



VILLE D'ARLON
Belgique

CONSEIL COMMUNAL

SEANCE DU 21 SEPTEMBRE 2021

Procès-verbal

Présents :

Monsieur Vincent MAGNUS, Bourgmestre - Président;
Madame Carine LECOMTE, Monsieur Kamal MITRI, Monsieur Ludovic TURBANG,
Monsieur Didier LAFORGE, Madame Anne LAMESCH, Echevins;
Madame Anne-Catherine GOFFINET, Monsieur Jean-Marie TRIFFAUX, Madame Isabelle
CHAMPLUVIER, Monsieur Henri MANIGART, Monsieur Morad LAQLII, Monsieur Denis
KARENZO, Monsieur Paul KIAME, Madame Marie BLEROT, Monsieur Marc KERGER,
Monsieur Raphaël GIGI, Madame Géraldine FROGNET, Monsieur Philippe LANDRAIN,
Monsieur Jean-Marie LAMBERT, Madame Vanessa WAGNER, Monsieur Pierre-Philippe
BALON, Monsieur Bruno ROBERT, Conseillers;
Monsieur Alain DEWORME, Président du CPAS;
Monsieur Cédric LECLERCQ, Directeur général;

Excusés :

Monsieur André EVEN, Madame Marie NEUBERG, Monsieur Romain GAUDRON, Monsieur
Mathieu SAINLEZ, Monsieur Olivier WALTZING, Madame Patty SCHMIT, Conseillers;

Ordre du jour

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 26 août 20213
2. Communications d'ordonnances de police de réglementation de la circulation4
3. Marché de Travaux : Construction d'une nouvelle crèche rue de Sesselich. Approbation des conditions et du mode de passation.....9
4. Marché de Travaux : Entretien extraordinaire de voiries en 2021. Approbation des conditions et mode de passation15

5. Marché de Travaux : Eglise de Freylange - Remplacement d'une ferme de charpente et consolidation de la maçonnerie aux appuis. Approbation des conditions et mode de passation	19
6. Marché de Services : Désignation d'un auteur de projet pour l'aménagement du site de l'Hydrion. Approbation des conditions et mode de passation.....	24
7. Marché de Travaux : Réalisation d'un terrain de football naturel et rénovation des infrastructures du club de foot de Fouches. Approbation de l'avant-projet.....	29
8. Marché de Travaux : Mise en conformité de la salle d'entraînement de boxe et des sanitaires de l'Espace Milan. Approbation de l'avant-projet.....	39
9. Marché de Fournitures : Aménagement d'espaces récréatifs en 2021 - Approbation des conditions et du mode de passation.....	42
10. Renouvellement de la convention pour la collecte des déchets textiles ménagers avec l'asbl TERRE pour une durée de 2 ans.	45
11. Cession à titre gratuit à la Commune d'Arlon d'une parcelle sise rue du Lingenthal, cadastrée Arlon – 4ème division – Bonnert – Section D – n° 1185 W : Approbation du projet d'acte.....	46
12. Cité administrative : Cession à titre gratuit par les Habitations Sud Luxembourg à la Ville d'ARLON de la parcelle n° A 1711 S 5 P0000 (3 a 29 ca) : Approbation du projet d'acte.....	47
13. Accès au futur parc sportif et récréatif de l'Hydrion : Acquisition de la parcelle n° 1527 B 8 et d'une partie de la parcelle n° 1527 C 8 : Approbation du projet d'acte.	49
14. Adoption d'une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : Interdiction de circulation à la rue de la Biff pour les véhicules dont la masse en charge excède 10 tonnes.	50
15. Intégration de la Ville d'Arlon au projet d'auto-stop organisé en Sud-Luxembourg et création d'une association de projet.	52
16. Plan d'Investissement Wallonie Cyclable	53
17. Présentation du cadastre des trottoirs sur le territoire communal d'Arlon.....	66
18. Adoption d'une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : modification des passages pour piétons et création de zones d'évitement au rond-point entre la rue Scheuer et la rue Sainte-Croix. 71	
19. Approbation du budget pour l'exercice 2022 de la Fabrique d'église de Weyler	73
20. Approbation du budget pour l'exercice 2022 de la Fabrique d'église de Barnich.....	75
21. Approbation du budget pour l'exercice 2022 de la Fabrique d'église de Autelhaut	75
22. Approbation du budget pour l'exercice 2022 de la Fabrique d'église de Viville.....	77
23. Approbation du budget pour l'exercice 2022 de la Fabrique d'église de Fouches	78
24. Prorogation du délai d'approbation des budgets 2022 pour les fabriques d'église suivantes : Saint-Donat, Heinsch et Stockem	79

25. Vente de la parcelle communale en zone d'activité économique sur le site de Stockem : consultation d'Idelux Projets publics dans le cadre de la procédure "In House" en vue de la désignation d'un assistant à maîtrise d'ouvrage.....80
26. Financement des dépenses extraordinaires inscrites au budget 2021- Reconduction du marché 2018 84
27. Octroi d'une subvention pour l'organisation de l'activité sociale de « Noël des aînés de Fouches »..86
28. Octroi d'une subvention aux mouvements de jeunesse de la Ville d'Arlon pour 202087
29. Octroi et liquidation d'une prime pour l'installation de "LN COFFEE" , Grand-Rue n°2 à 6700 Arlon dans une cellule commerciale inoccupée du centre-ville88
30. Appel à projet CREASHOP - Octroi et liquidation d'une prime . Commerçant «Orleona».89
31. Appel à projet CREASHOP - Octroi et liquidation d'une prime . Commerçant «Le Belvédère».....90
32. Appel à projet CREASHOP - Octroi et liquidation d'une prime. Commerçant « Pâtes à crêpes».....91
33. Octroi d'une subvention aux établissements, clubs sportifs et associations organisant la retransmission télévisée des matches de la Belgique lors de l'Euro 2020.....92
34. Modification du règlement communal fixant le tarif d'utilisation des appareils de mesure du temps de parcage dans l'entité communale - passage de la "demi-heure gratuite" à "l'heure gratuite"93
35. Adhésion à la centrale de marché et à l'accord-cadre de la DG Transformation digitale (DG TD) du SPF Stratégie et Appui relatifs à la mise à disposition d'une plate-forme offrant un ensemble de solutions de paiements électroniques ("ePayment").....100
36. Accord d'adhésion du pouvoir organisateur d'Arlon au pôle territorial organisé par la Province du Luxembourg101

+ + +

*Monsieur Vincent MAGNUS, en sa qualité de Président du Conseil Communal,
ouvre la séance à 19 heures et 00 minutes.*

+ + +

SÉANCE PUBLIQUE

1. Approbation du procès-verbal de la séance du 26 août 2021

Monsieur MAGNUS – Nous allons commencer par l'approbation du procès-verbal de la séance du 26 août 2021. Est-ce que quelqu'un a un commentaire ou une remarque à faire ?

Monsieur TRIFFAUX – Je quitte la séance juste après le point sur le golf et pas pendant. Je suis parti avant le point sur les inondations.

Le Conseil communal, à l'unanimité :

Approuve le procès-verbal de la séance précédente.

2. Communications d'ordonnances de police de réglementation de la circulation

Le Conseil communal :

M. le Bourgmestre a pris les ordonnances de police suivantes:

Vu les ordonnances de police prises par M. le Bourgmestre;

Vu les articles 117 (alinéa 1^{er}), et 119 (alinéa 1^{er}), 130 bis, 133 (alinéa 1^{er}), 134 (alinéa 1^{er}) et 135 (par.2) de la loi communale et le rapport de M. le Bourgmestre;

Le 05 août 2021 : Réglementant la circulation et le stationnement des véhicules rue Saint-Donat, entre son carrefour avec la rue de la Vierge Noire et son carrefour avec la rue des Capucins à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux, en date du 09.08.2021 à 07h00 au 13.08.2021 à 16h00.

Le 05 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules et des piétons et le stationnement des véhicules rue des Carmes (phase 1) et rue du Marquisat (phase 2) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux d'entretien extraordinaire des trottoirs 2021, en date du 03.08.2021 à 07h00 au 02.09.2021 à 16h00.

Le 05 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules rue du Moulin Lampach, 27 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux, en date du 05.08.2021 à 08h00 au 11.08.2021 à 18h00.

Le 05 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules et des piétons à la rue des Deux Luxembourg, 46 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de toiture, en date du 17.08.2021 de 08h00 à 17h00.

Le 05 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules à la rue de Rédange, 41 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de gaz, en date du 04.08.2021 à 12h00 au 18.08.2021 à 18h00.

Le 05 août 2021 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules rue du 25 Août, 8 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 28.08.2021 de 08h00 à 18h00.

Le 05 août 2021 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules à la Place du Lieutenant Callemeyn, 1, Résidence Am Park à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 05.08.2021 de 13h00 à 18h00.

Le 06 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules à la Petite Rue des Remparts, 21/13 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une expulsion, en date du 11.08.2021 de 9h00 à 18h00.

Le 06 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules et des piétons et le stationnement des véhicules à la rue des Carmes (phase 1) et rue du Marquisat (phase 2) à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'entretien extraordinaire des trottoirs 2020, en date du 03.08.2021 à 07h00 au 02.08.2021 à 18h00.

Le 09.08.2021 : réglementant la circulation des piétons à la rue Scheuer, 2 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de réparation sur réseau, en date du 30.07.2021 à 08h00 au 04.08.2021 à 16h00.

Le 09 août 2021 : réglementant la circulation des piétons et des véhicules avenues du 10^{ème} de Ligne, 34 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 09.08.2021 de 08h00 à 11h00.

Le 09 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue de la Semois, 114 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 27.08.2021 à 12h00 au 29.08.2021 à 20h00.

Le 09 août 2021 : réglementant la circulation des piétons à la rue des Martyrs à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de pose de gaine/conduites, en date du 09.08.2021 à 07h30 au 27.08.2021 à 17h00.

Le 09 août 2021 : réglementant la circulation des piétons à la rue des Remparts, 7 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de pose de gaines, en date du 05.08.2021 à 08h00 au 06.08.2021 à 17h00, la rue des Remparts sera inaccessible le jeudi (jour du marché hebdomadaire), via la Place du Docteur Hollenfeltz.

Le 10 août 2021 : réglementant la circulation des piétons à la rue de la Biff NC à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de réparation sur réseau, en date du 23.08.2021 à 08h00 au 30.08.2021 à 17h00.

Le 10 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules N4 entre les BK 175.00 et 178.2 dans les deux sens de la circulation à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'entretien lumineuse, en date du 16.08.2021 à 20h00 au 27.08.2021 à 06h00.

Le 10 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules sur le parvis de Saint-Martin, Square Albert 1^{er} à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un mariage, en date du 28.08.2021 de 13h15 à 14h30.

Le 10 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue de la Poste à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'évacuation container et bureau de chantier, en date du 12.08.2021 à 06h00 au 13.08.2021 à 10h00.

Le 10 août 2021 ; réglementant la circulation des véhicules à la rue de la Rausch à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de pose de conduites pour la SWDE, en date du 17.08.2021 à 07h00 au 01.10.2021 à 18h00.

Le 10.08.2021 : réglementant la circulation des véhicules et des piétons et le stationnement des véhicules à la rue des Carmes et rue du Marquisat à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'entretien extraordinaire des trottoirs 2020, en date du 11.08.2021 à 07h00 au 02.09.2021 à 18h00.

Le 10 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules sur la zone du parking en face du n°8 avenue Jean-Baptiste Nothomb à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de débouchage de canalisation, en date du 09.08.2021 de 08h00 à 16h00.

Le 11 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules et des piétons à la rue d Bastogne, 137 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de rénovation, en date du 11.08.2021 entre 07h20 et 10h00.

Le 11 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue des Hêtres, 27 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de rénovation de cuisine, en date du 13.08.2021 de 08h00 à 20h00.

Le 11 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules à la rue des Tilleuls, 29 à Arlon, ouverture en accotement, en date du 26.08.2021 au 01.09.2021 de 07h00 à 17h00, rue du Marché au Beurre, 28 à Arlon, ouverture en accotement et voirie, en date du 23.08.2021 au 27.08.2021 de 07h00 à 17h00, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de raccordement en eau.

Le 11 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules à la rue des Genêts, 38 à Arlon, ouverture en accotement, en date du 24.08.2021 au 31.08.2021 de 07h00 à 17h00, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de raccordement en eau.

Le 11 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules et des piétons au zoning Artisanal de Weyler à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de pose de gaines de fibre-optique, en date du 13.09.2021 à 07h30 au 22.10.2021 à 16h15.

Le 11 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules et la circulation des piétons rue de Schoppach à hauteur de la rue des Violettes, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'éclairage passage piétons ORES, en date du 16.08.2021 à 07h00 au 31.08.2021 à 16h30.

Le 11 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules rue Porte Neuve 36 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison et installation de cuisine, en date du 20.08.2021 à 08h00 au 21.08.2021 à 19h00.

Le 11 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules rue des Deux Luxembourg, 50 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 18.08.2021 à 08h00 au 20.08.2021 à 18h00.

Le 18 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules avenue de Longwy, 312 à Arlon, en raison d'assurer el bon déroulement de pose de dalle en mousse polyuréthane, en date du 18.08.2021 de 08h00 à 18h00 et le 24.08.2021.

Le 18 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules rue Joseph Netzer, 23 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de pose d'une nacelle élévatrice devant le bâtiment de police d'Arlon pour des travaux de lavage de vitres, en date du 18.08.2021 de 07h00 à 18h00.

Le 18 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules rue des Hêtres, 53 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'un bâtiment, en date du 20.08.2021 à 07h00 au 03.09.2021 à 18h00.

Le 18 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules rue des Déportés, 17 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de bâtiment, en date du 20.08.2021 de 07h00 à 18h00.

Le 18 août 2021 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules rue du Général Molitor et Avenue Jean-Baptiste Nothomb à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de pose de gaines et câbles, en date du 19.08.2021 et 20.08.2021 de 08h00 à 18h00.

Le 19 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue des Deux Luxembourg, 50 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 18.08.2021 à 08h00 au 21.08.2021 à 18h00.

Le 19 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules à la rue du Duché, 15 à Sterpenich, rue des Quatre Vents, 125 et 123 à Viville, en date du 19.08.2021 à 07h30 au 25.08.2021 à 16h00, rue des Genêts, 25 à Arlon, en date du 24.08.2021 à 07h30 au 30.08.2021 à 16h00, en raison d'assurer le bon déroulement de raccordement particulier.

Le 19 août 2021 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules à l'avenue du 10^{ème} de Ligne en face du n°70 (changement de taque), avenue du 10^{ème} de Ligne en face du n°3 (carrefour) (changement de taque), rue des Deux Luxembourg (sous le pont) en face du n°167 (changement de taque), croisement TEC – rue Sainte Croix (remplacement taque), rue Sainte-Croix, en face du n° 55, rue Sainte Croix en face du 22, rue Sainte Croix en face du 19, rue Sainte-Croix en face du 13, rue de Bastogne, en face du 54, rue de Bastogne, en face du 109, rue du Dispensaire, fin de rue près du rondpoint, et remplacement taque. En raison d'assurer le bon déroulement de travaux de réfection de taques d'égout pour le compte de la Ville d'Arlon.

Le 20 août 2021 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules au croisement TEC, rue Sainte-Croix (remplacement taque près du marquage rouge au sol), rue Sainte Croix, en face du n°50 (remplacement taque), rue Sainte Croix, en face du 32 (remplacement taque), rue Sainte-Croix en face du 19 (remplacement taque), rue Sainte Croix, en face du 13 (remplacement taque), en raison d'assurer le bon déroulement de réfection de taques d'égout pour le compte de la Ville d'Arlon, en date du 24.08.2021 à 08h00 au 25.08.2021 à 18h00.

Le 20 août 2021 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules rue du Centre, devant l'Ecole à Frassem, avenue Numa Ensich Tesch, 1 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'élargissement, en date du 21.08.2021 de 07h00 à 18h00.

Le 20 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à la Résidence « Clos Neufchâteau », 3, rue Alba à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 22.08.2021 de 10h00 à 18h00.

Le 20 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules et la circulation des piétons, à la rue du Général Molitor à Arlon, en date du 20.08.2021 à 07h00 au 31.12.2021 à 17h30, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de construction.

Le 20 août 2021 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules rue du Général Molitor et avenue Jean Baptiste Nothomb à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de pose de gaines et câbles, en date du 20.08.2021 à 18h00 au 24.08.2021 à 18h00.

Le 20 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules N40, au niveau du rond-point de la rue de la Posterie et la route de Neufchâteau, N83 Route d'Etalle, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux d'entretien des luminaires routiers, en date du 23.08.2021 à 08h00 au 27.08.2021 à 17h00.

Le 20 août 2021 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules rue Saint-Nicolas, 6-10 à Autelbas, en raison de travaux de déplacement de câbles, en date du 20.08.2021 de 07h30 au 27.08.2021 à 17h00.

Le 20 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à l'avenue du Luxembourg, 33 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de toiture, en date du 23.08.2021 à 07h00 au 25.03.2021 à 17h30.

Le 20 août 2021 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules rue de Bastogne 54 et 109 Arlon, route de Bastogne(camping), à Arlon, rue de Sesselich à Arlon, face aux n°s 252, 275, 212, 236, 154, 142 ; et face au 128, rue de Toernich à Arlon, face au 139 face au 132 et face au 151, réglementant les travaux de réfection de taques d'égout pour le compte de la Ville d'Arlon.

Le 20 août 2021 : réglementant la circulation et le stationnement des véhicules rue du Général Molitor et Avenue Jean-Baptiste Nothomb à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de pose de gaines et câbles, en date du 24.08.2021 à 18h00 au 27.08.2021 à 18h00.

Le 25 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules au carrefour rue de Neufchâteau et rue Léon Castilhon à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de réfection de taques d'égout et pour le compte de la Ville d'Arlon, en date du 30.08.2021 à 07h00 jusqu'au 31.08.2021 à 18h00.

Le 25 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue de Toernich, 71-73 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison, en date du 31.08.2021 de 07h00 à 17h00.

Le 25 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue de Bastogne, 68 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de rénovation, en date du 27.08.2021 à 07h00 au 01.09.2021 à 17h00.

Le 25 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue du Musée, 20 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de menuiserie, en date du 30.08.2021 à 08h00 au 31.08.2021 à 17h00.

Le 25 août 2021 : réglementant la circulation des véhicules à la Place du Grand Luxembourg, 1 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de raccordement particulier en eau, en date du 02.09.2021 à 07h30 au 09.09.2021 à 16h00.

Le 25 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à l'avenue Victor Tesch, 49-47 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de sortie de véhicules – zone de manœuvre, en date du 27.08.2021 de 07h00 à 17h00.

Le 25 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules rue de la Synagogue, 29 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 27.08.2021 de 08h00 à 17h00.

Le 27 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules rue des Quatre-Vents, 121 A à Viville, en raison d'assurer le bon déroulement des travaux de nettoyage de parking, en date du 04.09.2021 de 10h00 à 22h00.

Le 27 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue du Bastion, 18A à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 04.09.2021 de 08h00 à 17h00.

Le 27 août 2021 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules et des piétons, à l'avenue de Longwy, 130 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de toiture, en date du 30.08.2021 à 08h30 au 13.09.2021 à 16h30.

Le 27 mai 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à l'avenue du Général Patton, 180, boîte 32 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'une livraison de cuisine, en date du 28.08.2021 de 07h30 à 13h00.

Le 27 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à l'avenue du Général Patton, 132 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de toiture, en date du 02.09.2021 à 08h00 au 30.09.2021 à 17h00.

Le 27 août 2021 : réglementant le stationnement et la circulation des véhicules à la rue Saint-Jean, 20 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de voirie, en date du 31.08.2021 à 07h30 au 01.09.2021 à 17h00.

Le 27 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à la Plaine des Manoeuvres, en raison d'assurer le bon déroulement de travaux de voirie, en date du 31.08.2021 à 08h00 au 31.08.2021 à 17h00.

Le 27 août 2021 : réglementant le stationnement des véhicules à la rue de Diekirch, 3 à Arlon, en raison d'assurer le bon déroulement d'un déménagement, en date du 28.09.2021 à 07h00 au 31.08.2021 à 18h00.

A l'unanimité

Prend acte sans observation de la communication des ordonnances de police dont il s'agit.

3. Marché de Travaux : Construction d'une nouvelle crèche rue de Sesselich. Approbation des conditions et du mode de passation

Monsieur MAGNUS – Nous allons arriver dans des points plus constructifs pour notre ville, comme la construction d'une belle crèche à la rue de Sesselich. Je passe d'abord la parole à l'Echevin des travaux, et puis à l'Echevine de l'Enseignement, et ensuite à Madame Haas.

Monsieur MITRI – Comme vous le voyez, la modernisation de nos bâtiments communaux, et spécifiquement la construction de la nouvelle crèche à la rue de Sesselich, font partie intégrante de notre programme stratégique transversal, qui a été voté par le Conseil communal en 2019. Cette construction de crèche devait répondre au défi énergétique actuel de la Wallonie en standard Q-Zen - Quasi Zéro Énergie - imposée depuis 2021, à tous les bâtiments neufs.

Je rappelle que la réflexion englobait l'avenir de deux crèches : la Boîte à Malice rue des Déportés, et la crèche A Petits Pas rue de Sesselich. Pour la modernisation de ces deux crèches, le Collège a retenu le scénario cohérent de construction de deux crèches à la rue de Sesselich, en deux phases.

La première : La construction d'une nouvelle crèche à la rue de Sesselich, en face de la crèche actuelle, pour 42 enfants - qui est l'objet de marché de ce soir.

La deuxième phase : La démolition de la crèche actuelle à la rue de Sesselich, et la construction d'une nouvelle crèche pour 36 enfants, qui accueillera la crèche de la rue des Déportés.

Le dossier de la première phase a été inscrit dans le plan d'investissement communal PIC 2019-2021, avec une intervention régionale estimée à 900.418€. Le marché de conception a été attribué au bureau d'architecture TREMA qui devait être représenté par Monsieur Jacquemain, malheureusement absent. Madame Haas le remplacera.

Le cahier des charges a été établi par l'auteur de projet, le montant global estimé s'élève à 1.658.580€ HTVA ou 2.000.680€ TTC. Le crédit de cette dépense est inscrit au budget extraordinaire 2021, et sera augmenté au budget initial 2022.

L'élaboration des plans a été réalisée en étroite collaboration entre l'auteur de projet d'une part, et l'équipe pédagogique des crèches, la direction des crèches, l'Echevine de la petite enfance d'autre part, ainsi que nos services communaux.

Madame LECOMTE – On est très heureux de pouvoir vous présenter le projet de cette nouvelle crèche, comme Kamal vient de le rappeler, qui a pu être inscrite dans le premier PIC. Une nouvelle crèche c'est un peu comme une nouvelle école. Ce sont des lieux d'égalité des chances, en plus ici, puisqu'il s'agit de la remplacer, je dirai que c'est un lieu d'égalité des chances en mieux. Car, comme le dit le Délégué général au droit de l'enfance Bernard De Vos -toutes les études le montrent, fréquenter une crèche de qualité constitue un bénéfice pour les enfants.

Cette future nouvelle crèche se veut un bâtiment exemplaire. Ont été étroitement associés aux discussions sur la réalisation de ce projet : le service de l'accueil de la petite enfance, Madame Lempereur - qui a pris une retraite bien mérité - et Justine Glesner qui a pris la relève, ainsi que Bénédicte HAESEVOETS, qui est responsable de la crèche A Petits Pas.

Il va sans dire que l'ONE a été consulté, et que les grandes lignes directrices rappelées ont été prises en considération. C'est ainsi que la norme minimale, en matière d'espace de 6m² par place d'accueil, a été respectée : soit 2m² par enfant pour les dortoirs, et 4m² par enfant pour les places de vie.

S'agissant d'une nouvelle construction, la question de la capacité d'accueil a été soulevée. La capacité d'accueil initiale est de 36 places, mais la réforme des milieux d'accueil qui est intervenue en 2020 prévoit que la capacité d'accueil doit correspondre dorénavant à un multiple de 7.

Raison pour laquelle nous avons opté pour une capacité de 42 au lieu de 35. Cette nouvelle infrastructure permettra donc d'accueillir 3 unités de 14 enfants, le tout de plain-pied.

L'augmentation de capacité, donc 6 places supplémentaires pourra être demandée en même temps que le déménagement. Pour être subsidiés, ces places supplémentaires doivent rentrer dans le cadre d'une programmation de places. Vous vous souvenez cette programmation de places pour ceux qui sont un petit peu de la partie, ce sont ces « plans Cigogne », dont on a beaucoup parlé par le passé.

Une prochaine programmation pourrait être envisagée dans les années à venir. Mais les critères n'en seront définis qu'au moment où elle se concrétisera. Selon les cas, les programmations peuvent permettre d'ouvrir des places supplémentaires, subventionnées avec ou sans intervention publique, dans les frais d'infrastructure.

Enfin, à titre d'information, dans le cadre de la réforme des milieux d'accueil de la petite enfance, pour une crèche de 42 places qui vise un subside d'accessibilité de niveau 2, c'est-à-dire sur le fait d'accueillir de 20 à 50% de priorités sociales – c'est le choix qui a été fait pour cette crèche – l'encadrement se composera obligatoirement à terme d'un mi-temps direction, d'un temps plein PMS, et de 9 temps plein en personnes d'accueil.

Il a été convenu de tenir compte de ces éléments dans la projection de l'occupation des locaux.

+ + +

19h08 : Monsieur Jean-Marie LAMBERT, Conseiller, entre en séance

+ + +

Madame HAAS – Je vous présente d’abord le site où sera implantée la nouvelle crèche. Ici, vous avez l’ancienne, et la nouvelle va venir juste derrière, et l’espace jardin - parce que cette partie-ci appartient aussi à la commune - sera sur cette petite parcelle-là.

Voilà une vue en perspective du bâtiment. L’entrée principale, et unique entrée pour le personnel et le public sera ici au centre. La crèche a été divisée en zones.

