu'hier quand on était à côté des voitures qui polluaient notre espace de vie. Vous n'avez toujours pas répondu à la question fondamentale que je vous pose depuis le début de votre opposition à ce projet, où mettez-vous les voitures de la place Léopold ? Vous avez un jour proposé de mettre une structure métallique ici en face, mais c'est la seule réflexion que vous avez eue à ce propos. Quant au prix, aujourd'hui nous n'allons pas discuter du dernier cent ; c'est évidemment le jour de l'ouverture des offres où on pourra savoir où on en est. Vous avez repris – et je savais que ça allait être le cas – la maison de Bonnert, et je vous ai pris à dessein le cas de la rue de la Halte en disant que c'est moins élevé ; aujourd'hui il n'y a aucun auteur de projet qui sait vous dire dans quelle direction cela va, car ça va dans tous les sens. Ils ont fait ici une évaluation, j'espère et j'en suis persuadé, la plus précise possible, mais c'est lors de l'ouverture des offres que l'on connaîtra le montant exact que cela coûtera. Quant à la pollution dont vous parlez, est-ce que vous savez que sur l'ensemble du territoire d'Arlon il y a plus d'arsenic qu'ailleurs ? Et que lorsque vous évacuez les terres – il faut aller au bout des raisonnements – et que vous allez sur un endroit où il n'y a pas du tout d'arsenic, c'est sûr que vous avez une réglementation qui est plus stricte. Si vous avez un terrain par exemple à Arlon où il y a déjà de l'arsenic, l'impact des terres à excaver est tout à fait différent. Cela m'a été expliqué par des spécialistes mais j'entends que vous êtes un super spécialiste en matière de pollution des sols, donc c'est très bien, mais il y a des sociétés spécialisées qui nous ont expliqué en détail. On a fait plus que doubler le poste pour l'évacuation des terres, j'espère que n'arriverons pas aux montants que vous exprimez, mais en tout cas je rassure les habitants, les utilisateurs du centre-ville et les commerçants, nous ferons tout cela en bonne collaboration avec eux, comme nous avons déjà fait pour les premiers travaux où ils ont été très contents de la collaboration qu'ils avaient avec l'entreprise, l'auteur de projet et la Ville. Là-dessus je vous propose de voter pour ce projet important pour la dynamisation parce que c'est un projet pour la redynamisation de notre centre-ville.

Monsieur SAINLEZ – Je trouve admirable que ce soir on ait eu deux versions de l'écologie politique, au niveau local, sur la même question ; on a vu les arguments et les questions avancés par Madame WAGNER et la mise en contexte de Monsieur DAVIN ; on a vu ce que je pourrais dire des questions de fond, et de l'autre côté des slogans. Il y a eu évidemment du fond chez Monsieur GAUDRON mais il y a toujours ce slogan, ce ton... il y a l'écologie des slogans et sans doute l'écologie des arguments ; personnellement j'ai préféré la première version. En tout cas c'est toujours facile de s'opposer, mais c'est toujours difficile de décider. J'ai même vu dans des choix passés dans votre groupe, et certainement plus dans le chef de groupe Ecolo, des votes oui et puis des non, ou des non et puis des oui ... Ici c'est un choix qui est fait depuis pas mal d'années par la majorité ancienne et actuelle de la Ville d'Arlon, on le pense nécessaire pour la Ville, on pense que le fait de se débarrasser de l'épée de Damoclès de Cityparking a rendu les choses beaucoup plus faciles. J'ai refait ici des calculs de rentabilité, et Monsieur le Bourgmestre a fait un calcul détaillé, et pour moi je vois des projets de parkings souterrains qui sont des projets de rentabilité à deux chiffres. Ici il y a une rentabilité qui est nécessaire pour la rentabilité même du projet, par rapport à l'emprunt qui est contracté par la Ville d'Arlon, mais ce ne sera pas un projet de profit financier pour la Ville ; ce sera un outil de levier pour la vie

du centre et, Monsieur le Bourgmestre en a parlé, pour ses commerces, le tourisme, l'animation et le Palais qui est juste à côté. Je pense que lorsqu'on fait un choix que l'on pense nécessaire pour l'intérêt de la ville, on s'y tient, et c'est ce qu'on va faire ce soir.

Monsieur MAGNUS - Rappelons simplement ce que j'ai dit en introduction, ceci n'est que la première étape d'une deuxième étape qui est la redynamisation de l'ensemble Palais-Hôtel du Nord, avec une liaison entre ces deux projets. Je ne vois pas un beau projet sur le Palais-Hôtel du Nord, qui j'espère attirera beaucoup de monde, pour finalement dire « Ecoutez, pour vous garer, vous allez à quelques kilomètres d'ici ».

Le Conseil communal, **par 16 voix pour et 4 voix contre (M. R. GAUDRON, M. M. LAQLII, Mme V. WAGNER et M. B. ROBERT)**, décide :

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MT-PO/20-1996 et le montant estimé du marché "Réaménagement de la Place Léopold, du Parc Léopold et construction d'un parking sous-terrain sous l'Espace Léopold", établis par l'auteur de projet, A.M. HEBBELINCK Pierre - L'Arche Claire - MS-A Bureau d'Architectes, Rue Fond Pirette, 43 à 4000 Liège. 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 12.125.633,38 € hors TVA réparti comme suit :

- Parking souterrain : 5.873.902,87€ HTVA (TVA cocontractant)
- Aménagements de surface : 6.251.730€ HTVA dont 6.007.290,26 € HTVA ou 7.268.821,21 € TVAC à charge de la Ville d'Arlon et 244.440,13 € HTVA à charge de la SPGE ;

Article 2 : 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 des charges ; l'estimation dépasse les seuils d'application de la publicité européenne.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2020, article 421/731-60/2016/20164016 pour les travaux en surface et article 421/731-60/2018/20184041 pour le parking souterrain.

Article 4 : D'approuver la participation communale à l'investissement SPGE, au travers de la souscription de parts de la catégorie F au capital de l'AIVE, fixée suivant l'article 5§3 du contrat d'égyptage à 21% du montant HTVA des travaux, sur base du décompte final.

Article 5 : De transmettre aux pouvoirs subsidiaires la présente délibération et les documents du marché, pour avis.

6. TRAVAUX COMMUNAUX - Marché de Travaux : En présence de l'auteur de projet, Transitec : Actualisation du Plan Communal de Mobilité. Présentation et approbation du Plan

Monsieur MAGNUS - Il y a quelqu'un à cette table qui est normalement là et qui occupe toute sa place, c'est notre échevin des travaux, mais aussi notre échevin de la mobilité, Kamal Mitri, qui a eu une question je pourrais dire presque existentielle à se poser, puisque notre ami Kamal a malheureusement un de ses cousins qui est décédé. A une époque ils sont venus du Liban ensemble, ils ont travaillé beaucoup ensemble, ils ont vécu ensemble... C'était également un

médecin gynécologue. Et malheureusement cette personne est morte de la maladie d'Alzheimer et l'enterrement était aujourd'hui. Et donc, Kamal avait vraiment une question essentielle de se dire : « Tiens, j'ai porté ce PCM pendant des mois, pour ne pas dire des années, je dois être ici, et d'un autre côté ma famille me demande d'être à Rouan ». Ce n'est pas la porte à côté. Il nous en a d'ailleurs parlé au Collège et nous lui avons dit que sa place n'est pas ici ce soir, mais bien auprès de la famille. C'est donc pour cela que Kamal n'est pas là aujourd'hui. On lui a dit qu'on était de tout cœur avec lui aujourd'hui et que c'est là-bas qu'il devait être ; et le PCM passera même si Kamal n'est pas là. Il m'a en tout cas demandé de lui envoyer un sms pour le rassurer, dans j'espère une heure, une heure et demie, lorsqu'on aura passé ce PCM.

Je vais à présent faire une petite introduction plus politique si je puis dire, et puis je passerai la parole à Monsieur TACHERON, et il sera évidemment posé toutes les questions que vous souhaitez pouvoir poser. La Ville d'Arlon a aussi une forte ambition, une ambition véritablement volontariste afin de mettre en avant toutes les mobilités, tout en rendant compte aussi que 30% de notre population, et c'est un chiffre que j'ai repris du rapport de Transitec, 30% de notre population est à mobilité réduite. On doit donc aussi évidemment penser à eux. Beaucoup d'idées dans ce document de Transitec pourront évidemment être mises en exécution, nous l'espérons le plus rapidement possible. Nous devons évidemment à chaque fois discuter des projets entre nous, mais aussi en discuter avec les citoyens, affiner cela bien sûr avec les utilisateurs. Et puis il y a aussi des projets qui ne dépendent absolument pas de nous mais de la Région Wallonne, du Fond des Routes,... enfin lorsqu'on parle de choses aux alentours de l'autoroute il est évident qu'on peut être un moyen de pression, mais ce n'est pas nous qui décidons. On a évidemment dans ce projet beaucoup pensé au mode actif. On se rend compte qu'augmenter sans cesse l'utilisation des voitures, même si on se rend bien compte que c'est encore le cas aujourd'hui, on ne peut pas continuer comme ça. Donc vous le savez, nous avons un plan trottoir que nous affinerons et présenterons probablement en octobre, et pour lequel nous avons doublé les budgets. On a aussi un plan vélo dont on parle beaucoup dans notre PCM et je dirais que les objectifs premiers qu'on doit véritablement avoir c'est de relier les villages entre eux, de relier les villages à la ville, et donc de pouvoir avoir des liaisons d'est en ouest, et du nord au sud. Des liaisons qui assurent comme on le reprend souvent, et comme cela a déjà été dit ici dans cette salle. Si on veut promouvoir le vélo il faut du confort, de la sécurité et surtout de la continuité. Et puis nous voulons aussi réfléchir aux gens qui viennent et viendront encore en voiture, et c'est le point suivant, un plan parking que nous voulons mettre en place de manière à réfléchir sur la meilleure opportunité de placer nos parkings à Arlon, tenant compte du PCM mais tenant compte aussi de techniques qui nous sont données aujourd'hui, de manière à pouvoir avoir une rotation beaucoup plus importante des parkings, ce qui facilitera la vie des usagers et également de nos commerçants. Puis nous devons aussi faire en sorte que notre PCM soit mis en parallèle avec le Schéma de Développement Communal, et cela a été un élément auquel notre échevin de l'urbanisme a évidemment été particulièrement attentif. Tout à l'heure, nous vous proposerons d'adopter ce PCM, avec quelques nuances, vu l'avez vu dans les documents préparatoires. Car nous avons aussi bien sûr écouté les résultats de l'enquête publique. Certains éléments de cette enquête publique se retrouvent in extenso dans le PCM tel qu'il était présenté sur le Sharepoint. Nous avons aussi une annexe que nous vous avons adressée, qui se trouve dans les documents que vous avez reçus ; pour l'avenue Tesch et la rue Goffaux. En mettant cela aussi en parallèle avec un plan de déplacement scolaire et qui nous semble très utile. D'ailleurs Monsieur Mitri a déjà rencontré les directeurs de l'Athénée et de l'Itela pour leur expliquer comment on voulait, avec eux, essayer de faire en sorte que notre jeune génération soit attirée par des déplacements qui soient autres que ceux de la voiture. Mais il y en a aussi pour lesquels c'est absolument indispensable et nous voulons donc également voir comment cela se passe au niveau de la place de l'Yser avant d'avancer dans cette proposition-

là. La deuxième c'est au niveau de la suppression des places de stationnement, là aussi on veut attendre la réflexion qui ne manquera pas de venir lors du plan parking, pour savoir où il est le plus intéressant de réfléchir aux emplacements de parking à disperser sur notre territoire communal, de manière à ce que cela soit positif pour l'ensemble de nos citoyens.

Monsieur Pierre TACHERON – Bonsoir à tous. Je vais être assez bref puisqu'on avait déjà eu l'occasion de faire une présentation du PCM début d'année, au mois de janvier. J'aimerais déjà insister sur le fait qu'il y a à peu près 318 remarques qui ont été compilées par les services techniques communaux. C'est beaucoup et à la fois peu, dans certaines villes on en a nettement moins, d'en d'autres on en a beaucoup plus. Ce qui me paraît important c'est que plusieurs dizaines de ces remarques portent sur la mobilité scolaire, avec une attente qui souvent, est très opérationnelle. Concrètement : « Comment est-ce qu'on va se déplacer demain? ». Et cela va déjà un peu plus loin que l'étude du Plan de Mobilité qui cherche à définir des annotations, là on est vraiment dans du très concret, du très opérationnel, de la mise en œuvre; ce qui est très bien. On sent qu'en gros, une bonne partie des Arlonais qui ont participé à l'enquête n'étaient pas dans une logique bête et méchante de blocage. On a à peu près du 50/50. 50 d'usagers qui sont en faveur du PCM et qui veulent accélérer, le mettre en œuvre et le passer à l'opérationnalisation. Et puis comme dans toutes les villes on a 50% de gens qui n'y croient pas, qui ne veulent pas et qui trouvent que c'est de l'utopie. En même temps il faut bien se rappeler les règles du jeu. La Région Wallonne impose, elle finance 75% de l'étude. Elle va aussi corréliser les décisions que vous allez prendre ce soir et donc les financements de la mise en œuvre du PCM à l'approbation du PCM, et a des décisions volontaristes. Elle exige le respect du principe « stop » qui commence d'abord par se préoccuper de la marche à pied, ensuite du vélo, ensuite du transport public, avant de se préoccuper de la voiture. Tout simplement parce que dans le cadre des engagements climatiques que la Belgique et la Région en pris en matière de protection de l'environnement il y a des objectifs très très forts, notamment la vision FAST (Fluidité, Accessibilité, Sécurité et Santé, ainsi que Transfert modal) qui vise pour l'horizon 2030 25% de réduction des déplacements en voiture individuelle. C'est énorme comme objectif, ce n'est pas totalement utopique, on a maintenant beaucoup de villes qui adoptent ce type d'objectif, et donc c'est vraiment ça la philosophie qui est demandée par la Région. D'ailleurs ils viennent de publier le nouveau plan infrastructure et mobilité pour tous pour la période 2020-2026, qui va vraiment dans cette réorientation très fortement orientée vélo comme l'a dit Monsieur le Bourgmestre, et également transports en commun. A Arlon vous avez la chance d'avoir un des TEC qui est les plus dynamiques par rapport aux cinq entités du TEC sur la Région, avec déjà des adaptations qui ont été mises en œuvre ces dernières années dans le secteur. Et puis avec des projets très concrets qui vous ont été présentés, pour certains notamment, par l'autorité organisatrice de transports. Alors maintenant c'est clair que dans tous les plans communaux de mobilité il y a une part de frustration, parce qu'on aimerait aller plus loin, on aimerait faire plus, mais ça c'est aussi une exigence de la Région Wallonne qui se rendait compte qu'elle sortait des briques de 300 pages avec des centaines et des centaines de mesures, et quand on faisait le bilan 15 ans après on se rendait compte qu'on avait fait à peine 25% de ce qui était souhaité, voire parfois même « fantasmé », dans les plans de mobilité. Donc clairement, la Région exige maintenant qu'on soit pragmatiques et plus opérationnels, elle exige qu'on se focalise sur 10 mesures à haut impact, j'y reviendrai dans l'exposé. C'est ce qui explique notamment qu'à un moment donné, quand il a fallu faire des choix avec la Région et la Ville sur les 10 mesures à haut impact et qu'Idélux travaillait sur le stationnement - sur la question Smartparking, on a mis de côté cette thématique en attendant que l'étude Idélux soit menée, pour ne pas faire le travail en double.

Ce petit préambule étant posé, si j'attaque la présentation l'idée c'est de vous rappeler les principales mesures. Vous verrez que sur le projet de rapport tel qu'il vous est soumis il est marqué « approuvé », cela ne veut pas dire qu'on anticipe la décision qui va être prise par le Conseil communal ce soir. L'approbation, dans l'ordre des étapes administratives qu'un PCM doit suivre en termes d'enquête publique, passe d'abord par une approbation « comité d'accompagnement », donc les différentes entités communales et régionales qui ont accompagné toute la démarche d'élaboration du plan de mobilité, avant de passer à l'approbation par le Conseil communal.