La zone pour le personnel : le bureau, l’ONE, le cabinet pour les visites médicales, le local pour le personnel. En orange, on a la laverie, avec un accès direct, sans passer par la crèche. Ici c’est la zone où les parents viennent avec les enfants, les déposent, les changent avant de les apporter aux puéricultrices. Ici, c’est une zone d’activités qui est une zone tampon entre la zone de séjour et la zone où on prépare l’enfant pour le déposer ou le reprendre. En bleu ce sont les dortoirs, vous pouvez constater qu’il y a plusieurs petits dortoirs. C’est dû au fait que les crèches fonctionnent avec des groupes où les âges des enfants sont mélangés, donc les heures pour aller dormir sont différentes. C’est pour ça qu’on nous a demandé de créer plusieurs petits dortoirs.

La crèche comportera 48 enfants, qui seront divisés en groupes de 14...ou un peu plus...A l’arrière on a l’espace jardin. Ici sur le côté, quand le personnel sera en pause, il aura l’occasion de sortir pour s’aérer, sans être vu des enfants.

A l’étage, il y a une grande salle de réunion, puisque les directions des crèches se réunissent plusieurs fois chaque mois. Encore une fois, cela reste un accès indépendant de la crèche.

Dans la coupe du bas, vous voyez le bâtiment central qui est un peu plus haut, ce qui permet d’avoir une lumière zénithale, puisqu’il y a un bandeau de fenêtres à l’étage, et ça éclairera la zone d’activité pour les enfants.

Le mobilier intégré sera ergonomique. Ici, vous pouvez constater la zone de change qui se trouve dans la salle de vie, et qui permet d’avoir une vue directe sur les enfants, il y aura donc toujours une surveillance, même si la puéricultrice est occupée à faire autre chose avec un enfant.

Ici à l’entrée, on a le local des poussettes, et ici le local vestiaire.

Voici la vue des façades. Elles seront normalement en crépi d’un ton sobre. Et pour égayer un peu les façades, il y aura des panneaux colorés pour donner un peu de gaieté au bâtiment. On a la façade qui est celle qui donne accès à la crèche. La façade ouest, où il y a les pièces de vie, sera équipée de grandes baies vitrées. Pour la façade nord, on a les locaux techniques. Et alors la façade sud, il n’y a que des petites fenêtres pour éviter une surchauffe pendant les périodes estivales. Nous avons de nouveau une vue en perspective...voici la façade arrière, où les enfants auront directement accès au jardin.

On nous a demandé un bâtiment Q-zen, donc quasi zéro énergie. Les techniques : La toiture plate à l’arrière, qui n’est pas une toiture végétalisée comme celle en façade avant, accueillera tout ce qui est technique, les groupes de ventilations sur la toiture etc. On aura une ventilation double flux, et un combiné avec une batterie chauffera pour réguler l’air qui sera soufflé dans les locaux. Le chauffage sera un système assimilé à une climatisation, qui fonctionne aussi avec du chaud et du froid, et où on pourra régler les températures dans chaque local. La laverie, où il y a énormément de perte de chaleur - cette chaleur sera récupérée et renvoyée vers les locaux où il y aura besoin de chaleur. Il n’est pas prévu de chauffage sol, pour un confort pour les enfants.

L’eau chaude sanitaire sera fournie par un ballon, qui lui, sera alimenté par une petite chaudière murale alimentée au gaz de ville. Une boucle d’eau chaude sanitaire est prévue pour qu’à chaque

point d'eau chaude, l'eau chaude arrive directement, sans devoir attendre et laisser couler l'eau, avant d'avoir la bonne température.

Il est prévu aussi de récupérer les eaux de pluie. Ces eaux alimenteront uniquement les sanitaires, les WC. On aurait pu utiliser ça aussi pour la laverie, mais c'est une imposition de l'ONE pour éviter les bactéries, c'est interdit. Ce sera donc uniquement pour les WC.

Le bâtiment sera équipé de 60 panneaux photovoltaïques, ce qui correspond à 20kw crête.

L'accès sera fait par badge. Il y aura un contrôle d'accès à l'entrée principale, les parents vont donc dans la zone vestiaire. Et il y aura un second accès, toujours avec le même badge, avant d'accéder à la zone crèche proprement dite.

Il n'y aura pas de Wifi ni de téléphone sans fil. Toujours pour le confort des occupants.

L'éclairage est du LED. Dans les dortoirs, l'éclairage est dimmable, ainsi que dans les coins lecture des salles de séjour – Madame la Directrice nous a demandé d'y avoir un éclairage un peu plus tamisé.

La sécurité du site est assurée par un éclairage autour du bâtiment. Il y aura une alarme à intrusion, et bien sûr une alarme à incendie.

C'est un bâtiment qui répond à ce que le pouvoir subsidiant nous a demandé, il est exemplaire, fonctionnel. Il a été vu et revu avec les Directrices des crèches. Ça répond vraiment à leurs besoins. Et il est bien Q-zen, comme nous l'a demandé le pouvoir subsidiant.

Madame LECOMTE – Il y a aussi un espace allaitement qui a été prévu pour les mamans qui le souhaitent.

Monsieur KIAME – Il n'y a pas de cuisine dans ce projet-là ?

Madame HAAS – Il y a des kitchenettes.

Monsieur KIAME – Donc les repas ne seront pas préparés dans la crèche...

Madame LECOMTE – Non parce qu'ils n'ont pas de cuisine qui leur est propre. Les repas sont de nouveau transportés jusque-là. Il suffira juste de répartir les portions.

Monsieur GIGI – Au niveau des abords et de l'extérieur, qu'est-ce qui est prévu ? J'imagine que des zones d'ombres sont prévues, vu l'exposition à l'ouest ?

Madame HAAS – Il y aura un petit aménagement pour les zones de parcage, PMR entre autre, pour avoir un accès direct à l'entrée principale. A l'arrière, il y aura une zone de jeux créée pour les enfants, et vous voyez qu'elle n'est pas sur la façade sud, elle sera donc moins exposée. Et normalement, il y a de la végétation qui est prévue aussi pour protéger les enfants. Ici, on a un préau, par exemple en cas de canicule, on peut mettre les enfants sous le préau. Et alors ici, c'est un petit local pour ranger les jeux, dont tout ce que les petits pourraient avoir besoin à l'extérieur.

Monsieur LAQLII – Qu'est ce qui est prévu pour protéger ces toits plats ? Car ce n'est pas par hasard qu'on ne voit pas de toits plats ici en Belgique. C'est parce qu'il y a un cycle de gel – dégel qui est très agressif.

+ + +

19h20 : Madame Isabelle CHAMPLUVIER, Conseillère, entre en séance

+ + +

Madame HAAS – C’était aussi une contrainte de la Région Wallonne pour le permis. La première toiture que vous voyez ici, elle est plate et végétalisée, donc le bâtiment se fond vraiment dans le paysage, parce qu’au fond de ce site c’est un peu en dénivelé.

Au départ, il était aussi prévu de végétaliser la deuxième toiture, mais puisqu’on doit y mettre toute la technique, ce n’est pas compatible. Il y aura certainement des galets blancs dessus.

Le bâtiment est isolé, donc il répond vraiment au plan PEB qu’on nous demande aujourd’hui.

Monsieur MAGNUS – Merci à Madame Haas d’avoir présenté un projet qu’elle n’a pas créé, d’avoir remplacé au poing levé le bureau d’architecture Trema.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment l'article L1222-3 §1 relatif aux compétences du Conseil communal et les articles L3111-1 et suivants relatifs à la tutelle ;

Vu la loi du 17 juin 2013 relative à la motivation, à l'information et aux voies de recours en matière de marchés publics, de certains marchés de travaux, de fournitures et de services et de concessions et ses modifications ultérieures ;

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment l'article 36 ;

Vu l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et ses modifications ultérieures ;

Vu l'arrêté royal du 18 avril 2017 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques et ses modifications ultérieures ;

Considérant que le marché de conception pour la “Construction d’une nouvelle crèche rue de Sesselich” a été attribué à TREMA Architecture, Rue de Clémarais, 14 d à 6790 AUBANGE ;

Vu le courrier du SPW daté du 16 janvier 2020 approuvant les dossiers inscrits dans le Plan d’Investissement Communal (PIC 2019-2021) pour une enveloppe de 1.473.035,76 € ;

Vu le courrier du SPW daté du 8 juin 2021 accordant une prolongation de délais à la programmation en cours en raison de la crise sanitaire ; les dossiers au stade « projet » doivent parvenir au plus tard le 21 décembre 2021 ;

Considérant que le dossier de la crèche rue de Sesselich est inscrit en priorité 5 de ce plan, pour une intervention régionale estimée à ce stade à 900.418,85 €;

Considérant que le projet comprend :

- *la construction d’un bâtiment organisé de la manière suivante :*
 - *un sas d’entrée sécurisé ;*

- un espace d'accueil avec un bureau et un espace vestiaires
- une zone d'activité centrale donnant accès aux trois unités de vie de la crèche qui comprennent chacune séjour, coin dodo, soins et sanitaires, kitchenette ;
- une laverie et des espaces techniques accessibles directement par l'extérieur ;
- une salle de réunion pour le personnel des différentes crèches à l'étage ;
- l'aménagement des abords et d'espaces extérieurs (aires de jeux, potager pédagogique, zone de détente pour le personnel) ;

Vu la décision du Collège communal du 19 juillet 2021 approuvant l'avant-projet de ce marché, dont le montant estimé s'élève à 1.592.353,43 € TVAC ;

Vu le cahier des charges N° MT-PO/21-2225 relatif à ce marché établi par l'auteur de projet, dont le montant global estimé s'élève à 1.658.580,01 € hors TVA ou 2.006.881,81 € 21% TVA comprise;

Considérant que ce marché est divisé en lots :

- Lot 1 (Travaux de gros-oeuvre, toiture, menuiseries, parachèvements intérieurs et techniques spéciales, abords), estimé à 1.621.030,01 € HTVA ou 1.961.446,31 € TVAC;
- Lot 2 (Mobilier intégré), estimé à 37.550,00 € HTVA ou 45.435,50 € TVAC;

Considérant qu'il est proposé de passer le marché par procédure ouverte et de choisir les critères de sélection qualitative et d'attribution tels que précisés dans le cahier des charges;

Considérant que le crédit permettant cette dépense est inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 844/723-60/2020/20208007 et qu'il sera augmenté au budget initial de 2022;

Considérant que la présente décision a une incidence financière d'un montant de 1.658.580,01 € HTVA et que conformément à l'article L 1124-40 §1,3° du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, l'avis de la Directrice financière est obligatoirement sollicité ;

Vu la demande d'avis de légalité adressée à la Directrice financière en date du 9 septembre 2021 ;

Vu l'avis défavorable rendu par la Directrice financière en date du 9 septembre 2021 et joint en annexe ;

A l'unanimité

Décide

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MT-PO/21-2225 et le montant estimé du marché "Construction d'une nouvelle crèche rue de Sesselich", établis par l'auteur de projet, TREMA Architecture, Rue de Clémarais, 14 d à 6790 AUBANGE. Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant estimé s'élève à 1.658.580,01 € hors TVA ou 2.006.881,81 € 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 précisés dans le cahier des charges.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 844/723-60/2020/20208007 qui sera augmenté au budget initial 2021.

Article 4 : De transmettre le dossier "projet" au pouvoir subsidiant, le SPW Mobilité Infrastructures, dans le cadre du PIC 2019-2021.

4. Marché de Travaux : Entretien extraordinaire de voiries en 2021. Approbation des conditions et mode de passation

Monsieur MITRI – Nous contribuons par ce marché de travaux, et comme chaque année, à l'entretien de nos voiries et de nos voies de liaisons. Nos services ont proposé au Collège d'envisager pour 2021, deux rues et un espace de stationnements, pour le budget prévu cette année.

En ville, nous avons sélectionné deux chemins. Le chemin du Bassin et la place du 12^{ème} Bataillon Remagen. Le chemin du Bassin, pour ceux qui ne le connaissant pas, se trouve au rond-point de la Posterie, entre la rue de l'Hydrion et les lignes de chemin de fer, formant un îlot contenant les commerces de l'herboristerie, la CBC Banque et Proximus, ainsi que des bureaux médicaux. Ce chemin est en mauvais état et sa réfection facilitera la continuité du Ravel entre le chemin Moulin Lampach et le chemin Noir, tous les deux actuellement au stade de projets subsidiés.

Le deuxième projet en ville, c'est la place du 12^{ème} Bataillon Remagen, entre la rue du Dispensaire, la rue de Bastogne, et l'entrée de la banque ING : réorganiser cet espace de stationnement qui est dans un mauvais état de revêtement, et qui rend le stationnement difficile, vu aussi la présence des arbres dont la structure racinaire abime la structure de ce parking.

Dans les villages, un projet est sélectionné, c'est la rue A-Kreides. La réfection avec trottoirs de la partie basse de cette rue, entre le carrefour de la rue d'Udange, et la rue haute, en continuité avec la partie haute qui a été réalisée en 2019.

Le marché de conception, pour ces trois projets, a été attribué à la société de Madame Christine Pierard, que nous accueillons ce soir, et qui va nous présenter ces différents projets.

Le cahier des charges établi par l'auteur de projet, pour un montant de 323.603€ HTVA, 391.560€ TTC. Le crédit permettant la dépense est inscrit au budget comme entretien extraordinaire des voiries, et des voies de liaisons. L'avis favorable a été rendu par la Direction financière.

Madame PIERARD – Les localisations viennent d'être expliquées par Monsieur Mitri. On va donc passer au premier projet, qui est la rue du Bassin. Ce qui est prévu, c'est un sens unique qui débouche en face de l'Hydrion. Un sens unique avec une voirie hydrocarbonée de 3m de large, et un tronçon de Ravel qui démarre ici au niveau du trottoir longeant la route du SPW, et qui continuera plus tard, dans un autre projet, pour passer derrière le Lidl.

Entre les parkings actuels et la voirie, on met un filet d'eau préfabriqué en béton – des éléments de 50 cm de large. Entre la partie voirie hydrocarbonée, et le Ravel qui, lui aussi, est hydrocarboné, on met une bordure saillante de 15 cm chanfreiné, pour une question de sécurisation des usagers légers. On installe aussi une série de potelets, entre le Ravel et la voirie. Plus loin, après le tournant, quand le Ravel et la voirie prennent des directions différentes, là, on travaille avec une simple bordure. Les trottoirs de part et d'autres à chaque carrefour seront des trottoirs traversants, donc continus au-delà de la voirie qu'on crée. On refait du coffre de voirie, la fondation n'est vraiment pas en bon état, donc on terrasse sur 60 cm, on remet une sous-fondation, une fondation, et deux couches d'hydrocarbure.

Pour A-Kreides, le principe est le même, si ce n'est qu'il n'y a pas de Ravel. On fait aussi une voirie à sens unique, qui va vers la rue Haute – élément linéaire, préfabriqué, de part et d'autre, et là, on ne parle plus d'un Ravel, mais d'un trottoir largeur minimale réglementaire de 1,50m. Les trottoirs se font en pavés béton, et rejoindront les trottoirs existants de la rue Haute. Ils pourront aussi être

prolongés ultérieurement dans toute la descente de A-Kreides, vers la route du SPW. On repose un aqueduc pour reprendre les eaux de voirie via les avaloirs, et on refait également du coffre de voirie sur une profondeur de 60 cm. Donc même profile en travers type que la rue du Bassin : sous fondation, fondation, deux couches hydrocarboné.

Le parking Remagen, c'est à la base simplement un raclage pose, donc on enlève l'hydrocarboné, et on repose un nouveau. Et puis, est venue la question des plantations : Il y a actuellement des marronniers sur ce parking, certains en mauvais état, d'autres un peu mieux. Il y a donc une personne spécialisée du service des travaux qui a analysé ça, et voilà ce qu'il en ressort : Vous voyez ici la vue aérienne du parking – la zone bleue, c'est une zone végétalisée. Le marronnier qui se trouve ici, il est à conserver, celui-ci est à couper, et on le remplace par un nouveau marronnier, celui-ci, au coin, est à couper, et ne sera pas remplacé. Les deux autres, ici, sont à conserver. Le gros marronnier, ici, en avant-plan est à conserver, sauf, qu'il est apparu que ses racines n'ont pas assez d'espace pour se développer, donc l'hydrocarboné et les bordures qui entourent l'arbre vont être enlevés ; et toute la zone bleue, ici, va être végétalisée pour permettre justement à l'arbre de se développer correctement, et de reprendre des forces.

Monsieur KERGER – Merci pour la présentation, j'ai deux petites questions. D'abord pour le Ravel, j'étais un peu perdu au chemin du Bassin, parce que le Ravel vient, et puis, il s'arrête d'après ce qu'on voit là. Donc, il ne fera pas la courbe pour rejoindre la rue de l'Hydrion ?

Monsieur MITRI – Si, le chemin du Ravel va continuer jusqu'à la rue de l'Hydrion pour rejoindre le chemin Noir. Il ne sera pas réalisé maintenant, il est en projet, et il est en charge d'urbanisme, par rapport au grand magasin Lidl.

Monsieur KERGER – Deuxième question, pour la place du 12^{ème} Bataillon, je me suis rendu sur place pour voir les arbres, que j'ai revu, ici, d'un autre point de vue, et alors ça m'étonne, parce qu'à la limite, vous conservez un des arbres qui, pour moi, a l'air vraiment en mauvais état. Je ne comprends pas, est-ce qu'il y a eu d'autres études ? Est-ce que quelqu'un pourrait dire quelles études ont été faites pour s'assurer que les arbres soient en bonne santé ou malades...des paramètres que nous ne pourrions pas voir en tant que citoyen.

Madame LAMESCH – Effectivement, c'est David Lempereur, l'arboriste, qui avait été appelé pour faire un peu l'inventaire des arbres. C'est vrai que par rapport aux deux marronniers, c'est un petit peu étonnant, parce que celui qu'on va conserver, c'est celui qui est creux. Donc au premier abord, il a l'air en moins bonne santé que l'autre. Il avait demandé ainsi un avis complémentaire à Paul Gourgue, et ce dernier a demandé qu'on fasse une tomographie, c'est-à-dire une analyse de la structure de l'arbre qui se fait par une onde sonore, donc qui est la moins invasive qu'on puisse faire pour analyser la structure de l'arbre ; et en fonction de la vitesse à laquelle l'onde sonore se propage dans le tronc, on peut déterminer l'état physiologique de l'arbre. On a pu effectivement déterminer que c'est le deuxième arbre qui est vraiment en mauvais état – il pourrait même y avoir un risque – donc celui-là ne sera pas conservé, et en revanche, Madame Pierard l'a bien expliqué, l'idée c'est de donner plus de place au marronnier qu'on va conserver – puisqu'il est quand même un peu abîmé, pour qu'il ait une possibilité de se développer, et de rester en bonne santé. Un des tilleuls va être supprimé, et celui-là, on ne sait pas le remplacer, parce qu'il y a beaucoup d'impétrants en dessous, et donc ça ne se prête pas à replanter un arbre.

Monsieur LAMBERT – Je voudrais revenir au chemin du Bassin. Vous avez expliqué qu'il y a un sens unique qui partira du haut du pont du chemin de fer. Pourquoi ne pas le mettre dans l'autre sens ? Je m'explique : comme il est là, les gens vont arriver à la rue de l'Hydrion, et ils vont devoir la traverser – c'est quand même une zone où il y a quand même beaucoup de trafic. Est-ce qu'il ne serait pas plus opportun de faire le sens unique dans l'autre sens, comme ça les gens arrivent directement

sur le rond-point, et ne causent pas éventuellement de bouchons, et n'ont pas de difficultés à continuer leur route ?

Madame PIERARD – Ils n'arrivent pas sur le rond-point, ils arrivent déjà au-delà du rond-point.

Monsieur MAGNUS – Ils arrivent au pied du pont.

Monsieur LAMBERT – Oui, mais ils arrivent du droit ?

Madame PIERARD – Ça dépend où ils vont, s'ils veulent remonter de l'autre côté... Vous voyez le triangle, c'est le triangle qui est matérialisé, je pense par du béton, après le rond-point ; donc, ce n'est quand même pas une zone qui est censée être franchissable.

Monsieur LAMBERT – Donc ça n'arrive pas directement sur le rond-point ?

Monsieur MAGNUS – Non, près du pont.

Monsieur LAMBERT – Je retire ma question.

Monsieur BALON – Sur le chemin de Bassin, j'ai une question par rapport à la largeur qui est prévue pour le Ravel à cet endroit-là.

Madame PIERARD – C'est 3 mètres.

Monsieur BALON – Ok, très bien. Et par rapport à la rue A-Kreides, sur le plan, on voit une traversée piétonne au milieu, et je voulais savoir s'il y en avait d'autres qui étaient prévues aux deux extrémités.

Madame PIERARD – Il n'y a pas de traversée piétonne prévue.

Monsieur BALON – Ou alors c'est moi qui vois mal.

Madame PIERARD – Non, c'est tout mon texte, c'est le type de bordure – c'est tout le texte, mais comme c'est très petit, ça peut faire penser à un passage piéton, mais il n'y a pas de passage piétons, parce qu'il y n'y a un trottoir que d'un côté ; on n'a pas la largeur suffisante au niveau du domaine public pour faire un trottoir de part et d'autre.

Madame FROGNET – Par rapport aux arbres sur la place devant ING, j'ai vu le monsieur en train de faire les analyses, et je trouvais ça très beau. Il était un peu comme avec des stéthoscopes et tout ça...voilà, je l'ai vu à l'œuvre, et je pense que s'il a estimé que le plus vieux est celui qui semble le plus abimé, il ne l'est pas manifestement.

J'ai juste une question par rapport aux potelets du chemin du bassin. Ça va être des potelets comment ?

Madame PIERARD – Ce sont les potelets types que la commune a décidé de mettre dans tout le centre historique, donc ce sont les potelets qu'on a mis le long du chemin des Capucins.

Madame FROGNET – Donc pas les moches jaunes du rond-point.

Madame PIERARD – Non ce sont les beaux gris.

Monsieur MAGNUS – Je voudrais ajouter simplement, Anne a parlé de Paul Gourgue, et Jean-Marie le connaît certainement, c'est quelqu'un qui est professeur aux agents du DNF, c'est donc quelqu'un qui est reconnu pour son expertise en Province du Luxembourg.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment l'article L1222-3 §1 relatif aux compétences du Conseil communal et les articles L3111-1 et suivants relatifs à la tutelle ;

Vu la loi du 17 juin 2013 relative à la motivation, à l'information et aux voies de recours en matière de marchés publics, de certains marchés de travaux, de fournitures et de services et de concessions et ses modifications ultérieures ;

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment l'article 36 ;

Vu l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et ses modifications ultérieures ;

Vu l'arrêté royal du 18 avril 2017 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques et ses modifications ultérieures ;

Considérant que le marché de conception pour l'“Entretien extraordinaire de la voirie en 2021” a été attribué à la S.P.R.L Christine PIERARD, Rue de Namoy, 20 à 6870 HATRIVAL ;

Considérant que les travaux envisagés en 2021 comprennent, notamment :

- *Arlon : rue du Bassin :*
 - *fraisage revêtement hydrocarboné ;*
 - *démontage éléments linéaires et d'appareils de voirie ;*
 - *déblai coffre voirie ;*
 - *purges éventuelles ;*
 - *pose sous-fondation et fondation en empierrement ;*
 - *pose d'éléments linéaires ;*
 - *pose et raccordements avaloirs ;*
 - *pose revêtement hydrocarboné ;*
- *Toernich : rue A. Kreides :*
 - *fraisage revêtement hydrocarboné ;*
 - *démontage éléments linéaires, d'appareils de voirie, tuyau béton et cv ;*
 - *déblai coffre voirie ;*
 - *purges éventuelles ;*
 - *pose sous-fondation et fondation en empierrement ;*
 - *pose d'éléments linéaires ;*
 - *pose et raccordements avaloirs ;*
 - *pose revêtement hydrocarboné ;*
 - *création d'un trottoir en pavés de béton ;*
 - *pose d'un aqueduc pvc 315 sous filet d'eau.*
- *Arlon : Place du 12^o bataillon de fusillés « Remagen » :*
 - *fraisage revêtement hydrocarboné ;*
 - *démontage éléments linéaires ;*
 - *reprofilage fondation existante ;*
 - *pose revêtement hydrocarboné ;*
 - *pose d'éléments linéaires ;*

- abattage arbres ;
- plantation arbre.

Vu le cahier des charges N° 555.20 (MT-PO/21-2277) relatif à ce marché établi par l'auteur de projet, dont le montant estimé s'élève à 323.603,86 € hors TVA ou 391.560,67 € TVA 21% comprise ;

Considérant qu'il est proposé de passer le marché par procédure ouverte et de choisir les critères de sélection qualitative et d'attribution tels que mentionnés dans le cahier des charges;

Considérant que le crédit permettant cette dépense est inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 421/731-60/20214008 ;

Considérant que la présente décision a une incidence financière d'un montant de 323.603,86 € HTVA et que conformément à l'article L 1124-40 §1,3° du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, l'avis de la Directrice financière est obligatoirement sollicité ;

Vu la demande d'avis de légalité adressée à la Directrice financière en date du 7 septembre 2021 ;

Vu l'avis favorable rendu par la Directrice financière en date du 9 septembre 2021 et joint en annexe ;

A l'unanimité

Décide

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° 555.20 (MT-PO/21-2277) et le montant estimé du marché "Entretien extraordinaire de la voirie en 2021", établis par l'auteur de projet, S.P.R.L Christine PIERARD, rue de Namaisy, 20 à 6870 HATRIVAL. 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 323.603,86 € hors TVA ou 391.560,67 € 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 décrits dans le cahier des charges.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 421/731-60/20214008.

5. Marché de Travaux : Eglise de Freylange - Remplacement d'une ferme de charpente et consolidation de la maçonnerie aux appuis. Approbation des conditions et mode de passation

Monsieur LAFORGE – Comme vous le savez, un cadastre a été établi en 2018 par les Services Techniques Provinciaux, qui a fixé toutes les priorités de maintenance des bâtiments de cultes. Donc ici, les travaux envisagés aujourd'hui sont bien repris en priorité 1, c'est-à-dire qu'on doit intervenir endéans les 5 ans.

Comme vous le savez aussi, la toiture de l'église de Freylange présente quelques dysfonctionnements, notamment la déformation de la toiture sur les deux premières travées ; ça se voit d'ailleurs, à l'œil nu. Et également, le déplacement des pierres de corniche, et le décollement de l'enduit dû au choc, lorsque la ferme de charpente s'est brisée.

Aujourd'hui, nous vous présentons une solution à ces dysfonctionnements, afin de consolider l'ensemble. Cette solution a été étudiée par l'atelier d'architecture l'Arche Claire. Je laisse le soin à Jacques Davin de vous présenter cela, et je le remercie d'ores et déjà pour sa présence.

Après cette présentation, nous vous demanderons d'approuver les conditions et mode de passation du marché. Le montant estimé est de 42.431,68 € TVA comprise.

Monsieur DAVIN – L'église Saint-Paulin de Freyrange a connu de nombreuses vicissitudes. Elle a été construite au 17^{ème} et 18^{ème} siècle. Elle a été incendiée une première fois en 1793 - lors de sa reconstruction - on lui a ajouté vers 1840 la « tour clocher » de style néoclassique, que vous voyez en avant plan de la photo. L'ensemble fut une première fois restauré en 1870. Elle a été incendiée une seconde fois au 20^{ème} siècle, et fut encore une fois restaurée en 1968 par l'architecte Jean LAMY

La stabilité de l'édifice a toujours posé problème, des contreforts ont été ajoutés après la construction aux alentours de 1870, et cela n'a pas suffi à résoudre les problèmes de fissures, puisqu'en 1905 on a rajouté des tirants métalliques à l'intérieur de l'église, comme vous les voyez sur cette photo.

Et puis, la charpente a quand même continué à bouger, elle a donc été renforcée une première fois avec des plats métalliques, et encore une fois avec des pièces de charpente complémentaires. En 1942, une nouvelle sacristie a été construite à l'arrière, et les contreforts qui existaient là, aux angles du chœur, ont été démolis malheureusement, ce qui n'a pas contribué à la stabilité de l'édifice. On la voit ici sur cette photo historique, on devine un des deux contreforts qui étaient démolis à l'époque.

Malgré toutes les mesures de corrections faites au cours des ans, les désordres de la structure sont toujours apparents – on voit à certains endroits des fissures ; et comme vient de l'évoquer Monsieur l'Echevin, des fissures avec déplacement assez important de maçonnerie, comme cela se produit là, à l'endroit d'une ferme de charpente.

Le désordre le plus inquiétant est cette rupture au niveau de la toiture, et donc le faîte de la charpente, à cet endroit-là, est carrément cassé. Est-ce que c'est le moment où le faîte s'est cassé que la pierre de corniche a bougé, ou est-ce que c'est au moment où la pierre de corniche a bougé que le faîte s'est cassé ? Ça on ne le sait pas vraiment.

En attendant il faut intervenir pour résoudre ce problème.

En 2010 une nouvelle étude de rénovation a été décidée. A ce moment-là on a évoqué d'autres problèmes que ceux qu'on vient de mentionner. Par exemple, des problèmes d'humidité dans les murs, des problèmes de béton dégradé, des problèmes de charpente dans le clocher.

En 2011 on a procédé au nettoyage et au contrôle des égouts, ce qui nous a déjà permis de résoudre en grande partie le problème d'humidité. Mais ces points de charpente cassés avaient quand même conduit la Ville d'Arlon, en 2009, à interdire l'accès à l'église. Et lorsqu'en 2010-2011-2012, on a commencé un peu notre étude, on a aussi étudié le comportement de l'édifice, et on a pu voir que le problème de charpente n'évoluait plus, ce qui a donc permis en 2012 d'envisager la réouverture de l'église.

En 2018 Monsieur l'Echevin André Balon vous a présenté ici le cadastre et les priorités de maintenance des bâtiments de culte. C'est une étude qui avait été menée par le Service Technique de la Province. Cette étude présentait les prévisions de budget à prévoir par la Ville pour les 5 ans à venir, classé en priorités 1. Pour la période comprise entre 5 et 15 ans - classé en priorité 2, et pour la période comprise entre 15 et 25 ans - classés en priorité 3.

Pour l'Eglise de Freylange les travaux en priorité 1 étaient évalués à 79.000 €. Ils comprenaient des travaux de rénovation d'une partie de la toiture pour 45.000 €, des travaux de crépis de façade pour 19.000 €, et des travaux de consolidation de la charpente pour 15.000 €.

Toutefois, notre analyse de la cassure de la toiture nous a conduits à une autre approche. Nous étions du même avis que les auteurs de l'étude pour reconnaître que les fermes de charpente représentent un défaut de conception important, dus à leur construction en deux parties. En général une ferme de charpente est un élément triangulaire, rigide, et forcément l'idéal, c'est que les 3 côtés du triangle soient bien complets. Or ici, on voit qu'on a un problème au niveau de la base du triangle, parce que la voûte qui monte plus haut ne permet pas à l'entrait de se situer à la base de la ferme de charpente, ce qui crée des poussées horizontales qui ne sont pas négligeables à cet endroit-ci. Et d'autre part, les deux côtés du triangle incliné ne sont pas continus, comme vous le voyez, la ferme de charpente est construite avec un premier élément qui s'arrête au niveau d'un deuxième entrait. Et puis, on a un triangle supplémentaire...donc cette conception n'est pas du tout idéale pour garantir une bonne stabilité de la charpente.

Et puis, nous avons surtout mis en évidence un problème plus fondamental, qui est la discordance entre le rythme des travées de la maçonnerie et le rythme des travées de la charpente existante. Donc, la maçonnerie ce sont les gros traits noirs, la nef de l'église est un rectangle rythmé par des fenêtres, et ensuite dans les contreforts qui ont été rajouté par après. Nous avons donc une nef qui est divisée en 4 travées ; alors que la charpente existante – qui est dessinée en bleu – elle, au niveau de la nef est divisée en 5 travées. Ça veut dire que les fermes de charpente ne se situent pas du tout à l'endroit idéal par rapport à la résistante de la maçonnerie. Idéalement les fermes de charpente doivent se situer selon le rythme de la maçonnerie, en face des contreforts qui sont spécifiquement construits pour reprendre les poussées latérales.

Les auteurs de l'étude proposaient plutôt d'intervenir sur la charpente et sur la couverture des deux premières travées, en reconstruisant une nouvelle charpente à l'endroit où elle se trouve aujourd'hui. Et nous, nous pensons qu'il est plutôt opportun de reconstruire la nouvelle charpente à son endroit idéal, et de se contenter de ça en priorité 1. Sachant que dans les 15 ou 5 ans, il faudra probablement continuer les travaux et remplacer les fermes 2,3,4,5 existantes par les ferme 2, 3, 4 posées au bon endroit.

Voilà, l'illustration de la coupe. Vous voyez ici la voûte qui monte plus haut que le sommet des murs de façade, et qui empêche donc la construction d'un entrait à sa position idéale. Pour pouvoir réaliser les travaux que je préconise, on doit faire des ouvertures dans le toit – que vous allez voir apparaître par après – et on va remplacer la ferme de charpente. Pour cela, il faut évidemment stabiliser la voûte au moyen d'échafaudages à l'intérieur, qui permettront d'une part, de constituer des appuis pour soutenir la toiture durant les travaux, et qui permettront aussi aux ouvriers de marcher en toute sécurité sur la voûte, ce qui n'est jamais conseillé.

En route, voici l'illustration des ouvertures que l'on compte faire dans la toiture, pour pouvoir enlever la vieille ferme et mettre la nouvelle, et aussi, pour consolider les appuis au niveau de la maçonnerie – je vais y revenir.

Pareil évidemment sur l'autre façade, une ouverture au sommet pour passer les éléments de la ferme de charpente, et une ouverture au pied de la toiture, pour pouvoir construire un élément de renforcement de la charpente, sur lequel va s'appuyer la nouvelle ferme de charpente. J'ai été aidé par l'ingénieur François Douet pour calculer la stabilité de cet élément-là. Voici la ferme de charpente tel qu'il la préconise, et qui est ici prévue en acier. Et voici ici, les éléments de renforts que l'on va mettre au pied de cette ferme de charpente – des petites poutres en béton armé qu'on appelle des asselets, pour répartir la poussée de la ferme sur une plus grande longueur de maçonnerie.

Les travaux comprennent donc des installations de chantier, des échafaudages à l'intérieur et à l'extérieur. A l'intérieur, c'est pour soutenir la voûte le temps de faire des travaux à l'extérieur, c'est pour sécuriser les ouvriers qui passent évidemment par là. Nous avons des travaux de couverture, donc il faut faire des trous dans la toiture, et puis les refermer quand c'est fini. Des travaux de charpente, cela concerne essentiellement la fourniture de nouvelles fermes de charpentes métalliques, et l'enlèvement de l'ancienne ferme en bois. Le remplacement des poutres en bois de la première travée – puisque cette première travée elle est courte aujourd'hui, et elle sera plus longue demain. Et puis, recouper les éléments de charpente de la deuxième travée, qui aujourd'hui est un peu plus longue, et demain, un tout petit peu plus courte. Associé à ça nous devons réaliser des asselets, ce sont les poutres en béton dont je parlais tout à l'heure. On remettra évidemment les pierres de corniches en place, et on fera juste quelques travaux d'enduits à la chaux pour masquer un peu ces quelques éléments, ces quelques travaux qui apparaissent à l'extérieur.

Comme le disait Monsieur l'Echevin, les travaux sont prévus pour un montant de 42.431 € TVA comprise. Puisque c'est un marché inférieur à 139.000 €, on propose une procédure négociée sans publication préalable, et un délai d'exécution de 60 jours ouvrables, qui est peut-être un peu long par rapport à la petite valeur des travaux – c'est toujours relatif – par rapport à la valeur des travaux, le délai de 60 jours est assez long, parce qu'il va falloir intervenir en deux temps. Dans un premier temps, on ouvrira le toit pour réaliser les poutres en béton, et puis pour prendre les mesures exactes de la ferme de charpente, qui sera ensuite mise en fabrication et qui reviendra donc en deuxième phase, au moment où on viendra forcément fermer la toiture.

Monsieur KERGER – Vous dites « on va remplacer les fermes en bois par des fermes métalliques »

Monsieur DAVIN – Par UNE ferme métallique.

Monsieur KERGER – Et pour quelle raison ? Parce que généralement quand on voit les rénovations d'églises etc., on essaie toujours de garder des charpentes en bois.

Monsieur DAVIN – Parce qu'ici, la mise en place de cette ferme de charpente est assez compliquée, si on veut le faire par petites ouvertures en toiture. D'autre part, la forme de cette ferme de charpente est loin d'être idéale, comme je l'ai expliqué.

Vous avez vu que les fermes existantes ont déjà été consolidées, et adaptées certainement 5 ou 6 fois, et ce n'est toujours pas suffisant. Donc on se rend bien compte qu'une ferme en bois avec un « entrant retroussé » comme on dit, pour reprendre les efforts, c'est extrêmement compliqué. Elle devait, d'une certaine manière, être surdimensionnée, et donc faire rentrer des grosses poutres en bois à cet endroit-là, ce n'est pas pratique. Donc l'avantage de l'acier, c'est que c'est une charge qui va rester raisonnable – on ne va pas rajouter du poids dans l'église telle qu'elle est – et on va surtout pouvoir faire des assemblages beaucoup plus costauds.

Monsieur LAMBERT – J'avais justement la même question, mais je vais en profiter pour faire un petit ajout historique. Freylange est un des plus anciens villages de la commune, et initialement, bien avant la construction de l'église, il se trouvait à la Semois, et c'est la peste qui l'a fait monter. C'est le village des gens libres aussi – « frei ».

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment l'article L1222-3 §1 relatif aux compétences du Conseil communal et les articles L3111-1 et suivants relatifs à la tutelle ;

Vu la loi du 17 juin 2013 relative à la motivation, à l'information et aux voies de recours en matière de marchés publics, de certains marchés de travaux, de fournitures et de services et de concessions et ses modifications ultérieures ;

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment l'article 42, § 1, 1° a) (la dépense à approuver HTVA n'atteint pas le seuil de 139.000,00 €) ;

Vu l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et ses modifications ultérieures ;

Vu l'arrêté royal du 18 avril 2017 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques et ses modifications ultérieures, notamment l'article 90, 1° ;

Considérant que le marché de conception pour la "Rénovation de la toiture de l'église de Freylange" a été attribué à l'Atelier d'architecture l'Arche Claire S.P.R.L, Avenue Victor Tesch, 29 à 6700 ARLON;

Vu le cadastre établi en 2018 par les Services Provinciaux Techniques fixant les priorités de maintenance des bâtiments du culte, notamment la priorité 1 pour les travaux qui devraient être effectués endéans les 5 ans ;

Considérant que les travaux nécessaires à l'église Saint-Paulin de Freylange repris en priorité 1 font suite aux constats suivants :

- *l'urgence est liée au fait que la toiture très déformée sur les deux premières travées près de la tour ; la charpente souffre d'un défaut de conception ; une consolidation sommaire a été réalisée précédemment mais de manière insuffisante ;*
- *la charpente a été renforcée à l'endroit de la cassure et par le moisage des arbalétriers de manière à relier les entrants inférieur et supérieur ;*
- *lorsque la ferme s'est brisée, le choc s'est transmis, via le pied de charpente, sur la maçonnerie provoquant le déplacement des pierres de corniche et le décollement de l'enduit ;*

Considérant que les travaux envisagés comprennent :

- *la découverture et la remise en place de la couverture après création des accès en toiture;*
- *la stabilisation provisoire de la toiture;*
- *le démontage de la ferme de charpente ;*
- *la fourniture et la mise en place de la nouvelle ferme;*
- *l'ancrage dans la maçonnerie;*

Vu le cahier des charges N° MT-PNSPP/21-2272 relatif au marché "Eglise de Freylange : remplacement d'une ferme de charpente et consolidation de la maçonnerie aux appuis" établi par l'auteur de projet ;

Considérant que le montant estimé de ce marché s'élève à 35.067,50 € hors TVA ou 42.431,68 € TVA 21%comprise ;

Considérant qu'il est proposé de passer le marché par procédure négociée sans publication préalable avec consultation d'au moins 3 opérateurs économiques ;

Considérant que le crédit permettant cette dépense est inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 790/723-60/20217046;

Considérant que la présente décision a une incidence financière d'un montant de 35.067,50 € HTVA et que conformément à l'article L 1124-40 §1,3° du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, l'avis de la Directrice financière est obligatoirement sollicité ;

Vu la demande d'avis de légalité adressée à la Directrice financière en date du 3 septembre 2021 ;

Vu l'avis favorable rendu par la Directrice financière en date du 6 septembre 2021 et joint en annexe ;

A l'unanimité

Décide

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MT-PNSPP/21-2272 et le montant estimé du marché "Eglise de Freylange : remplacement d'une ferme de charpente et consolidation de la maçonnerie aux appuis", établis par l'auteur de projet, Atelier d'architecture l'Arche Claire S.P.R.L, Avenue Victor Tesch, 29 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 35.067,50 € hors TVA ou 42.431,68 € TVA 21% comprise.

Article 2 : De passer le marché par la procédure négociée sans publication préalable.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 790/723-60/20217046.

6. Marché de Services : Désignation d'un auteur de projet pour l'aménagement du site de l'Hydrion. Approbation des conditions et mode de passation

Monsieur MAGNUS – On sait que c'est un point qui nous tient particulièrement à cœur. Jean-Marie Lambert avait rappelé mon édito de décembre 2018 la dernière fois. La transition écologique n'est pour nous pas une option, mais bien un devoir, et nous sommes vraiment, ici, dans un projet qui nous tient particulièrement à cœur sur ce parc récréatif et naturel du site de l'Hydrion.

Madame LAMESCH – C'est un projet de longue date qui est dans les cartons depuis longtemps, et qui a connu pas mal de péripéties avec le précédent auteur de projet notamment. C'est aussi un projet pour lequel le Collège a décidé de présenter sa candidature dans le cadre de l'appel à projet du Gouvernement Wallon « parc urbain », destiné à la création d'espaces verts – en milieux urbanisés bien sûr – et qui favorise également l'adaptation à la crise climatique.

Si nous avons présenté cette candidature, c'est parce que nous pensons que ce parc rentre parfaitement dans les critères de cet appel à projets ; l'ensemble de cette zone couvre une superficie de plus de 27ha sur laquelle on retrouve, d'abord une zone humide de grand intérêt biologique - sur laquelle on peut donc observer une faune et une flore caractéristique de ce type de biotope ; qui est aussi un volume de rétention naturelle des eaux, et à laquelle on pourrait associer un ouvrage de régulation en cas de fortes pluies. Le mois dernier, on vous a présenté l'étude de faisabilité qui est confiée à Idelux Eau, par rapport à cet ouvrage de régulation.

Il y a ensuite une zone de landes sèches sableuses, ou en tout cas qui va le devenir. C'est aussi un site de grand intérêt biologique à restaurer et à conserver. Ces deux zones vont être présentées dans le cadre du programme PWDR pour obtenir des subsides pour leur restauration et leur gestion.

Il y a une zone boisée qui comporte également des zones qui vont être mises en réserves naturelles intégrales, et gérées par le DNF, mais également des zones de promenades qui sont propices à des activités sportives libres, que ce soit la course, le VTT ou autre.

Et enfin, une 4^{ème} zone, qui est une zone de parc, qui, elle, est propice à la mise en place d'aires de détente et de convivialité - plaine de jeux, éléments de fitness, un espace polyvalent qui pourrait permettre des sports tels que le frisbee, le Tai Chi... on peut vraiment laisser le choix aux utilisateurs, des zones de barbecue, des aires de pique-niques, peut-être une aire multisports, pourquoi pas un parc canin – c'est une idée qui nous est souvent évoquée également, pour que les chiens puissent courir en liberté... Il y a donc vraiment beaucoup de potentiel à cette zone.

A travers ce cahier des charges, nous souhaitons d'abord nous adresser à un public très large, que ce soit les habitants de ce quartier – qui est un quartier en mutation, que ce soit des travailleurs qui viendraient y passer leur pause de midi, que ce soit des étudiants, des visiteurs, ou des touristes...

Nous souhaitons aussi qu'il soit adapté à tous les âges – des plus petits, aux ados, aux jeunes adultes (les ados sont parfois un peu oubliés des parcs récréatifs, et c'est un public important également).

Nous avons souhaité aussi que cet espace soit non seulement attractif, mais également confortable et sécurisant, qui soit évidemment accessible à tous – donc y compris les PMR ; et avec des aménagements de type sanitaires et éclairages, qui amènent un certain confort pour les familles, ainsi qu'une certaine sécurité.

Bien entendu, ces 4 zones vont être interconnectées par des cheminements doux, et aussi des cheminements inclusifs à destination des piétons, des vélos, des PMR pour offrir un espace de promenade, un espace de déconnexion, de respiration et de découverte de la nature. Nous souhaitons, évidemment, que ce parc soit connecté notamment par tout ce qui est mobilité douce, avec les autres lieux du centre-ville, et les autres lieux de la ville qui l'entourent.

Nous avons choisi un thème conducteur qui va lui donner son identité. Sans grande surprise, le thème choisi est celui de la nature, et plus précisément de l'eau, qui est déjà présent dans le nom du site, et qui est omniprésente. Nous avons inclus dans le cahier des charges un programme de sensibilisation aux enjeux environnementaux, et à destination d'un large public. Donc, une signalétique, des panneaux explicatifs – avec une dimension Smart, et qui s'adresse aussi bien aux plus jeunes enfants - avec un côté ludique, qu'à des adultes - plus exigeants. Cela va notamment expliquer les différents biotopes riches qui sont constitutifs de ce site.

Vous l'aurez compris, nous avons une ambition environnementale forte pour ce site, et qui sera présente, notamment dans le choix des matériaux utilisés pour le mobilier urbain, dans le choix du type de sanitaires... on va vraiment essayer de rendre ce point omniprésent. Mais également, une dimension artistique qui doit contribuer à la qualité esthétique du projet, tout restant au diapason des différentes thématiques – que ce soit la nature, l'eau, la faune et la flore ; mais aussi la santé et le bien-être qui sont aussi au cœur de ce projet, et des références locales.

C'est également un projet que nous voulons participatif, nous voulons qu'il soit ouvert aux propositions et aux suggestions des citoyens et des associations qui pourraient l'utiliser. Et qu'il suscite la concertation, avec les différents publics d'utilisateurs. Et donc nous avons notamment

demandé que l'équipe de projet, outre ses capacités techniques, ait également des compétences en participation citoyenne, pour mener à bien ce côté participatif.

L'équipe de projet doit donc justement avoir des compétences assez variées : architecte paysagiste, ingénieur en stabilité – puisque c'est un sol un peu particulier, des ingénieurs en technique spéciale et en hydrologie.

Le cahier des charges a été établi par Idelux Projets Publics, dans le cadre de sa mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage, et il est divisé en 7 tranches. La 1^{ère} tranche est ferme, elle comporte une phase d'esquisses. L'auteur de projet doit d'abord nous présenter une ou plusieurs esquisses, jusqu'à arriver à une esquisse qui nous convienne. Et puis, plusieurs tranches conditionnelles, celle de l'avant – projet, une phase de permis si nécessaire (ça dépend un peu pourquoi), une 3^{ème} tranche pour tout ce qui est projet lui-même (constitution des cahiers des charges – plans et métrés – rapport d'attribution), et enfin, une tranche conditionnelle, également pour l'ordre de service et la coordination des travaux. Nous avons fait deux tranches conditionnelles supplémentaires pour la réalisation de la plaine de jeux ; nous avons la faculté soit de demander à l'auteur de projet de le faire, soit de le faire nous même, si nous ne sommes pas convaincus.

Le montant global estimé pour ce marché de service s'élève à 180.000 € HTVA, je vous épargne la séparation des différentes phases. Nous vous proposons de passer ce marché en procédure négociée directe avec publication préalable, et de choisir des critères de sélection qui soient aussi des critères qualitatifs. Au niveau des critères de sélection, nous avons repris une approche méthodologique qui nous permettra d'appréhender la philosophie du projet, et l'esprit de coordination – donc vraiment un peu la philosophie de l'auteur de projet potentiel. Une proposition urbanistique qui donne déjà une idée très rapide, un premier avant-projet si l'on peut dire. La proposition environnementale, comment va-t-elle être traitée et comment la sensibilisation est-elle proposée ? Le taux honoraires évidemment. Et alors un point de stratégie par rapport à la maîtrise des budgets et du planning.

Nous vous proposons de valider ce cahier des charges et les critères d'évaluation qui sont proposés.

Madame FROGNET – Je n'ai pas de question, j'ai juste un remerciement pour la concertation avec citoyens.

Monsieur BALON – Tout d'abord merci pour ce projet qui est vraiment très attendu par nos citoyens et qui, en tout cas, donne envie.

J'avais une question par rapport au subside qui sera demandé, on parle d'un subside pour quelle durée ? Y a-t-il un délai ?

Et une deuxième question : il y avait déjà un auteur de projet qui avait été désigné au préalable, maintenant tout est soldé, c'est pour être assuré par rapport à ce niveau-là, s'il n'y a plus de problème juridique.

Madame LAMESCH – Par rapport à la première question, dans le cadre ici de l'appel à projet de parc urbain, nous demandons un subside de 750.000 €, mais nous verrons ce qu'il en est. Le projet pourra également être phasé, et donc certaines parties du projet peuvent faire l'objet d'autres demandes de subsides, soit auprès du commissaire général au tourisme, soit auprès d'Infrasports pour le multisports... donc des choses peuvent être faites. Et on a prévu de phaser le projet parce qu'on se rend bien compte que c'est un projet ambitieux, et qu'on ne saura sans doute pas faire tout d'une fois.

Par rapport à l'ancien auteur de projet, on a résilié tout lien avec lui, l'affaire a été jugée. Donc, on peut maintenant redésigner un nouvel auteur de projet de manière sereine.

Madame GOFFINET – Merci pour le projet, je suis contente qu’il avance et que ce soit résolu avec l’ancien auteur de projet. Comme les choses évoluent et comme ce parc est quand même connecté avec le complexe sportif de l’Hydrion, je voulais savoir s’il y avait le contact avec le centre sportif... Parce qu’au début ils voulaient bien avoir une connexion, après ils ne voulaient plus... donc je voulais savoir où en étaient les réflexions de connexions avec le centre sportif.