Donc ce qui est marqué « approuvé » ici c'est bien ce qui a passé les décisions au niveau de ce comité d'accompagnement. Vous avez ici la liste des 10 mesures haut impact, je ne vais pas trop y revenir parce qu'on avait déjà eu l'occasion d'aborder ça assez longuement en début d'année c'est juste pour se rappeler qu'on focalise bien sur ces mesures stratégiques. Et puis vous voyez qu'on avait déjà commencé à travailler sur le volet scolaire, notamment avec l'INDA, avec déjà un certain nombre de pistes. C'est probablement ce premier travail avec l'INDA qui a motivé les autres écoles, on l'a vu dans le cadre de l'enquête, elles ont été très impliquées, avec beaucoup de remarques, très concrètes, très pratiques. Monsieur le Bourgmestre l'a dit, elles sont très demanderesse d'avancer sur cette réflexion. Pour le concept qui vous est proposé pour 2030 il n'y a pas énormément d'éléments qui ont changé par rapport à la présentation du mois de janvier. C'est parfois un peu le jeu des sept erreurs quand on fait ces plans communaux de mobilité, et juste pour vous aider à vous y retrouver vous pourrez constater que partout dans le PCM on a mis des astérisques, à la fois dans la table des matières, dans la liste des figures, dans la marge du texte et dans la marge des figures, pour que vous puissiez voir systématiquement les deux plans - regardez le jeu des sept erreurs pour vous aider à trouver où est-ce qu'il y a des modifications. La Ville a bien entendu reçu la version Word en mode révision, donc intégrant toutes les modifications, qui permet de les identifier de manière plus aisée. Donc ici qu'est ce qui se passe dans le cadre du PCM : c'est que côté ouest vers Stockem, on a fait des adaptations sur les itinéraires cyclables. Ça c'est clairement des adaptations qui ont été demandées dans le cadre de l'enquête publique, qui ont fait l'objet d'échange avec les services techniques communaux et avec la commission mobilité, pour peaufiner les endroits où on allait franchir la N82 qui fait ring côté ouest, et comment est-ce qu'on allait garantir des continuités en lien avec d'autres projets qui ont continué à murir, parallèles au PCM. C'est un premier exemple. Ici vous avez une deuxième carte qui reprend tous les itinéraires cyclables tels qu'ils ont été proposés, avec 3 niveaux de hiérarchisation du réseau. Et ça aussi ça a fait l'objet d'adaptations. Il y a des projets qui ont été priorisés, d'autres qui ont été un peu ralentis en fonction des opportunités qui ont été mises en évidence entre temps, notamment par les réflexions menées par la Région, avec Idelux etc. Dans la portion centre, là on a une des planches un peu stratégiques qui avait été reprise, vous retrouvez les principales mesures préconisées par le PCM en termes de plan de circulation, et là on voit bien que c'est des mesures qui sont présentées dans le réseau cyclo-pédestre. On est bien dans ce principe « stop » - qu'est-ce qui se passe d'abord pour la marche à pied et les vélos. On est bien dans le cœur le plus dense, où tout se passe pour les piétons et les vélos. Je lisais un peu dans les réactions, par rapport à la mise en place de la zone 30 temporaire Covid, qu'il y a des usagers qui disent : « oui dans le secteur de la gare ça a pleinement son sens, il y a énormément de gamins qui sortent des trains ou des bus et qui vont se rendre dans les écoles. » Donc beaucoup de piétons, et de plus en plus (j'en ai encore vu un en arrivant tout à l'heure) de trottinettes standards ou électriques. Donc on a ce besoin de micro-mobilité de courte distance qui est très très flagrant dans ce périmètre, autour de la gare et cœur de ville, tout le secteur que vous venez d'aborder maintenant, et les principaux pôles scolaires.

Deux mesures phares : la mise à sens unique de la rue Goffaux sous le pont de chemin de fer direction montante. Ce qui permet de soulager fortement la place Goffaux parce qu'on a du trafic en moins, et ça c'est en lien à beaucoup de questions qui ont été soulevées par les écoles : comment on va assainir les abords des écoles, notamment l'Athénée. Et le problème qu'on a aujourd'hui avec la rue de la Semois quand elle veut se réinjecter sur la place Goffaux, c'est qu'à un moment donné il y a trop de trafic. On ne peut pas vraiment optimiser l'espace, on ne va pas pouvoir élargir, donc supprimer un mouvement c'est une des solutions qui permettrait de simplifier le système. Cela veut aussi dire qu'il faut gérer ces afflux de gamins. Quand il y a un train ou un bus qui se vide ils arrivent à la queue leu leu et coupent la rue de la Semois en passant au passage piétons de manière systématique, soit par des agents de prévention et sécurité qui vont les faire traverser « en peloton » pour laisser des points de passage pour les voitures, soit avec un feu, cela peut être une deuxième variante. Donc ça c'est des pistes nouvelles qui ont été abordées, notamment pour répondre à ces questions très concrètes issues de l'enquête publique, en complément de ce qui avait déjà été identifié dans le PCM. Et puis pour la rue Victor Tesch, comme Monsieur le Bourgmestre l'a dit, on est en train de se poser les questions en lien avec le plan de stationnement, et avec d'autres réflexions. Ça pourrait également être une des pistes, de mettre cette rue à sens unique. Parce que cela permettrait quelque part de jouer une espèce de contre-balancier, de double sens avec la rue Netzer qui est dans l'autre sens et qui fait le lien avec le petit ring. C'était les principales mesures, et on voit bien qu'on cherche là à apporter des solutions avant tout aux piétons et aux cyclistes qui ne soient pas au détriment des bus, avec des contraintes pour la voiture. Mais ce qu'on a pu montrer avec les outils de type GPS connectés, c'est qu'aujourd'hui la plupart des usagers qui viennent par le nord n'ont aucun intérêt d'arriver par la rue Goffaux, ils ont tout intérêt à passer par la rue de la Semois. On le voit en analysant les temps de parcours, même en remontant au pré-Covid. Quand on analyse les différents points d'entrées vers les pôles scolaires en relation avec les itinéraires d'accès, il n'y en a pas tant que ça qui sont vraiment bloqués par ce sens unique puisque déjà aujourd'hui les itinéraires GPS connectés vous incitent à faire le tour par le sud, par la N81 et la N4 à l'est, plutôt que de vous faufiler dans ce cœur de ville où forcément les temps de parcours ne vont jamais être très attractifs pour des déplacements en voiture. Pour les zones 30 en situations existantes projetées vous avez déjà mis en place une première étape en relation avec le centre-ville à titre temporaire dans le cadre des mesures Covid, c'est vraiment quelque chose qu'on a vu se mettre en place dans beaucoup de villes. Vous l'avez mis en évidence sur votre site Internet, cette explosion de déplacements à pied et à vélo. On a l'impression que les gens ont redécouvert qu'ils avaient des pieds, qu'ils avaient un vélo qui traînait dans le fond de leur garage. La météo a été exceptionnelle, ça a été un des points au moins positifs pendant toute cette période de confinement et de déconfinement. Et cela a incité les gens à bouger, ils se déplacent deux fois plus longtemps, à la fois à pied, à la fois en vélo.

Ils ont réappris, il est donc important qu'ils ne reviennent pas à la case départ. On verra comment cela va se passer avec la météo. L'enseignement qui s'est passé en France suite aux très très longues grèves – il faut se rappeler qu'il y a eu six semaines de grève RATP, SNCF etc. fin de l'année passée. Eh bien il y a eu des transferts sur le vélo notamment, et ce qu'on a vu c'est que pendant l'hiver, qui n'est vraiment pas la période la plus propice, on ne s'attend pas à ce que le vélo continue à être pratiqué en hiver quand il fait froid, quand il neige ou que sais-je. En fait la baisse n'a pas été aussi significative que celle à laquelle on pouvait s'attendre instinctivement. Et donc les gens qui ont pris ces nouvelles habitudes les ont gardées malgré les aléas météo. Ça c'est un des points importants et c'est pour ça qu'aujourd'hui vous devez sécuriser vos itinéraires cyclables. Et le vélo à assistance électrique change complètement la donne en termes de distances et de temps de parcours; vous n'arrivez pas en sueur à vos réunions donc cela change vraiment la donne par rapport à la mobilité. Mais il faut sécuriser, ça c'est

une demande très très forte de la plupart des citoyens dans le cadre de l'enquête publique : Comment je vais réduire les vitesses, comment je vais réduire le transit, comment je vais sécuriser l'itinéraire à vélo... Et il ne faut pas espérer que ce soient les enfants qui servent de « Cheval de Troie » pour mettre en place des vélos. On ne veut pas éradiquer le cycliste avant même qu'il ait atteint la fleur de l'âge. L'idée c'est que c'est d'abord les adultes, grâce au vélo à assistance électrique, qui vont jouer ce rôle de pionnier, parce qu'ils ont plus cette capacité de s'imposer. Et puis plus il y aura de vélos plus l'automobiliste va se dire « il faut que j'adapte un petit peu ». Ce qu'on voit aux Pays-Bas c'est que n'importe quel automobiliste, même celui qui a la voiture la plus puissante, la plus grosse, et qui a tendance à appuyer un peu fort sur le champignon, a dans sa famille un parent, un enfant qui fait du vélo. Il est donc conscientisé à cela. C'est à ça qu'il faut arriver progressivement, monter à 5 ou 10 % par mode à vélo pour que après effectivement on respecte davantage les cyclistes les plus fragiles que peuvent être les enfants. Car eux ils auront des trajectoires qui sont nettement moins fiables, ils sont moins maîtres de leur bécane que ne le sont les adultes, et ce n'est donc pas eux qui vont commencer à jouer les pionniers à vélo. C'est clairement les adultes grâce au vélo électrique.

Et puis vous l'aviez vu, on a des mesures très concrètes parfois. Ça peut être des esquisses, ça peut être des plans de circulation locaux en lien avec secteur chemin des Espagnols, développement Seymerich etc. Le petit ring c'est un point qui a fait l'objet de beaucoup de débats parce qu'on sent qu'il y a beaucoup d'attentes, au niveau des piétons, de la largeur et du confort des trottoirs, au niveau des vélos, avec des itinéraires qui ne sont pas complets. Donc là on a mis les deux figures avant/après vis-à-vis des vélos. J'y reviendrai plus en détail pour vous rappeler ce qui a évolué. Il y a clairement des adaptations qui ont été apportées grâce à l'enquête publique, et ça c'est important. Aujourd'hui on ne fait pas une enquête publique alibi, ça ne sert à rien. On ne mobilise pas autant d'énergie, autant d'implication des citoyens, donc vous verrez qu'il y a des adaptations très très concrètes qui ont été apportées. Et puis enfin les mesures de priorisation des bus, puisqu'aujourd'hui la Région Wallonne, dans son nouveau plan infrastructure, exige vraiment d'investir beaucoup d'argent sur les transports en commun. Et vous êtes prêts, vous avez des mesures concrètes, et donc vous allez pouvoir leur donner des idées pour aller chercher des budgets d'investissements. Les principales remarques sont compilées dans un tableau et Thibaut les maîtrise parfaitement, il les a triturées dans tous les sens, en long en large et en travers. Il y a un travail de présélection des mesures qui a d'ailleurs été fait, et souligné également par Madame CHERMANE, la responsable du Service Mobilité, en relation avec le PCM. C'est clairement volontaire de la part de la Région que ce soit la Commune qui fasse le prédépouillement parce qu'il y a un moment donné où nous on tire la prise. A moins que le Bourgmestre veuille nous mandater à vie il y a bien un moment donné où il faut qu'on arrête. En termes de règles de marchés publics on ne peut carrément pas continuer ad vitam eternam à vous accompagner. Donc il y a un passage témoin qui doit se faire, et quelque part c'est cette enquête publique. Thibaut est maintenant rodé pour toutes les questions techniques que son Bourgmestre ou son Échevin veut lui poser et il a tous les éléments en main pour y répondre. Comme je vous disais, dans le rapport de synthèse il y a la version en mode révision des modifications si vous voulez la consulter avec lui. On y voit ces astérisques mises en évidence dans la marge de gauche afin de vous faciliter le travail pour aller repérer toutes les adaptations qui ont été menées dans la table des matières, cela vous permettra d'éviter de chercher partout où il y a des adaptations.

Il y a deux principaux enseignements qui ressortent de l'enquête publique : ce besoin d'aller dans quelque chose de beaucoup plus concret sur le plan de déplacement scolaire; un accompagnement sera mené. Maintenant la Région forme des référents pour la mobilité scolaire, notamment dans le fondamental, ce qui permet d'aider les écoles à améliorer et à

sécuriser les abords d'école, et d'accompagner la mise en œuvre d'un rang à pied – ce qu'on appelle un pédibus dans le jargon. On ne va évidemment pas avoir beaucoup d'autres mesures pour les tout-petits. C'est compliqué pour eux, on ne va pas les mettre dans les bus et ils ne vont pas se déplacer à vélo. Il faut attendre 10 – 12 ans pour qu'un enfant ait toutes les facultés pour pouvoir se déplacer à vélo tout seul. Avant il peut le faire avec ses parents. Il y a donc des outils auprès de la Région qui vont vous permettre de concrétiser avec les écoles le changement dès le plus jeune âge. Dans toute sa scolarité on apprend à l'enfant à se déplacer, cela nécessite 1,5 tonne, 50m² d'emprise au sol et puis un papa ou une maman derrière le volant. Il faut qu'il apprenne à se spatialiser, à anticiper les distances, à voir les vitesses. Et ça, cet apprentissage il ne le fera pas sur la banquette arrière d'une voiture. C'est donc important qu'il change de mode de déplacement très rapidement pour qu'on lui fasse prendre directement des modes de déplacements durables afin de ne pas l'avoir sur le dos quand il sera ado et qu'il ira manifester contre le climat – parce que ça va recommencer, ça ne va pas tarder, quand on aura les prochains rapports du GIEC c'est sûr qu'ils vont revenir. Donc ça c'est aussi un critère clé, maintenant on essaye de responsabiliser ces ados. On donne des outils aux communes et aux écoles pour qu'ils puissent eux même calculer leur propre bilan carbone 185 jours par année – « tu te déplaces pour aller à ton école à 14-15 ans en voiture alors que tu habites à deux km de l'école et qu'on a un itinéraire sécurisé existant déjà opérationnel, dès lors pourquoi est-ce que tu viens en voiture plutôt que de venir en vélo alors que tous les outils sont mis en œuvre pour que tu puisses le faire ». Donc ça ce sont des outils très concrets que la Commune pourra mettre en place. Le deuxième élément c'est ce fameux enjeu stationnement qui doit être mis en corrélation avec le schéma communal de développement commercial. Les commerces sont actuellement dans une situation un peu catastrophique ou même très catastrophique suite au Covid. Et notamment, l'e-commerce a fait en trois mois la progression que les experts attendaient d'ici 2023-2024. Amazon a recruté 175.000 personnes au plus fort de la crise, c'est colossal. Je ne suis pas sûr qu'il faille se réjouir de ce genre d'évolution parce que cela se fera très clairement au détriment du commerce urbain. Aujourd'hui toutes les politiques de stationnement se font quelque part un peu moins en faveur de l'électeur, mais un peu plus en faveur du client des commerces, c'est aussi un choix politique qui doit être pris car c'est crucial, il faut donner un électrochoc, il faut garantir des places libres devant les commerces. Et ça, Monsieur le Bourgmestre l'a dit, on y arrive qu'avec une augmentation du taux de rotation.

En gros, une place ne doit pas être occupée six ou huit heures d'affilé par un usager juste devant un commerce. Lui, il doit être garé un peu plus loin de telle manière à ce que la place devant le commerce puisse être utilisée par quatre, cinq ou six usagers pour une zone bleue, et voir quinze à vingt pour les nouveaux outils de type capteurs, qui enclenchent un compteur dès que la voiture se gare et qui lui permettent de se garer trente minutes. Il y a notamment des capteurs de ce type aux abords de la gare central à Luxembourg. Ce sont des outils qui se développent très fortement aujourd'hui et qui vont permettre de redynamiser le stationnement dans les zones commerçantes. Donc là, vous retrouvez le concept avec ces différents astérisques qui vous permettent de voir un peu les adaptations. Parfois c'est des kilomètres de sites vélo, d'itinéraires cyclables, des typologies cyclables qui ont été recalculées sur base des discussions et des apports à mener par l'enquête publique. Ça peut donc également être ce type d'adaptation que vous allez retrouver dans l'enquête publique. L'histoire du mini ring qui a fait couler beaucoup d'encre et qui a vraiment été un sujet important vis-à-vis de l'enquête publique. Il y a plusieurs critères : le stationnement, on l'a dit, c'est aujourd'hui prématuré, on l'avait déjà dit dans le premier rapport. Ce n'est pas avec un PCM qu'on va décider si on supprime des places, combien on en supprime... c'est avec un plan à l'échelle 200 – 250^{ème}, de manière très concrète, que vous allez pouvoir le faire. Et surtout après avoir eu cette fameuse étude de stationnement qui vous dira quelles sont les marges de manœuvre que vous avez. Par contre, ce qui est intéressant c'est que dans le cadre de l'enquête publique on avait mis en évidence pour les vélos différents

segments qui étaient un peu problématiques. Par exemple Diekirch, où pour le débouché sud-ouest on se rendait compte qu'il y a moyen de passer par des petites voiries latérales, donc on n'a pas besoin, même si la rue de Diekirch est à sens unique, d'avoir un contre sens pour les vélos, parce que le vélo ne va pas venir s'enquiquiner dans les feux, avec des temps d'attentes. Il va de toute façon déjà spontanément prendre des petites voiries parallèles qui feront gagner du temps.

Et puis à un moment donné on s'était posé la question ici de mettre un sens unique limité, donc un contre-sens cycliste pour retrouver de la continuité avant d'aller chercher les voiries intérieures qui sont pacifiées. Et on s'est rendu compte - sur base de l'enquête publique, de discussions avec les commerçants, d'analyse un peu plus fine - qu'en fait la rue des Remparts peut déjà jouer ce rôle-là plus en amont. C'est donc ça que vous retrouvez quand vous faites un peu en mode BD un dessin animé, un avant et un après, et vous voyez que dans toute la portion ici dans le virage, on a retiré cette notion de sens unique illimité pour la remettre sur la rue des Remparts. Le cycliste ira par la rue des Remparts et ça a une incidence assez forte sur le stationnement, notamment devant les commerces. On va avoir besoin de moins de suppression de places de parking si on veut garantir les aménagements cyclables.

L'autre extrémité a fait aussi l'objet de pas mal de discussions. En fait vous avez ici des adaptations qui sont prévues dans le prolongement de la rue Netzer, après la zone des écoles, parce que la zone des écoles est clairement importante en termes de capacité routière en lien avec cette « dépose-reprise » il faut garder un passage libre à côté des arrêts de bus de la « dépose-reprise ». Après, une fois qu'ils ont tourné à droite pour descendre vers la Police, dans la rue Saint-Jean, on a là de la place pour faire des aménagements, et donc ce sont les réflexions en cours, avec des aménagements provisoires, dans le cadre du Covid qui ne visent pas seulement à mettre en place des sens uniques limités, mais également à faire des aménagements cyclables en faveur des vélos dans le sens de marche des voitures. Ce sont des nouvelles adaptations qui sont en cours d'affinage. On voit donc bien que la Ville est déjà en train d'aller un pas plus loin que les orientations du Plan de Mobilité.