Madame LAMESCH – On a contacté le centre sportif de l’Hydrion pour leur expliquer que l’on préparait ce cahier des charges, et qu’on allait désigner un auteur de projet. On devait les rencontrer, mais ils ont finalement annulé leur visite. On va, évidemment, essayer d’établir avec eux des connexions. Il y a aussi des endroits où le passage est très étroit, donc, si on pouvait essayer de trouver un arrangement avec eux, ce serait l’idéal. Ils sont rassurés par rapport au fait qu’on les mettra au courant, qu’on les intégrera bien dans le projet, ce qui est très important. On va essayer d’avoir la meilleure collaboration possible avec eux, tout comme pour le Ravel du Chemin noir. Ce sont finalement des éléments qui s’imbriquent les uns dans les autres.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment l'article L1222-3 §1 relatif aux compétences du Conseil communal et les articles L3111-1 et suivants relatifs à la tutelle ;

Vu la loi du 17 juin 2013 relative à la motivation, à l'information et aux voies de recours en matière de marchés publics, de certains marchés de travaux, de fournitures et de services et de concessions et ses modifications ultérieures ;

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment l'article 41, §1, 1° (le montant estimé HTVA n'atteint pas le seuil de 214.000,00 €) et l'article 57 ;

Vu l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et ses modifications ultérieures ;

Vu l'arrêté royal du 18 avril 2017 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques et ses modifications ultérieures ;

Vu l'appel à projets « Parcs Urbains » approuvé par le Gouvernement Wallon le 01 avril 2021 , destiné à la création d'espaces verts en milieu urbanisé dans le contexte d'adaptation à la crise climatique;

Vu la décision du Collège communal du 21 juin 2021 approuvant la candidature pour le site de l’Hydrion dans le cadre de cet appel à projets ;

Vu la demande de subside pour ce projet introduite le 12 juillet 2021 ;

Considérant que la Ville d’Arlon souhaite proposer au grand public, conformément à son programme stratégique transversal un parc récréatif et naturel sur le site de l’Hydrion ;

Considérant que ce projet se définit de la manière suivante :

- *il s’articule autour de quatre zones prédéfinies, à savoir la zone de parc, la zone humide, la zone boisée et la zone de lande sèche ;*
- *il s’accompagne d’ambitions environnementales fortes, notamment relatives à la gestion des eaux ainsi qu’à la préservation de la faune et de la flore locale ;*

- *il offrira une aire de détente et de convivialité extérieure aux habitants de la Ville ainsi qu'à ses visiteurs ;*
- *il permettra de sensibiliser un large public aux enjeux environnementaux ;*

Considérant qu'il est nécessaire de s'adjoindre les services d'un auteur de projet pour une mission globale ;

Vu la Convention de cession de marché et avenant proposée par IDELUX Projets Publics, sollicitée suite à la création de l'Intercommunale IDELUX Projets Publics et en cohérence avec la nouvelle convention fixant les modalités d'exécution de la mission confiée à IDELUX Projets (mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage) ;

Vu le cahier des charges N° MS-PNDAPP/21-2278 relatif à ce marché établi par IDELUX Projets publics, dans le cadre de sa mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage ;

Considérant que ce marché est divisé en 7 tranches :

- *une tranche ferme : TF1 - Phase Esquisse*
- *une 1^{ère} tranche conditionnelle : TC1 - Phase Avant-projet*
- *une 2^{ème} tranche conditionnelle : TC2 - Phase Permis*
- *une 3^{ème} tranche conditionnelle : TC3 - Phase Projet et rapport d'attribution*
- *une 4^{ème} tranche conditionnelle : TC4 - Ordre de service et coordination des travaux*
- *une 5^{ème} tranche conditionnelle : TC5 - Réalisation d'une plaine de jeux - Phase projet et rapport d'attribution*
- *une 6^{ème} tranche conditionnelle : TC6 - Réalisation d'une plaine de jeux - Ordre de service et coordination des travaux ;*

Considérant que le montant estimé de ce marché de services s'élève à 180.000,00 € hors TVA ou 217.800,00 € TVA 21% comprise réparti de la manière suivante :

- *TF1 - Phase Esquisse : 18.000,00 € HTVA ou 21.780,00 € TVAC*
- *TC1 - Phase Avant-projet : 18.000,00 € HTVA ou 21.780,00 € TVAC*
- *TC2 - Phase Permis : 18.000,00 € HTVA ou 21.780,00 € TVAC*
- *TC3 - Phase Projet et rapport d'attribution : 48.600,00 € HTVA ou 58.806,00 € TVAC*
- *TC4 - Ordre de service et coordination des travaux : 64.800,00 € HTVA ou 78.408,00 € TVAC*
- *TC5 - Réalisation d'une plaine de jeux - Phase projet et rapport d'attribution : 5.400,00 € HTVA ou 6.534,00 € TVAC*
- *TC6 - Réalisation d'une plaine de jeux - Ordre de service et coordination des travaux : 7.200,00 € HTVA ou 8.712,00 € TVAC ;*

Considérant qu'il est proposé de passer le marché par la procédure négociée directe avec publication préalable et de choisir les critères de sélection qualitative et d'attribution tels que mentionnés dans le cahier des charges;

Considérant que le crédit permettant cette dépense est inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 764/721-60/2019/20197035 ;

Considérant que, sous réserve d'approbation du budget, le crédit sera augmenté, le cas échéant pour les tranches conditionnelles au budget initial de 2022 ;

Considérant que la présente décision a une incidence financière d'un montant estimé pour la seule tranche ferme de 18.000,00 HTVA sur un montant global de 180.000,00 € HTVA et que conformément

à l'article L 1124-40 §1,3° du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, l'avis de la Directrice financière est obligatoirement sollicité ;

Vu la demande d'avis de légalité adressée à la Directrice financière en date du 8 septembre 2021 ;

Vu l'avis favorable, pour la 1^{ère} tranche du marché, rendu par la Directrice financière en date du 9 septembre 2021 et joint en annexe ;

A l'unanimité

Décide

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MS-PNDAPP/21-2278 et le montant estimé du marché de services " Désignation d'un auteur de projet pour l'aménagement du site de l'Hydrion", établis par IDELUX Projets publics, Drève de l'Arc-en-Ciel 98 à 6700 ARLON, dans le cadre de sa mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant global estimé s'élève à 180.000,00 € hors TVA ou 217.800,00 € 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 2021, article 764/721-60/2019/20197035 qui sera augmenté, le cas échéant pour les tranches conditionnelles, au budget initial 2022.

7. Marché de Travaux : Réalisation d'un terrain de football naturel et rénovation des infrastructures du club de foot de Fouches. Approbation de l'avant-projet

Monsieur LAFORGE – Aujourd'hui, on vous présente l'avant-projet de rénovation des infrastructures du football de Fouches. Vous savez que c'est un projet très attendu par le village et par le club, avec un auteur de projet qui a été désigné en 2015. D'ailleurs je suppose que Monsieur EVEN nous remerciera aujourd'hui pour ce point. Comme vous le savez, au départ, il s'agissait de réaliser un terrain synthétique, mais qui a été refusé par la DGO4 et par Infrasports. Il a donc fallu revoir le projet, en essayant d'optimiser les subsides. Nous avons ensuite été bloqués par le fait que nous ne pouvions plus introduire de nouveaux dossiers Infrasports, et qu'il fallait surtout attendre les modalités du nouveau décret.

En avril dernier, passage au Conseil pour vous demander votre accord de principe sur les demandes de subsidiation de différents projets sportifs, dont Fouches. Le 3 juin, on recevait d'Infrasports l'accord sur la demande de recevabilité. Aujourd'hui, nous voilà au Conseil pour présenter cet avant-projet. Je pense que nous n'avons pas trainé par rapport à ce dossier, et qu'il est maintenant sur les rails.

Le fonctionnaire délégué a également été consulté. Le projet intègre ses remarques. Le club – qui est d'ailleurs présent en nombre – a été consulté à toutes les étapes, et le projet tient compte de leurs remarques et de leurs besoins.

Que comprend ce projet ? C'est la rénovation du terrain naturel ; démolition de la buvette et des anciens vestiaires ; la construction des vestiaires et de la buvette en un seul bâtiment le long du terrain,

à l'emplacement de la buvette actuelle ; la mise en place d'un nouvel éclairage LED pour le terrain ; mise aux normes sanitaires, et accès PMR ; équipement d'une cuisine et d'un bar fonctionnel pour pouvoir exploiter aussi ces infrastructures pour des manifestations, et on sait que les clubs ont généralement besoin de cela pour survivre ; la mise en place d'une nouvelle chaudière et d'un nouveau type de production d'eau chaude.

Le montant du marché, à ce stade, est estimé à 1.386.448,43 € TVAC. Pour votre information, nous espérons au minimum 50 % de subsides sur ce dossier. Nous espérons aller chercher 5% supplémentaires pour des questions de mobilité. Ce sera, d'ailleurs, à mettre en parallèle avec le point 16, que Messieurs MITRI et VINCENT vous présenteront tout-à-l'heure. Encore 5 % grâce à un partenariat d'utilisation de ces infrastructures avec l'école. Ce qui nous donnerait 60 % de subsides, soyons donc proactifs, et espérons cela. Le club participerait à hauteur de 12,5 %. Le crédit qui permet la présentation aujourd'hui est évidemment au budget 2021. Il sera augmenté au budget initial de 2022. Je laisse maintenant la parole à Monsieur LEPENNE du bureau ECO-SITE qui va vous présenter en détails ce magnifique projet, et que je remercie pour sa présence ce soir.

Monsieur Fabrizio LEPENNE, bureau ECO-SITE – Comme on vient de vous l'expliquer, l'historique du dossier est long. Ici c'est une finalité de tout ce qui a été fait depuis 5 ans.

Je vais faire un rappel de la situation existante, avec une vue aérienne. Vous voyez la Semois, le terrain, l'école communale de Fouches, etc. Les petites entités qui sont dispersées autour du terrain sont d'une part les vestiaires qui se situent juste derrière l'école – les anciens vestiaires qui servent de local de rangement de matériel, etc. – et d'autre part la buvette, relativement ancienne, qui se trouve le long du terrain. C'est à cet emplacement-là que nous allons remettre l'ensemble des activités sur le site.

Il y a un contexte à ceci : nous sommes d'abord allés voir l'urbanisme pour leurs exigences par rapport à cela : zone verte sur le plan de secteur, donc utilisation du bois au niveau des bardages extérieurs ; libre utilisation du bois, c'est-à-dire que l'on met le bois que l'on veut. Le principe, ici, sera de mettre un bois qui ne demande pas énormément d'entretien au club, parce que c'est quelque chose qui peut vite se dégrader.

Une autre proposition de l'urbanisme, et j'insiste sur celle-ci, c'est de limiter l'impact visuel du bâtiment sur le site. Si on reprend les vestiaires, la buvette, les rangements, etc., on aura un bâtiment beaucoup plus grand. Pour limiter l'impact et pour éviter de monter au-dessus du niveau de l'école, l'urbanisme a demandé d'enterrer le bâtiment d'un demi-niveau. Nous avons, évidemment, répondu à cela, et ça va entraîner quelques contraintes au niveau de la construction, qui vous sont expliquées juste après.

Au niveau d'Infrasports, ils ont réglé le nombre de vestiaires : ils demandent au minimum 4 vestiaires, plus deux vestiaires arbitres, ce qui est le double de ce qu'il y a actuellement. C'est une imposition d'Infrasports.

Concernant la surface des vestiaires, pour que ce soit subsidié, il faut 13m linéaires de banquette, ce qui fait des vestiaires relativement importants entre 25 et 30 m² ; 5 douches par vestiaire, qui est également une imposition d'Infrasports ; évidemment, un accès aux PMR dans l'ensemble du site, que ce soit à l'étage ou en tribune ; l'accès parking est important pour n'importe qui, et pour les personnes à mobilité réduite. La pente du site est très faible, donc les PMR n'ont aucun problème pour accéder au site. Il y a des dispositifs qui sont mis en œuvre à l'intérieur, pour qu'ils puissent accéder à l'ensemble du bâtiment.

Le terrain à proprement dit : on connaît un peu le terrain à Fouches, dont l'importance est assez médiocre. L'utilisation de micropieu et d'un radier général sera en place ici : on va creuser dans le sol et remplir de béton. Il y en a 52 prévus pour le moment, ils ne sont pas très profonds – 8m de profondeur, ce qui n'est pas énorme pour un micropieu – et au-dessus, sera placée une dalle portante de 25 cm d'épaisseur. Ça a été calculé par l'ingénieur à ce niveau-là.

Le terrain est exigü : nous n'avons pas beaucoup de place par rapport au terrain, donc il sera redimensionné. Il va être un peu moins large qu'actuellement, mais toujours dans les normes, parce que le bâtiment va prendre plus de largeur qu'actuellement.

La présence d'eau : je reviens sur l'imposition qui nous a été donnée par l'urbanisme, qui a demandé d'enterrer le bâtiment. Il y a une présence d'eau tout près dans le sol. Donc un cuvelage complet de tout ce qui se situe contre terre sera réalisé – ce sont des gros murs en béton qui sont reliés par des zincs, et complètement étanches à toute entrée d'eau. Ce n'est pas notre idée d'enterrer le bâtiment à cet endroit-là. Le cuvelage en béton coûte de l'argent, mais c'est une imposition urbanistique.

Concernant le terrain en lui-même, étant donné l'échec du synthétique, on a réalisé une étude, réalisée par l'Université de Liège, qui met en avant que c'est surtout la couche supérieure du terrain qui est imperméable à l'eau. Ce n'est pas vraiment la sous-couche qui est complètement perméable, mais un peu trop tassée. L'idée est de peler la couche supérieure du terrain, de l'évacuer. Nous allons rendre la sous-couche plus drainante : aujourd'hui elle est compactée, parce que le passage de rouleau pour aplatir le terrain compacte la sous-couche. On va donc la décompacter, l'aérer un petit peu, et y introduire du sable. L'adjonction de sable va permettre à cette sous-couche de faire percoler l'eau naturellement jusqu'en bas.

Au niveau des drains, c'est vraiment une idée que l'on se fait de mettre des drains sous le terrain pour avoir plus facile à évacuer l'eau. Ce ne serait pas très opportun ici, d'une part, parce que si l'eau de la Semois monte, les drains vont être engorgés, et vont amener l'eau sous le terrain. D'autre part, en été, quand il va pleuvoir, les drains vont évacuer trop vite l'eau, et ne permettront pas à l'herbe de se nourrir, et donc de la faire pousser naturellement. On ne parlera donc pas de drains ici, il n'y en aura pas, et ceux présents seront enlevés.

Il y aura un nouvel éclairage LED, c'est une obligation actuellement sur tous les terrains de sport.

C'est vraiment le contexte environnant qui nous a conduits au dossier qu'on va vous présenter.

Au niveau de la situation projetée, on retire tous les bâtiments qui sont sur le terrain. Il n'en restera plus qu'un seul qui reprendra l'ensemble des activités. Vestiaires-buvette en un seul bâtiment, le long du terrain, modélisé ici, et représenté dans le rectangle rouge.

La phase 2 est le terrain qui sera refait : vous avez l'emplacement du terrain, et celui du nouveau terrain qui est ici, et qui sera réduit légèrement en longueur et en largeur. Il correspondra, de toute manière, aux normes demandées. Pour ce qui est de l'éclairage, même en diminuant le terrain, on arrive à récupérer les poteaux, ce qui fait une économie substantielle au niveau de l'éclairage. On doit simplement amener de l'électricité vers les LED, et placer les LED sur les poteaux.

Sur les plans présentés ici, le niveau 0 représente les vestiaires : il faut imaginer que sur la droite, c'est le côté école. C'est par là que les joueurs et le public vont accéder. Concernant les joueurs, ils ont une entrée vers les vestiaires, où se trouvent directement deux vestiaires arbitres, avec une salle antidopage.

Ensuite 4 vestiaires destinés aux équipes – 3 sur l’arrière et 1 à l’avant – ainsi que des locaux techniques et un local rangement matériel pour les ballons, les cônes et tout ce qui va pour le football. Ce n’est pas encore le rangement pour tout ce qui est technique.

Un accès direct du vestiaire au centre du terrain : les joueurs peuvent faire le tour et accéder là, c’est une possibilité qui est toujours probable.

Au niveau supérieur, on a des gradins qui sont situés vers le terrain, et la buvette située sur l’arrière. Dans cette buvette, se trouve un coin cuisine, un coin réserve directement accessible depuis la cuisine, et à l’avant, sur les deux étages, un rangement matériel pour tout ce qui est entretien. Ce rangement ne se situe pas un demi-niveau plus bas, mais au niveau du terrain, pour les tondeuses et autres. C’est quand même plus pratique d’accéder via une rampe. Au-dessus, nous avons les pièces pour les ventilations.

Le nombre de WC a été calculé par rapport à la superficie de la buvette. Cette superficie correspond à la demande du club, et à l’espace qui est en dessous. On pourrait évidemment faire plus, petit mais nous aurions des espaces un peu résiduels à traiter, donc ça ne coûte pas plus cher de carreler des espaces qui seront destinés à la buvette, et utilisables.

Au niveau du projet en lui-même, vous voyez la vue de face avec les gradins, la buvette en arrière-plan, le toit débordant – pour protéger les spectateurs – qui n’est pas un toit climatique, parce que nous sommes plein nord à ce niveau-là. C’est vraiment un toit de protection. On voit ici l’entrée côté école, et l’autre côté avec un escalier de secours, et la possibilité de faire le tour du bâtiment.

On voit le bardage bois qui est traité de manière différente : à l’heure actuelle, le bardage bois prévu ne demande pas d’entretien, il va s’oxyder lui-même et prendre une couleur naturelle. Sur l’arrière du bâtiment, qui est une face aveugle, car mitoyenne, le bardage bois sera de moindre qualité pour une question de coût.

Au niveau budgétaire, on a une estimation HTVA de 1.145.000,00 €. On peut la détailler, mais je n’ai pas fait le détail ici. Au niveau d’Infrasports, on compte sur un subside de 50 %, plus éventuellement 1 ou 2 fois 5 %, avec l’intervention du club, ce qui fait une intervention de la Ville à 450.000 € TVAC. Il faut bien prendre en compte dans cette estimation, qu’avec cet argent-là, le site est complètement refait à neuf. On balaye tout ce qui est sur le site, et on refait tout à neuf, avec toutes les exigences thermiques possible, l’apport de technologies nouvelles, et peu consommatrices en énergie, pour tout ce qui est chauffage, eau chaude sanitaire.

C’est un projet qui est pensé aux normes actuelles, et où il y aura beaucoup moins de perte d’énergie que dans ce qui existe actuellement. Il y aura donc des économies qui seront faites par le club qui, espérons-le, seront réinjectées dans le traitement du terrain, les infrastructures, et la beauté du site.

Monsieur MAGNUS - J’ai une question au niveau du prix : est-ce que ces montants comprennent les honoraires d’architecte, ou est-ce qu’il faut les rajouter ?

Monsieur LEPENNE - Il faudra les rajouter. Ils sont à charge du maître d’ouvrage.

Monsieur LAFORGE - Le coût « auteur de projets » est toujours supporté dans tous les projets sportifs uniquement par la Ville.

Monsieur KARENZO – Je suis très content que ce projet ait avancé, ce n’est pas Monsieur LAFORGE qui me contredira. Je regrette presque de ne plus jouer au foot lorsque je vois un beau projet comme cela. J’ai une question sur la durée : pour faire un terrain comme cela, cela prend combien de temps ? Est-ce que c’est envisageable entre 2 saisons ?

Monsieur LEPENNE – Non, cela prend beaucoup plus de temps. C'est évidemment une question que l'on s'est posée avec le club, parce qu'il me semble qu'une utilisation du terrain pendant les travaux, ne sera pas possible, il faut être réaliste. Si nous faisons d'abord le terrain, les engins rouleront sur le terrain pour faire le chantier ; si on fait d'abord le chantier, ce sera très peu sécurisant, surtout que l'on modifie la surface du terrain. Je pense qu'il faudra compter une saison de déménagement pour le club de Fouches. Ils en sont conscients, et il est vrai que cela fait partie des discussions.

Monsieur LAFORGE - Ça a été discuté, et nous verrons également avec d'autres clubs, comment nous pouvons accueillir Fouches correctement ailleurs.

Monsieur LAMBERT – Bravo pour le projet, mais je ne peux pas être d'accord au niveau urbanistique. Ça me scie ! Nous sommes pratiquement dans une zone inondable en bordure de Semois, la nappe phréatique est à fleur de « pelouse », et l'urbanisme nous impose d'enterrer... il y a le coût... Il faut que l'on me justifie esthétiquement où va être la nuisance. Il n'y a rien du tout pour moi. Je ne peux pas voter pour, à cause de cet aspect des choses. La commune, l'auteur de projet, etc. personne n'y est pour rien, mais on ne peut pas être d'accord avec l'urbanisme. Si cela se passe chez vous, vous allez vous battre ; ici il faudrait presque mettre sur pilotis plutôt que d'enterrer. Un peu de bon sens ! Il y a l'humidité qui va remonter, etc. Il faut faire la part des choses.

Monsieur MAGNUS - C'est une discussion que l'on a eu avec ces mêmes réflexions. Je vais laisser l'auteur de projet répondre à cela parce que ce sont des éléments qui ont été mis en avant avec le fonctionnaire délégué. C'est lui qui délivrera le permis, ce n'est pas nous.

Monsieur LEPENNE – Je ne peux qu'être d'accord sur ce que vous dites, mais si nous ne faisons pas ce qu'ils disent, nous n'avons pas de projet.

Monsieur LAMBERT - Il n'y a pas de recours ?

Monsieur LEPENNE - Si, mais les recours montent encore plus haut, et ça ne servira pas à grand-chose dans ce cas-ci, malheureusement. Après, la seule chose que je peux vous assurer pour que vous soyez convaincus par le projet, c'est que le cuvelage qui sera mis en place sera à 100 % garanti. Ça veut dire que nous n'aurons aucune goutte d'eau à l'intérieur, autre que celles qui sortent des douches. Nous n'étions pas spécialement chauds à l'idée d'enterrer le bâtiment, mais si nous remontons le bâtiment, pour l'urbanisme, c'est trop haut. Pour l'urbanisme, il y a beaucoup de choses que l'on peut discuter. On peut discuter le bois car c'est un sacré budget, la hauteur du bâtiment, etc. Ce sont des choses qui doivent être faites en concertation. Malheureusement je ne peux pas aller contre ça en mon nom, même s'il est vrai qu'on a plutôt envie de monter le bâtiment que de le descendre. En tout cas, il y a des techniques actuelles qui permettent de mettre en œuvre un bâtiment, sans avoir beaucoup de problème dans une nappe phréatique relativement haute.

Monsieur MAGNUS - Je suppose aussi que ce cuvelage est un surcoût.

Monsieur LEPENNE - Ce cuvelage est un surcoût, évidemment. Il faut de toute façon imaginer que si on monte le bâtiment, on aura des fondations qui seront plus profondes, ce qui reprend environ 50 % du coût du cuvelage. J'ai estimé le cuvelage plus loin, parce que je m'attendais à ce genre de question.

Monsieur LAFORGE - On a retourné ces problèmes dans tous les sens. Cela a été rediscuté avec le club ; on en a rediscuté en Collège ; on a reposé la question à l'urbanisme, pour voir si c'était vraiment une obligation que cela crée un surcoût, etc. Infrasports est plus ou moins du même avis que vous, Monsieur LAMBERT, mais à un moment donné il nous faudra bien un permis. Sans permis, nous ne

pourrons pas construire cette infrastructure. Je crois que Fouches en a bien besoin, et qu'il est temps d'avancer là-dedans.

Monsieur TURBANG - J'aborde un peu dans le sens de l'auteur de projet et de l'Échevin des Sports. C'est sûr que les discussions que nous avons eues avec l'urbanisme étaient claires : c'était par rapport au contexte, et principalement au niveau de la hauteur. Il voulait absolument que l'on reste dans les gabarits de l'école et des habitations avoisinantes. C'était un point important.

Comme l'a dit l'auteur de projet, le problème qui se posait était que si on voulait réhausser le bâtiment, le bardage bois allait être moins intéressant, puisque ça devenait quelque chose de très haut, avec un bardage bois, ce qui, esthétiquement, n'est pas des plus jolis. C'était la raison principale, et comme l'a dit l'auteur de projet, si on voulait rehausser le bâtiment, il fallait faire des fondations plus profondes. Lorsque tout était fini, il y avait une différence de prix, c'est certain. Ici, c'est une imposition du fonctionnaire délégué qui nous a dit « C'est comme ça, je veux que ça rentre dans le contexte du bâti autour. » Comme l'a dit Monsieur LAFORGE, si on veut un permis, on est bien obligés de se plier aux décisions de l'urbanisme. Comme vous dites on peut aller en recours, mais on est alors partis pour quelques années, et j'ai l'impression que tous nos footballeurs à l'arrière, auront des cheveux blancs avant de voir une nouvelle buvette.

Madame CHAMPLUVIER – J'ai une question sur le type d'énergie qui sera utilisée pour chauffer l'eau : est-ce que c'est possible de mettre des panneaux thermiques ?

Monsieur LEPENNE - On a étudié la possibilité de mettre des panneaux photovoltaïques. Ce n'est pas mis en place ici, parce que ce n'est pas intéressant, dans le sens où on a une occupation qui n'est pas continue. Par exemple, c'est intéressant pour la crèche parce qu'il y a des enfants tous les jours ; ici l'occupation est occasionnelle. L'investissement est donc très important, mais s'il y a un retour sur investissement après, cela peut être intéressant. Or le retour sur investissement n'est pas du tout intéressant, ça a été calculé au niveau de la PEB, du coût et de ce qu'il faut mettre en place. Cela n'a pas été retenu parce que c'est très peu intéressant.

Madame CHAMPLUVIER - Dans ce cas-ci, quel type d'énergie sera retenu ?

Monsieur LEPENNE - Nous avons, ici, une chaudière qui sera au gaz et enterrée. Le système de chauffage, en lui-même, est un système qui va chercher l'économie : on va chauffer les vestiaires via un chauffage sol, pour maintenir une température. La température ne sera augmentée que via un appoint sur la ventilation. Quand il y aura une occupation, c'est seulement à ce moment-là que le chauffage va se mettre en place, pour chauffer le vestiaire en lui-même. Par exemple, si on utilise un vestiaire sur les 4, il n'y en a qu'un qui sera chauffé. Les 3 autres seront juste maintenus à température. Par contre, pour la buvette, comme c'est une occupation occasionnelle, on en a besoin le weekend, éventuellement après les entraînements, nous avons des radiateurs à air pulsé qui vont donner un coup de boost une fois que l'on va rentrer dans la buvette. Nous avons donc 2 occupations différentes qui sont gérées différemment dans un souci d'économie d'énergie. Il y a tellement d'eau chaude sanitaire, que l'on ne peut pas passer en pompe à chaleur parce que ce serait beaucoup trop cher. Il faut imaginer que le chauffage dans ce bâtiment prend environ 20 % max de tout ce qui est énergie. Les 80 % sont quand il y aura des matches de jeunes le samedi, où ils viendront, et qu'il y aura de la tournante dans les vestiaires, avec 15-20 douches qui fonctionnent en même temps. Il faudra, à ce moment-là, donner un coup de boost au niveau de l'eau chaude sanitaire, et on aura une chaudière qui va monter très fort en température, et ça va gérer, afin qu'il y ait de l'eau chaude pour tout le monde. Le chauffage, pour ce bâtiment, est très facile à gérer, mais c'est plutôt l'eau chaude sanitaire. Nous avons, malheureusement, étudié toutes les possibilités, comme les pompes à chaleur, mais c'est hors budget, hors de prix, et absolument irréalisable ici. Nous avons besoin de trop de puissance.

Madame CHAMPLUVIER – Au niveau de l'essence pour le bois utilisé pour les bardages ?

Monsieur LEPENNE – À la base, c'est un sapin qui est traité de façon uniforme, et qui va vieillir de façon uniforme. Nous n'avons plus de bois régional, donc c'est un bois que nous allons chercher en Allemagne. C'est un bois que l'on met beaucoup pour l'instant, et selon les zones d'ombre ou de soleil, il va vieillir de la même manière. Il ne demande quasi aucun entretien, car c'est surtout ça qui pose problème dans un bâtiment public en bois.

Monsieur TRIFFAUX – Je voulais rappeler que lorsque l'on a construit le nouveau bâtiment de l'école, on l'a fait sur pilotis. Le niveau 0 est une cour de récréation au milieu des colonnes, et les classes sont au 1^{er} étage. Nous avons eu des recommandations en ce sens, et on l'a fait. Je suis un peu étonné que l'on doive, ici, plutôt descendre. Ceci étant, Monsieur EVEN m'a demandé d'excuser quelques minutes après le début du Conseil communal, et me demande avec insistance de voter le point, ce que je vais faire.

Monsieur BALON – Force est de constater que c'est un très beau projet très enthousiasmant, mais la question du niveau se pose, surtout compte tenu de cet été, et des inondations que l'on a vécues. À cet endroit-là, la Semois est sortie de son lit. Je comprends qu'il y a un cuvelage, mais que se passe-t-il si l'eau passe par-dessus ?

Monsieur LEPENNE – Après les inondations, cela a été soulevé. On a proposé à Infraspports plusieurs possibilités, notamment de surélever les accès, pour permettre de garder 30 à 40 cms d'eau qui peuvent monter au-dessus du terrain, et ne pas entrer dans le bâtiment. Ça a été refusé. On a donc mis en place des systèmes, où on capte l'eau à l'extérieur du bâtiment pour l'évacuer. Maintenant, ce n'est pas la panacée, mais c'est un système qui peut fonctionner. Il faut comprendre aussi que c'est compliqué, car nous avons eu d'incroyables inondations cet été, mais le terrain sera beaucoup plus perméable. Si la Semois monte, elle va s'infiltrer un peu plus dans le sol, et s'infiltrera moins, et ira donc moins vers le bâtiment. Mais vous dire que nous serons à 100% étanche avec une montée de 50 cm, non parce qu'il faudrait surélever les accès, ce qu'on a proposé à Infraspports de façon informelle. Ce n'est pas cohérent de surélever des accès qui doivent être accessibles aux PMR.

Point de vue hauteur, on relève un tout petit peu le terrain par rapport à l'actuel, mais on ne peut pas le relever de trop, parce qu'on a un point haut qui se situe à l'école. Quand on fait le nivellement du terrain, on a 50 cm de dénivelé point haut-point bas, ce qui peut paraître ridicule sur un terrain qui mesure 115 mètres de long. On ne peut pas se dire que l'on va remonter tout le site, car ça va coûter trop cher et on a un raccord avec l'école qui ne va pas être possible.

On a donc des systèmes qui sont mis en place à l'extérieur, type avaloirs à grande échelle pour reprendre ce type d'inondations. Maintenant, au vu des inondations de cet été, je ne peux pas vous garantir qu'il n'y aura pas d'eau à l'intérieur. À l'entrée, il y a des sterputs mis en place, avec des pompes de relevage qui pompent directement l'eau vers les égouts.

Madame GOFFINET – Je suis également étonnée par rapport au changement de position de l'urbanisme. Je voulais rebondir sur ce que Monsieur TRIFFAUX disait, on a dû construire l'école sur pilotis. Maintenant, j'ai bien entendu la manière et l'intonation dont Monsieur l'auteur de projet a présenté le projet, et les exigences d'Infraspports. Si j'entends bien, il y a 4 vestiaires qui ont été demandés. Je ne connais pas les demandes du club, mais la manière dont vous exposez cet aspect, semble dire que ça demandait plus. La seule solution, me semblait-il, si on ne doit pas augmenter la hauteur – ce que je comprends, puisqu'on est en arrière-zone et pour le respect du voisinage – est de construire sur deux bâtiments, ce qui augmentait également les coûts, je suppose.

Monsieur LEPENNE – Si on vise 60 % de subsides, il faut faire un seul bâtiment. Avec les subsides actuels, si on met la buvette à côté du bâtiment par exemple, toute cette surface-là ne sera subsidiée que sur 75.000 €, et nous aurons le reste uniquement subsidié à 50 ou 60 %. On diminue les subsides, donc on augmente le coût. Nous avons étudié 4-5 possibilités différentes, et c'est la possibilité qui coûte le moins cher à la ville et qui obtient le plus de subsides.

Monsieur LAFORGE - C'est surtout optimiser les subsides. Ce projet répond vraiment à une optimisation importante des subsides. Si on ne répond pas aux remarques d'Infrasports, on a 0 % de subside, donc il faut savoir, à un moment donné, comment on avance. Nous n'avons pas 30.000 solutions sur Fouches. Il faut quand même rappeler que nous sommes, ici, un peu en dehors de la zone constructible qui est devant. C'est donc, à mon avis, une des raisons pour lesquelles Infrasports fait la nuance entre le bâtiment de l'école, et le terrain de football qui est beaucoup plus à l'arrière, et dans une zone verte. C'est donc totalement différent. Nous n'avons pas d'autres endroits pour construire les infrastructures de Fouches, ni de terrains communaux sur Fouches. Nous avons retourné, et retourné ce projet de 1000 façons, mais à un moment donné il faut avancer.

Madame GOFFINET - Ce n'est pas seulement un problème d'urbanisme, c'est également un problème pour concilier avec les exigences d'Infrasports, et d'avoir des subsides. C'est vraiment ces 2 aspects-là qui sont importants.

J'ai une 2^{ème} question/réflexion, et je vais un peu sortir de cette thématique : la commune a, quand même, dans sa déclaration Pôle de Politique, voulu accentuer le sport dans une plus grande diversité, et une plus grande accessibilité à tous, qu'on soit homme ou femme. Je m'étonnais qu'il y ait une si grande différence de toilettes homme et femme dans votre buvette. Si on veut attirer les uns et les autres, ça passe par la buvette, en regardant les autres jouer. Habituellement les mamans conduisent aussi les enfants.

Monsieur LEPENNE – Il y a 3 toilettes homme, 2 toilettes femme et 3 urinoirs.

Monsieur LAMBERT – Concernant le bardage, pour votre information il existe une nouvelle technologie qui s'appelle la torréfaction, qui se fait notamment à Scidus à la Croix-Rouge. Ils emploient, entre autres, des essences locales. Le meilleur rapport qu'ils ont est, par exemple, avec le peuplier. On est vraiment très étonnés, mais il monte à 210°C, ils enlèvent l'oxygène et ramènent de l'azote, etc. Il y a toute une technologie qui est là.

Je voudrais terminer en disant que j'allais voter pour, par solidarité, mais on sent bien qu'il y a quelque chose qui ne va pas. Ce n'est quand même pas normal qu'on ait une décision comme ça, qu'ils nous imposent presque d'aller contre le bon sens.

Monsieur LEPENNE - La torréfaction signifie que le bois qui est foncé va devenir gris ; ici le bois est gris, et va devenir foncé. C'est exactement l'inverse que l'on essaye d'avoir comme effet ici. C'est pour cela que ce bois n'a pas été retenu. Pourtant, je les ai sollicités pour une remise de prix, mais je n'ai jamais eu de réponse. La torréfaction est un procédé très intéressant mais esthétiquement, c'est quelque chose de différent, et ça ne plaît pas à tout le monde.

Monsieur LAQLII – Je voudrais revenir sur la part financière du club : avec un petit calcul, cela représente environ 150.000 €. Ce n'est pas le PSG, mais un club de village. On sait très bien la difficulté financière des clubs de villages, ils n'ont pas beaucoup de rentrées, donc 150.000 €, je trouve ça lourd pour un club de village.

Monsieur LAFORGE - C'est vrai qu'on peut le concevoir. La Ville fera donc un emprunt tiers pour le club, et celui-ci devra rembourser la Ville sur autant d'années. Il y a d'autres mécanismes de

fonctionnement : on pourrait imaginer une régie communale autonome, etc. À ce moment-là, le club ne rembourse plus, mais devient locataire. Il est vrai que l'on va lancer cette réflexion au niveau de la commune, mais tout n'est pas nécessairement figé. Les 12,5 % ont toujours été à la discussion à l'époque. Vous vous étonnez peut-être par rapport au prix, mais il faut savoir que l'auteur de projet a été désigné plus ou moins sur ce montant-là en 2015, parce qu'à l'époque, nous avions un terrain synthétique, et celui-ci était beaucoup plus élevé que le terrain naturel. On reste donc dans les cordes avec ce budget-là, pour que le club puisse rembourser la commune, et puisse vivre correctement. Tout cela a été échangé avec eux. Je tiens à aller toujours vers les clubs car je ne veux pas, qu'à un moment donné, on asphyxie un club avec un projet. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Monsieur LAQLII – Concernant les 12,5 %, tous les clubs ne sont pas pareils : il y a des clubs riches, et des clubs pauvres. Par exemple, si c'est un club de hockey, ce n'est pas encore la même chose.

Monsieur LAFORGE - C'est pour cela aussi que les projets sont différents. Il y a eu Autelbas au dernier Conseil, qui n'est pas du tout le même projet, on ne pourrait pas du tout se permettre cela. Tout est réfléchi en fonction.

Monsieur LANDRAIN – Je me félicite pour ce projet, on voit d'ailleurs la motivation et l'implication des membres qui sont là aujourd'hui. J'ai partagé le plaisir avec Monsieur KARENZO de porter le maillot de Fouches, il y a très longtemps. Cependant, il y a un aspect qui me fait un peu peur, mais pour lequel on n'y peut rien, c'est le bardage bois et la flambée actuelle du cout du bois qui ne cesse d'augmenter. Est-ce qu'il y a des éléments de protection qui peuvent être mis en place, comme des appareils de stockage ? Comment voyez-vous cet aspect-là, qui risque d'impacter lourdement le coût du projet ?

Monsieur LEPENNE – Tout ce qui est coût dans la construction est tellement volatile, que je ne peux pas vous répondre. Le prix d'aujourd'hui ne sera pas celui dans 3 jours. Le cout du bois de bardage n'a pas vraiment beaucoup bougé. C'est plutôt le bois de charpente et de construction qui a doublé. Quand on a chiffré le dossier, on a appuyé sur la plume au niveau du bois, parce qu'on sait que ça va augmenter. Actuellement, ce que l'on a prévu est assez stable. Je me suis rendu dans diverses scieries pour tout vous expliquer, et j'ai regardé ce qui était facile d'avoir, parce que le projet ne va pas sortir demain. Si dans 1 an on conseille un bois qui n'existe plus, ça ne va pas non plus. C'est donc quelque chose qui est actuellement assez facile à avoir. Cela va mieux au niveau du bois, notamment le bois régional, donc si nous pouvions revenir à un bois un peu plus régional en projet, on le fera évidemment. Mais, il faut regarder à l'aspect l'entretien, la durabilité et le cout au niveau de la construction. Nous avons étudié ces 3 aspects, et c'est ce qui en ressort. C'est quelque chose dont nous avons beaucoup discuté, en concertation avec le club, Monsieur l'Echevin, et c'est quelque chose qui rentre en compte. Nous avons pris exprès un bois qui ne se protège pas, et qui va se patiner tout seul pour éviter l'entretien, car l'entretien d'un bâtiment comme celui-là, par des bénévoles, c'est horrible. On doit prévoir quelque chose de peut-être un peu plus onéreux, mais quelque chose qui ne s'entretient pas ou peu.

Monsieur MAGNUS - C'est d'ailleurs pour cela qu'en relisant le point 7, nous avons vu « reconstruction en ossature bois de la buvette », et c'est pour cela qu'il y a cet erratum, pour bien préciser que ce n'est pas l'ossature, mais uniquement le bardage qui est en bois.

Malheureusement, aujourd'hui, le raisonnement au niveau des prix est celui qui vient d'être décrit pas l'auteur de projet, et en plus de cela, étant donné les demandes de subsides qu'on a, il faudra encore attendre cette étape Infrasports, et le Ministre qui donne son accord, avant de pouvoir démarrer. On peut être optimiste ou pessimiste, et se dire que d'ici à ce que la signature du Ministre arrive à l'administration, les prix auront ou pas baissé. C'est l'avenir qui nous le dira, malheureusement.

Madame FROGNET – Je sais que le public ne peut pas intervenir, mais j’aurais aimé connaître le degré de satisfaction du club. Monsieur LAMBERT l’a bien dit, c’est difficile de voter ce projet, par rapport aux inondations, etc.

Monsieur MAGNUS - À mon avis, ils sont contents que ce projet avance.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment l'article L1222-3 §1 relatif aux compétences du Conseil communal et les articles L3111-1 et suivants relatifs à la tutelle ;

Vu la loi du 17 juin 2013 relative à la motivation, à l'information et aux voies de recours en matière de marchés publics, de certains marchés de travaux, de fournitures et de services et de concessions et ses modifications ultérieures ;

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment l'article 36 ;

Vu l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et ses modifications ultérieures ;

Vu l'arrêté royal du 18 avril 2017 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques et ses modifications ultérieures ;

Considérant que le marché de conception pour la “Réalisation d'un terrain de football synthétique et rénovation des infrastructures attenantes au club de Fouches” a été attribué à ECO-SITE, Rue Francq, 22 à 6700 ARLON;

Vu la décision du Conseil communal du 20 février 2017 approuvant les conditions et le mode de passation du marché (adjudication ouverte) ;

Considérant que, suite aux réunions avec le pouvoir subsidiant Infraspports, il a été demandé de remplacer le terrain synthétique par un terrain naturel ;

Vu le moratoire mis en place par le Ministre précisant que tous les dossiers en cours incomplets ou non vérifiés par l'administration pour le 31 août 2020 devraient être introduits suivant le nouveau décret ;

Vu le décret du 3 décembre 2020 relatif aux subventions octroyées à certains investissements en matière d'infrastructures sportives ;

Vu l'AGW du 11 février 2021 portant exécution du décret du 3 décembre 2020 ;

Vu la demande d'octroi de subvention adressée au SPW Mobilité et Infrastructures le 27 avril 2021 dans le cadre des infrastructures sportives;

Vu l'avis favorable du 3 juin 2021 sur la recevabilité du dossier ;

Considérant que le dossier d'avant-projet doit être transmis dans les 18 mois conformément à l'article 10 de l'AGW du 11 février 2021;

Considérant que les travaux envisagés comprennent :

- *le drainage et la surélévation du terrain*
- *la rénovation du terrain naturel*
- *la démolition de la buvette et des anciens vestiaires*
- *la reconstruction, en ossature bois, de la buvette, au même endroit*
- *la mise aux normes des sanitaires, accès PMR*
- *l'équipement d'une cuisine et d'un bar fonctionnel afin de pouvoir exploiter ce local pour des manifestations*
- *la mise en place d'une nouvelle chaudière et d'un nouveau type de production d'eau chaude :*

Vu les documents définitifs d'avant-projet transmis par l'auteur de projet (plans et estimatif) ;

Considérant que le montant du marché est estimé à ce stade à 1.145.825,15 € hors TVA ou 1.386.448,43 € TVA 21% comprise ;

Considérant que le crédit permettant cette dépense est inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 764/721-60/2015/20157044 et qu'il sera augmenté au budget initial 2022;

A l'unanimité

Décide

Article 1er : D'approuver l'avant-projet du marché "Réalisation d'un terrain de football synthétique et rénovation des infrastructures attenantes au club de Fouches", élaboré par l'auteur de projet, ECO-SITE, Rue Franq, 22 à 6700 ARLON. Le montant est estimé à 1.145.825,15 € hors TVA ou 1.386.448,43 € TVA 21% comprise.

Article 2 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 764/721-60/2015/20157044 qui sera augmenté au budget initial 2022.

Article 3 : De transmettre le dossier d'avant-projet au SPW Mobilité et Infrastructures, dans le cadre de la subsidiation des infrastructures sportives.

8. Marché de Travaux : Mise en conformité de la salle d'entraînement de boxe et des sanitaires de l'Espace Milan. Approbation de l'avant-projet

Monsieur LAFORGE – Voici 1 an, lors du Conseil communal du 15 octobre 2020, nous vous avons présenté le projet que vous avez d'ailleurs accepté à l'unanimité. Nous revenons vers vous aujourd'hui, car nous devons être en conformité avec les étapes du nouveau décret, et donc il faut passer par l'étape avant-projet. On ne connaissait pas les modalités il y a 1 an, vu que le décret était gelé. On s'est dit « Osons avancer avec le projet » puis, tout compte fait, on doit légèrement modifier cela. Cela ne change rien fondamentalement au projet. D'ailleurs Infraspports a accepté la recevabilité au 25 mai 2021.

Comme vous le savez aussi, les prix ont augmenté ces derniers mois, il vaut donc mieux être le plus proche possible de la réalité, au niveau estimation des prix, lors de la présentation de l'avant-projet à Infraspports, et ce, afin d'avoir toujours un maximum de subsides, et donc, de diminuer la part sur fonds propres de la Ville. On pourrait espérer avoir un subside allant, à mon avis, de 50 à 55 %. Les travaux n'ont pas changé, c'est la mise en conformité de la salle de boxe, du WC et des accès PMR, réalisation des sanitaires au rez pour le public qui fréquente la salle de boxe, mais aussi le public qui

fréquente ce bloc Milan, et l'installation d'un monte-personne pour l'accès PMR à la salle d'entraînement.

Le montant de l'avant-projet est estimé à 409.965,07 € TVAC, et le club participerait à hauteur d'environ 12,5 % sur une partie du projet uniquement qui le concerne. On doit simplement revoir l'estimatif pour aller chercher un maximum de subsides chez Infrasports.

Monsieur LAQLII – Est-ce que les clubs qui louent les salles communales payent quelque chose à la commune, ou est-ce que c'est gratuit ?

Monsieur LAFORGE - Si vous avez une location, oui.

Monsieur LAQLII - Donc le club de boxe paye une location ?

Monsieur LAFORGE - Non, pour le moment c'est mis à disposition gratuitement.

Monsieur LAQLII - Je trouve scandaleux que le club de boxe utilise l'infrastructure communale, que tout le monde paye 400 €. J'ai une fille qui fait de la boxe là, et elle paye la même chose que chez un privé. Il y a pourtant une différence entre quelqu'un qui utilise l'infrastructure communale et quelqu'un qui ne l'utilise pas. Je trouve ça trop cher pour ce qu'il fait. Il doit soit rembourser une location à la commune, et nous prenons cette location pour payer des infrastructures sportives.

Monsieur LAFORGE - Nous ne sommes pas responsables des coûts des clubs.

Monsieur MAGNUS – Il y a un parallèle avec le point précédent, où là, le club achète le bâtiment d'une certaine manière avec la commune, et paye 12,5 %, et ici où il n'y a pas de participation financière, puisqu'il n'y a pas d'achat. Est-ce que la boxe paye 12,5 % des travaux qui vont être faits ?

Monsieur LAFORGE - Oui, tout-à-fait. Ils participeront par ce biais là et, à mon avis, ils doivent aussi pouvoir le rembourser.

Monsieur MAGNUS – Elle ne paye pas de location, mais c'est « déguisé » autrement. C'est avec le montant des travaux en question pour avoir une certaine équivalence entre les deux.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment l'article L1222-3 §1 relatif aux compétences du Conseil communal et les articles L3111-1 et suivants relatifs à la tutelle ;

Vu la loi du 17 juin 2013 relative à la motivation, à l'information et aux voies de recours en matière de marchés publics, de certains marchés de travaux, de fournitures et de services et de concessions et ses modifications ultérieures ;

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment l'article 36 ;

Vu l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et ses modifications ultérieures ;

Vu l'arrêté royal du 18 avril 2017 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques et ses modifications ultérieures ;

Considérant que le marché de conception pour la “Mise en conformité de la salle d'entraînement de boxe et des sanitaires à l'Espace Milan” a été attribué à ARCHITECTES ASSOCIES, Place de l'Yser, 33 bte 2 à 6700 ARLON;

Vu la décision du Collège communal du 20 juillet 2020 approuvant l'avant-projet établi en tenant compte des remarques d'Infrasports ;

Vu la décision du Conseil communal du 15 octobre 2020 approuvant les conditions et le mode de passation du marché (procédure négociée directe avec publication préalable) ;

Vu le moratoire mis en place par le Ministre précisant que tous les dossiers en cours incomplets ou non vérifiés par l'administration pour le 31 août 2020 devraient être introduits suivant le nouveau décret ;

Vu le décret du 3 décembre 2020 relatif aux subventions octroyées à certains investissements en matière d'infrastructures sportives ;

Vu l'AGW du 11 février 2021 portant exécution du décret du 3 décembre 2020 ;

Vu la demande d'octroi de subvention adressée au SPW Mobilité et Infrastructures le 27 avril 2021 dans le cadre des infrastructures sportives;

Vu l'avis favorable du 25 mai 2021 sur la recevabilité du dossier ;

Considérant que le dossier d'avant-projet doit être transmis dans les 18 mois conformément à l'article 10 de l'AGW du 11 février 2021;

Considérant que les travaux envisagés comprennent :

- la mise en conformité de la salle de boxe, WC et accès PMR ;
- la réalisation de sanitaires au rez pour le public fréquentant la salle de boxe
- l'installation d'un monte-personne pour l'accès PMR à la salle d'entraînement ;

Vu les documents définitifs d'avant-projet transmis le 1^{er} septembre 2021 par l'auteur de projet (plans et estimatif) ;

Considérant que le montant du marché est estimé à ce stade à 338.814,11 € hors TVA ou 409.965,07 € TVA 21% comprise ;

Considérant que le crédit permettant cette dépense est inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 764/723-60/2020/20207028 et qu'il sera augmenté au budget initial 2022;

A l'unanimité

Décide

Article 1er : D'approuver l'avant-projet du marché “Mise en conformité de la salle d'entraînement de boxe et des sanitaires à l'Espace Milan”, élaboré par l'auteur de projet, ARCHITECTES ASSOCIES, Place de l'Yser, 33 bte 2 à 6700 ARLON. Le montant est estimé à 338.814,11 € hors TVA ou 409.965,07 € TVA 21% comprise.

Article 2 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 764/723-60/2020/20207028, qui sera augmenté au budget initial 2022.

Article 3 : De transmettre le dossier d'avant-projet au SPW Mobilité et Infrastructures, dans le cadre de la subsidiation des infrastructures sportives.

9. Marché de Fournitures : Aménagement d'espaces récréatifs en 2021 - Approbation des conditions et du mode de passation

Madame LAMESCH – Ce sont des aménagements récréatifs qui vont être réalisés. Vous avez vu qu'il y a plusieurs lots : le lot 1 concerne la plaine de jeux de l'Avenue Numa Enschede. À la base du réaménagement, et du fait de compléter cette plaine de jeux, il y a une décision du Collège qui a été prise, parce que la plaine de jeux de l'école du Galgenberg n'est pas accessible au public. On a pris la décision de ne pas la laisser accessible au public, parce qu'elle est très peu visible, et qu'il y avait beaucoup de problèmes de petite délinquance et de dégradations.

Il était logique que les habitants de ce quartier aient la possibilité de rendre la petite plaine de jeux existante plus accessible à tous. On demandait depuis longtemps, puisque le terrain appartient aux Habitations Sud Luxembourg, qu'il nous le mette à disposition, ce qu'ils ont accepté de faire. Ils nous ont donc mis ce terrain à disposition gratuitement, y compris la partie boisée qui est au fond du terrain, et qui a pu compléter la zone existante.

On parle vraiment, ici, de participation, puisque les éléments qui ont été choisis l'ont vraiment été en collaboration avec les habitants du quartier. C'était dans le cadre du budget participatif, même si c'était un peu un complément à ce budget. Ce sont les parents de jeunes enfants qui trouvaient qu'il n'y avait pas d'infrastructure pour les plus jeunes, pour les ados également, et les grands-parents. On a eu aussi la chance qu'il y ait un kiné dans l'équipe, ce qui nous a vraiment aidés à définir des éléments du parcours santé.

Comme je le disais, on retrouve d'une part un parcours santé ; d'autre part des modules pour les petits, pour les 3-12 ans (plutôt 3-10 ans) avec une balançoire, un nid d'oiseau, et un module en forme de château. Également, un module pour les 6-12 ans, où ils ont lancé un défi à Monsieur LICHTFUS : ils ont vu un module au Canada, donc ils lui ont montré la photo du module, et il a essayé de retrouver quelque chose qui correspondait. Cela ressemble un peu à un mikado géant, et permet essentiellement d'escalader, de faire de l'équilibre, etc. Est prévu également un vélo qui permet de faire du cardio, et sera accessible à tous, jeunes adultes ou moins jeunes, et un élément de fitness step.

Le budget pour ce projet est de 56.000 € TTC estimés, et il est complété dans le cadre du budget participatif. Le terrain de football était existant, mais par des tables de pique-nique, des bancs et une piste de pétanque.

Pour le 2^{ème} lot, on se trouve à l'école de Barnich-Sterpenich, où c'est un complément à la plaine de jeux pour les tout-petits, à partir de 2 ans. C'est donc un module en forme d'excavateur, et le budget est de 19.490 € TTC.

Je vais regrouper les lots 3 et 5 qui concernent l'aménagement du terrain contigu à l'école de Weyler. Il y avait un accord depuis longtemps, pour que ce terrain puisse être aménagé à destination des enfants du village et de l'école. C'est le terrain sur lequel se trouvent les puits géothermiques de l'école. Nous avons travaillé, aussi, en concertation avec l'école, le directeur, et les élèves nous ont dit « On ne veut pas nécessairement améliorer un multisport, mais on aimerait bien un terrain de football. » On est donc parti dans l'option d'aménagement d'un terrain pour jouer au football de 30m sur 20m. On a travaillé aussi avec le comité de village, où différents éléments ont été définis,

notamment un parcours santé, pour un budget de 11.500 € TTC. L'aménagement du terrain de football est lui estimé à 34.000 € TTC.

En complément il y a également des tables de pique-nique, une piste de pétanque, ... différentes choses qui ont été définies par le village, comme étant importantes pour ce lieu de convivialité.

Pour le lot 4, on se trouve dans la résidence de la Knippchen. Ce sont des appareils d'activités pour les seniors, et on a travaillé avec les kinésithérapeutes de la Knippchen qui ont défini un peu ce qu'ils souhaitaient pour les personnes très âgées, des personnes qui ont perdu, ou doivent conserver leur mobilité. Tous ces éléments sont évidemment adaptés à l'utilisation avec un fauteuil roulant, sauf un où ce n'est pas possible. C'est vraiment un programme très complet pour améliorer la capacité cardiovasculaire, la force des jambes et des bras, l'équilibre, la mobilité, la circulation sanguine, et les fonctions cognitives (orientation, agnosie), pour les personnes un peu désorientées. Nous avons un budget de 5.700 € TTC.

Le 6^{ème} lot est un module de fitness pour le parc Gaspard, qui vient compléter les aménagements qui y ont été faits. C'est encore à destination des adolescents ou des adultes. C'est un module tout en 1, avec 4 parties : aux 4 coins, il y a des éléments de twist, de step, de marche, et la possibilité de faire des abdominaux, des tractions, etc. Nous sommes à un budget estimé de 22.900 € TTC.