Enfin il y avait des demandes sur le suivi du PCM, ce qui est très important parce qu'aujourd'hui il y a des nouveaux outils, notamment de type « big data » qui permettent aux communes de plus facilement monitorer la mise en œuvre des plans communaux de mobilité sans devoir recourir à des énormes enquêtes très coûteuses en ressources humaines ou qui nécessitent forcément de faire des appels à des bureaux d'études. On a eu l'occasion d'en parler avec Thibaut pour qu'il puisse se familiariser un peu avec ces outils. Pour cette commission de suivi, la Région sera exigeante pour que dans quatre ou cinq ans vous puissiez dire « on était là, voilà les objectifs qu'on s'était fixés, voilà ce qu'on a déjà mis en œuvre et comment on progresse ». Pour rappel, la restitution du PCM se fait en rapport Word, donc éditable. Ce n'est pas des logiciels graphiques, très coûteux et très complexes à étudier. Toutes les cartes sont remises en atlas Open Source, cela veut donc dire que la Ville a maintenant les cartes en mains. Quand vous aurez mis en place un premier segment d'aménagement cyclable vous pourrez vous-même adapter la carte pour tenir à jour le monitoring et le suivi de mise en œuvre de ce PCM. Voilà, je vous propose de ne pas être plus long vu l'horaire de la soirée, et puis comme on a déjà eu l'occasion d'aborder une bonne partie de ce dossier.

Monsieur MAGNUS – Pour le dernier point, concernant la rue Saint-Jean, il est indiqué dans le PCM qu'on va effectivement d'abord mettre en place un remodelage de la rue Saint-Jean « période Covid », et puis en fonction de cela on verra ce que ça donne et si vraiment le SUL

est indiqué à ce endroit-là, mais d'abord faire cette première étape pour pouvoir un peu mieux sentir comment les choses peuvent se présenter.

Monsieur GIGI – Ce PCM ambitieux décrit plusieurs moyens pour faire évoluer la mobilité au sein de notre commune, mais aussi des enjeux. Un des plus importants selon moi, c'est la mobilité scolaire. Arlon est une ville étudiante et la mobilité aux abords des écoles au moment des arrivées et des sorties ne peut être qu'améliorée. A l'heure où certains parents déposeraient en voiture leurs enfants devant la porte de leur classe s'ils en avaient la possibilité la commune fait le pari de la mobilité douce et apaisée, et je pense sincèrement qu'elle a raison. Rappelez-vous le succès du magasin de vélos VF Bike à Weyler ou des rayons vides au Décathlon à la fin du Covid; le vélo revient en force. Cet enjeu ne va pas être simple, il faudra rencontrer, concerter et investir tous les acteurs de la vie scolaire, je pense aux directions, enseignants, éducateurs, mais aussi aux parents et aux élèves. Quand on sait qu'un projet ne tient souvent qu'à la motivation d'un professeur, qu'à l'abnégation d'une direction, ou devient l'objectif d'une association de parents il est primordial que cette réflexion sur la mobilité scolaire, commence par et avec eux. Mais une école n'est pas l'autre... Le public et les réalités socio-économiques sont différents d'une implantation à l'autre. Et la commune aura pour mission difficile d'accompagner, voire d'initier ou réactualiser un plan de déplacement scolaire pour chaque école, alors que celles-ci sont déjà fort occupées avec leurs premières rentrées sous l'ère Covid et les différents plans de pilotage. Les possibilités sont nombreuses, covoiturage, pédibus, rues scolaires, Kiss & Ride décentralisés etc. Ils devront être accompagnés obligatoirement d'investissements, autant de la part des écoles en créant des parkings sécurisés, que de la Commune, avec des itinéraires piétons sécurisés, des pistes cyclables, des rues apaisées, des parkings à vélos, des navettes de bus, etc. Cet enjeu doit s'initier dès maintenant pour que demain il puisse porter ses fruits. Moi j'ai confiance en la jeunesse. Un enfant, s'il est accompagné et sécurisé ira volontiers à vélo. Un jeune ne roule plus sa mécanique sur une mobylette ou un scooter, il se déplace plus volontiers en trottinette électrique, en overboard ou en segway. Les mentalités prennent du temps à changer mais c'est à la base à l'école que l'on peut initier ce changement.

J'avais deux ou trois questions et je pense que c'est plutôt Monsieur Vincent qui pourra me répondre. On en a déjà un peu parlé maintenant mais quelle stratégie comptez-vous mettre en œuvre pour concerner vraiment les écoles, et améliorer cette fameuse mobilité scolaire? Est-ce que vous avez déjà des propositions à faire? J'entendais aussi qu'il y avait des référents de mobilité pour les écoles fondamentales. Quid du secondaire est-ce qu'actuellement il y des choses qui ont été mises en place au niveau de la Région?

Monsieur VINCENT – Je peux donner deux exemples pour ce qui est du plan de déplacement scolaire, par rapport à une école primaire comme par exemple à l'école Saint-Bernard où on a déjà fait une première analyse, et où on a remarqué qu'il y avait beaucoup d'élèves qui venaient d'une certaine section d'Arlon, à savoir toute la portion qui est comprise entre la route de Bastogne et la route de Neufchâteau. Dans ce cas-là on a proposé à l'école d'inciter les parents des élèves qui viennent de ces villages là (Heinsch, Freylange, Viville...) à déposer leur enfant une fois passé le contournement où il y a encore toute une partie de projet immobilier du Wäschbour qui n'est pas encore construit, et à partir de là on pourrait organiser par exemple un pédibus vers l'école. Ça c'est un premier exemple pour une école primaire ou maternelle qui pourrait bien fonctionner. Pour ce qui est d'une école secondaire c'est un peu plus compliqué. On ne va pas organiser un pédibus avec des ados de 15 ans. Là on parle plutôt de covoiturage, on parle aussi de créer des itinéraires bus ou des itinéraires cyclables, mais là il faut clairement que l'école investisse également du temps. On peut par exemple penser à un professeur de

géographie en rétho qui demanderait à ses élèves de calculer l'impact CO2 d'un élève qui viendrait en voiture 180 jours par an, et d'un élève qui viendrait à vélo ou en bus ne fût-ce qu'un tiers des jours sur l'année, et de cette manière-là conscientiser les élèves. Et toujours avec ce même prof de géographie avoir la localisation de plusieurs étudiants et trouver le meilleur itinéraire possible pour eux. Le problème avec les adolescents c'est qu'il est difficile de les forcer, il faut surtout les conscientiser et les inciter. Et le meilleur moyen de les inciter c'est encore de leur en donner la possibilité. Évidemment, si on dit à tous les étudiants qui habitent dans un village de venir à l'école en bus mais qu'il n'y a pas de ligne de bus dans ce village là l'école va évidemment venir vers nous en nous disant « on investit du temps mais à vous d'investir de l'argent ». Dans l'école fondamentale ça va donc être un peu plus facile : en général il y a effectivement des référents pour la mobilité et la sécurité routière; dans les écoles secondaires c'est plus rare, cela dépend des écoles et il faudra voir au cas par cas.

Monsieur GIGI – Par rapport aux écoles secondaires je me suis un peu renseigné, les directions ne sont absolument pas au courant de l'existence des référents et sont même assez dépourvues. J'entends bien le discours de « il faudrait que... » mais il faudrait beaucoup de choses... Quelles sont vos stratégies à vous pour concerner les écoles? Vous vous imaginez aller devant 50 étudiants pour leur en parler directement ou plutôt avoir un discours auprès de la direction qui relayera les professeurs, etc? Est-ce que vous avez déjà imaginé une stratégie de ce genre?

Monsieur TACHERON – Oui on a eu l'occasion d'en parler avec la Région Wallonne. Ici vous avez l'exemple de l'INDA. J'ai masqué la colonne des adresses parce que c'est toujours un peu délicat en termes de RGPD. Mais on a obtenu un listing anonymisé des élèves, avec l'adresse de domicile un peu floutée – pas l'adresse précise au numéro près. On inscrit cette adresse dans des outils Open Data qui nous permettent d'aller chercher le temps de parcours à pied, le temps de parcours à vélo, le temps de parcours transport collectif en tenant compte de la marche à pied pour se rendre à l'arrêt et marche à pied de l'arrêt de destination pour se rapprocher de l'école. En tenant compte des horaires de passage réels, pas encore du temps réel des bus puisque ça le Tec est en train de le développer mais ce n'est pas encore complètement opérationnel. Et le temps de parcours voiture en tenant compte des bouchons. Cela permet donc de calculer pour chaque élève deux types de déplacements, c'est-à-dire que, dans un monde idéal, s'il ne tenait compte que du temps de parcours on admet que la voiture est la référence. Cela reste la référence de plus de deux tiers des élèves, on le voit dans de nombreuses enquêtes qui ont été menées par la Région. On dit que tant que le temps de parcours du mode alternatif ne passe pas 10 minutes de plus que celui en voiture on considère qu'il est plausible.

Ça c'est sur base de discussions qu'on a déjà eues avec des directions d'écoles qui nous disent : « Dans un foyer, quand vous avez trois gamins qui ne sont pas dans le même niveau d'enseignement... en Suisse aujourd'hui l'amplitude scolaire à l'heure de pointe du matin c'est une heure et demi. Ma nièce, quand elle commence à 7h20 elle va chercher son bus, le petit dernier il va à l'école à 9h00. Ça veut dire que les parents ils sont au front. Vous imaginez, c'est déjà compliqué pendant la plage d'une demi-heure, eux ils sont au front pendant une heure et quart. Réveiller le grand, laisser dormir le petit, tenir le timing et tout ça... socialement c'est une catastrophe, c'est très complexe à gérer, on a tout mis sur le dos des parents. On en ne veut pas en arriver là. Par contre, parfois un décalage d'un quart d'heure dans les horaires ça suffit pour tout régler. C'est ce que Waterloo a fait. Deux grandes écoles très proches l'une de l'autre, ils ont décalé les heures de rentrée d'un quart d'heure. L'INDA a par exemple des élèves qui arrivent à 8h15 et d'autres à 8h30, ils ont déjà fait un peu cet exercice. Donc là il y a une coordination à faire entre les écoles pour qu'elles n'arrivent pas toutes au même moment. Et puis une fois qu'on a fait ça, avec ce type d'outils, ce qu'on peut surtout sortir qui est intéressant

c'est des cartes beaucoup plus fines localisant – ici c'est les 2600 élèves de l'INDA – vous avez en vert tous ceux qui sont à portée de marche à pied, donc moins de 10 minutes de temps de parcours supplémentaire par rapport à la voiture.

Voici en bleu tous ceux qui sont potentiellement à vélo, et en jaune ceux qui sont potentiellement en bus. Ça veut dire qu'ils ne sont pas obligés de se lever à 6h15 pour prendre le bus à 6h25 devant chez eux et puis arriver à 6h40 à l'école et puis attendre pendant $\frac{3}{4}$ d'heure que l'horaire démarre. Clairement, ce qu'on leur dit dans Google ou dans des outils type Open Route Service, on veut arriver à 8h15 parce que le gamin commence à 8h30, ou on veut arriver à 8h00 parce que lui il fait partie de l'équipe qui commence à 8h15... Une fois qu'on a fait ce calcul, on peut filtrer par classe, et l'idée comme le disait Thibaut c'est de donner aux profs de sciences ou aux profs de géographie d'intégrer dans leur cursus ces tableurs Excel, et puis les profs vont expliquer aux élèves ce qu'est le bilan carbone d'un déplacement 180 jours par année en voiture, seul ou avec son petit frère, c'est quoi le temps de parcours? Quelle est l'influence du transport sur le réchauffement ? etc... il peut donc intégrer tout ça dans l'aspect environnemental de la formation distillée par l'école. Le prof de géographie lui va pouvoir le mettre dans une logique de spatialisation, de distances, de rapport au temps à l'espace etc. Ce qu'on peut aussi leur fournir maintenant avec les nouveaux outils cartographiques de type SIG – des cartes que l'on a commencées à sortir pour le plan communal de mobilité de Mons - ce sont 3 cartes qui sont disponibles sur Internet. Il n'y a pas besoin de logiciel, n'importe quel PC capable d'afficher une carte Google Map pourra afficher une carte de ce type-là. Vous avez en trait vert les aménagements cyclables, et en trait rouge c'est qu'il n'y en a pas. Ce sont des itinéraires que l'on aimerait, mais les aménagements ne sont pas encore adaptés. Maintenant que vous avez les cartes disponibles, vous pourriez mettre à gauche la carte des itinéraires cyclables, à droite la localisation des gamins. Et puis le prof pourra confronter les élèves et leur dire « le petit Corentin qui habite là est sur un axe rouge donc on ne va pas lui proposer de venir à vélo; par contre Magali qui habite juste à côté est dans l'axe vert et est dans l'aire de pertinence « marche à pied/vélo » où les itinéraires sont adaptés ». On voit que l'on est dans du très opérationnel et concret. En plus le prof sait très bien, quand il va parler de covoiturage, si les deux qui habitent dans le village s'entendent ou se détestent. Et il sait aussi les thèmes qu'il va pouvoir aborder. L'idée est de responsabiliser aussi les écoles parce qu'elles nous disent toutes qu'elles n'ont pas le temps, qu'elles n'ont pas les ressources, qu'elles ont autre chose à faire... Leur philosophie est de dire « on les laisse tranquille en septembre avec la rentrée Covid, le recalage des horaires, les familles recomposées, « je dors chez papa une semaine sur deux »... Ils mettent cela en équation. Fin septembre, quand les horaires sont calés et qu'on y voit plus clair ils peuvent alors l'inscrire en octobre dans leur cursus. On peut récupérer leurs données, faire tourner l'outil, donner l'information aux profs qui le feront après dans les cours. Et l'idée est qu'en octobre ils en parlent avec les enfants. Ce qu'il se passait dans les précédents plans de déplacement scolaire au niveau de la Région Wallonne est qu'on faisait une enquête pendant 4 mois, on dépouillait pendant 3 mois, et au mois de mai – quand les gamins sont déjà en train de réfléchir à leurs examens – on leur disait « vous ne vous êtes pas très bien déplacés pendant 8 mois, donc voilà ce que vous auriez dû faire »... On aimerait maintenant faire exactement l'inverse : rationnellement au mois d'octobre, en termes de sécurité routière, dans les cartes nous avons aussi les statistiques d'accidentologies, on a aussi des cartes similaires pour les transports en commun, qu'on puisse donner l'information. Ça ne sert à rien de dire au petit Corentin qu'il peut venir à vélo alors qu'il est sur l'axe le plus meurtrier en termes de mortalité routière; on va donc l'éliminer de l'équation. On a donné l'information, c'est objectivé, maintenant on positive.

Monsieur WALTZING – Par rapport à tout ce travail et la relation que vous auriez avec le TEC, je prends par exemple tous les villages limitrophes : les bus, comme vous en avez donné l'exemple, passent à 6h25 pour des cours qui se tiennent à 8h... donc les enfants ne prennent pas le bus; les parents doivent s'organiser pour conduire les enfants. Si vous demandez un bus supplémentaire au TEC ils vont dire qu'ils ne vont pas en fournir un supplémentaire parce qu'il part à vide... Oui mais si vous vous organisiez un peu mieux au lieu d'avoir 4 voitures qui partent d'un même village avec 12 enfants, peut-être qu'il y aurait moyen d'avoir un petit bus spécifique - on ne va pas parler de bus autonome parce qu'on est encore un peu en retard au niveau de cette technologie-là, mais ça arrive - ou trouver un moyen d'attirer aussi les jeunes à prendre un transport en commun. Est-ce que vous avez une relation avec le TEC pour justement travailler en ce sens?

Monsieur TACHERON – C'est un peu compliqué pour l'instant avec le TEC, ou plutôt avec le décret sur l'autorité organisatrice des transports qui s'est posée dans un statut un peu tour d'ivoire, c'est-à-dire « j'ai été institutionnalisé par un décret, le reste n'apparaît pas dans ce décret donc je n'ai pas à discuter avec le service de la mobilité, avec les auteurs de projet du PCM, etc. J'ai juste un petit road show à la SNCB de temps en temps avec les communes où je leur dis ce que j'ai envie de faire... » Ce qui est quand même intéressant, c'est que lorsque vous avez une taille de ville comme Arlon, le TEC est déjà beaucoup plus dynamique et proactif, il y a un vrai échange et un vrai débat avec eux. Et puis surtout, lorsque vous donnez ce type d'outils au TEC avec toutes les écoles – j'ai montré l'exemple de l'INDA mais elles nous avaient toutes donné la localisation des élèves – ça nous a permis avec ce type de carte de dire qu'au niveau cyclable, ça a du sens de sécuriser la liaison vers Stockem, mais le reste de la traversée N82 il n'y a pas beaucoup de cyclistes potentiels en lien avec les écoles. Par contre si on regarde côté Est, on voit qu'en fait la ville a déjà largement débordé le contournement Est qui ne fait plus du tout office de rempart, alors qu'il y a vraiment besoin de cette continuité cyclable. Ce qui est intéressant c'est qu'on a pu montrer au TEC qu'il y avait tout un corridor hyper intéressant côté Nord en direction de Bastogne, qui est le seul axe sur lequel il n'y a pas de ligne de bus structurante avec une vraie fréquence, une vraie amplitude horaire... ça avait déjà été identifié dans le cadre du PCM comme un manque – pas du TEC lui-même qui nous disait « quand on analyse toute la raquette par rapport aux origines et aux destinations des usagers, on sait bien que l'on a un trou dans la raquette » - et on a pu identifier l'élément nouveau par rapport aux écoles. Ça veut dire qu'ils peuvent maintenant l'adapter. Ce qui est compliqué pour eux, je me fais un peu l'avocat du diable dans l'autre sens, c'est qu'ils n'exploitent jamais une ligne en relation avec une école... ils exploitent une ligne avec une relation avec plusieurs communes, et dans chaque commune il y a une école qui va dire qu'à cause des horaires on ne sait pas se rendre à l'école. Oui, mais ils sont organisés pour l'école qui est un peu plus grande, donc si on veut arriver à l'heure à l'école suivante, on ne peut pas... Puis ensuite c'est une histoire de poids, de taille d'école, etc. C'est donc compliqué pour eux parce qu'ils étudient cette grande échelle, ils l'étudient aussi en lien avec les trains pour essayer d'améliorer les correspondances, puis ils doivent essayer de jongler avec tous ces paramètres. Par contre la liaison Nord est reprise par l'AOT et par le TEC comme une proposition concrète, donc cette structure avec 20-25 bus par jour verra bientôt le jour, j'imagine dans 4-5 ans, dans les horizons qui sont fixés par les organes de consultation des bassins de mobilité. Quelque part la Région s'y est engagée.