On vous propose de passer ce marché par procédure négociée, sans publication préalable, avec consultation de 6 opérateurs économiques. Ce marché est splitté entre le budget extraordinaire de l'année 2021, où il y a 88.378 € HTVA, et 37.603 € HTVA, qui seront pris sur le budget 2022. Nous proposons au Conseil d'approuver les conditions et le mode de passation de ce marché.

Monsieur KERGER – Aujourd'hui, ce sont un peu les cadeaux de Noël avant l'heure. Je viens de calculer rapidement tous les projets que nous votons aujourd'hui, c'est 6.500.000 €. Je crois qu'on peut dire merci à tout le Collège. Je vais vous donner un peu l'exemple d'une participation citoyenne, qu'est l'Avenue Numa Ensch Tesch.

Tout cela a démarré par le budget participatif Créateurs de convivialité, où plusieurs citoyens se sont réunis. Je peux vous dire que l'on voit déjà le résultat, puisque ce collectif a été lauréat au vote et a été élu. Ils ont reçu un montant de 6.700 €. On voit déjà la réalisation, notamment au Galgenberg, avec le potager partagé, le poulailler, etc. Ils ont installé aussi l'un ou l'autre petit jeu, et il y a régulièrement des fiestas pour tout ce quartier, générations mélangées, etc. C'est vraiment magnifique, grâce au dynamisme de ces quelques personnes qui ont lancé cela. De l'autre côté, vers le bas, il y avait la plaine de jeux qui était un peu désuète : il y avait un terrain de foot, et 3-4 jeux déjà assez âgés. Là aussi, des citoyens se sont mis ensemble - papas, mamans, profs de gym, kinés – et ont dessiné ensemble ce qu'ils imaginaient comme plaine de jeux.

Dans le budget participatif, ils vont installer un terrain de pétanque, et quelques bancs. Nous avons, ce soir, la cerise sur le gâteau, avec tous ces jeux qui vont venir, et qui sont vraiment multigénérationnels. On va tous pouvoir aller jouer, je vais même pouvoir aller faire du cardio. Je crois que c'est vraiment l'exemple de la participation citoyenne, et je dois dire que les réunions avec le service des Travaux se sont très bien passées. C'est un beau projet et une belle philosophie, et je crois que les autres villages comme Weyler ont suivi le même chemin. Je trouve ça vraiment bien, et je remercie tout le Collège et le Conseil.

Madame FROGNET – J'ai une question par rapport au lot 6, et je me disais que le parc Gaspar était déjà bien rempli de trucs. Je voulais savoir où vous envisagez de mettre le module dont vous avez parlé, et quel volume à peu près cela fait ?

Madame LAMESCH - C'est vrai que le parc Gaspar commence tout doucement à se remplir, mais on envisage de le mettre sur le côté. Quand on est dans le parc Gaspar et qu'on regarde le musée, le côté gauche est un peu triste. Ce n'est pas trop volumineux. Un élément important est que ce soit démontable, donc il suffit d'avoir un socle bien plat, et il y a un élément d'encrage. Si à un moment on se disait « Non, pas au parc Gaspar », on pourrait le mettre ailleurs. On a évidemment travaillé en collaboration avec l'équipe du parc Gaspar pour ne pas leur imposer quelque chose de trop volumineux.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment l'article L1222-3 §1 relatif aux compétences du Conseil communal et les articles L3111-1 et suivants relatifs à la tutelle ;

Vu la loi du 17 juin 2013 relative à la motivation, à l'information et aux voies de recours en matière de marchés publics, de certains marchés de travaux, de fournitures et de services et de concessions et ses modifications ultérieures ;

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment l'article 42, § 1, 1° a) (la dépense à approuver HTVA n'atteint pas le seuil de 139.000,00 €) ;

Vu l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et ses modifications ultérieures ;

Vu l'arrêté royal du 18 avril 2017 relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques et ses modifications ultérieures, notamment l'article 90, 1° ;

Considérant qu'il est envisagé de poursuivre la modernisation des aires de jeux de la Ville d'Arlon et de placer de nouveaux modules de jeux à l'avenue Numa Ensch-Tesch et à l'école de Barnich-Sterpenich ;

Considérant qu'il est également envisagé de créer un parcours santé et un terrain de football pour enfants à Weyler, d'installer un module de fitness au parc Gaspar ainsi que d'équiper la Résidence de la Knippchen d'appareils pour parc d'activité physique pour seniors ;

Vu le cahier des charges N° MF-PNSPP/21-2268 relatif au marché "Aménagement d'espaces récréatifs en 2021" dont le montant global estimé s'élève à 125.981,82 € hors TVA ou 149.680,00 € TVA 6 et 21% comprise ;

Considérant que ce marché est divisé en lots :

- *Lot 1 (Fourniture et placement de modules de jeux à l'avenue Numa Ensch-Tesch), estimé à 46.280,99 € HTVA ou 56.000,00 € TVA 21% comprise ;*
- *Lot 2 (Fourniture et placement d'un module de jeux à l'école de Barnich-Sterpenich), estimé à 18.386,79 € HTVA ou 19.490,00 € TVA 6% comprise ;*
- *Lot 3 (Fourniture et placement d'un parcours santé à Weyler), estimé à 9.504,13 € HTVA ou 11.500,00 € TVA 21% comprise ;*
- *Lot 4 (Fourniture d'appareils pour parc d'activité physique pour seniors à la résidence de la Knippchen), estimé à 4.710,74 € HTVA ou 5.700,00 € TVA 21% comprise ;*
- *Lot 5 (Aménagement d'un terrain de football pour enfants 30x20m à Weyler), estimé à 28.099,17 € HTVA ou 34.000,00 € TVA 21% comprise ;*

- Lot 6 (Fourniture et placement d'un module fitness au parc Gaspar), estimé à 19.000,00 HTVA ou 22.990,00 € TVA 21% comprise ;

Considérant qu'il est proposé de passer le marché par procédure négociée sans publication préalable avec consultation de 6 opérateurs économiques ;

Considérant que le crédit permettant cette dépense est inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 764/725-54/20217029 pour les lots 1, 2, 4 et 6 et qu'il sera prévu au budget 2022 sur un article à définir pour les lots 3 et 5 ;

Considérant que la présente décision a une incidence financière d'un montant global estimé à 125.981,82 € HTVA, soit 88.378,52 € HTVA sur le budget 2021 et 37.603,30 € HTVA sur le budget 2022; conformément à l'article L 1124-40 §1,3° du Code de la démocratie locale et de la décentralisation, l'avis de la Directrice financière est obligatoirement sollicité ;

Vu la demande d'avis de légalité adressée à la Directrice financière en date du 07 septembre 2021 ;

Vu l'avis réservé rendu par la Directrice financière en date du 09 septembre 2021 et joint en annexe ;

A l'unanimité

Décide

Article 1er : D'approuver le cahier des charges N° MF-PNSPP/21-2268 et le montant estimé du marché "Aménagement d'espaces récréatifs en 2021". Les conditions sont fixées comme prévu au cahier des charges et par les règles générales d'exécution des marchés publics. Le montant global estimé s'élève à 125.981,82 € hors TVA ou 149.680,00 € TVA 6 et 21% comprise.

Article 2 : De passer le marché par la procédure négociée sans publication préalable avec consultation de 6 opérateurs économiques.

Article 3 : De financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 764/725-54/20217029 pour les lots 1, 2, 4 et 6 et qui sera prévu au budget 2022 sur un article à définir pour les lots 3 et 5.

+ + +

21h00 : Monsieur Jean-Marie LAMBERT, Conseiller, sort de séance

+ + +

10. Renouvellement de la convention pour la collecte des déchets textiles ménagers avec l'asbl TERRE pour une durée de 2 ans.

Le Conseil communal :

Vu le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, notamment les articles 8 et 21, §6 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 novembre 2003 relatif à l'enregistrement des collecteurs et des transporteurs de déchets autres que dangereux ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 avril 2009 déterminant les modalités de gestion de la collecte des déchets textiles ménagers ;

Considérant l'objectif de développer la collecte sélective des déchets textiles en vue de maximiser leur réutilisation et leur valorisation ;

Considérant l'objectif de fixer un cadre général à la collecte des textiles en porte-à-porte et dans les points d'apports volontaires autres que les parcs à conteneurs afin d'éviter un développement anarchique des collectes ;

Considérant les précédentes conventions avec l'asbl TERRE ;

Considérant la satisfaction du service rendu et la bonne gestion des textiles ménagers par l'asbl TERRE.

A l'unanimité

Décide de renouveler la convention pour la collecte des déchets textiles ménagers avec l'asbl TERRE pour une durée de 2 ans.

11. Cession à titre gratuit à la Commune d'Arлон d'une parcelle sise rue du Lingenthal, cadastrée Arlon – 4ème division – Bonnert – Section D – n° 1185 W : Approbation du projet d'acte.

Monsieur MAGNUS - Il faut insister sur le « à titre gratuit », car c'est assez rare que des citoyens nous donnent certaines choses. Or, c'est le cas ici de Madame DEOM qui est propriétaire de cette parcelle de 2 a 60 ca dans cette zone d'espace d'intérêt paysager. C'est pour améliorer la circulation des piétons qui vont se balader dans les coins bucoliques de notre commune pour passer d'une berge à l'autre.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu l'extrait du plan et de la matrice cadastrale ;

Considérant qu'il s'agit du bien suivant :

Waltzing, rue du Lingenthal – ARLON – 4ème Division – Bonnert – Section D – n° 1185 W P0000 d'une contenance de 2 a 30 ca sis en zone d'espaces verts d'intérêt paysager au plan de secteur.

Considérant que la propriétaire de ce bien a marqué son accord sur la cession à titre gratuit au profit de la Ville d'ARLON ;

Vu le caractère d'utilité publique pour la Ville d'ARLON : Réalisation d'une passerelle par-dessus le ruisseau ;

Vu le projet d'acte de cession à titre gratuit rédigé par le Comité d'acquisition d'Immeubles ;

A l'unanimité

Décide

- d'approuver le projet d'acte dressé par la direction du Comité d'Acquisition du Luxembourg,
- de mandater la direction du Comité d'Acquisition du Luxembourg de passer l'acte et de représenter la Ville d'Arlon en vertu de l'article 116 du Décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2021, publié au Moniteur Belge du 1^{er} mars 2021, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2021,
- de dispenser l'Administration générale de la Documentation patrimoniale de prendre inscription d'office lors de la transcription du présent acte.

12. Cité administrative : Cession à titre gratuit par les Habitations Sud Luxembourg à la Ville d'ARLON de la parcelle n° A 1711 S 5 P0000 (3 a 29 ca) : Approbation du projet d'acte.

Monsieur TURBANG – Lors de leur Conseil d'administration au mois de décembre 2020, les Habitations Sud Luxembourg ont décidé de céder, à titre gratuit, cette parcelle à la Ville d'Arlon. Pourquoi ? C'est un point dont je vous ai déjà parlé lors du Conseil précédent, et cela concerne principalement le projet de la Cité administrative. On a le rond-point de la Place des Fusillés et les bâtiments du SPF Finances. Vous savez que dans le futur, il y aura un projet de logement, projet également de relocalisation des services du SPF Finances, avec de l'Horeca et du commerce.

Par rapport à cela, il fallait déterminer dès le départ quels seraient les cheminements que nous allions prévoir. Si vous regardez un peu la partie rouge, nous arrivons au nouveau rond-point bientôt en construction, que vous allez retrouver à la rue de Neufchâteau, au coin des Habitations Sud Luxembourg. Cela deviendra donc un réseau structurant qui sera du rond-point de la rue de Neufchâteau, en passant par la rue de Saint-Dié. On traversera la placette et on arrivera le long du chemin de fer dans la cité administrative, pour rejoindre le rond-point de la Place des Fusillés.

Un 2^{ème} axe structurant sera, bien évidemment, la rue de Neufchâteau qui remontera jusqu'au feu rouge au-dessus de la rue, avec comme 3^{ème} axe structurant, la rue Léon Castilhon qui arrive également à la place des Fusillés. Comme je vous l'ai dit lors de notre dernier Conseil, je ne peux pas vous en parler plus pour l'instant car nous sommes toujours au stade de l'avant avant-projet. Cet avant-projet sera présenté par le promoteur dans les prochaines semaines aux riverains. Ce n'est donc pas le Collège qui l'organise, c'est le promoteur qui souhaite expliquer aux riverains, aux alentours de la Cité administrative, de quelle manière sera structuré ce projet.

Il y a un 2^{ème} axe secondaire qui est la rue de Saint-Dié, qui passera en sens unique. On pourra uniquement descendre vers la rue de Neufchâteau. Il y aura également la rue du Gazomètre au-dessus, qui sera également un axe secondaire, et en sens unique. On aura donc la rue de Saint-Dié dans le sens vers la gauche, et la rue du Gazomètre vers la droite, pour rejoindre la place des Fusillés.

Il y aura également un 3^{ème} axe qui sera tertiaire et permettra de traverser le projet de la Cité administrative, et de rejoindre le projet Ardegane, qui est la partie orange. C'est le projet qui est, pour l'instant, au Gouvernement wallon. Cet axe orange permettra le trafic public et privé. Ce sera une voie ouverte à tout le monde. Dans les projets d'avenir, il sera prévu éventuellement une connexion vers la rue de Neufchâteau, mais cela reste une grande inconnue pour l'instant.

Il faut savoir également qu'il y aura des cheminements cyclo-piétons. On vous a parlé tout à l'heure de la rue du Bassin : vous avez le départ du Ravel qui va longer le parking du magasin Lidel au-

dessus des voies de chemin de fer, et qui va remonter tout le long, pour arriver à la place des Fusillés et rejoindre la gare. La connexion vers le Chemin Noir se fera plus loin.

Il y aura également un 2^{ème} cheminement cyclo-pédestre qui permettra de rejoindre la rue de Saint-Dié. Également, une voie qui permettra le passage à côté des anciens bâtiments de la gendarmerie, en cyclo-piéton. On aura aussi prévu dans le projet qui a été accordé par le Collège il y a quelques semaines, un passage cyclo-piéton qui permettra de partir de la rue de Neufchâteau, en face des établissements de l'école Cardijn, pour remonter, soit le long de la prison, soit de revenir vers la rue du Gazomètre, soit de rejoindre directement la place des Fusillés.

Voilà donc le pourquoi de la cession de cette petite zone que vous voyez ici, qui était en fait le bouchon qui permet la jonction vers la rue de Saint-Dié et la nouvelle voie qui sera créée, pour rejoindre la place des Fusillés, et principalement la gare.

Monsieur KIAME – Je ne comprends pas que les rues de Saint-Dié et du Gazomètre deviennent deux rues en sens unique. J'aimerais comprendre comment les personnes qui ont leur appartement à la rue du Gazomètre vont partir et rentrer chez eux si la rue est en sens unique.

Monsieur TURBANG – Pourquoi avons-nous mis ces deux voiries en sens unique ? Ça a été une discussion entre la DGO4 – le Fonctionnaire délégué – notre Conseiller en mobilité et notre Échevin de la mobilité, pour éviter le trafic de transit que l'on a aujourd'hui. Le trafic de transit devra passer par ici, et ne passera plus là. Il est clair que les gens arrivants systématiquement à ce point-là, aujourd'hui, empruntent et remontent la rue de Saint-Dié, et prennent la rue du Gazomètre pour arriver à la gare, et seront complètement découragés. Il faudra donc qu'ils passent le long de la nouvelle Cité administrative qui verra le jour d'ici quelques mois.

Monsieur MAGNUS - Il y aura donc beaucoup moins de circulation dans ces rues-là.

Monsieur TURBANG - C'est le but recherché. Ce sera une voie à double sens ici, et les deux tronçons-là seront à sens unique.

Monsieur MITRI – Merci pour cette illustration claire qui montre l'importance de voir comment la commune établit sa stratégie par rapport à la mobilité, lors de la création d'un projet immobilier. C'est vraiment un exemple type ici. On revient à ce que notre plan communal de mobilité a décidé, c'est-à-dire, orienter la circulation, de façon à éviter le transit et orienter vers le pôle d'attractivité important de la ville, comme la gare ou un pôle scolaire. C'est vraiment l'endroit où les deux pôles sont bien illustrés, et cela nous projette vers l'avenir, par leur création, ou pour rejoindre le Ravel, qui est dans la continuité. Actuellement, nous sommes à la réalisation du chemin manquant, et nous continuons dans cet esprit. Merci de collaborer entre les différents services pour que la stratégie soit bien respectée, afin de ne pas regretter certains éléments qu'on n'aurait pas pris en compte au bon moment.

Monsieur TURBANG – Pour compléter les propos de Monsieur MITRI, c'est à ça que sert notre Plan Stratégique Transversal : faire travailler tous nos services ensemble. L'urbanisme sans la mobilité ne fonctionne pas, et inversement ; le service urbanisme sans notre responsable 'arbres', sans notre service environnement, ne fonctionne pas non plus, etc. Aujourd'hui, tous les projets sont étudiés avec tous les services concernés, et aucun projet ne part tout seul, comme ça pouvait se passer il y a 20-30 ans. Je pense qu'aujourd'hui, tout cela se fait presque « main dans la main ». Encore une fois, cela prouve que ce PST a une grande utilité au sein du Collège.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu l'extrait du plan et de la matrice cadastrale ;

Considérant qu'il s'agit du bien suivant :

ARLON – 1^{ère} Division – ARLON

N° A 1711 S 5 P0000 d'une contenance de 3 a 29 ca sis en zone d'habitat au plan de secteur du Sud Luxembourg.

Considérant que cette parcelle permet la jonction entre la rue Saint-Dié et la Cité administrative ;

Vu la délibération du 08 décembre 2020 par laquelle la Société Habitations du Sud Luxembourg décide de céder, à titre gratuit, cette parcelle à la Ville d'ARLON ;

Vu le projet d'acte de cession sans stipulation de prix rédigé par le Comité d'acquisition d'Immeubles ;

Vu ce qui précède,

A l'unanimité

Décide

- d'approuver le projet d'acte dressé par la direction du Comité d'Acquisition du Luxembourg,

- de mandater la direction du Comité d'Acquisition du Luxembourg de passer l'acte et de représenter la Ville d'Arlon en vertu de l'article 116 du Décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2021, publié au Moniteur Belge du 1^{er} mars 2021, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2021,

- de dispenser l'Administration générale de la Documentation patrimoniale de prendre inscription d'office lors de la transcription du présent acte.

13. Accès au futur parc sportif et récréatif de l'Hydrion : Acquisition de la parcelle n° 1527 B 8 et d'une partie de la parcelle n° 1527 C 8 : Approbation du projet d'acte.

Madame LAMESCH – Nous voilà de retour sur le site de l'Hydrion. Si vous prenez l'annexe au dossier où on voit la cartographie, on voit vraiment en bordure du parking du Parc des Expositions, en bordure de Semois, où on avait besoin d'acquérir au minimum une parcelle de chaque côté de la Semois, pour qu'il y ait un passage possible. Nous avons donc négocié avec les propriétaires de ce terrain, qui ont accepté, suite à l'estimation du comité d'acquisition, de nous vendre la parcelle triangulaire qui est à droite, et un morceau de l'autre parcelle qui permettra donc ce passage.

C'est vraiment quelque chose qui est essentiel à la réalisation du parc, on en est donc très heureux. On a trouvé, ici, un accord pour un montant de 8.384,00 €, et nous vous demandons d'approuver ce projet d'acte qui sera dressé par la direction du Comité d'acquisition.

Après discussion, le Conseil communal :

Considérant que la Ville d'ARLON est emphytéote, pour une durée de 99 ans (échéance 2113), des biens suivants, propriétés de la Communauté Française :

- ARLON – 6^{ème} Division – Heinsch – C (Schoppach) n^{os} 1529 C, 1534 B, 1613 S, n^{os} 2322 W et 2322 T

- ARLON - 1^{ère} division Section A n^{os} 1521 B – 1523 B – 1519 B et 1515 B 6

Considérant que la Ville d'ARLON est propriétaire des parcelles cadastrées Arlon – 1^{ère} Division – ARLON – Section A n^{os} 1701 C, G, 1704 E, F, 1703 V, V², W², X², Y² et Z² ;

Considérant que la Ville d'ARLON ne dispose pas d'autre accès à ces propriétés qu'une étroite passerelle surplombant la Semois ;

Que les parcelles privées cadastrées n^{os} 1527 B 8 (1 a 70 ca) et 1527 C 8 (12 a 55 ca), sises en zone d'équipements communautaires et d'utilité publique, permettraient d'aménager un accès plus large au futur parc et d'entretenir les berges ;

Vu les biens à acquérir pour la réalisation de cet accès au futur parc :

Parc des Expositions

Arlon – 1^{ère} division – Arlon –

a) la totalité de la parcelle cadastrée A 1527 B 8 (1 a 70 ca)

b) une partie de 2 a 37 ca de la parcelle cadastrée A 1527 C 8, telle que figurant au plan de division parcellaire dressé le 25 août 2020.

Considérant qu'un accord est intervenu sur le prix d'achat au montant de **2 060 euros l'are, soit un prix total de 8 384, 20 euros** ;

Vu le projet d'acte rédigé par le Comité d'acquisition ;

Vu ce qui précède,

A l'unanimité

Décide

- d'approuver le projet d'acte dressé par la direction du Comité d'Acquisition du Luxembourg,

- de mandater la direction du Comité d'Acquisition du Luxembourg de passer l'acte et de représenter la Ville d'Arlon en vertu de l'article 116 du Décret contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2021, publié au Moniteur Belge du 1^{er} mars 2021, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2021,

- de dispenser l'Administration générale de la Documentation patrimoniale de prendre inscription d'office lors de la transcription du présent acte.

14. Adoption d'une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : Interdiction de circulation à la rue de la Biff pour les véhicules dont la masse en charge excède 10 tonnes.

Monsieur MITRI – C'est une simple demande de la part de notre commune voisine Messancy, de mettre une interdiction de passage à la rue de la Biff pour les poids lourds dépassant 10 tonnes, car beaucoup se plaignait que ces poids lourds s'engageaient dans cette voirie, où il est difficile de

manœuvrer. Leurs manœuvres n'étaient pas sécurisantes, et rendaient la circulation difficile. C'est pour cela que sur le territoire partagé avec notre commune et la commune de Messancy, nous mettrons un signal d'interdiction, qui devait passer également par notre Conseil communal. C'est pour cela que nous vous proposons ce soir de faire la même chose que la commune de Messancy.

Madame FROGNET – Je ne me rends pas bien compte du volume des camions, mais je trouvais que 10 tonnes c'était déjà énorme. J'aurais dit déjà 5 ou 7 tonnes... Je trouve que c'est déjà beaucoup. Ça autorise de gros camions si c'est en dessous de 10 tonnes.

Monsieur MITRI - On trouve parfois dans de petites voiries de village des transits de camions de haut tonnage, et c'est pour cela qu'il y a une plainte. Ce n'est pas le seul endroit où des camions de ce tonnage passent.

Monsieur MAGNUS - Je suppose que si on met 10 tonnes, c'est parce que Messancy a voté 10 tonnes. Je pense que la plus grande partie de la rue de la Biff se trouve à Messancy.

Monsieur MANIGART – Si je comprends bien, c'est la partie avant le pont. Les véhicules agricoles pourront circuler normalement ?

Monsieur MITRI - Oui, sauf s'ils ont plus de 10 tonnes. C'est incroyable parce qu'ils peuvent prendre un chemin qui est parallèle, le chemin des Mines. Ils ont une autre solution, mais curieusement ils s'engagent dans une boucle où il ne faut pas, puisque c'est directement à la sortie en venant de Messancy.

Monsieur MAGNUS - C'est même bizarre qu'ils arrivent par là, parce qu'on voit bien sur le plan que c'est beaucoup plus rapide par le chemin des Mines que par le chemin de la Biff.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu les articles 2, 3 et 12 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière et ses arrêtés d'application;

Vu l'article 119 de la Nouvelle loi communale;

Vu le décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;

Vu l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et ses annexes;

Vu la circulaire ministérielle du 14 novembre 1977 relative aux règlements complémentaires et au placement de la signalisation routière;

Considérant que la rue de la Biff est située à cheval sur les communes d'Arlon et de Messancy;

Considérant que la commune de Messancy a fait part de son souhait de limiter la masse en charge des véhicules qui empruntent la rue de la Biff à 10 tonnes, à l'exception de la circulation locale;

Considérant que cette mesure est prise en raison de l'observation par Messancy de nombreux poids lourds qui empruntent cette voirie en pensant prendre un raccourci, mais faisant face à un virage trop serré en fin de voirie; cela pose donc des problèmes de circulation, le camion devant alors effectuer une marche arrière dans toute la rue;

Considérant qu'il revient à Arlon d'installer un signal similaire à l'autre extrémité de la rue, celle-ci étant située en territoire arlonais;

Considérant l'accord de l'Inspecteur de sécurité routière à la Région wallonne;

A l'unanimité

Décide

Article 1er: La circulation est interdite dans la rue de la Biff pour tout conducteur dont la masse en charge dépasse 10 tonnes, à l'exception de la circulation locale.

15. Intégration de la Ville d'Arlon au projet d'auto-stop organisé en Sud-Luxembourg et création d'une association de projet.

Monsieur MITRI – Nous vous proposons, ce soir, un accord de principe pour cette proposition de projet d'auto-stop. Tout le monde se rappelle que, dans le temps, on faisait de l'auto-stop sans aucun problème. Cette pratique est tombée en désuétude, et il s'agit, maintenant, de donner une impulsion à cette pratique, et de mettre en œuvre, dans le Sud-Luxembourg, un projet qui encourage les auto-stops, dans un cadre organisé, agréable, et surtout sécurisé, principalement pour les petits trajets dans les communes rurales ou semi-rurales à densité faible. Cela permettrait aux habitants des villages décentrés de rejoindre les grands axes.

Les principes sont que c'est gratuit : les autostoppeurs et le conducteur s'inscrivent préalablement, et s'identifient par un logo visuel. Les points d'arrêts sont créés à des lieux fixes, annoncés par des panneaux spécifiques. Une application numérique permettra de s'inscrire et de signaler son trajet.

Ce projet a été initié par la commune de Saint-Léger et est soutenu par la Province de Luxembourg et par la Fondation rurale de Wallonie. Un comité de pilotage a été créé en février 2021, auquel nous avons participé, et est représenté actuellement par 8 communes (Arlon, Etalle, Habay, Rouvroy, Tintigny, Saint-Léger, Virton, Meix-devant-Virton). Le contact est pris par le Comité de pilotage pour amener Aubange, Messancy, Musson et Attert à rejoindre cette association.

Il faut constituer une association pour le projet, et créer un marché public pour désigner un prestataire. Celui-ci va s'occuper du choix des arrêts d'auto-stops, la mise en place de l'application numérique, le choix du coordinateur du projet. Il y a un budget envisagé, mais actuellement c'est une fourchette, de 50.000 € pour 3 ans pour le prestataire, avec les panneaux, les frais d'inscription, les frais de communication, et les frais d'animation. Le financement sera calculé en fonction du nombre d'habitants des communes. Une fois que ce projet sera accepté par les Conseils communaux des différentes communes, comme le nôtre ce soir, il reviendra simplement à nous avec des détails relatifs à l'implication financière, qui sera plus détaillée et précise, en fonction du travail de l'association et du prestataire.

On vous propose ce soir d'approuver le principe de la participation de la ville d'Arlon à ce projet, et d'approuver le principe de participation de la ville à l'association des projets qui seront créés à cet effet

Après discussion, le Conseil communal :

Considérant l'enjeu de la mobilité en milieu rural et les objectifs européens et régionaux de réduction des émissions de dioxyde de carbone ;

Considérant que le Plan Communal de Mobilité fait état du manque d'alternatives à la voiture individuelle dans les villages de l'entité ;

Considérant le projet issu de L'Opération de Développement Rural de Saint-Léger visant à développer une mobilité alternative à la voiture entre les villages via l'organisation d'un auto-stop

organisé et sécurisé, en collaboration avec les communes de Virton, Rouvroy, Meix-devant-Virton, Arlon, Habay, Etalle et Tintigny;

Considérant que le Cabinet de M. le député De Mul de la Province de Luxembourg a marqué son soutien pour cette initiative ;

Vu la proposition du Comité de Pilotage de lancer le projet d'auto-stop organisé avec les communes désireuses de s'y investir ;

Considérant qu'il s'agit d'une démarche collective visant à développer une mobilité alternative en milieu rural, sur base d'un auto-stop organisé et sécurisé entre les villages;

Considérant que la participation à cette démarche implique la création d'une association de projet entre les communes partenaires pour pouvoir lancer la mise en œuvre du projet ;

A l'unanimité

Article 1^{er}: Approuve la participation de la Ville d'Arlon au projet d'autostop organisé;

Article 2: Approuve la participation de la Ville d'Arlon à l'association de projet à cet effet

16. Plan d'Investissement Wallonie Cyclable

Monsieur MITRI – C'est un beau projet structurant, et la Ville d'Arlon, faisant écho à la déclaration politique générale du Gouvernement wallon, a inscrit dans le PCM – comme vous l'avez voté en 2019 – la poursuite de la vision face 2030, pour augmenter la part modale du vélo de 1%, actuellement dans le pays à 5 %, et la mise en œuvre des aménagements visant à stimuler la pratique du vélo utilitaire, selon le principe stock qui priorise les modes de déplacement selon l'ordre suivant : la marche à pied, le vélo et la micro mobilité douce, les transports en commun et publics, les transports privés et collectifs, et les transports individuels.

La Ville d'Arlon a répondu à l'appel à projets du Gouvernement wallon « Communes Pilotes Wallonie Cyclable », lancé en septembre 2020. Un travail vraiment important, et je remercie tous ceux qui ont participé à ce travail, mené par notre Conseiller en mobilité, en collaboration étroite avec les différents services, et avec la Commission consultative de mobilité douce, afin de déposer, à temps, notre candidature avec des projets d'investissement éligibles, respectant les priorités régionales pour la mobilité cyclable.

Le 20 mai 2021, un arrêté ministériel du Ministre HENRY octroie à la ville d'Arlon, lauréate, une subvention de 1.200.000 € pour les aménagements cyclables à travers notre commune. Ces aménagements doivent répondre à des critères bien définis, et présentés en fiches de projets distinctes. La ville doit transmettre au plus tard au 1^{er} octobre 2021 le Plan d'Investissement validé par le Conseil communal. Ces projets, transmis et validés par le Ministre, doivent être réalisés pour le 31 décembre 2024 au plus tard.

La Région wallonne autorise que le Plan ait une part subsidiable du montant total estimé des travaux, comprise entre 150 % et 200 % du montant de la subvention, soit entre 1.800.000 € et 2.400.000 €. Le Collège a approuvé les 17 projets proposés pour un montant total des travaux de 2.844.007 €.

Notre Conseiller en mobilité, faisant fonction d'auteur de projet, va nous présenter le plan d'investissement de ces différents projets qui sera soumis immédiatement à votre approbation après la présentation.

Monsieur VINCENT – Comme Monsieur MITRI l'a indiqué, les travaux d'infrastructures subsidiés par la Région wallonne à hauteur de 1.200.000 €, seront subsidiés pour un montant qui varie entre 60 % et 80 % du montant des travaux, en fonction des travaux qui seront demandés. Si les travaux

sont à 100 % dédiés aux vélos, comme les pistes cyclables et les Ravel, ce sera % du montant des travaux qui sera subsidié ; si les travaux sont destinés à être utilisés également par des engins agricoles, comme par exemple, pour des chemins agricoles que l'on réaménagerait - typiquement le Seylerhof – ce serait 60 % du montant des travaux, parce qu'ils estiment qu'il y a un pourcentage d'usagers autre que les cyclistes et les piétons qui peuvent utiliser ces infrastructures-là, alors que, premièrement, ça ne leur est pas dédié, et deuxièmement, il y a un léger risque supplémentaire.

Pour ces subsides de 1.200.000 €, on peut créer toute une série d'infrastructures que je vais détailler après. Globalement, ça se découle dans le stationnement vélo, dans les infrastructures vers les pôles d'activités (gare, centre-ville, commerces). C'est également utile pour faire des chaînons manquants - on en a quelques-uns – et évidemment les premiers et derniers kilomètres autour de ces points d'intérêts.

Ça doit uniquement être utilisé pour de l'infrastructure, et non pas pour ce qui est de la formation, comme le brevet du cycliste, ou la sensibilisation, ou encore des infrastructures qui seraient dédiées aux loisirs.

Pour ce qui est de faire des infrastructures, on peut faire des chemins réservés F99 – c'est le niveau de signalisation qui autorise les tracteurs à emprunter la voirie comme au Seylerhof ; on peut faire une piste cyclable séparée, comme on la connaît tous sur la N4 ; on peut faire un trottoir partagé comme à la rue du Bourg, à la rue du Maitrank ou encore à la rue du Vicinal ; une piste cyclable marquée, comme elles sont encore en test, dans le centre-ville ; une rue cyclable – il n'y en a pas encore à Arlon ; une bande cyclable suggérée (la photo est tirée de l'Avenue Tesch) ; des aménagements de vitesse en faveur des vélos, comme des plateaux ou des coussins berlinois ; du marquage, et de la signalisation spécifiques à destination des vélos (voici une photo qui vient de Luxembourg) ; enfin des petits travaux de confort, comme des abaissements de bordures notamment. Évidemment le stationnement vélo également. À noter que les zones 20 et 30 ne sont pas subsidiées par la Région wallonne.

Au niveau du planning, nous avons commencé le 22 juin, avec la création d'une liste qui serait à réaliser avec le subside Wallonie Cyclable et avec la Commission vélo. On avait créé une Commission vélo dans le courant du mois d'avril-mai. On avait fait un appel à candidature sur les réseaux sociaux et dans le bulletin communal à tous les citoyens qui étaient intéressés à participer à cette Commission vélo, que l'on parle de simples citoyens ou de groupements cyclistes (le plus connu étant le GRACQ), mais la police était également présente. Les services de l'urbanisme et de la voirie également. Toutes ces personnes ont été intégrées à la Commission vélo et nous avons débattu pendant quelques heures, sur base notamment des prérequis du Plan communal de Mobilité, de ce que l'on allait faire de ce subside-là.

Aujourd'hui, nous espérons la validation par le Conseil communal, du Plan d'investissement Wallonie Cyclable, pour que dans le futur, le 1^{er} octobre, tout notre dossier soit sur le bureau du Ministre qui nous répondra au maximum le 1^{er} décembre 2021, soit par oui, soit par non, soit par « oui, mais ». Dans ce cas-là, il pourrait dire oui pour les projets untel et untel, mais non pour ce projet-là, ou bien oui pour ce projet-là, à condition que vous le modifiez de telle manière.

Au 30 juin 2022 il faudra avoir désigné l'auteur de projet, avoir fait un cahier des charges et les plans, la délibération du Collège, et avoir déjà rédigé l'avis de marché, pour qu'au 31 décembre 2024, tous les travaux soient réalisés avec les factures envoyées à la Région wallonne.

Comme je l'ai dit, la Commission vélo s'est basée sur, principalement ce document issu du Plan communal de Mobilité, qui disait concrètement qu'au niveau des accès des infrastructures cyclables à Arlon, on pouvait décanter cela en 3 grands axes : le 1^{er} étant un axe Est-Ouest que l'on pourrait

presque qualifier d'autoroute cyclable, depuis l'ouest Etalle-Habay-Fouches, jusqu'au centre-ville d'Arlon où on a une liaison structurante. Pour rappel, le Plan communal de Mobilité avait identifié que l'on avait 30 % des travailleurs du centre-ville d'Arlon qui venaient de ces localités situées à l'ouest d'Arlon. Vers l'Est au Grand-Duché de Luxembourg, on a 60 % de la population active d'Arlon qui travaillent au Grand-Duché de Luxembourg, d'où l'intérêt de faire cette liaison jusqu'à la gare de Kleinbettingen.

En priorité 2, c'est le Ravel, mais étant donné que les aménagements de loisirs ne peuvent pas être justifiés, il a été difficile de pouvoir intégrer dans le Plan d'Investissement Wallonie Cyclable, la liaison vers le sud et vers Saint-Léger.

En priorité 3, tout ce qui est en orange, tous les villages qui ne seraient pas encore reliés.

En fonction de cela, nous avons proposé 17 projets. Vous remarquerez que les numéros vont de 1 à 24, parce que nous avons proposé un nombre plus important de projets. Mais quand on a fait l'estimatif des coûts, nous étions un peu plus élevés que ce à quoi on s'attendait. Il a donc fallu simplement enlever des dossiers, notamment le dossier 2, et ceux compris entre les numéros 13 et 18.

Sur la carte, vous pouvez reconnaître principalement la liaison priorité 1 vers l'ouest d'Arlon. On est allé le plus loin possible, mais nous n'avons pas su aller jusque Fouches, par manque d'aménagements. On avait la liaison jusque Fouches qui était prévue à la base, mais elle avait été estimée à 800.000 €. C'était impayable si nous voulions réaliser d'autres aménagements. On a donc décidé d'arrêter à la rue de la Papeterie.

Vers Kleinbettingen, nous avons le village de Sterpenich et la liaison en bas à gauche, dans le cadre de la liaison n°5 qui va permettre de relier Sterpenich à Kleinbettingen.

Ensuite, vers les villages vous avez la liaison de Sesselich vers le Seylerhof, du Chemin du Bois des Paresseux en prolongation, et par la rue Henri le Blondel vers le centre sportif de Waltzing, depuis l'Avenue de Mersch vers le Peiffeschof, et encore 2 autres liaisons en ville.

Toutes ces liaisons peuvent être déclinées en 3 grandes catégories de projets : les projets F99C, où on aurait les tracteurs qui seraient admis et qui sont subsidiés à 60 % par la Région wallonne.

Le Chemin du Bois des Paresseux, en prolongation de la voirie, qui termine en cul de sac, et qui arrive sur la rue Henri le Blondel.

On a la rue Henri Elsen le long des voies de chemin de fer qui appartient à la SNCB, à cet endroit-là, mais nous avons déjà un accord de principe de la SNCB, dans le cas où on décide de rénover leur voirie à nos frais, ils n'y verraient pas d'inconvénients. Le projet serait simplement de refaire une voirie en hydrocarboné F99C, parce que les véhicules de la SNCB et d'Infrabel auraient toujours l'autorisation de pénétrer sur cette voirie-là, mais uniquement, car à l'image du Seylerhof, la voirie sera bloquée à son extrémité par une borne basse, afin que les tracteurs puissent toujours l'emprunter. La continuité vers Heinsch de la rue Henri Elsen, où on voit à certains endroits que le chemin est vraiment défoncé, et cela est dû aux engins agricoles qui l'empruntent. À d'autres endroits, l'auteur de projet devra nous dire s'il faut la remplacer pour 100m, 500m ou toute la longueur. J'ai pris dans l'estimatif la pire estimation où il faudrait remplacer toute la longueur de la voirie : la prolongation de la rue Henri Elsen vers le parc photovoltaïque, que vous voyez si vous prenez le train en direction de Bruxelles. Ce projet s'arrête à la rue de la Papeterie, qui est pour le moment un cul de sac vélo, mais on voit en pointillés verts, une liaison que la Région wallonne pourrait réaliser dans le cadre d'un budget qu'ils ont pour réaliser 2 autoroutes cyclables, pour relier Fouches jusqu'à Sampont : c'est assez facile à travers les villages, car on reste en agglomération, et le vélo reste en voirie, donc il n'y a pas d'aménagement spécifique à prévoir ; de Sampont à Etalle, où il y a déjà la Chaussée Romaine qui est réalisée en tarmac ; du côté d'Etalle, j'ai vu qu'ils avaient le projet de réaliser un bi-bande sur l'ancienne Chaussée romaine. À partir de là, depuis Etalle jusque Stockem, voire Arlon, si

tous les projets sont acceptés par la Région wallonne, nous pourrions avoir une liaison cyclable de haute qualité.

Pour ce qui est des projets F99A – signalisation que l'on rencontre typiquement pour le Ravel ou pour les trottoirs partagés – on a plusieurs projets dont l'Avenue de Mersch. Ce projet est issu de l'enquête publique du Plan communal de Mobilité, où on a reçu énormément de demandes des riverains du quartier du Peiffeschof, de la rue de la Belle-Vue, mais également de l'Avenue de Mersch, pour pouvoir bénéficier d'un trottoir cyclo-piéton sécurisé d'un côté de l'Avenue de Mersch, dans la mesure où il y a actuellement beaucoup de stationnement, et où le revêtement n'est pas correct. Ce sont les riverains eux-mêmes qui nous demandent de réaliser le trottoir de ce côté-là.

Concernant l'autre projet de la rue Henri Le Blondel, vous voyez en bleu le Chemin du Bois des Paresseux qui sera réalisé s'il est accepté. À partir de là, les cyclistes qui viendraient d'Arlon pourraient accéder à Eischen par deux itinéraires : le premier itinéraire à travers les bois en VTT ; le deuxième itinéraire, pour ceux qui vont travailler au Luxembourg, et qui ont besoin d'un chemin en macadam avec leur vélo de route, ils pourraient emprunter la rue du Lingenthal qui présente une pente constante de 6 %. À partir de ce moment-là, le chaînon manquant est la rue Henri le Blondel, où on ferait un trottoir partagé dans l'accotement, où toutes les parcelles qui jouxtent la rue Henri le Blondel, à gauche sur la photo, appartiennent déjà à la ville d'Arlon, et passeraient par le centre sportif de Waltzing, ce qui ne serait pas inutile.

L'objectif de tout ceci est de permettre aux habitants du centre d'Arlon de pouvoir rallier Eischen le plus rapidement possible, sans avoir à descendre dans Waltzing par la rue du Beau-Site ou la rue du Rhin, et de devoir ensuite remonter par la rue du Lingenthal où, malgré qu'on va y faire un trottoir partagé cyclo-piétons, il n'est pas très agréable de descendre, pour remonter ensuite. Ce sera très utile pour les habitants de Waltzing, mais ce n'est pas l'objectif ici.

Vous voyez en rouge le Schéma Directeur Cyclable Régional qui est la voirie que la Région prévoit pour faire passer les cyclistes. Preuves à l'appui : profil de pente, quantité de trafic et vitesse générale pratiquée par les automobilistes sur cette voirie-là. Nous avons prouvé dans les documents que cette voirie n'était pas adaptée pour le passage des cyclistes, d'autant plus que la section du Chemin de Dèle - particulièrement dans les virages - est entre un talus d'un côté, et un fossé de l'autre. Il n'est pas possible d'élargir la voirie pour faire une piste cyclable séparée. Le vélo se retrouverait, dans ce cas-là, sur une voirie à 90km/h, ce qui n'est évidemment pas sécurisé.

Le projet le plus important de ce Plan d'Investissement Wallonie Cyclable est celui de la rue du Duché, dans la mesure où le Chemin de Trèves serait refait et réaménagé dans le style du Seylerhof. On espère également, et Idelux travaille pour nous là-dessus, pouvoir avoir le plus vite possible un cheminement piéton entre Barnich et Sterpenich. La rue du Duché se termine déjà en cul de sac, et est conc parfaitement sécurisée pour les piétons et les cyclistes. Idem pour la rue de Berlaymont. Il ne manque plus que le tracé qui est en rose. On longe ensuite la frontière. Les Luxembourgeois, du côté de Steinfort, nous ont déjà assurés qu'ils avaient pris tous les contacts et toutes les dispositions nécessaires pour réaliser leur partie de cheminement sur le domaine communal de leur côté de la frontière, pour pouvoir rallier, à travers le parc de Kleinbettingen, directement la gare de Kleinbettingen. La rue du Duché est le dernier maillon manquant à une liaison totalement sécurisée entre la Spetz, où la piste cyclable de la N4 commence, à travers le Chemin de Trèves, pour arriver jusqu'à la gare de Kleinbettingen. Cela va profiter, non seulement aux habitants du village de Barnich-Sterpenich, mais également à tous les Arlonais qui voudraient aller à la gare de Kleinbettingen à vélo, pour ensuite partir vers le Luxembourg en train.

On revient ensuite sur la liaison vers les villages à l'ouest d'Arlon. À la rue de la Posterie, on est sur une voirie du Schéma Directeur Cyclable Régional qui est ici en rouge. Nous avons, en vert, le tracé du Ravel dont nous avons parlé, avec le Chemin du Bassin, avec une partie du Lidl qui sera à charge de l'urbanisme ; le Chemin Noir et le sentier du Moulin Lampach qui ne sont pas encore réalisés,

mais pour lesquels les auteurs de projet désignés sont déjà en train de travailler dessus. Les travaux pour ces deux parties-là seront terminés pour fin 2023 ; la rue de la Posterie va permettre à tous les cyclistes qui viennent du Ravel de partir vers Stockem, de la manière la plus sécurisée possible. La plus sécurisée sur cette voirie-là est une piste cyclable séparée de la voirie, dans le sens de la montée ; par contre, dans le sens de la descente, on a un trottoir qui devient trop étroit pour le faire partager cyclo-piéton.

Je rappelle que dans ses critères de sélection des projets, la Région wallonne a insisté sur le principe Stop, qui prévoit que l'on donne d'abord la priorité aux piétons, et ensuite aux vélos, aux transports en commun, et aux automobilistes. Ça veut dire que si on propose des aménagements cyclables qui sont en défaveur des piétons, parce que le trottoir ferait 2m et mettrait en danger le piéton qui circulerait avec un cycliste, la Région wallonne va le refuser.

Le trottoir, ici, est trop étroit, donc le cycliste qui descend la rue de la Posterie sera en voirie. Cependant la voirie est en descente donc il y a moins de différence de vitesse entre le vélo et l'automobiliste, c'est donc moins insécurisant. De plus, à partir de ce point-ci, on a une largeur suffisante du trottoir pour faire un trottoir partagé cyclo-piéton bidirectionnel. Heureuse coïncidence, de ce côté-ci, on a le talus Infrabel qui commence à se rapprocher dangereusement de la voirie, et le muret de sécurité un peu plus haut sur l'image, donc la traversée de voirie se fera pile à l'endroit où le trottoir devient plus large, pour permettre un trottoir partagé bidirectionnel.

On continue, de l'autre côté du carrefour de la Posterie, le cycliste traversera par le passage pour piétons. Sur la route de Bouillon, même principe qu'à l'Avenue de Mersch et la rue de la Posterie, avec le trottoir partagé cyclo-piéton. À noter que dans le Plan communal de Mobilité, il avait été proposé par le bureau d'études, de partir du Ravel et de passer sous le contournement, de faire un passage sous voies, et de relier les anciens ateliers de la SNCB, pour avoir une liaison, à la fois parfaitement sécurisée et totalement séparée des voitures, et également une liaison avec la pente la plus faible possible. Cette liaison avait été envisagée, dans un 1^{er} temps, par la Commission vélo, mais on s'est très vite rendu compte que si on faisait ce passage-là sous le contournement – à cet endroit-là le contournement fait 7 voies de circulation de large (2 fois 2 voies et 3 voies de présélection) - on aurait, à la fois, un passage sous voies qui serait très sombre et qui pourrait être jugé de coupe-gorge, s'il n'est pas suffisamment éclairé, et cela nous coûterait un 'pont'. La Commission vélo a préféré consacrer cet argent-là à plusieurs autres projets plutôt que de tout investir dans un projet qui, vers l'ouest, ne pourrait pas aller plus loin que Stockem, par manque d'argent.

Ensuite, les liaisons urbaines : une liaison entre la rue des Thermes Romains et l'hôpital d'Arlon, qui avait été jugée de priorité 1 en centre-ville d'Arlon par le Plan communal de Mobilité. L'objectif sera que toutes les personnes venant de la gare d'Arlon puissent via la rue Albert Goffaux, emprunter la rue des Thermes Romains, sans devoir emprunter l'Avenue Tesch qui n'est pas très sécurisante pour les cyclistes. Il y a un des deux trottoirs qui n'est pas très sécurisant pour les piétons. Ensuite, descendre et remonter la rue des Déportés où les trottoirs ne sont pas toujours très larges. L'objectif, ici, est de simplement faire une montée la plus douce possible, constante, sans devoir redescendre pour remonter, en passant par l'arrière du site Infrabel. La liaison à cet endroit sera éclairée pour éviter les sentiments d'insécurité lorsque le soir sera tombé. Nous avons déjà obtenu un accord de principe de l'hôpital d'Arlon pour faire aboutir le cheminement sur leur parking. De la part d'Infrabel, concernant un petit bout de voirie en jaune, soit, nous obtenons leur accord pour circuler sur la voirie qu'ils ont déjà construite, soit, nous allons circuler sur la partie qui est en rouge, où nous sommes sur le domaine privé de la ville d'Arlon. À partir de là, nous revenons sur le domaine Infrabel, mais il faut savoir que lorsqu'ils ont construit leur mur de soutènement pour agrandir leur espace, en charge de l'urbanisme, ils ont l'obligation de nous laisser passer lorsque nous ferions notre cheminement cyclo-piéton à cet endroit.

La rue du Général Jourdan est en réponse à un Conseiller/une Conseillère il y a quelques mois, qui avait demandé qu'on réalise une liaison entre le Seylerhof, la rue de Sesselich et le village de

Sesselich, un cheminement sécurisé le long de la rue Général Jourdan. Nous avons essayé de le mettre du côté des champs, pour que la personne venant du Seylerhof ne doive pas traverser 2 fois pour aller vers la rue de Sesselich. Malheureusement, comme on le voit avec le poteau d'éclairage ORES, le domaine public, à cet endroit-là, est très proche de la voirie, donc, à moins de faire des emprises de chaque côté, ça aurait été compliqué, d'autant plus qu'on a des parcelles cultivées. Tandis que de ce côté-là, on est sur le domaine public de la Région wallonne, en l'occurrence de l'autoroute, et vu la distance avec l'autoroute, il n'y a pas de raisons théoriques pour que la région s'y oppose. Maintenant, comme on est le long d'une voirie communale, il faut bien garder à l'esprit, qu'à la base, le Ministre avait dit qu'il ne voulait pas subsidier d'infrastructures le long des voiries régionales. L'unanimité des communes a été faite pour demander au Ministre de revenir sur cette décision, dans la mesure où la Région wallonne prenait le montant du financement qu'ont parfois les districts routiers pour rénover les routes, et ensuite créer de nouvelles infrastructures. Le Ministre a accepté de revoir au cas par cas les infrastructures qui seraient situées le long de voiries régionales. Peut-être que tous les aménagements qui seront situés le long de l'Avenue de Mersch, la rue de la Posterie et la route de Bouillon, seront approuvés. Peut-être qu'ils seront refusés. Ce sera au cas par cas, je ne peux pas vous le dire.

Nous aurons dans l'accotement, au niveau de droite, un chemin partagé cyclo-piéton protégé de la voirie par, soit une barrière de sécurité soit des potelets. Même chose sur la rue de Sesselich, entre le village de Sesselich, en passant sous le pont jusqu'à la rue Général Jourdan. La voirie présente une surlargeur de 6,50 m de large, et sera rétrécie à 6 m de large, ce qui permettra d'élargir le trottoir pour faire un trottoir cyclo-piéton partagé sous le pont, qui sera protégé par des potelets réfléchissants, vu la pénombre.

On revient du côté ouest avec la prolongation de la route de Bouillon, on passe sur la rue des Tilleuls, partie 1, où du côté sud de la rue des Tilleuls on va avoir un trottoir partagé cyclo-piéton. Le trottoir actuel n'est pas très large, mais on le devine avec le poteau d'éclairage qui est de ce côté. Le domaine public est extrêmement large et mesure à certains endroits 3,50 – 4 m depuis le filet d'eau. On ne va toucher ni à la voirie ni au filet d'eau, on va simplement étendre le trottoir sur le domaine public sans toucher au domaine privé. Il n'est pas exclu qu'il y ait certains endroits où se sera plus étroit, mais, de manière générale, ce sera un cheminement cyclo-piéton de 3 m de large qui se prolonge avec le projet 24 « Rue des Tilleuls, partie 2 », où le problème principal étant que, les riverains se garent eux-mêmes sur les trottoirs parce que la voirie n'est pas assez large. Elle mesure 4,50 m de large, et lorsqu'il y a une voiture stationnée de manière régulière sur la bande de stationnement, le croisement avec un véhicule venant en face n'est physiquement pas possible. Il y aura forcément un rétroviseur qui saute. C'est bien compréhensible que les riverains en ont marre et se garent donc carrément sur le trottoir.