Madame LECOMTE – Les écoles doivent aussi se parler. Si les écoles se parlent, une première école commence à 8h, une seconde à 8h30... les efforts ne doivent pas porter sur le même opérateur. Il faut que tout le monde y mette un peu du sien.

Monsieur TACHERON - On a vu à Verviers que les écoles qui n'ont pas joué le jeu il y a 15-20 ans dans le premier PCM ont perdu des élèves. Leur accessibilité était tellement mauvaise que les parents ont préféré aller dans les écoles de périphéries. C'est donc un message que la Région veut clairement porter aux directions des écoles. Si vous espérez que la police, la commune ou le TEC fassent quelque chose, et que vous ne faites rien, vous perdrez des élèves.

Monsieur MAGNUS - J'ai bien connu le monde scolaire pendant quelques années et il est vrai qu'il y a une concurrence entre les écoles, il ne faut pas se le cacher. Je crois que la concurrence est aussi à l'accessibilité des écoles : si les directeurs comprennent – je crois qu'il le comprennent de plus en plus – que l'accessibilité de leur école en dehors de la voiture peut être quelque chose d'important pour eux, et que si on a un bon projet d'accessibilité de l'école, avec tous les moyens de locomotion que tu as cités tout à l'heure, c'est quelque chose qu'elle peut mettre en avant, en disant « notre plan de déplacement scolaire inclut – en vélo ici puisqu'on en parle – le vélo avec évidemment un circuit qui est sécurisé », on a tout gagné. Je vais simplement prendre l'école communale de Barnich-Sterpenich, sur laquelle on travaille depuis plusieurs années pour amener les enfants de manière sécurisée. Le jour où l'on aura réussi cela et où ce sera sécurisé je crois que l'on aura gagné beaucoup, et que les parents diront « on va essayer ». Si en plus de cela on peut avoir l'un ou l'autre parent qui est 10 min à un carrefour, on va pouvoir mettre des choses en place qui seront positifs pour les parents qui ne se diront qu'ils doivent amener leurs enfants à l'école pour pouvoir partir tout de suite. Pour les écoles secondaires ça va être quelque chose qui attirera les enfants à l'école, et surtout les parents qui pourront se dire qu'ils peuvent le laisser partir. Mais il faut des pistes sécurisées. Si je prends par exemple l'Athénée, franchement la Coulée Verte est quand même merveilleuse pour cela... Pour arriver à l'école chez eux, vous êtes déjà pratiquement de l'autre côté à la place de l'Yser. Après il faut encore que les enfants arrivent là mais de la place de l'Yser jusqu'à l'Athénée c'est entièrement sécurisé par les trottoirs. Voilà un exemple qu'il faut multiplier en accord avec les écoles et ce plan de déplacement scolaire; les écoles qui n'iront pas dans ce sens-là, à mon avis, le regretteront un jour, comme vous l'avez dit, Monsieur TACHERON.

Monsieur TACHERON – Il y a une concurrence encore historique entre certaines personnes, mais ici je sais que les horaires des écoles sont surtout fixés par rapport aux trains. Regardez ici on parle de l'INDA, mais comptez le nombre d'élèves qu'il y a de l'autre côté de la frontière... Je ne sais pas si certains se sont fait la remarque mais ce sont les trains qui vont déterminer les horaires de début, et au plus on s'éloigne de la gare, au plus l'école commence tard. Je crois que l'INDA est à 8h, l'Athénée et l'ITELA à 8h10, etc. Actuellement c'est ça qui va structurer le début des cours et tout dépend de l'échelle que l'on prend aussi. Maintenant c'est clair que la mobilité de demain doit être un argument pour attirer les élèves, je suis d'accord.

Monsieur P.-PH. BALON – Merci à Monsieur TACHERON et Monsieur MITRI pour leur travail et leur implication tout au long de la réalisation de ce PCM. Ce n'est pas peu dire que ce PCM est un travail de longue haleine, ça impliquait un grand nombre de personnes comme le Collège, le Comité d'accompagnement, la Commission de Mobilité, et surtout les citoyens au travers de la présentation et de l'enquête publique. C'est la preuve que c'est un sujet qui passionne et qui nous concerne tous. Je voudrais d'abord revenir sur ce qui fait l'unanimité du plan, ce qui a en tout cas rassemblé, c'est-à-dire la vision et le changement de paradigme que l'on va instaurer qui est d'abord de prendre à compte les usagers les plus faibles, ensuite les voitures et les transports en commun. Pour moi c'est essentiel et je suis assez content que ce soit la vision partagée, le débat était plus technique que sur cette vision. J'aimerais juste revenir sur une remarque que j'ai entendue lors de la présentation concernant le manque d'attention que le plan pouvait faire aux personnes en situation d'handicap. Je pense qu'au contraire le plan

fait une très grande attention mais qui n'a pas forcément été bien compris et je voudrais revenir sur deux points justement : la mise en conformité des passages pour piétons au centre-ville et l'élargissement des trottoirs sur les ceintures qui vont simplifier la circulation piétonne dans le centre-ville et par conséquent celle des personnes en situation d'handicap. Quand on laisse plus de place aux humains c'est pour rendre la vie plus facile pour tous les âges, que ce soit un papa avec sa poussette, un étudiant avec sa valise trop chargée ou une personne en chaise roulante. La vision est donc d'abord les humains et les piétons, et ensuite les voitures.

Une deuxième remarque concernant les différentes cartes et les réseaux cyclables, c'est évident qu'il faut mettre l'accent sur la mobilité cyclable sur Arlon, c'est un manque d'infrastructures évident... Ce PCM va justement nous permettre de travailler pour résoudre ce problème, mais j'aimerais juste que ce soit clair lorsqu'on parle par exemple de la traversée de la N82 : c'est raccorder les villages et répondre à plusieurs objectifs pour la mobilité cyclable et piétonne. Concernant la mobilité plus extra-locale, le PCM propose aussi une vision qui va dépasser notre commune, mais à ce niveau-là il faut savoir que la commune n'a pas tous les leviers en main pour justement répondre aux objectifs qui sont fixés. Je voudrais vraiment appuyer ces points vont être essentiels dans les années à venir : c'est d'essayer d'augmenter les liaisons avec nos voisins grand-ducaux, que ce soit en bus – par exemple avec la ligne 80 ou avec la ligne luxembourgeoise 222 pour la faire revenir sur Arlon... il y a encore plein de possibilité – et élargir l'offre de transports en commun vers le Grand-Duché.

Pour finir j'aimerais revenir sur le cas du P+R de Viville, car le PCM s'appuie très fortement sur le fait qu'il sera réalisé. Je ne vais pas revenir sur la promesse qui a été faite en 2007 et qui n'a pas été tenue, ni sur la mise au placard annoncée en février, mais j'espère juste que l'on aura bientôt un gouvernement qui permettra d'avancer sur le sujet. Je sais que nous avons aussi la chance d'avoir des élus dans le sud-Luxembourg qui sont tenaces, que ce soit au niveau communal, régional ou national, et j'espère qu'ils continueront le combat pour vraiment faire avancer ce projet. Des solutions existent, il faut les réaliser et il faut qu'on continue à se battre pour qu'elles soient mises en œuvre.

Monsieur KERGER - Il faut reconnaître qu'il y a de nombreuses avancées positives, j'en ai noté quelques-unes, et Pierre-Philippe vient de les dire : traitement prévu des différentes traversées piétonnes, élargissement des trottoirs, réaménagement place de l'Yser, attention apportée à l'accès pédestre au nouveau pôle de développement, et à chaque endroit on voit quand même qu'il y a cet aspect piéton. Je crois que c'est important pour des gens par exemple de ma catégorie d'âge qui roulent encore à vélo, mais on devient de plus en plus maladroits et ça ne va plus. Je voudrais quand même insister qu'au niveau de notre administration il faut absolument continuer le travail d'aménagements des trottoirs : on a doublé le budget annuel pour la création de nouveaux trottoirs, ce qui est quand même beau, donc il faut maintenant faire passer ce plan-là. D'autre part on a quand même un budget pour la réflexion des trottoirs qui est génial. J'ai entendu dire qu'il y a un cadastre des trottoirs qui est en préparation, basé sur des critères objectifs, des techniques objectives - utilisation, présence d'école - et je trouve ça incroyablement important. Il faut absolument que cela soit fait pour qu'on n'ait plus ces marche avant et marche arrière, et qu'on établisse des priorités et qu'on les suive. Ensuite le dernier point, qui est de notre responsabilité communale, est la réfection des trottoirs car on entend souvent les gens dire que ça n'avance pas, que les trottoirs sont en mauvais état, etc. Comme je me suis un peu renseigné il me semble que ce soit un problème plus de personnel, c'est-à-dire est-ce qu'on a les hommes pour le faire. Je me suis renseigné aussi au service technique, et apparemment vous allez faire un marché de travaux pour petits travaux de réparation des trottoirs... donc si je comprends bien ce serait pour externaliser si on veut une

partie de la réfection des trottoirs? Je trouve que ce sont des choses importantes, il faut aller vers le plan, mais il y a des choses actuellement en place que l'on doit absolument continuer et persévérer.

Monsieur REVEMONT - Une partie des trottoirs est actuellement réalisée par nos équipes qui font diverses tâches comme la réparation des trottoirs mais aussi la préparation des fêtes et manifestations. On a évoqué aussi la possibilité d'externaliser certains types de travaux qui sont plus longs à réaliser. Nos équipes ont des travaux d'urgence à faire, mais quand c'est un peu plus consistant on va regarder pour mettre en place un marché de travaux de type stock, c'est-à-dire que lorsque l'on aura une réparation de 20 mètres de trottoirs à faire, on désignera plutôt une entreprise pour que nos équipes puissent faire les travaux plus urgents. C'est actuellement à l'étude et cela sera proposé au budget 2021.

Monsieur GAUDRON – A voir votre carte il y en a un en plus qui me vient en tête, un élément qui est frappant est qu'on voit certains points noirs sur des mêmes axes au milieu de points jaunes... c'est aussi un enjeu pour le TEC de développer d'autres arrêts pour que ces points noirs deviennent points jaunes.

Monsieur TACHERON - Si je dézoome un peu à l'Est il y a un trou dans la raquette. Pour revenir en bus depuis cet arrêt-là, il faut revenir d'ici et puis ... il manque quelque chose.

Monsieur GAUDRON - Ce sont de petites modifications qui ne demandent pas grand-chose et qui pourraient résoudre des problèmes pour un certain nombre d'étudiants. J'ai noté 2-3 éléments : le premier est simplement technique, car lorsqu'on a ce genre de document, ça serait bien qu'on l'ait en mode révision – parce que faire le jeu des 7 erreurs en comparant l'ancienne version à la nouvelle n'est pas vraiment confortable – ça nous ferait gagner du temps. Ensuite, globalement ce PCM est positif et nous le soutenons, avec quand même certains éléments qui pour moi posent question : y a-t-il un réel intérêt de renforcer la N82 alors qu'il est bien démontré que même avec un renfort qui serait très coûteux, la saturation arriverait assez rapidement? La fiche sur l'échangeur de Weyler qui ne me semble pas prioritaire et qui pour moi pourrait être absente de ce PCM, d'autant plus dans une logique Smart. J'étais surtout étonné de voir réapparaître en page 17 le contournement Sud avec la liaison N81/N82, alors que c'est bien mis en plus sur le PCM que ça amène un risque d'appel de trafic de transit, et qu'on espère pouvoir maîtriser avec des caméras ANPR, ou d'autres moyens qui sont encore à définir. Il y avait en parallèle des études qui montraient que le contournement Sud aurait des impacts très limités pour désengorger le centre-ville, de ce que j'en sais d'autres personnes de mon groupe qui siègent dans cette Commission de mobilité et qui avait émis de grosses réserves par rapport à cette proposition, donc je m'étonne de la voir resurgir dans ces documents.

Monsieur MAGNUS - Soyons très clair pour le dernier point : dans le cadre du schéma de développement communal c'est en tout cas repris comme étant essentiel pour désenclaver l'ensemble des rues adjacentes de Schoppach, de la rue de Toernich et de la rue Halbardier. Quand vous dites « avec des soi-disants... » Non, nous avons eu une démonstration par une société spécialisée entre autre en matière de caméras ANPR, et ce que l'on peut faire avec ces caméras est tout bonnement magique : si vous prenez les deux caméras ANPR au début et à la fin, et que pendant 5 jours de suite vous voyez la même voiture qui passe avec le même temps qu'on met normalement en voiture pour faire cette distance... qu'il est noté que la circulation est limitée pour les personnes du quartier... et bien cette personne sera en infraction et le PV part directement ... Ce ne sont plus des théories, ce sont des choses qui existent vraiment.

Monsieur DEWORME – J’ai une question pour Transitec puisqu’effectivement on a quand même un caractère semi-urbain assez particulier à Arlon, puisqu’on a une densité de population assez importante au centre-ville, et pas mal de villages en périphérie où un habitat s’est dispersé tout autour. Je pense qu’il faut tenir compte des communes avoisinantes également. Par rapport aux grandes villes où des plans de mobilité tels que proposé ici sont indiscutables, et même si moi aussi je m’enthousiasme à l’idée de faire évoluer la mobilité sur Arlon, je me demandais comment vous tenez compte finalement de ce caractère semi-urbain d’Arlon? On a l’impression que les transports en commun ne peuvent pas apporter de solution demain; que peut-être les déplacements à vélo sont plus longs et sans doute un peu risqués; que donc la voiture doit occuper une place plus importante qu’on ne le voit par exemple comme à Gand où ils ont une politique extrêmement proactive en ce qui concerne la limitation des déplacements en voiture... On est dans un cas tout-à-fait différent, alors comment est-ce que vous en tenez compte dans votre étude?

Monsieur TACHERON – Pour donner un exemple très concret dans le cadre du plan urbain de mobilité de Liège, on a préconisé dans la zone urbaine dense que la voiture représente moins de 50% des déplacements, et moins de 1/3 dans le cœur. Ici pour rappel on vise un 25 % de réduction de la part de la voiture individuelle; à Liège on vise une division par 3... Mais à côté de cela il y a un tramway, 4 axes bus au niveau de services, 10 chrono bus ... On a vraiment des solutions qui sont différentes, nous n’avons pas préconisé d’axes bus structurants très forts parce qu’on sait très bien qu’on a une forte dispersion de la population à l’extérieur. On constate que le temps de parcours d’une navette-bus depuis ce site de Viville jusqu’au centre – si je me place après la rentrée scolaire, un mardi à 8h – va porter entre 10 et 20 min, sans compter le temps d’attente... c’est-à-dire qu’il va y avoir un bus toutes les demi-heures, au mieux tous les quarts d’heure; tandis que si vous faites ce trajet en vélo, vous ne vous préoccupez plus du temps d’attente, vous le faites comme vous voulez et puis vous mettez deux fois moins de temps qu’en transport collectif, voire trois fois moins de temps si on ne tient pas compte du temps d’attente. C’est pour cela qu’on a proposé ce très gros axe structurant qui part de ce secteur, qui longe toutes les voies de chemin de fer, qui va jusqu’au secteur hospitalier... ça a clairement du sens de se dire « c’est galère de trouver une place de parking dans le centre, donc je viens me garer là et je termine à vélo ». Une autre piste hyper intéressante aussi qu’on a commencé à identifier avec la ville dans le cadre de l’enquête publique, c’est tout le secteur centre culturel : vous avez là une dizaine de places de parking qui sont complètement sous-utilisées les 95 % du temps en heure de bureau... alors pourquoi ne pas envisager qu’une partie de la population vienne se garer ici, qu’elle aille en trottinette électrique ou à vélo, ou en bus pour celui qui n’est plus très à l’aise de jongler avec un vélo ou une trottinette. Ce qui est aussi intéressant c’est que le TEC est plus proactif que dans d’autres secteurs car il n’y a pas beaucoup de ville comme Arlon qui ont des navettes urbaines et où le TEC s’est dit « Tiens est-ce qu’à un moment donné ces navettes ne devraient pas devenir des navettes électriques? » Le supérieur de Monsieur BORSU, Monsieur Simon COLLET, Directeur exploitation du TEC Namur-Luxembourg, a fait toute une analyse dans le cadre du PCM sur la faisabilité de mettre des navettes électriques et des navettes autonomes; il y a une expérimentation qui doit démarrer à Louvain-la-Neuve, qui a une taille de ville comparable car on est aussi dans les 30.000 habitants et elle bénéficie pour l’instant de spin-off, d’université, etc. Je vais changer de terme car ce n’est plus une expérimentation : en gros il y a un appel d’offres pour qu’un exploitant exploite une navette autonome et sort du champ d’expérimentation et de test pour voir ce que cela donne. Cela va venir dans un horizon de 5 à 10 ans pour une raison toute simple : aujourd’hui vous avez pratiquement partout en Europe des prestations de transports en commun qui ne peuvent être réalisées parce qu’on manque de chauffeur, et avec le Covid c’est encore pire. Les CFS en Suisse ont ¼ de leurs conducteurs de locomotive qui vont prendre leur pension dans les 5 ans

qui viennent. Ils sont en train de les former, il y a une armada de futurs conducteurs de train qui sont en cours de formation. Vient un moment où on va devoir passer à des navettes autonomes sur certaines courses où quelque part le temps de parcours n'est pas prédominant. Pour le moment la navette n'est pas capable de rouler à 90-100 km/h en se faufilant un peu partout sur l'autoroute; sur de faibles vitesses pour des déplacements urbains de 2-3 kms, des navettes du style 15-30 km/h comme nous en avons vues beaucoup en expérimentation, ça commence à passer en automatisation. C'est typiquement le genre de piste qui serait intéressante chez vous parce que le temps de parcours va être très court, donc le temps d'attente sera très court. Ce ne sera pas une grande capacité mais par contre ça bouge beaucoup. On voit donc la différence. Pour Liège on a besoin d'un tram qui transporte 250 passagers; une navette transporte 5 personnes mais elle fait l'aller-retour plus rapidement donc vous n'attendez pas 30 min le prochain bus comme c'est le cas aujourd'hui, ce sera peut-être 12 min.

Madame BLEROT – Ce qui est particulièrement intéressant dans la démarche c'est que ce PCM a évolué et s'est en fait bonifié avec toutes les remarques des citoyens. On a donc vu une belle implication des citoyens car on a quand même eu plus de 300 réflexions qui ont été émises... et donc est-ce que vous comptez maintenant revenir vers le citoyen en expliquant un peu la manière dont on a tenu compte des remarques et dont le PCM a pu évoluer?

Monsieur MAGNUS - Je vais prolonger la question de Madame Marie BLEROT : quelles sont les modifications apportées par rapport à la dernière fois et selon les demandes adressées par le citoyen? Comment a-t-il été écouté et quels sont les éléments que vous avez modifiés par rapport à cela?

Monsieur TACHERON – C'est toujours une arme à double tranchant car on constate dans tous les PCM que 10 % des remarques émises dans l'enquête publique aboutissent sur une correction dans le rapport pour une raison toute simple : les gens n'ont pas envie d'attendre! Concrètement on met à sens unique, on met dans l'autre sens, on est de la région et on fait 2,75m - 3,25m... Ce n'est pas le job d'un Plan communal de Mobilité, c'est la phase suivante « Personnalisation et mise en œuvre ». Il y a à peu près 1/3 des remarques qui ont été émises dans le cadre de l'enquête publique qui sont de ce ressort-là. Plusieurs personnes ont dit « vos caméras ANPR de maîtrise de transit sont géniales, vous les avez proposées dans le cas par exemple de Waltzing, le centre sportif, etc. mais moi je les veux dans mon village, à tel endroit, telle rue... ». Thibaut a une liste comme le bras de rues pour lesquelles cela vaudrait la peine de mettre ces caméras. Ce qui est intéressant aussi avec cette technologie c'est qu'elle évolue très vite et on se rend compte dans les premières villes qui ont mis en place ces caméras, que cela coûtait très cher, entre 40.000 € et 50.000 € la caméra. Mais après 1 semaine, dans les GPS connectés, s'il n'y a plus personne qui passe par là - ce sont de bêtes algorithmes de comparaison de temps de parcours - et ne gagne du temps par rapport à l'itinéraire qui servait avant de transit, il disparaît des radars. Ça a un effet positif qui va vraiment dans le bon sens. On va de plus en plus vers une stratégie « caméras ANPR mobiles », de la même manière que les radars fixes : cela ne sert plus à rien 20 min après la pose d'un radar fixe, car la police est démasquée. Aujourd'hui c'est la police qui subit la délation par les citoyens sur les sites internet et les plateformes, ils sont donc obligés de bouger très vite quand ils mettent des radars, 20 min après ils le déplacent. Les caméras ANPR auront la même logique. C'est intéressant parce que la Région wallonne voit ce qu'il se passe à Arlon et dans beaucoup de communes, et elle va mettre en place un groupe de travail – en Flandre et aux Pays-Bas, ils sont très avant-gardistes là-dessus – pour dire que pour tous les freins psychorigides qu'il pourrait y avoir règlementairement, légalement, administrativement, etc. il y a plein de questions qu'ils se posent... Aux Pays-Bas et en Flandre ils se sont déjà posés les questions et ils ont trouvé des

solutions qui sont opérationnelles. Pour répondre à votre question de comment on va revenir vers le citoyen, c'est un peu à votre appréciation; certaines communes font l'effort de faire des courriers, mais ici je pense qu'on est partis pour 3 mois de rédaction... Ce qu'il se passe souvent, c'est un bilan ou une synthèse qui est mise dans le bulletin communal, et la Région ne demande pas que l'on fasse l'inventaire des remarques que pour qu'il y ait une trace interne au PCM. Si un citoyen dit « j'ai fait une remarque, est-ce que vous pouvez la retrouver? », nous n'avons pas accès aux noms à cause de la question du RGPD, mais Thibaut le sait et peut répondre à la personne en question « votre lettre a été scindée en 3 remarques, nous avons répondu à celle-ci, regardez page 27; nous n'avons pas répondu à celle-ci mais sachez qu'on est déjà en train de travailler rue Saint-Jean, sur la zone 30 temporaire centre-ville. Malheureusement celle-ci est une fausse bonne idée et voilà les arguments que l'on a identifiés à la Ville, qui ont été discutés avec la Région et les auteurs de projet pourquoi c'est une fausse bonne idée. » Il y a toujours cette possibilité de réinterroger et de savoir ce qu'il en est advenu, mais c'est à vous de voir l'ampleur que vous voulez donner en termes de réactions. Comme disait Monsieur le Bourgmestre par rapport aux écoles qui ont été très demanderesses, ainsi que l'association des commerçants qui s'est beaucoup impliquée aussi, on sent bien qu'ils demandent d'aller beaucoup plus loin et qu'il y aura un accompagnement plus fort de la part de la commune.

Monsieur MAGNUS - De manière générale, et on en a parlé au dernier Conseil de la Zone de police, les procureurs généraux dans toutes les provinces refusent pour l'instant les caméras parce qu'après ils ne savent pas traiter les infractions. Il faut donc absolument que ces infractions soient des sanctions communales SAC, et à ce moment-là on pourra avancer aussi. Or là aussi il faut un changement de la législation.

Monsieur WALTZING - Du centre du village, une échappatoire pour rejoindre l'autoroute, je pense à Stehnen, Autelbas, Autelhaut et Sterpenich, et il avait été question à un moment donné du contournement par la SNCB... J'ai donc une question pour Monsieur VINCENT : avec la fermeture du passage à niveaux de Sterpenich et tous les contournements pour rejoindre l'autoroute, vous m'aviez dit il y a quelques mois que la SNCB avait repris contact avec la ville pour ce contournement. Pouvez-vous nous en dire plus?

Monsieur VINCENT – Ils sont en train de travailler et pour l'instant on est sur une date de travaux pour approximativement 2023.

Monsieur KERGER – Vous avez souvent parlé de la Région wallonne, ce plan doit certainement avoir une aide de la Région wallonne... Ont-ils un pouvoir décisionnel ou peuvent-ils nous le faire modifier? Quelle est maintenant la suite administrative du plan?

Monsieur VINCENT - Pour l'instant la Région wallonne a déjà travaillé avec la commune sur la formule test, et la partie du comité technique donc la région wallonne n'a plus de remarques à formuler et n'a donc plus de remarques à intégrer. J'imagine que la Région wallonne va prendre acte du fait que le Conseil communal va approuver le Plan communal de Mobilité, et à partir de là il sera publié officiellement et le Ministre en sera informé. A partir de là, à chaque fois que la commune va vouloir demander un subside en matière de mobilité elle devra aller vers la Région wallonne et dire « Regardez c'est écrit dans notre Plan communal de Mobilité qui a été approuvé par le Conseil communal, par la Région wallonne et il faut absolument faire cela pour telle ou telle raison ».

Monsieur TACHERON - A l'inverse la Commission de mobilité va aussi demander des comptes à la commune : tous les 4-5 ans elle va venir demander « Vous en êtes où? Qu'est-ce que vous avez fait? Vous étiez engagés à quoi? Est-ce que vous pouvez nous montrer que vous avancez dans le sens initialement prévu? »

Monsieur MAGNUS – C'est un projet de la Région wallonne dans lequel nous allons pouvoir entrer, je crois d'ailleurs que c'est aujourd'hui que Thibaut nous rappelait que pour les mesures Covid – comme on les a appelées – 80 % de ces mesures sont subsidiées par la Région wallonne.

Monsieur SAINLEZ – J'ai une petite remarque historique par rapport à ce PCM, je n'ai pas de question spécifique puisqu'on l'a vu tellement de fois et on l'a tellement étudié avec ses réactions, ses modifications et l'enquête publique, que je commence à le connaître par cœur, personnellement. Je suis content de voir que dans les réactions il y a eu des questions importantes sur la N82 et le passage Ouest-Est et l'humanisation de ce passage que je ne trouvais pas assez pris en compte dans la première mouture, et la deuxième m'a plus rassuré sur le sujet, même si je pense qu'elle était déjà contenue mais peut-être pas assez mise en évidence. C'est donc vraiment important. Maintenant, il y a une remarque qu'a faite mon collègue Raphaël GIGI qui dit que les mentalités prennent du temps à changer... et c'est le cas dans toutes les villes, toutes les communes et tous les plans de mobilité certainement. Ce que je vois et que je constate au niveau de la ville d'Arlon depuis une quinzaine d'années, je parle plus spécifiquement des travaux des deux Échevins consécutifs Travaux/Mobilité – qui avaient à chaque fois ces deux casquettes en main. J'ai quand même vu des choses d'abord structurantes avancer et après de grandes avancées au niveau de la visibilité cycliste. Je pense que c'est important de le rappeler parce que je pense qu'il y a beaucoup de volontarisme derrière cela et si les mentalités commencent aussi à changer, c'est peut-être un peu aussi à cause de cela. Par exemple au niveau des structures j'ai noté beaucoup de choses qui concernent le centre-ville; pour les trottoirs, beaucoup de travail a été fait, mais souvent en parallèle de l'égouttage, parce qu'on avait du budget à concilier en parallèle, comme il y avait énormément d'efforts à ce niveau-là, il faut le rappeler; vous avez parlé des lignes urbaines TEC qui ont été augmentées il y a quelques années où il y a eu des lignes supplémentaires en plus et on a vraiment un quadrillage assez important du centre-ville au niveau TEC urbain; au niveau du quartier de la gare il y a eu beaucoup d'effort au niveau trottoirs et accès de la gare des bus, accès de la gare au niveau de son parking. Monsieur le Bourgmestre a évidemment rappelé l'importance de la Coulée verte... J'ai lu aussi beaucoup de succès, encore plus pendant le confinement, concernant les premières expériences des trottoirs partagés qu'on a fait dans notre ville, par exemple à Bonnert – mais il y en a eu ailleurs et il va encore y en avoir d'autres, on l'a encore vu ce soir. C'est franchement un véritable succès, personnellement, après réalisation. Le projet Ravel qui a été lancé avec 11 communes du Sud-Luxembourg prend beaucoup de temps, on le sait car il y a beaucoup de choses à faire, on part du Nord vers le Sud... Il y a des choses qui avancent à ce niveau-là. Et on aurait tendance à l'oublier mais on l'a devant nous, c'est la rue Paul Reuter et son piétonnier : dans la foulée rappelons-nous de la largeur du trottoir devant l'école du Centre à la rue Paul Reuter... Quelle était sa largeur? Comment y passait-on avant et comment y passons-nous aujourd'hui? Je pense que c'est quand même utile de le rappeler. Beaucoup d'efforts ont été faits plus récemment peut-être encore au niveau de la visibilité : ça commençait avec les chevrons, les marquages au sol, etc. et tout le monde se demandait pourquoi on vient avec cela; finalement cela a porté quand même ses fruits parce qu'on rappelle à l'automobiliste que le vélo est là, il est dans l'environnement et il doit en prendre compte mais s'il ne le voit pas car il peut en voir un venir. Il y a eu un effort assez important au niveau des SUL, plan mené également par Monsieur VINCENT. Je vois aussi beaucoup de boxes-vélos fleurir dans la ville, et quand je passe à côté je les vois quasiment tous remplis, donc c'est qu'il

y a vraiment du succès. On a aussi parlé de la N4 qui va être réhumanisée : je pense qu'il y a deux côtés dans ce PCM qui doivent être vraiment négociés en pointe avec la Région wallonne, c'est la réhumanisation de la N4 et du passage Est-Ouest sur la N82 pour les vélos et les piétons. Tout ce PCM, dans son centre d'Arlon, repose sur ces deux points-là, aussi avec la Région wallonne, donc c'est très important de pousser dans ce sens. On a parlé de la rénovation de la route de Luxembourg pour les cyclistes, et la percée de la caserne Léopold qui va venir bientôt et qui sera aussi un avantage certain pour les piétons au centre-ville. Marc a rappelé les budgets trottoirs doublés dans cette mandature-ci, ce qui est très important; je vois aussi les zones 30 dans les villages, où l'on voit que Waltzing est passé et d'autres passeront en concertation avec les habitants du village et je pense que c'est très important. Je dirais que les mentalités prennent du temps à changer mais que le travail qui a été fait commence aussi à porter ses fruits, donc les deux ensemble font qu'on est vraiment dans un bon momentum pour la mobilité à Arlon.

Monsieur MAGNUS – Je voudrais simplement remercier, parce que ce PCM est évidemment une longue évolution, André BALON qui l'avait relancé et Kamal MITRI qui l'a évidemment porté à bout de bras, et vous remercier Monsieur TACHERON avec toutes vos équipes; on a eu des discussions intéressantes, parfois très franches sur différents sujets, donc merci car on a beaucoup appris à vous écouter. Je ne vais pas terminer sans remercier Thibaut VINCENT qui a mené cela aussi de main de maître, lui non plus n'a pas toujours eu facile, ni avec son Collège, ni avec les citoyens. On a aussi beaucoup discuté et on est arrivés à faire quelque chose qui tient tout à fait la route maintenant, et même s'il y a encore deux petites remarques que nous avons faites et nous vous invitons à accepter ce soir, on a quand même un bel outil de réflexion pour travailler de manière intelligente dans les années à venir. Merci beaucoup à vous, Monsieur TACHERON, et à toute votre équipe, et bravo à Thibaut.

Le Conseil communal, décide par 19 voix pour et une abstention (Monsieur André EVEN) ;

Article 1^{er} : L'actualisation du Plan Communal de Mobilité d'Arlon est approuvée, conformément aux commentaires formulés ci-dessus par le Collège communal.

Au regard de ce Rapport de Synthèse, le Collège communal précise que :

- concernant la mise à sens unique de l'Avenue Tesch et de la Rue Goffaux, cette problématique pourrait être revue après les travaux à réaliser au carrefour de la Place de l'Yser et de la Rue de la Semois ; en effet, les données chiffrées objectives font actuellement défaut (mesures du trafic, simulations virtuelles des trafics déviés) et il est nécessaire de savoir si l'alternative a été étudiée en privilégiant un accès vélo par la rue des Thermes Romains (les aménagements à réaliser dans de cette rue devant être étudiés en parallèle de ce besoin éventuel) ; de plus, un Plan de Déplacement Scolaire (PDS) sera réalisé en association avec les écoles d'Arlon et, suite à cette étude et aux aménagements de la Place de l'Yser, ce point pourra être réévalué sans pénaliser l'une ou l'autre école ;
- concernant la suppression de places de stationnement le long de la petite ceinture, le Collège considère que la capacité de stationnement doit être maintenue, voire augmentée, au centre-ville au terme de certains aménagements et en considérant le futur parking sous la Place Léopold ; il s'agit ici de maintenir constant le nombre de places gérées par la Ville elle-même ; la méthodologie appliquée pour améliorer la capacité de stationnement, repose sur l'établissement d'un cadastre du parking existant, une évaluation chiffrée de la capacité de stationnement après aménagements divers et notamment après implémentation du PCM ; le Collège travaillera également à l'optimisation de l'offre de stationnement dans le

sens d'une bonne répartition sur le territoire et d'une meilleure rotation des places disponibles ; le Collège veillera à ce qu'aucune solution ne puisse pénaliser les riverains/travailleurs/clients du centre sans solution alternative à disposition ; l'indication des places de stationnement disponibles depuis l'extérieur de la ville et une meilleure utilisation du parking Didier doivent aussi être étudiées ; le plan de stationnement servira à alimenter toutes ces réflexions ;

7. TRAVAUX COMMUNAUX - Marché de Services : Etude complémentaire sur le stationnement en lien avec le Plan Communal de Mobilité. Approbation des conditions et du mode de passation

Monsieur MAGNUS – Le point 7 est complémentaire au point 6, et nous avons déjà parlé pas mal des plans parking. Il faut aussi avoir une vision sur l'avenir des parkings à Arlon, et c'est vraiment ce point-là qu'on vous propose d'accepter aujourd'hui, en nommant une société qui va pouvoir nous aider dans cette réflexion. Comme on le dit ici dans la note le nombre de voitures sur le territoire d'Arlon, quand on voit le pourcentage encore d'augmentation des immatriculations, n'est pas encore prêt de diminuer. On espère que ça sera le cas dans les années qui viennent mais ce n'est malheureusement pas encore le cas aujourd'hui. On a beaucoup parlé d'optimisation du nombre de places de parking et de l'endroit où on va pouvoir mettre des capteurs pour faire en sorte que les gens bougent plus vite, au profit du monde commercial. C'est véritablement la vision du parking à Arlon d'ici quelques années que nous avons envie de faire étudier. On ne pouvait pas le faire en extension de marchés avec Transitec parce que le montant était trop important; on va donc lancer un marché pour cela.

Monsieur GAUDRON – Je voulais juste souligner qu'il est assez cocasse de voter un tel plan 2h après avoir voté le plus gros investissement parking de tous les temps de la commune d'Arlon... les choses sont donc un peu faites dans le désordre. En dehors de cela c'est un point pour lequel nous apportons notre soutien.

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MS-PNSPP/20-1998 et le montant estimé du marché "Etude complémentaire sur le stationnement en lien avec le Plan Communal de Mobilité". 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 31.000,00 € hors TVA ou 37.510,00 € TVA 21% comprise.

Article 2 : De passer le marché par la procédure négociée sans publication préalable avec consultation de 3 opérateurs économiques.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire l'exercice 2020, article 930/733-60/2016/20169005 qui sera augmenté lors de la prochaine modification budgétaire.

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

Monsieur MAGNUS – Même s'il ne reprenait que les décisions, il est quand même relativement fourni. Je n'imagine pas le travail qui va être celui de notre employée communale qui s'occupe de tout cela à partir de demain, puisque tout est enregistré ; À mon avis vous aurez donc un bouquin la prochaine fois.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, approuve le procès-verbal de la séance du 30 juin 2020.

9. 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 11 juin 2020 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules rue Léon Castilhon, 14 et 7 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de réfection de trottoir, en date du 11.06.2020 à 09h00 au 19.06.2020 à 17h00.

Le 11 juin 2020 : pour régler le stationnement des véhicules à la rue de Diekirch, 74 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 12 juin 2020 de 08h30 à 18h00.

Le 11 juin 2020 : pour régler la circulation des véhicules à la rue Jean Koch, 11 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de pose d'échafaudage, en date du 12.06.2020 à 07h00 au 19.06.2020 à 18h0.

Le 12 juin 2020 : pour autoriser l'accès des véhicules sur le chantier à la rue de la Poste à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de livraisons de colis par les services postaux, en date du 12.06.2020 au 17.07.2020.

Le 12 juin 2020 : pour autoriser l'accès sur le chantier à la rue de la Poste à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la collecte de poubelle à la rue de la Poste, en date du 12.06.2020 au 17.07.2020.

Le 15 juin 2020 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à la rue Pietro Ferrero à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de déplacement conduites SWDE, en date du 15.06.2020 à 07h00 au 28.08.2020 à 18h00.

Le 15 juin 2020 : pour régler le stationnement et la circulation des véhicules à la rue du Palais de Justice à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de modification d'installations ORES, en date du 15.06.2020 à 07h00 au 17.07.2020 à 18h00.

Le 15 juin 2020 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules à la rue du Palais de Justice à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de modification d'installations ORES, en date du 15.06.2020 à 07h00 au 17.07.2020 à 18h00.

Le 15 juin 2020 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules à la rue de l'Hydrion, 113, rue de la Semois de 75 au 101, rue Albert Goffaux, avenue du Général Patton

et rue de la Meuse à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de soufflage de fibre optique pour le compte de Proximus, en date du 15.06.2020 à 07h00 au 29.08.2020 à 18h00.

Le 18 juin 2020 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue des Déportés, 29 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de peinture, en date du 22.06.2020 à 09h00 au 24.06.2020 à 18h00.

Le 30 juin 2020 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules au parc des expositions à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des stages sportifs BDK, en date du 01 juillet 2020 à 08h00 au 31 août 2020 à 20h00.

Le 06 juillet 2020 : réglementant le stationnement des véhicules plaines des Manœuvres à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de la fête foraine d'Arlon, en date du 07.07.2020 à 08h00 au 24.07.2020 à 20h00.

Le 06 juillet 2020 : réglementant la circulation des véhicules et des piétons au croisement de la rue Saint-Jean et rue la Paul Reuter à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'ouverture en trottoir et voirie, en date du 02.07.2020 à 07h00 au 10.07.2020 à 18h00.

Le 06 juillet 2020 : réglementant le stationnement des véhicules à l'avenue de Luxembourg, 41 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de pose d'un conteneur dûment balisé et conforme à l'A.M. du 07 mai 1999 relatif à la signalisation des travaux et entraves à la circulation sur la voie publique et de stationnement de véhicules de chantier, en date du 03 juillet 2020 à 07h00 au 18 juillet 2020 à 18h00.

Le 07 juillet 2020 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules rue du Marché au Beurre, ainsi que Grand Place à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de l'organisation de repas 'moules-frites » à l'occasion de la Fête Nationale, en date du 19 juillet 2020 à 16h00 au 21 juillet 2020 à 00h00.

Le 08 juillet 2020 : règlementant le stationnement et la circulation des véhicules dans diverses artères de la ville d'Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de l'organisation du Te Deum, en date du 21 juillet 2020 de 08h00 à 11h00.

Le 08 juillet 2020 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules dans le village d'Autelhaut à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de l'organisation d'un vide grenier en date du 26 juillet 2020 de 05h00 à 21h00.

Le 15 juillet 2020 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules à la rue Saint-Donat, 8 à Arlon, en raison d'un déménagement, en date du 17.07.2020 de 08h00 à 16h00.

Le 15 juillet 2020 : réglementant le stationnement des véhicules rue de Diekirch, 49 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de rénovation de bâtiment – évacuation de déblais, en date du 15.07.2020 de 12h00 à 20h00.

Le 15 juillet 2020 : réglementant le stationnement des véhicules à l'impasse du Musée à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un curage de canalisation, en date du 23.07.2020 de 08h00 à 18h00.

Le 16 juillet 2020 : réglementant le stationnement des véhicules Place Léopold à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de l'organisation du départ de la randonnée de voitures anciennes 2 générations classic 2020, en date du 22.08.2020 et du 23 août 2020 de 07h00 à 11h00.

Le 23 juillet 2020 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue de Viville, 59 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux, en date du 24.07.2020 de 07h00 à 18h00.

Le 23 juillet 2020 : réglementant la circulation des véhicules à la rue des Déportés, 29 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 28.07.2020 de 07h00 à 18h00.

Le 23 juillet 2020 : réglementant le stationnement des véhicules à la Place de l'Yser, du 34 au 38 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de livraison, en date du 27.07.2020 de 07h00 à 18h00.

Le 24 juillet 2020 : réglementant le stationnement des véhicules plaine des Manœuvres à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de l'organisation de la manifestation « The Big Summer Tour », en date du 20.08.2020 au 24.08.2020 à 08h00.

Le 07 août 2020 : interdisant le stationnement des véhicules sur l'entièreté du parking de la rue Paul Reuter, face à l'Hôtel de Ville à Arlon, en raison d'assurer le bon fonctionnement des travaux de la rue Paul Reuter, en date du 05.08.2020 de 07h00 à 16h00.

10. ADMINISTRATION GENERALE - Confirmation des dispositions réglementaires adoptées par le Bourgmestre et le Collège communal relatives au port obligatoire du masque.

Monsieur MAGNUS - Vous avez vu que nous avons un jour d'avance pour les marchés, puisqu'après c'était rendu obligatoire dans le périmètre de la petite ceinture et à l'intérieur de ce périmètre, mais également une modification où on a dû mettre avenue de la Gare au lieu de Rue de la Gare. Tout cela vous a été transmis.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide de confirmer les décisions à portée réglementaire prises en date des 22 juillet, 27 juillet et 03 août 2020.

11. ADMINISTRATION GENERALE - Ratification de l'arrêté de police administrative prise par la Bourgmestre f.f. relatif à la délimitation de la zone où peuvent être exercées les activités de gardiennage le mardi 21 juillet de 2h00 à 7h00

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

12. CPAS - Adhésion à l'Intercommunale de Mutualisation en matière informatique et Organisationnelle, en abrégé iMio srl

Monsieur DEWORME - Le CPAS, pour les mêmes raisons d'intérêts de mutualisation au niveau de l'informatique, souhaite pouvoir faire la même chose car on doit remplacer notre pointeuse, etc. donc on va recourir aux services d'Imio pour nous aider dans ces marchés.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'approuver cette délibération du Conseil de l'Action Sociale du 22 juillet 2020 dont question ci-dessus.

13. TRAVAUX COMMUNAUX - Marché de Services : Désignation d'un auteur de projet pour le réaménagement des terrains de football, des vestiaires et de la buvette de Freylange. Approbation des conditions et du mode de passation

Monsieur LAFORGE – En 2019 les responsables du club de Freylange sont venus vers nous car ils avaient un projet ambitieux pour leur club ; on a ensuite rencontré sur site les responsables d'Infrasports pour leur parler de ce projet. Ces responsables se sont montrés très intéressés par le projet qui était présenté, au vu de la situation exceptionnelle du site de Freylange, notamment avec le bâtiment central et sur les côtés, de part et d'autre, les deux terrains de sport. Aujourd'hui on vous demande de lancer la procédure de désignation d'un auteur de projet pour la démolition et la reconstruction de la buvette et du vestiaire du club de foot de Freylange. Cette nouvelle infrastructure comprendra notamment deux terrains de football naturels comme actuellement, une salle multisports couverte, un club-house avec vestiaires/caféteria/sanitaires avec les normes imposées par Infrasports, des abords et des accès. Le montant global est estimé à 135.000 € HTVA, divisé en 4 tranches, dont la 1^{ère} tranche est prévue ici au niveau budgétaire ; pour les autres tranches il faudra faire une modification budgétaire. On passe le marché via une procédure négociée direct avec publication au préalable. En conclusion il vous est proposé d'approuver les conditions et le mode de passation de ce marché.

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MS-PNDAPP/20-2021 et le montant estimé du marché "Désignation d'un auteur de projet pour la démolition et la reconstruction de la buvette et vestiaires du club de football de Freylange". 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 135.000,00 € hors TVA ou 163.350,00 € TVA 21% comprise.

Article 2 : De passer le marché par la procédure négociée directe avec publication préalable et d'approuver les critères de sélection qualitative et d'attribution tels que décrits dans le cahier des charges.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2020, article 764/721-60/20207026 qui sera augmenté, le cas échéant, lors d'une prochaine modification budgétaire.

14. TRAVAUX COMMUNAUX - Marché de Services : Désignation d'un auteur de projet pour la construction d'une nouvelle crèche à Sesselich. Approbation des conditions et du mode de passation

Madame LECOMTE – Je crois qu'il faut vraiment se réjouir qu'on ait pu inscrire dans le PIC (Plan d'Investissements Communal) 2019-2021 le projet de la crèche de Sesselich nommée « à

Petits Pas ». En effet grâce au décret 2018, les investissements visant les bâtiments économes, accessibles et fonctionnels sont également éligibles et c'est une très bonne chose. C'est ainsi d'ailleurs que le cahier des charges prévoit que le bâtiment sera Q-Zen, c'est-à-dire un bâtiment à consommation d'énergie quasiment nulle, telle que l'impose la directive européenne 2010/31/UE et ce donc au lendemain du 31/12/2020. Il faut également se réjouir que l'enveloppe des subsides alloués pour ces travaux correspond à 60% du montant total des travaux, au lieu de 50% auparavant. Une fois de plus c'est une très bonne chose. Pour mémoire ce projet de la construction d'une nouvelle crèche à Sesselich fait partie des 5 projets que vous, le Conseil communal, avez avalisés en juillet 2019. Au niveau des contraintes l'attribution des travaux doit se faire avant le 31/12/2021, ça veut dire que l'entrepreneur devra être désigné avant cette date, et l'ensemble des décomptes auront dû être rentrés au plus tard dans les 6 ans suivant la fin du PIC, autrement dit avant 2027. D'où l'importance et la nécessité de désigner dans les plus brefs délais un auteur de projet. Au niveau de la capacité d'accueil il nous faut tenir compte de la réforme des milieux d'accueil de la petite enfance qui est entrée en vigueur depuis janvier 2020 et qui ne reconnaît plus que la crèche de 14 places et d'un multiple de 7, donc 14, 21, etc. tout simplement parce que la norme d'encadrement fixée par l'ONE est une puéricultrice pour 7 enfants. La crèche actuelle à Sesselich qui fonctionne toujours accueille 36 enfants, elle pourrait donc demain ne plus accueillir que 35 enfants, ou bien 42. Effectivement c'est la capacité d'accueil que nous avons retenue. Comment est-ce que cela va s'articuler ? Durant les travaux la crèche qui est opérationnelle pour le moment continuera à l'être, tout en respectant les normes ONE, et ensuite elle sera démolie. Comme le prévoit le cahier des charges l'agencement du bâtiment devra prévoir des locaux qui pourront être mutualisés dans la perspective de la construction d'une seconde crèche qui pourrait également s'inscrire dans le second PIC 2022-2024. Une seconde crèche qui pourrait dès lors accueillir les enfants de la crèche de « la Boite à Malices », rue des Déportés. Voilà pour le projet concernant la crèche de Sesselich et on vous demande d'approuver le cahier des charges qui désignera l'auteur de projet. Si tout le monde est d'accord je peux peut-être dire un mot sur la crèche de Waltzing qui avait fait l'objet de certains commentaires et de certaines interrogations lors du dernier Conseil communal de juin : souvenez-vous on a lancé aussi un cahier des charges pour essayer d'avoir un repreneur mais on n'en a pas eu, des personnes se sont manifestées mais aucune offre n'a été remise. Il faut savoir qu'on est dans une situation totalement particulière parce que la crèche telle qu'elle se présente aujourd'hui est considérée par l'ONE comme une ouverture de crèche, mais qui ne s'inscrit pas dans une programmation de places pour ceux qui sont un peu de la partie qu'on appelle les plans cigogne - pour celui qui exploiterait cette crèche, il ne bénéficierait d'aucun subside de l'ONE. Première mauvaise surprise, si je peux m'exprimer ainsi. Deuxième mauvaise surprise, je vous avais parlé tout à l'heure de la réforme des milieux d'accueil qui ne reconnaît plus que les crèches de 14 enfants et d'un multiple de 7. l'ONE a examiné les plans de la crèche en question – appelée « la maison Feller » - et ne donnerait son autorisation que pour 14 enfants ; Or la crèche qui a fermé avait une capacité d'accueil de 17, on passerait donc de 17 à 14 enfants dans le cadre de la réforme qui est beaucoup plus exigeante en matière d'aménagements, d'infrastructures, d'encadrement, etc. Pas de subside, on passe de 17 à 14 probablement ces éléments-là ont fait qu'on n'a pas eu de repreneurs. On a vraiment tout essayé : j'ai essayé de contacter les accueillantes autonomes, les accueillantes salariées qui auraient pu être intéressées par les locaux... rien n'y a fait. On s'est posé la question que, malgré tout, les besoins des parents de Waltzing ont pu être rencontrés ou vont pouvoir l'être. Pour ce faire j'ai interrogé Madame LEMPEREUR, qui gère le service des milieux d'accueil depuis des années, qui m'a informée que dès le mois de février 2020, quand les choses se sont dites et que la crèche allait fermer, des parents se sont déjà inquiétés de savoir si leurs enfants pourront être accueillis dans d'autres milieux d'accueil ; en juin, quand la crèche a fermé, Madame LEMPEREUR a en quelque sorte absorbé les demandes des parents du village de Waltzing. En

outre elle a été attentive à ma demande concernant les futures mamans, enceintes de 15 semaines et qui peuvent d'ores et déjà faire une demande pour un milieu d'accueil, de savoir si ces futures mamans du village de Waltzing pouvaient trouver une réponse positive au sein de nos milieux d'accueil, ce qui a été le cas. En termes de besoins des parents du village de Waltzing on peut dire effectivement qu'il n'y a vraiment aucun souci et que finalement certes ils n'auront pas une crèche à côté de chez mais ils trouveront une structure d'accueil de qualité au sein de nos places d'accueil communal. Quand un problème se transforme en une opportunité, parce que cette maison Feller va être une opportunité pour l'école de Waltzing qui se plaint souvent d'être à l'étroit pour l'accueil extra-scolaire : il faut savoir que l'accueil extrascolaire accueille tous les jours 80 enfants, qu'ils ne disposent que d'un réfectoire et d'un couloir pour accueillir et organiser toutes les activités de qualité, qu'ils vont pouvoir bénéficier de cette maison pour pouvoir faire tout ce qu'ils ont envie de faire ; de surcroît on sait quand même que les cours de psychomotricité sont parfois très compliqués à organiser dans les classes où il faut pousser les bancs, etc. ; on sait que l'organisation des cours philosophiques posent parfois problème en termes de locaux, et finalement cette maison va être dédiée à une mission d'éducation, donc elle trouve finalement une affectation qui nous est tout à fait honorable et dont on ne peut que se satisfaire pleinement.

Monsieur GAUDRON – Je voudrais remercier Madame l'Echevine et je me réjouis notamment qu'une solution ait pu être trouvée pour tous les enfants. A plus long terme il sera certainement intéressant dans le cadre de futurs plans « cigogne » de voir ce qu'on fait pour le village de Waltzing qui est quand même un village d'une certaine taille avec de nombreux enfants, et ainsi éviter des problèmes de transit – si nous faisons le point avec le PCM – pour offrir une offre de proximité par rapport à cela. Je tiens à vous féliciter pour le travail effectué à court terme, et je me rappelle que nous avons émis quelques réserves par rapport au mode de fonctionnement, que Monsieur SAINLEZ a été très virulent dans ses réponses par rapport à nous, et j'espère que ça lui apprendra à avoir un peu plus de réserves.

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

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MS-PNDAPP/20-2024 et le montant estimé du marché "Désignation d'un auteur de projet pour la construction d'une crèche et bureaux administratifs à la rue de Sesselich et pour la démolition de l'ancienne crèche sur le même site". 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 135.000,00 € hors TVA ou 163.350,00 € TVA 21% comprise.

Article 2 : De passer le marché par la procédure négociée directe avec publication préalable préalable et d'approuver les critères de sélection qualitative et d'attribution tels que décrits dans le cahier des charges.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2020, article 844/723-60/20208007.

15. TRAVAUX COMMUNAUX - Marchés publics : Délégation du Conseil communal vers le Collège communal en matière de marchés publics. Approbation de délégation complémentaire pour les marchés conjoints et les Centrales d'achat

Monsieur MAGNUS – Vous aviez accepté cette délégation le 20 février 2020. Il faut juste l'élargir. Non pas au niveau des montants mais simplement, lorsque nous avons des conventions qui régissent des marchés conjoints. Par exemple le marché des chèques repas avec le CPAS, on doit étendre cette délégation à cela aussi. Ou lorsque nous avons des centrales d'achat, la commande typique doit aussi passer par le Conseil alors que c'est exactement la même chose que lorsqu'on prend des décisions à l'ordinaire ou à l'extraordinaire, mais là avec un montant maximum de 30.000 €. Donc ça n'a pas beaucoup d'impact mais c'est demandé par notre service des marchés publics.

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

Article 1er : de donner délégation de ses compétences de décider de recourir à un marché public conjoint, de désigner, le cas échéant, l'adjudicateur qui agira pour le compte des autres adjudicateurs et, le cas échéant, d'adopter la convention régissant le marché public conjoint, visées à l'article L1222-6, par. 1 du CDLD, au Collège communal pour des dépenses relevant du budget ordinaire.

Article 2 : de donner délégation de ses compétences de décider de recourir à un marché public conjoint, de désigner, le cas échéant, l'adjudicateur qui agira pour le compte des autres adjudicateurs et, le cas échéant, d'adopter la convention régissant le marché public conjoint, visées à l'article L1222-6, par. 1 du CDLD, au Collège communal pour des dépenses relevant du budget extraordinaires inférieures à 30.000 euros hors TVA.

Article 3 : de donner délégation de ses compétences de définir les besoins en termes de travaux, de fournitures ou de services et de décider de recourir à la centrale d'achat à laquelle le Conseil a adhéré pour y répondre, visées à l'article L1222-7, par. 1 du CDLD, au Collège communal pour des dépenses relevant du budget ordinaire.

Article 4 : de donner délégation de ses compétences de définir les besoins en termes de travaux, de fournitures ou de services et de décider de recourir à la centrale d'achat à laquelle le Conseil a adhéré pour y répondre, visées à l'article L1222-7, par. 1 du CDLD, au Collège communal pour des dépenses relevant du budget extraordinaire, inférieures à 30.000 euros hors TVA.

Article 5 : La présente délibération de délégation prendra fin de plein droit le dernier jour du quatrième mois qui suivra l'installation du Conseil communal élu à la suite des élections d'octobre 2024, mais est révocable à tout moment par le Conseil Communal.

16. TRAVAUX COMMUNAUX - Affiliation intercommunale : Extension d'affiliation de la Ville d'Arlon à ORES Assets. Approbation de la prorogation du terme statutaire de 2025 à 2045

Monsieur MAGNUS – C'est simplement que la Ville doit participer au projet d'extension des statuts d'Ores jusqu'en 2045. Donc la Ville d'Arlon qui participe à Ores doit également montrer son accord sur cette prorogation du terme statutaire de l'intercommunale.

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

Article 1er : D'approuver l'extension jusqu'en 2045 de l'affiliation de la Ville d'Arlon à l'intercommunale ORES Assets.

Article 2 : De charger le Collège communal de veiller à l'exécution de la présente délibération.

Copie de la présente délibération sera transmise à l'intercommunale précitée.

17. TRAVAUX COMMUNAUX - Convention IDELUX PP : Assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre du projet de parc récréatif et sportif de l'Hydrion. – Approbation de l'avenant n°2 relatif à la poursuite de l'étude de caractérisation combinée à une étude d'orientation

Monsieur MAGNUS – L'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre du projet de parc récréatif et sportif de l'Hydrion. Madame Lamesch.

Madame LAMESCH – Avant d'expliquer ce point en détail je reviens un petit peu sur le contexte du projet. C'est un projet très important pour notre ville, c'est l'aménagement d'une zone de promenade avec un pôle récréatif et sportif sur un territoire assez étendu qui est délimité par la Maison de la Culture, le Centre Sportif de l'Adeps, le chemin Noir qui va pratiquement jusqu'à la rue des Blindés avec sa partie boisée, et puis l'arrière de la rue de Schoppach, et jusqu'à l'extrémité de la rue du Camp. Dans un premier temps il y avait eu désignation d'un auteur de projet, tout un projet était bien en route et puis il y a eu découverte de déchets et des problèmes de stabilité qui ont conduit à une action en justice contre l'auteur de projet. Cet auteur de projet a été condamné en Première Instance. Cette condamnation a mis fin au contrat de la Ville avec cet auteur de projet, ce qui va donc nous permettre d'avancer enfin dans ce dossier. Dans un premier temps nous allons introduire un dossier de demande de subsides pour la restauration et la gestion de la zone humide dans le cadre d'un programme PWDR – Plan Wallon de Développement Rural. Si notre projet est accepté cela nous permettra d'obtenir des subsides de 100%, mais pour la restauration et la gestion de cette zone naturelle, qui a beaucoup d'intérêts. Évidemment dans un deuxième temps il nous reviendra de la transformer en zone de promenades avec un aspect également pédagogique, et d'information sur l'habitat, la faune et la flore de ces eaux. Dans le cadre de la participation citoyenne, nous avons demandé aux citoyens, via la plateforme « Arlon c'est vous », leurs idées par rapport à l'aménagement. Pas nécessairement de cette zone en particulier, mais des aménagements récréatifs et sportifs. Ici on pense plus à des petites infrastructures sportives qui pourraient être intéressantes. On a aussi collecté toutes ces idées pour en tenir compte et avancer dans ce projet. Par contre le point qui est ici il reprend justement, lorsqu'en mai 2017 on a découvert ces déchets sur le site de l'Hydrion, il a été décidé de confier à Idélux Projet Public l'étude de caractérisation de ces déchets. Une série de ces premières analyses ont été réalisées à l'époque pour un montant de 6.700 €. Mais suite à cette analyse on se rend compte qu'il est maintenant nécessaire de réaliser des examens complémentaires pour vraiment délimiter les pollutions qui sont avérées, et puis définir les opérations d'assainissement à prévoir. C'est important aussi d'avancer là-dedans. Le montant des études qui restent à faire est estimé à 17.667 €, et les prestations d'Idélux Projet Public, en tant qu'assistance à maîtrise d'ouvrage est de 9.382 €. C'est donc un montant global estimé de 27.050 €. Ici on propose au Conseil communal de confirmer ce mandat à travers un avenant, c'est déjà le deuxième, à Idélux Projet Public, pour poursuivre cette étude de caractérisation, et pour déboucher sur une étude d'orientation sur le site.

Monsieur MAGNUS - Je crois que c'est un superbe projet que nous devons pousser au maximum, en fonction évidemment de nos capacités et des aides que l'on pourra obtenir de la Région Wallonne.

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

Article 1er : D'approuver l'avenant à la Convention d'assistance à maîtrise d'ouvrage entre la Ville d'Arlon et IDELUX Projets Publics dans le cadre du projet de parc récréatif et sportif de l'Hydrion et relatif à la poursuite de l'étude caractérisation combinée à une étude d'orientation sur le site de l'Hydrion via ses contrats cadres. Le montant total estimé de l'avenant s'élève à 17.667,94 € HTVA ou 21.378,21 € TVAC pour la poursuite des études.

Article 2 : D'approuver les prestations d'Idelux Projets Publics au taux de 156,37€ de l'heure, ce qui représente un montant de 9.319,8 € HTVA ou 11.276,96 TVAC.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2020, article 764/721-60/2019/20197035.

18. AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - Ouverture et modification de la voirie communale dans le cadre de l'aménagement d'une liaison cyclo-piétonne entre la rue des Fours à Chaux et la rue du Moulin à Fouches

Monsieur MAGNUS – On a déjà parlé de la liaison cyclo-piétonne entre la rue des Fours-à-Chaux et la rue du Moulin à Fouches. Aujourd'hui on vous demande l'ouverture des voiries.

Monsieur TURBANG – Donc cela fait partie du programme au niveau de la demande du permis d'urbanisme pour ce cheminement cyclo-piéton à Fouches, merci Cécile. En fait là on a l'ancienne version, avec du côté droit la rue du Moulin avec l'école de Fouches, en bleu on a le lit de la Semois, et en brun l'ancien lit de la Semois. Ce projet a déjà été présenté l'année passée au mois de novembre. C'est un permis qui est demandé au niveau du fonctionnaire délégué, c'est lui qui va octroyer le permis. Il faut savoir que suite l'enquête publique réalisée entre le 6 juin et le 1^{er} juillet, nous avons eu à peu près 6 réclamations écrites et une réclamation orale. Les réclamations portaient principalement sur les aménagements au niveau de l'éclairage et des bancs publics. Certains riverains se posaient la question de savoir s'il n'y avait pas des risques d'inondation, mais ça je vais y revenir après. D'autres questions allaient dans le sens de dire « vous êtes en zone Natura 2000 », non, cette zone-là n'est pas en zone Natura 2000, Natura 2000 est de l'autre côté, donc c'est la deuxième partie qui sera réalisée plus tard. Voilà, ça c'est le nouveau tracé, ce qu'on vous demande d'adopter aujourd'hui dans le cadre du décret voirie. On va utiliser l'ancien lit de la Semois, jusqu'à l'intersection ici au-dessus, ou là on va se mettre parallèle à la Semois. En gardant une distance de 5,30m par rapport à la Semois. Il y avait aussi des craintes à un moment donné de chute dans la Semois, mais bon avec les 5,30 m d'espace qu'il y a entre le bord de la piste et la Semois on a quand même une certaine marge. Bien évidemment il y aura quelques morceaux de parcelle à acquérir. Il y aura d'abord une parcelle provinciale à l'entrée, donc en face de l'école. Petite remarque qui avait aussi été formulée dans le cadre des réclamations, c'était au niveau des parkings, demandant qu'on ne supprime pas de parkings de l'école. On ne supprimera aucun parking. Voilà l'assiette que l'on va réaliser, si mes souvenirs sont exacts c'est une assiette de 4m à cet endroit-là.

Madame FRANCESCANGELI – Ici c'est 4 m, là c'est 3,5 m. Et là il y a un petit peu d'emprise à aller rechercher chez les riverains.

Monsieur TURBANG – Des craintes avaient été émises par rapport aux inondations qui pourraient résulter éventuellement de la canalisation de la Semois, puisque la Semois a été canalisée à cet endroit-là. Bien évidemment il a été prévu des dalles de béton qui vont permettre l'écoulement naturel de l'eau et se répartir sur les terrains avoisinants. Dans le cadre de l'ouverture de voirie, ce qu'on vous demande aujourd'hui, c'est de valider l'existence de l'assiette publique existante sur l'ancien lit de la Semois, pour aller de la connexion rue du Moulin – rue des Fours-à-Chaux. Ensuite l'élargissement ponctuel de cette assiette publique pour la porter à 3,50 m. Et bien sûr une partie des parcelles que la Commune va devoir acquérir, également acquérir le morceau de 4 m parallèle à la Semois, et bien évidemment acquérir la parcelle provinciale qui est au bord de la route.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'approuver l'ouverture et la modification de la voirie communale pour la création d'une liaison cyclo-pédestre à Fouches, sur base des alignements proposés au plan numéro 3.002 daté du 29/10/2019 de la demande de permis d'urbanisme, précisée de la façon suivante :

- L'assiette publique existante correspondant à l'ancien lit de la Semois, en connexion avec la rue des Fours-à-Chaux ;
- L'élargissement ponctuel de cette assiette publique pour la porter à 3,50m de large sur les parcelles cadastrées C1525 X et C1525 Z ;
- Le prolongement du tracé sur 4,00 m de large, parallèlement au lit de la Semois, sur la parcelle cadastrée C1438C ;
- L'entièreté de la parcelle de la Province cadastrée C1438/2 jouxtant la rue du Moulin.

19. BOIS COMMUNAUX – Vente de coupes de bois dans le cantonnement d'AYWAILLE – exercice budgétaire communal 2020 : Destination des coupes et fixation des conditions

Monsieur DEWORME – On fait une petite coupe de bois d'environ 300m³ de bois, ce qui est très très peu. A Aywaille ce sont des résineux, pas scolytés souvent mais arrivés à maturité. Dans un marché qui reste très difficile et dont les perspectives sont vraiment bouchées. Il y a des milliers de m³ de bois coupé déjà en France et en Allemagne, le marché est véritablement inondé. Donc le bois se vent mal et la DNF est d'ailleurs assez pessimiste pour les années à venir.

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

Article 1er : La destination suivante est donnée aux coupes ordinaires (cantonnement d'Aywaille) de l'exercice budget ordinaire 2020 reprises aux états de martelage. Elles seront vendues sur pied, par adjudication publique, au profit de la caisse communale, en participation à la vente groupée organisée par le cantonnement d'Aywaille le 02 octobre 2020.

Article 2 : En cas de vente, celle-ci sera effectuée aux clauses et conditions du Cahier des charges générales arrêté par la Députation Permanente du Conseil Provincial le 9 août 2001 et suivant les clauses particulières annexées au courrier du 02 août 2020 du DNF.

Article 3 : Monsieur Alain DEWORME, Président du CPAS ayant les forêts dans ses attributions, est désigné Président de la vente pour les lots de la Ville d'ARLON (3 lots).

20. FINANCES COMMUNALES - Approbation des comptes 2019 de l'asbl Arlon Centre-Ville

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents émet un avis favorable au compte de l'exercice 2019 de l'asbl ARLON CENTRE-VILLE.

21. FINANCES COMMUNALES - Approbation des comptes 2019 de la Communauté Laïque d'Arlon

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, émet un avis favorable aux comptes de l'exercice 2019 de l'ASBL Communauté Laïque de la région d'Arlon.

22. FINANCES COMMUNALES - Approbation des comptes 2019 de l'asbl Complexe Sportif de la Spetz

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, émet un avis favorable aux comptes de l'exercice 2019 de l'asbl COMPEXE SPORTIF DE LA SPETZ.

23. FINANCES COMMUNALES - Approbation des comptes 2019 de l'asbl Hall Polyvalent

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, émet un avis favorable aux comptes de l'exercice 2019 de l'asbl HALL POLYVALENT.

24. FINANCES COMMUNALES - Approbation des comptes 2019 de l'asbl Maisons des Jeunes d'Arlon

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, émet un avis favorable aux comptes de l'exercice 2019 de l'ASBL MAISON DES JEUNES D'ARLON.

25. FINANCES COMMUNALES – SUBVENTIONS - Subventions allouées aux mouvements de jeunesse d'Arlon pour 2019

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

- D'octroyer une subvention aux mouvements de jeunesse pour suivants pour l'année 2019

1. La 5^{ème} Unité Luxembourg : 2.947€

2. Le Patro DHC : 0€ (n'a pas transmis sa demande à cause d'activités inexistantes)

3. Les Scouts : 2.505€

4. Le Patro de Stockem : 1.038 €

- Que les subventions sont engagées sur l'article 761/332-02/2019 « subvention aide à la jeunesse » pour un montant total de 6.490€.

26. FINANCES COMMUNALES – SUBVENTIONS - Appel à projets CREASHOP – Octroi et liquidation d'une prime pour le commerce Obaines

Monsieur MAGNUS – Les primes CREASHOP pour « Obaines », c'est-à-dire Madame Marie-Jeanne REMI, qui est le magasin de grandes tailles qui a ouvert à côté de Pomba.

Monsieur LAQLII - J'ai reçu une convocation pour me réunir avec cette commission et j'ai été étonné de la date de cette réunion. Le mercredi 02 septembre à 09h. Mais on travaille en fait à 09h du matin. Est-ce qu'il y a moyen de changer ?

Monsieur MAGNUS – On va essayer de mettre cela un jour à 16h alors.

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

- D'octroyer une subvention de 4.411,22 euros (quatre mille quatre cent onze euros vingt-deux centimes au candidat-commerçant « OBAINES » situé à Arlon, Grand-rue, 16;
- Décide que la subvention sera engagée sur l'article 520/332-02 du service ordinaire du budget de l'exercice 2020 ;
- Décide d'autoriser la liquidation de la subvention sous condition d'acceptation du dossier par la Région Wallonne.

27. FINANCES COMMUNALES – SUBVENTIONS - Appel à projets CREASHOP – Octroi et liquidation d'une prime pour le commerce Elodie DJA

Monsieur MAGNUS – C'est une prime CREASHOP pour Elodie DJA, à la rue des Faubourgs numéro 32, c'est également du textile.

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

- D'octroyer une subvention de 2.948,75 euros (deux mille neuf cent quarante-huit euros septante-cinq centimes) au candidat-commerçant « ELODIE DJA » situé à Arlon, Rue des Faubourgs, 32;
- Décide que la subvention sera engagée sur l'article 520/332-02 du service ordinaire du budget de l'exercice 2020;
- Décide d'autoriser la liquidation de la subvention sous condition d'acceptation du dossier par la Région Wallonne.

28. FABRIQUES D'EGLISES - Modification et approbation du compte – exercice 2019 de la fabrique d'église de Saint-Martin

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'annuler la délibération concernant l'approbation du compte 2019 du Conseil communal du 26 mai 2020 ;

Décide d'approuver Les modifications ci-dessus;

Décide d'approuver le compte de la Fabrique d'église de Saint-Martin pour l'exercice 2019 comme suit:

Recettes ordinaires totales	126.234,37€
- dont une intervention communale ordinaire de secours de :	103.724,39€
Recettes extraordinaires totales	38.516,59€
- dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	21.982,33€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	30.361,05€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	91.034,31€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	16.534,26€
- dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	164.800,96€
Dépenses totales	137.929,62€
Résultat comptable EXCEDENT	26.871,34€

29. FABRIQUES D'EGLISES -Modification budgétaire n°1 – exercice 2020 de la fabrique d'église de Saint-Martin

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

- Décide d'approuver les nouveaux montants du tableau ci-dessus ;
- Que l'intervention communale ordinaire 2020 reste à 112.455 €
- Emet un avis favorable à la modification budgétaire n°1 pour l'exercice 2020 de la Fabrique d'Eglise de Saint-Martin.

30. FABRIQUES D'EGLISES - Approbation du compte – exercice 2019 de la fabrique d'église d'Udange

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'approuver les modifications ci-dessus;

Décide d'approuver le compte de la Fabrique d'église d'Udange pour l'exercice 2019:

Recettes ordinaires totales	5.840,39€
- dont une intervention communale ordinaire de secours de :	4.294,47€
Recettes extraordinaires totales	158.997,03€
- dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	8.997,03€

Dépenses ordinaires du chapitre I totales	7.397,35€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	5.456,44€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	150.000€
- dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	164.837,42€
Dépenses totales	162.853,79€
Résultat comptable EXCEDENT	1.983,63€

31. FABRIQUES D'ÉGLISES – Approbation du compte - exercice 2019 de la fabrique d'église de Stockem

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'approuver Les modifications ci-dessus;

Décide d'approuver le compte de la Fabrique d'église de Stockem pour l'exercice 2019 comme suit:

Recettes ordinaires totales	16.954,23€
- dont une intervention communale ordinaire de secours de :	16.180,19€
Recettes extraordinaires totales	13.909,54€
- dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	12.277,54€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	3.938,36€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	17.522€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	1.631,95€
- dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	30.863,77€
Dépenses totales	23.092,31€
Résultat comptable EXCEDENT	7.771,46€

32. FABRIQUES D'ÉGLISES - Approbation du compte – exercice 2019 de la fabrique d'église de Heinsch

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'approuver les modifications ci-dessus;

Décide d'approuver le compte de la Fabrique d'église de Heinsch pour l'exercice 2019 comme suit:

Recettes ordinaires totales	8.712,37€
- dont une intervention communale ordinaire de secours de :	8.282,30€
Recettes extraordinaires totales	11.403,57€
- dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	11.403,57€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	4.113,62€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	10.664,74€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	1.776,61€

- dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	20.115,94€
Dépenses totales	16.554,97€
Résultat comptable EXCEDENT	3.560,97€

33. FABRIQUES D'EGLISES - Approbation du compte – exercice 2019 de la fabrique d'église de Guirsch.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'approuver Les modifications ci-dessus;

Décide d'approuver le compte de la Fabrique d'église de Guirsch pour l'exercice 2019 comme suit:

Recettes ordinaires totales	13.759,21€
- dont une intervention communale ordinaire de secours de :	12.482,55€
Recettes extraordinaires totales	419,41€
- dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
- dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	419,41€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	3.737,68€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	8.206,34€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	0€
- dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	14.178,62€
Dépenses totales	11.944,02€
Résultat comptable EXCEDENT	2.234,60€

34. CIRCULATION ROUTIERE - Adoption d'une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : Interdiction d'accès à la rue Paul Reuter pour les véhicules dont la longueur dépasse 9 mètres.

Monsieur MAGNUS – On a déjà eu un petit cas d'un camion qui fait plus de 9m et qui nous a déjà abimé une bordure. On sait quelle était la firme qui a causé ces dommages et donc ce sera réparé en responsabilité civile par le camion de cette firme. Mais on doit quand même mettre à l'entrée un panneau pour dire que les véhicules de plus de 9m ne peuvent pas passer par là, on ne voit pas très bien d'ailleurs où ils vont. Ici c'était, pour la petite histoire, mais je suis ici à huis-clos en disant ça et donc si la presse veut bien ne pas le noter : c'était simplement un bâtiment de Thomas & Piron et il allait par là pour accéder au chantier qui est en face de l'INDA. Mais voilà, il faut absolument qu'on puisse interdire cela.

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

Article 1^{er} : L'accès à la rue Paul Reuter, depuis son carrefour avec la rue Saint-Jean, est interdit aux véhicules dont la longueur dépasse, chargement compris, 9 mètres.

35. CIRCULATION ROUTIERE - Adoption d'une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : Inversion du sens de circulation du tronçon de la Place des Chasseurs ardennais longeant l'Académie de Musique.

Monsieur MAGNUS – La fois prochaine on viendra d'ailleurs avec une réhabilitation de cette voirie parce qu'on estime qu'il faut absolument mieux sécuriser l'entrée à l'école. Et il faut absolument avoir un espace qui est dédié aux piétons. Mais ici ce changement de circulation routière a eu lieu depuis maintenant quelques semaines à cause de travaux de la rue Paul Reuter, et cela nous semble judicieux de continuer dans ce sens-là, et continuer également pour avoir une possibilité de Kiss & Ride pour les enfants qui viennent là-bas à l'école.

Monsieur BALON – C'est pour faire une remarque par rapport à ce qui est noté, où on dit que pour les parents c'est plus bénéfique. Je veux m'inscrire en faux par rapport à cette affirmation parce que durant la période des travaux tous les enfants de l'école rentraient par-là, il y a des enfants qui descendent depuis la garderie rue du Marquisat et qui doivent emprunter ce morceau de rue. Où, et je peux comprendre la raison, mais malheureusement il y a deux camionnettes du CPAS qui sont garées pour charger les provisions de repas à domicile sur le trottoir. Si dans la partie montée on a pu mettre des barrières Nadar pour protéger les enfants qui montent, dans la descente il n'y a aucune protection. Les enfants sont obligés de marcher sur la voirie. Et même la file des enfants qui descendent de la garderie, ils ne peuvent pas se tenir la main deux par deux, ils doivent être à la queue sinon ça ne passe pas. Régulièrement il y a des camions qui sont garés pour les livraisons des repas du CPAS, et puis des gros camions qui viennent amener, souvent entre 8h15 et 8h45. Donc là il y a vraiment un sujet important, c'est une entrée d'école, de deux écoles même. Je ne suis pas sûr que juste changer le sens règle quelque chose, pour moi cela ne règle rien du tout. Alors soit dans le réaménagement on réenvisage cette rue, soit on la met en circulation limitée, en circulation scolaire.

Monsieur MAGNUS – L'auteur de projet qui a été désigné essaye véritablement de résoudre ce problème. Il est évident que dans le haut de la rue ce n'est pas facile, il faut effectivement laisser un emplacement pour les camionnettes du CPAS, et peut-être aussi laisser un emplacement pour les personnes qui déposent leurs enfants. On doit en même temps avoir un trottoir pour les enfants qui descendent ou qui montent. Je vous invite, si vous ne voulez pas attendre le mois prochain, à aller voir les plans au Département Technique. Les plans y sont déposés, nous avons eu une présentation pour ceux qui savaient se libérer au Collège et on doit avoir encore cette présentation au Collège de cette partie-là. On espère pouvoir mettre ça au Conseil du mois de septembre ou du mois d'octobre, mais c'est vraiment pour réfléchir à la problématique que vous évoquez et que nous allons essayer de résoudre.

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

Article 1^{er} : Il est interdit à tout conducteur, à l'exception des cyclistes, de circuler sur le tronçon de la Place de Chasseurs Ardennais situé le long de l'Académie de Musique depuis son carrefour avec la rue du Marquisat vers et jusqu'à l'accès au parking des Chasseurs Ardennais.

36. CIRCULATION ROUTIERE - Adoption d'une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : Réserve du chemin du Seylerhoff aux piétons, cyclistes, cavaliers et engins agricoles.

Monsieur MAGNUS – C'est déjà le cas pour l'instant mais nous devons le passer devant vous, c'est fondamental pour nous. Vous savez qu'il y a en plein milieu du chemin du Seylerhoff une borne au-dessus de laquelle les tracteurs savent passer, mais pas les voitures.

Monsieur GIGI – Le chemin est vraiment super pour tout ce qui est piétons et cyclistes, mais à la sortie du Seylerhoff, côté de la rue Général Jourdan, la sortie pour les cyclistes est vraiment très dangereuse ; les voitures arrivent souvent assez rapidement de Weyler, il n'y a pas une bonne visibilité et la chaussée est assez étroite. Il serait intéressant de mettre des aménagements pour que les automobilistes soient au courant qu'il y a des cyclistes qui sortent de là ; il y a une descente qui est quand même forte jusqu'au carrefour en dessous, et donc là le cycliste sort d'une piste cyclable qui est vraiment nickel sur un endroit assez dangereux. Je trouve que ce serait intéressant d'améliorer cette sécurité. Je ne sais pas si c'est possible mais peut-être passer par la Seigneurie... ou mettre un panneau, une bande rouge... je ne sais pas très bien ce qui est faisable.

Monsieur MAGNUS – Le chemin arrive d'ailleurs à la Seigneurie et il y a un panneau privé, mais c'est vrai, Thibaut, qu'il faudra un peu réfléchir à ce carrefour là pour sécuriser la sortie des vélos. On pourrait peut-être imaginer une bande de couleur pour indiquer aux voitures qui remontent qu'effectivement il y a des vélos qui peuvent sortir de là.

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

Article 1^{er} : La circulation au chemin du Seylerhoff sur son tronçon compris entre son carrefour avec la rue du général Beaulieu et les bâtiments de la ferme est réservée aux piétons, cavaliers, cycliste et véhicules agricoles.

37. CIRCULATION ROUTIERE - Adoption d'une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : Création d'un emplacement de stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite.

Monsieur MAGNUS – C'est vraiment devant l'entrée principale de la caserne, Avenue du X^{ème} de Ligne, et je crois que c'est absolument nécessaire pour ceux qui se rendent là-bas.

Monsieur WALTZING – On se rend compte qu'à chaque Conseil il y a un emplacement qui est imaginé. Est-ce qu'il y a une analyse qui est faite par rapport à l'entièreté des places ? Est-ce que c'est normal d'en avoir à chaque Conseil il y a une nouvelle place de parking ou est-ce que c'est suivant la personne qui le souhaite ? Parce que le jour où la personne déménage la place est quand figée.

Monsieur VINCENT - Il y a deux types de places. Il y a les places qui sont demandées par des personnes en situation de handicap. Dans ces cas-là la procédure veut que l'agent de quartier rencontre la personne pour constater qu'elle a effectivement bien un handicap et que cette personne ne possède pas de garage ou d'allée privative et qu'il n'y ait pas de place pour personne à mobilité réduite qui soit déjà réservée dans les environs. En général c'est quelque chose comme 50m. Ça c'est pour le premier type de place. Donc quand une personne à handicap emménage quelque part elle est en droit de faire la demande. Le revers de la médaille c'est que quand cette personne déménage nous on n'est pas au courant. Il faudrait donc faire tous les ans une analyse par l'agent de quartier pour voir si les personnes qui avaient fait la demande sont toujours là, c'est un travail assez fastidieux. Pour l'instant on ne l'a pas encore fait, maintenant,

par le passage on voit qu'il y a des places qui ne sont plus fréquentées, alors on va simplement sonner chez les gens et on leur demande s'ils en ont encore besoin ou pas.

La deuxième étape c'est ici comme à Callemeyn. Lorsqu'on a une grande surface de parking public on est légalement obligé de réserver une place pour personne à mobilité réduite par 50 places de parking public. A Callemeyn on n'en a pas 50 mais on approche les 50 et c'est pour ça qu'il a été proposé ici au Conseil communal de réserver une place pour les personnes à mobilité réduite.

Monsieur MAGNUS – Ou de l'Etat-Civil, quand une personne déménage ou malheureusement meurt, avoir une petite case en plus dans le programme qui dirait simplement qu'on avertit automatiquement le département de la mobilité. Thibaut, ce serait peut-être bien de mettre dans une sorte d'agenda d'interroger la population.

Madame LECOMTE – Est-ce qu'on a un cadastre concernant les emplacements ou est-ce que l'on sait combien on en a à Arlon?

Monsieur VINCENT – Je ne sais pas vous dire de tête comme ça combien on en a mais j'ai un cadastre des places officielles, parce que parfois des privés mettent sur leur parking privé qui est attenant au public.

Monsieur P.-Ph. BALON - Si quelqu'un nous demande pour avoir une place parce qu'il en a besoin, et qu'on lui dit qu'il y en a une à 50m... oui c'est la légalité mais ça ne répond pas à son besoin. Donc à ce moment on pourrait penser à voir si on peut déplacer cette place pour simplifier la vie des gens qui en ont besoin. Ça doit vraiment être la priorité en tant que Commune qui se soucie des personnes en situation de handicap.

Monsieur VINCENT – Je pense que c'est déjà arrivé. Si je ne me trompe pas, du côté de la rue Godefroid Kurth ou à la rue Busleyden, il y avait une place PMR qu'on a déplacée pour répondre à un besoin.

Madame LECOMTE – Est-ce que c'est limité à un seul emplacement par 50m ?

Monsieur VINCENT – C'est selon l'appréciation de l'agent de quartier. J'ai déjà vu des endroits où il y a deux places PMR qui se suivent.

Monsieur DEWORME - Moi je trouve ça un peu dur que ces places de parking deviennent finalement des emplacements privés sur la voie publique à destination d'une personne. Que nous en soyons pourvus cela me paraît très bien, maintenant qu'elle soit en face du domicile d'une personne parce qu'elle est handicapée, ça me paraît quand même assez curieux que ça lui soit dévolu alors qu'une autre personne handicapée peut venir en visite dans la rue.

Monsieur MAGNUS – Ce n'est pas privatisé, mais quand quelqu'un s'y met tout le temps... Parfois on a des gens qui viennent rouspéter qu'on leur a pris leur place PMR, et c'est quelqu'un d'autre, aussi personne handicapée, qui est garée là. Et bien cette personne a le droit de s'y mettre aussi.

Monsieur LECOCQ – Je tiens à signaler que même si le stationnement est payant, la place handicapée est gratuite sur toutes les places donc même si ce n'est pas une place handicapée, avec la carte, il peut s'y mettre et il ne payera pas.

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

Article 1^{er} : Un emplacement de stationnement est réservé à l'usage des personnes handicapées, sur l'accotement, perpendiculairement à la chaussée, avant l'entrée de l'immeuble numéro 137 avenue du 10^{ème} de Ligne.

URGENCE : Bois communaux - Vente de coupes de bois pour le cantonnement d'ARLON - exercice budgétaire communal 2020 : Destination des coupes et fixation des conditions.

Monsieur DEWORME – Il a fallu solliciter l'urgence pour le délai au point de vue administratif, mais sur le fond aucun problème. Il s'agit d'organiser la vente de bois d'automne du cantonnement d'Arlon, avec ses 100m³ de bois en 4 lots, dont 4 de feuillus. Ce sont des ventes groupées, cela aura lieu à Saint-Léger.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, marque son accord sur l'urgence sollicitée, et décide :

Article 1er : La destination suivante est donnée aux coupes de bois ordinaires de l'exercice 2020 reprises aux états de martelage. Elles seront vendues sur pied, par adjudication publique, au profit de la caisse communale, en participation à la vente groupée organisée par le Département Nature et Forêts le 21 septembre 2020.

Article 2 : En cas de vente, celle-ci sera effectuée aux clauses et conditions du nouveau Cahier des charges générales du 25 mai 2009 et suivant les clauses particulières (lot par lot) annexées au catalogue transmis par le DNF.

Article 3 : Monsieur Alain DEWORME, Président du CPAS ayant les forêts dans ses attributions, est désigné Président de la vente pour les lots de la Ville d'ARLON.

Article 4 : La délégation de deux directeurs financiers appartenant aux Communes participantes est approuvée.

URGENCE : Rénovation de l'école communale de Heinsch – Phase 2 : Lot 3 – Construction d'un préau. Approbation des conditions et du mode de passation.

Madame LAMESCH – Cela concerne le préau de l'école de Heinsch. Les deux premiers lots ont bien été mis en adjudication sans soucis. Mais par rapport au prix du préau la seule offre reçue était vraiment supérieure de 82% au montant de l'estimation. Donc il y a eu un arrêt de la procédure de passation et une prolongation du délai de promesse ferme de subsides, jusqu'au 25 septembre 2020. Et il a été demandé à l'auteur de projet de revoir son projet pour diminuer les coûts, ce qui a été fait. Elle avait prévu des structures métalliques qui seront remplacées par une structure portante en bois. Au départ c'était un bardage bois qui est remplacé par des clôtures rigides et par une haie dense qui va être le long de la plaine de jeux. Donc ce préau va se trouver entre la cour actuelle et la plaine de jeux. Il y a un accès piétons mais uniquement par la rue des Ecureuils, on a supprimé les accès piétons par la rue de Neufchâteau qui est plus dangereuse. Et les panneaux en bardage bois coulissants ont été remplacés par des portillons.

Le montant estimé du marché s'élève à 62.254 HTVA. On vous demande d'approuver les conditions de marché, donc procédure négociée sans consultation préalable, et les modifications du cahier des charges.

Le Conseil communal, à l'unanimité des membres présents, décide d'accorder l'urgence pour ce point qui ne figurait pas à l'ordre du jour et décide :

Article 1er : D'approuver le cahier des charges et le montant estimé modifiés du marché "Rénovation de l'école communale de Heinsch - Phase 2 : Lot 3 - Construction d'un préau", établis par l'auteur de projet, Altema Architecture scprl, Rue de Lenclos, 85B à 6740 Etalle. 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 62.254,46 € hors TVA ou 65.989,73 €, 6% TVA comprise.

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 2020, article 722/723-60/2017/20177010.

Article 4 : De solliciter une subvention pour ce marché auprès de l'autorité subsidiante, la Fédération Wallonie-Bruxelles, Boulevard Léopold II à 1080 BRUXELLES.

+ + +

Monsieur MAGNUS, en sa qualité de Président du Conseil communal,
clôture la séance publique à 23 heures et 15 minutes.

+ + +

PAR LE CONSEIL:

La Directrice générale adjointe,

Le Bourgmestre-Président,

M. STEVART

V. MAGNUS