On va faire, ici, le cheminement cyclo-piéton sur le trottoir qui sera partagé, et pour fournir une solution de stationnement aux riverains, on va élargir la bande de stationnement. Sur la situation actuelle, on a 2 voies de circulation et la bande de stationnement avec 4,50 m ; on va donc élargir la bande de stationnement et on va faire comme à la rue Scheuer, on aura une circulation alternative au niveau des poches de stationnement pour que la circulation puisse se faire avec un sens alterné de 3,30 m de large, ce qui sera suffisant.

Dernier point au niveau des pistes cyclables, où c'est également subsidié à 80 % : le 1^{er} élément est la rue de Diekirch, nous arrivons à partir du Square Hunnebour/Square de la Lys où le cycliste a le choix de monter ou descendre du centre-ville. C'est une voirie qui est donc en cul de sac, sauf pour les piétons et les cyclistes. L'objectif était de lui permettre d'aller à la voie vers Frassem, via la route de Diekirch qui, on l'espère, sera aménagée par la Région wallonne, et vers Bonnert par la rue du Maitrank, où on a déjà un aménagement sécurisé. Il ne manquait plus que la rue de Diekirch. Sur la partie en orange entre le Square du Hunnebour/Square de la Lys et le pont, nous n'avons pas la place pour faire des aménagements, donc ce sera en voirie. Ce sera une bande cyclable suggérée.

Ensuite sous le pont, on voit que ça s'élargit très nettement, donc nous allons faire une piste cyclable marquée de chaque côté de la voirie. La piste cyclable sera ici, vu qu'on est dans la pénombre du pont et au carrefour, colorée en rouge. Je rappelle que la Région wallonne a des critères stricts en ce qui concerne la coloration des pistes cyclables : si nous sommes en section, nous ne sommes pas obligés de la colorer ; si on la colore, ça doit être en couleur ocre, comme celle qu'il y a actuellement à la rue des Faubourgs. Si nous sommes en carrefour, et seulement dans les carrefours, on doit la colorer en rouge.

Enfin, sur la dernière section de la rue de Diekirch, entre le pont et le carrefour avec la route de Diekirch et le cul-de-sac qui arrive pratiquement à la rue de Rédange, on a une bande de stationnement qui est extrêmement longue du côté du cimetière, qui est quasiment inutilisée en temps normal par les riverains. Nous allons utiliser cette bande de stationnement pour faire une piste cyclable bidirectionnelle à cet endroit. La bande de stationnement sera marquée en voirie, à l'image de ce qu'on a fait à la rue Scheuer, où on se doute bien qu'elle sera très peu utilisée en journée, donc les gens pourront se croiser en roulant sur la bande de stationnement. Lorsqu'il y a notamment des enterrements au cimetière, les gens pourront utiliser cette bande de stationnement pour stationner. L'avantage étant que cela va créer un effet chicane, notamment en période de Toussaint, pour ralentir le trafic à la rue de Diekirch. C'est quelque chose qui ne serait pas de trop dans cette longue ligne droite.

Les derniers aménagements de pistes cyclables sont à la rue de la Barrière et à l'avenue de Pforzheim pour pouvoir faire la jonction entre notre autoroute cyclable. On passe à Stockem au niveau du passage sous voies qui est aménagé par Infrabel ; au niveau de la rue de la Barrière, on a une voirie qui mesure 8 m de large, ce qui est extrêmement large, puisqu'en plus c'est en cul-de-sac. On va simplement faire une piste cyclable bidirectionnel d'un côté de la voirie, à gauche, lorsqu'on descend vers la route de Neufchâteau, et on va dessiner des poches de stationnement en voirie, ce qui va faire un effet chicane. À certains endroits, nous allons avoir 2 voies de circulation pour le croisement, et à d'autres endroits 1 seule voie de circulation.

L'avenue de Pforzheim est un peu plus étroite, il n'y avait pas moyen de faire une piste cyclable en montée et en descente. On ne pouvait pas non plus faire un trottoir partagé, parce qu'il ne fait qu'1,50 m de ce côté et 1 m du côté des habitations à gauche. La seule solution aurait été de décaler le filet d'eau et de le mettre de ce côté de la piste cyclable, pour la mettre en hauteur, pour faire un trottoir partagé cyclo-piéton. Mais, vu la longueur de la rue de Pforzheim, décaler un filet d'eau coûterait très cher. Dans ce cas-là, on a estimé qu'une piste cyclable marquée en voirie de 1,20 m de large était quelque chose d'acceptable dans le sens de la montée ; dans le sens de la descente, le cycliste aurait probablement peu roulé sur le trottoir partagé avec les piétons. Ça n'aurait pas été très sécurisant pour les piétons, donc le cycliste sera invité, au moyen de marquages au sol, à rouler en voirie, dans le sens de la descente, vers l'Avenue de Pforzheim.

Vous avez, pour l'ensemble des 17 projets que je viens de présenter, le budget estimatif pour chacun de ces projets. Vous remarquez que le budget total est assez élevé, 2.844.007,09 € ; la part de la Région wallonne est de 2.500.000 €, mais, comme l'a rappelé Monsieur MITRI, la Région wallonne ne va nous fournir qu'un budget de 1.200.000 €. Cependant, vu qu'ils ont également insisté pour qu'on ait un budget estimatif subsidié qui soit compris entre 150 % et 200 % du montant du subside, soit entre 1.800.000 € et 2.400.000 €, la raison étant que, si on a un projet qui saute parce qu'ils disent non pour une raison ou pour une autre, on prendra le suivant de la liste. On a déjà un reportage photo, un estimatif, tout qui est prêt, c'est assez facile de passer au suivant. Il faut bien se dire que sur ces 17 projets, tous ne seront pas réalisés.

On a une part communale qui est estimée à 703.126,25 €, qui ne vont pas atteindre ce montant-là. Le montant sera, bien évidemment, plus faible. Cela va dépendre de si la Région wallonne va accepter nos projets ; si elle accepte tous nos projets à 60 %, la part communale va augmenter ; si elle refuse tous nos projets à 60 %, la part communal va proportionnellement diminuer. Si nous

prenons, par exemple, les 10 premiers projets, où nous avons la part communale de 60 % inclus à chaque fois, la part communale serait à peu près de 450.000 € ; tandis que si la Région ne prend que des projets à 80 %, la part communale serait alors de 300.000 €, la part régionale étant de 1.200.000 € pour un budget total de 1.500.000 €.

Monsieur MAGNUS – Merci pour cette présentation tout à fait complète et didactique. Je crois qu'on voit aussi tout le travail qui a été fait derrière. Avec ces photos, nous voyons bien où on est, et c'est vraiment quelque chose que la Région wallonne va nous pousser aussi à réaliser le plus vite possible, car je le rappelle, elle estime que tout doit être totalement réalisé pour le 31 décembre 2024 au plus tard. Quant à l'aspect financier, je vous rejoins, et on le sait déjà, avec d'autres projets, on l'a déjà vu bien souvent ici, ils sont refusés pour l'une ou l'autre raison. Si on n'en avait pas en suffisance, on pourrait ne pas atteindre les 1.200.000 € de subsides, ce qui serait dommage. Il est évident maintenant, que si tout devait être approuvé, il faudrait revenir en se demandant à quels projets nous devons donner la priorité, pour avoir le budget de 1.200.000 €. Je crois que c'est comme cela qu'il faut réfléchir, en espérant que tous nos projets à 80 % puissent être retenus par la Région wallonne, ce qui nous permettrait d'en faire le plus possible avec le budget qui nous est alloué par la Région wallonne, et le supplément de la commune, comme vous l'avez dit, entre 300.000 € et 793.000 €.

Madame FROGNET – Je voudrais féliciter Monsieur VINCENT. Je fais partie de la Commission vélo, j'ai vu ce qui a été fourni, et ce à quoi il est arrivé à nous présenter ce soir. Je suis très impressionnée par le travail qu'il a fait.

Monsieur BALON – Je vais me joindre à Madame FROGNET pour féliciter Monsieur VINCENT et Monsieur MITRI pour le travail qu'ils ont fourni, ainsi que la Commission mobilité.

Concernant la rue du Duché, est-ce que dans ce cadre-là, on pourrait déjà envisager de faire un projet partagé avec le Grand-Duché, comme cela a été fait pour la station d'épuration à Steinfort?

J'ai une petite remarque également dans le cadre du projet : il est demandé d'avoir une plateforme de signalement, donc c'est peut-être l'occasion d'activer le projet BetterStreet, parce qu'il nous le faudra. C'est une demande de la Région wallonne pour répondre à cet appel à projets. Je sais que l'on est presque prêt et que ça arrivera sans doute rapidement.

Concernant les voiries régionales, notamment celle de l'Avenue de Mersch, normalement, comme ce n'est pas notre assise et qu'elle appartient à la Région wallonne, est-ce qu'on peut quand même travailler dessus ? Comment cela va-t-il se passer puisque c'est normalement la Région wallonne qui paye pour ces infrastructures ?

Monsieur VINCENT - Comme je l'ai dit, pour les voiries régionales et pour l'Avenue de Mersch, ce sera décidé, au cas par cas, par le Ministre. S'il accepte de subsidier, les 80 % seront à charge du subside de la Région wallonne, et les 20 % seront à charge de la Ville d'Arlon.

Monsieur GIGI – Merci pour la présentation, et tout le travail réalisé. C'est très enthousiasmant, et le fait qu'il y ait plusieurs types d'utilisateurs qui soient malgré tout concernés, je trouve que nous aurons quand même des cyclistes de loisir qui vont utiliser ces différentes infrastructures, mais aussi les piétons. Regardez le public qui se rencontre au Seylerhof, c'est un succès.

On voit que les projets sont un peu comme un puzzle, c'est seulement quand ils sont mis bout à bout qu'ils prennent tout leur sens. Autant entre la ville et les villages, entre les villages et même dans la ville, lorsque l'on voit la liaison entre la rue des Thermes et l'hôpital. Il faut vraiment espérer que la Région wallonne accepte ces différents projets.

Parlons des villages : ils sont souvent décriés comme les parents pauvres de la mobilité douce, et aujourd'hui, ils sont quand même bien mis en avant. Je pense que c'est quelque chose qui est vraiment important, entre autres avec notre PCM.

Une dernière petite remarque : notons qu'Arlon, avec la commune d'Ottignies Louvain-la-Neuve, est la commune ayant obtenu le plus de subside, suite à l'appel à projets. On sait que c'est notre Échevin et vous, Monsieur VINCENT, avec tout le service mobilité qui avez œuvré énormément dans cette tâche, et je voulais vraiment vous féliciter par rapport à cela.

Par rapport au Seylerhof, est-ce qu'il y a une signalisation qui est prévue lorsqu'une voiture vient de Weyler ? Il y a un petit relief et la visibilité n'est pas énorme. Lorsqu'on sort du Seylerhof, si on doit traverser, et qu'une voiture arrive assez vite, cela pourrait être dangereux.

Il y a également différents projets urbains, je me demandais si aucune place de parking utilisée par les riverains n'est supprimée ? Par rapport à la rue des Thermes, elle n'est pas très sécurisée actuellement pour les usagers doux. Est-ce qu'il est prévu de l'aménager prochainement ?

Est-ce que vous avez prévu, à terme, une communication particulière pour informer de l'existence de tous ces chemins et liaisons ? Certains existent déjà, mais peut-être qu'une cartographie mise à jour des liaisons douces de la commune pourrait être mise en place. Pour cela, il y a un site internet, www.tousapied.be, qui a travaillé actuellement avec beaucoup de communes, comme Wavre, Bastogne, etc., donc des communes à notre échelle, et qui détermine les différents temps de parcours pour les piétons. Je pense que c'est une piste qui pourrait être envisagée, ils ont des bons outils, et je vous invite à aller jeter un œil.

Monsieur MITRI – Par rapport aux signalisations sur la sortie du Seylerhof, c'est quelque chose qui peut être envisagé à termes.

Monsieur VINCENT - Au niveau de la signalisation, la Région wallonne a été très stricte concernant la signalisation à mettre en place lors de traversée cyclable de voirie, notamment ici, où on est en zone 90 km/h. Le cycliste devra donc céder la priorité aux véhicules ; les automobilistes, quant à eux, ont quand même une signalisation de type Ravel qui les informe qu'il y a une traversée cyclable, et donc qui les enjoindra à la prudence.

Il y avait également une question au niveau du stationnement qui s'applique principalement à la rue de Diekirch, j'imagine. Il y a actuellement des possibilités de stationnement extrêmement élevées à la rue de Diekirch. Le stationnement va être mis en chicane, et donc il faut aménager dans ce cas-là, des zones de croisement. On a mis des zones de croisement les plus courtes possible, mais pendant ces zones, en théorie, on perd du stationnement. Maintenant en pratique à la nuit tombée, les riverains se stationnent principalement sur le domaine privé, notamment, du côté de la rue du Maitrank où les maisons ont un garage ; du côté du pont, par contre, où les maisons n'ont pas accès à un garage ou à un stationnement sur le domaine privé, les 2 bandes de stationnement ont été maintenues. C'est pour cela qu'à proximité du pont, nous avons une piste cyclable marquée unidirectionnelle plutôt qu'une piste cyclable bidirectionnelle qui ferait sauter toute une bande de stationnement.

Monsieur MITRI - L'étude, par rapport à la rue des Thermes Romains, est réalisée, quelques éléments de sécurisation ont déjà été faits avec le passage piéton. Il reste encore à faire le trottoir et la mobilité le long de la gare, qui feront un ensemble avec le tracé indiqué.

Par rapport à une collaboration avec le Grand-Duché du Luxembourg, pour une mutualisation, je pense que ça montre l'importance d'aller de l'avant, dans le contact avec nos intervenants, que ce soit la Région wallonne ou les pays voisins. C'est un exemple type par rapport à la collaboration avec la

commune de Steinfort. Au départ, on pensait que ça allait être très difficile, mais quelques visites chez nos voisins au Collège de Steinfort, et le fait que notre Bourgmestre a invité le Collège chez nous, ont beaucoup facilité, car ils ont réussi le tracé au niveau de Steinfort, en venant de notre gare, le long du chemin de fer. Ça devait également traverser une parcelle communale qu'ils ont traitée avec le propriétaire luxembourgeois. Ils nous ont récemment contactés pour nous dire qu'ils prenaient en charge jusqu'à la frontière. Il n'y a pas de mutualisation de budget comme pour la station d'épuration, néanmoins, ils ont pris en charge toute la partie jusqu'à la frontière, ce qui est très bien. Heureusement, parce que pour nous, c'est une voirie structurante pour la voie cyclable.

Même chose avec la Région wallonne concernant l'arrivée à Fouches. Monsieur VINCENT a montré que c'est une liaison que nous souhaitons vraiment faire arriver. Le dernier contact que nous avons eu avec la Région wallonne nous a laissé l'espoir pour aller de l'avant. Ils nous ont dit que c'était le seul endroit dans la Province où on peut créer une autoroute cyclable, comme c'est en train de se former à travers le pays. C'est une voie qui se trouve le long de l'autoroute, et qui n'est pas utilisée par la Région wallonne. Ils ont laissé la possibilité d'envisager cela, mais comme dit Monsieur VINCENT, le budget est tellement important que, si un jour ça se fait, la Région wallonne pourrait la prendre en charge. C'est pour cela que nous ne l'avons pas présentée dans le budget, mais c'est quelque chose qu'on « espère » finaliser pour arriver jusque Fouches.

Monsieur MAGNUS - Je voudrais également ajouter qu'on a rencontré hier, pour la 3^{ème} fois de la législature, le Bourgmestre Guy PETTINGER pour parler de ces problèmes-là. Ce ne sont pas des accords au niveau de la Gaichel, mais malgré tout, je pense que c'est important de rencontrer ses voisins pour parler de problèmes de mobilité entre notre commune et la commune de Steinfort. Nous les avons accueillis hier avec beaucoup de plaisir, avec des échanges fructueux. Le problème de la mobilité était un des problèmes majeurs à l'ordre du jour entre nos deux communes. Je crois que c'est important d'avoir des contacts avec nos voisins d'autres communes belges - et ils sont nombreux et fréquents - mais également avec nos amis luxembourgeois.

Madame GOFFINET – Merci pour cette présentation que j'attendais avec impatience, parce qu'avec le nombre de documents que l'on a reçu, c'était un peu compliqué de voir tout le travail d'assemblage. Je voulais vous remercier d'avoir mis les idées dans l'ordre. Je voulais également remercier l'ensemble du Collège, parce que les réflexions de mobilité ont un impact avec l'aménagement du territoire. Monsieur TURBANG a bien démontré toutes les réflexions qu'il y avait avec des développements, et le lien qu'il y avait entre les deux. C'est vraiment un travail global et je suis contente que l'on pense un peu à tous les usagers, qu'ils soient piétons ou cyclables, mais aussi à tous ceux qui utilisent leur voiture.

Je voulais rebondir sur la question du maintien ou non des places de parking, et ma question était juste sur la rue de Diekirch. Je me demandais, concernant les espaces sous le pont qui sont souvent mal éclairés, si ce ne serait pas un espace intéressant à étudier pour pouvoir stationner, que ce soit au moment de la Toussaint, qui est tout près du cimetière. Il y a pas mal de covoiturage, où c'est le lieu de rencontres de covoiturage. Je voulais savoir s'il n'y avait pas cet aspect-là de réaménagement, de sécurisation aussi de l'espace, car ce n'est pas toujours agréable avec les journées qui raccourcissent.

Dans votre fiche projet de la rue de Diekirch, je me demandais pourquoi n'était pas prévue la connexion avec la rue de Rédange, puisque des travaux ont été faits juste avant le funérarium. Je voulais savoir si c'était une fiche qui avait été étudiée, et pourquoi elle n'était pas dans la continuité.

Enfin, pour répondre à Monsieur BALON, jusqu'à présent la commune a toujours payé les trottoirs qui sont sur le domaine de la Région wallonne. Pour avoir des trottoirs, ils intervenaient très peu jusqu'à présent.

Monsieur VINCENT – Concernant le problème de la rue de Diekirch et de l'espace sous le pont, je ne sais pas à qui appartient cet espace-là. Au cadastre, on voit qu'il est sur le domaine public régional, mais le cadastre ne fait pas la différence entre l'étage de la N4 au-dessus et le parking en dessous. En sachant que la rue de Diekirch est une ancienne voirie régionale, je vais quand même me renseigner auprès de la Région pour savoir si cet espace a bien été repris par la commune.

Madame GOFFINET - Et la connexion avec la rue de Rédange ?

Monsieur VINCENT - Pour ce qui est de la connexion avec la rue de Rédange, ça pourrait être fait au moyen de la prolongation avec la rue Maurice Bricart, qui est pour l'instant à l'étude au service voiries. Pour éviter d'avoir à monter le long de la rue de Rédange, le cycliste prendra simplement la rue Maurice Bricart qui arrive en pente douce et constante jusqu'aux $\frac{3}{4}$ de la rue de Rédange. Si le cycliste veut aller à Callemeyn avec une pente encore plus douce, on l'invite à continuer plus loin sur la rue de Diekirch, emprunter le Square de la Lys et le Square du Hunnebour, et ensuite via le 10^{ème} de Ligne. Certes, c'est plus long, mais les pentes sont vraiment douces, à part un petit raidillon pour passer du Square de la Lys au Square du Hunnebour.

Monsieur TRIFFAUX – Concernant la rue de Diekirch, vous avez parlé de la zone de stationnement à proximité du cimetière qui est peu utilisée, mais néanmoins fort utilisée lors des funérailles. Vous avez dit que vous alliez vous en servir, mais pouvez-vous me répéter ce que vous voulez y faire exactement? C'est la piste cyclable ou un trottoir partagé ? Vous avez dit que l'on pourrait quand même s'y garer lors des funérailles, donc je me demandais quelle réglementation permettait de faire cela, et quel sera le statut de cette zone ?

Monsieur VINCENT – Sur la situation actuelle, nous avons deux voies de circulation avec le stationnement et le filet d'eau. La bande de stationnement va être mise à profit pour faire une piste cyclable, et la bande de stationnement, à l'image de la rue Scheuer, sera tracée en voirie pour faire un effet chicane, et ne pas perdre cette bande de stationnement.

Monsieur MITRI - Comme à la rue Scheuer ou à la rue du Maitrank, le stationnement peut être sur la voirie, c'est légal.

Monsieur TRIFFAUX - On pourra donc se garer sur la piste cyclable tracée ?

Monsieur MITRI - Non, on peut tracer un espace parking comme à la rue Scheuer, qui va créer un obstacle pour limiter la vitesse.

Monsieur VINCENT - Ce sera le même principe qu'à la rue du Vicinal ou à la rue du Maitrank, si ce n'est que nous n'avons pas tracé les bandes de stationnement dans ces 2 rues-là. Ici, nous allons clairement délimiter les bandes de stationnement pour, notamment à la Toussaint, que l'on n'ait pas du stationnement anarchique, et le croisement de 2 bus qui serait rendu impossible. Les poches seront ici clairement délimitées afin que le bus ait toujours un endroit de croisement privilégié.

Monsieur TRIFFAUX - On va perdre un certain nombre d'emplacements si on fait un effet chicane.

Monsieur VINCENT - Il y a certains emplacements de stationnement qui vont être perdus, mais, ce sont les emplacements de stationnement qui seront les plus éloignés du cimetière.

Monsieur TRIFFAUX - C'est un peu dommage, mais bon...

Monsieur MAGNUS – Et nous garderons les emplacements en dessous du pont.

Monsieur VINCENT – Au niveau de la zone à gauche du pont, on n’y touche pas. Ce sera simplement un marquage de piste cyclable en voirie, de chaque côté.

Monsieur TRIFFAUX - Le parking du cimetière est souvent insuffisant au moment des funérailles.

J’aimerais poser une question concernant les pistes cyclables : les aménagements que vous avez faits dans le centre-ville au cours des derniers mois, comme la suppression d’une bande de circulation à la rue Saint-Jean, ou la bande cyclable à la rue de la Caserne entre le trottoir et les voitures garées, ou encore la pose de bordures en béton qu’il y a eu à la rue des Faubourgs mais que vous avez enlevées, etc. tous ces aménagements ne sont pas passés au Conseil communal. Le Plan de Mobilité qui a été voté par le Conseil – que je n’ai pas voté – vous permet-il de le faire, ou est-ce que ça dépend uniquement du Collège ? Comment voyez-vous les choses dans ce domaine-là ? Tous ces aménagements ne m’avaient pas emballé, j’imagine que vous vous en doutez, et je n’ai pas pu vous dire tout le mal que j’en pensais.

Monsieur MITRI - Nous étions en même temps à l’écoute des citoyens, par rapport à leur mécontentement, ce qu’ils ont vécu, un plot de béton déplacé par une voiture, etc. Nous avons veillé quotidiennement, avec nos services, à relever tout ce qu’il y avait comme problème. Par rapport à l’éventuelle approbation du Conseil, vu que c’était par ordonnance de police, et que c’était un test, on pouvait ne pas nécessairement passer par le Conseil. Il y avait une période limitée qui ne sera pas définitive, mais ça a été approuvé par la sécurité routière de la Région wallonne, à qui nous avons demandé.

Monsieur TRIFFAUX - Avant de le rendre définitif, vous allez donc le passer devant le Conseil ?

Monsieur MITRI - Oui, absolument. Une phase test est prévue avec un examen de tous les paramètres, comme le retour des riverains, des usagers, de la police, ... Tout cela va être étudié et envoyé à la Région wallonne, et ensuite cela passera au Conseil.

Monsieur TRIFFAUX - J’attendrai le passage au Conseil pour vous dire ce que j’en pense, mais je voudrais quand même, d’emblée, profiter de l’occasion pour vous dire qu’à certains endroits, notamment le passage pour piétons à la rue de la Caserne, environ à la hauteur de la rue Ermesinde, le fait d’avoir reculé les voitures vers la bande de circulation, nous n’avons plus de recul pour voir les piétons. On les découvre à la dernière seconde. Les passages pour piétons sont rendus plus dangereux qu’auparavant, en tout cas celui-là, assurément. Je pense que l’on risque d’avoir des problèmes à ces endroits-là.

Monsieur MITRI – Effectivement, la rue de la Caserne est un endroit dont on est en train de discuter, et ce n’est pas le plus facile dans ce que l’on est en train de dessiner. À cause de la largeur de la voirie, cela pose problème, et nous devons voir cela lors de la discussion de l’évaluation. D’autant plus qu’il y a un filet d’eau, cela donne une impression d’insécurité supplémentaire, par rapport à la rue Saint-Jean, où le filet d’eau est tarmaqué. Les lignes sont donc mises contre le trottoir et augmentent l’impression de sécurité, par rapport à la rue de la Caserne, à cause du filet d’eau qui raccourcit la largeur de la piste cyclable, qui reste règlementaire à 90 cm. C’est pour cela que, dans l’évaluation, nous prenons en considération ce tronçon.

Monsieur TRIFFAUX - J’ai encore une question, par rapport à ce que Monsieur le Bourgmestre a dit tout à l’heure. Vous aviez dit qu’il était important de rencontrer nos voisins de Steinfort. Il est vrai qu’ils ont été un peu choqués de découvrir le projet de fermeture du passage à niveau de Sterpenich, sans solution proposée carrossable pour les voitures. Je ne comprends pas comment, dans ce dossier, le Collège a pu laisser Infrabel venir faire cette proposition, alors que, par le passé, notamment à Stockem, on leur a imposé un passage pour les voitures dont ils ne voulaient pas, mais qu’ils ont été

obligés de faire, alors que dans le projet pour Sterpenich c'était également prévu ? Comment est-ce possible qu'ils viennent présenter, sans doute après avoir eu quelques assurances de la commune, un projet où il y a seulement une alternative piétons-cyclistes, et rien pour les voitures, et donc rien pour les frontaliers et les riverains ?

Monsieur MAGNUS – Je vais vous répondre sur cette dernière question qu'on ne va pas ouvrir le débat là-dessus aujourd'hui. Ce n'est pas prévu à l'ordre du jour. De plus, on est en pleine négociation, comme vous pouvez l'imaginer, donc je ne vais pas ouvrir le débat ici, au Conseil, sur ce sujet-là. Je peux simplement vous rassurer sur nos relations avec le Bourgmestre Guy PETTINGER, qui sont excellentes, et nous avons eu un débat très constructif. Mais je ne vais pas ouvrir le débat sur le passage à niveau de Sterpenich aujourd'hui, parce que les négociations sont en cours avec eux avec différentes possibilités, il n'y en a pas qu'une. Deuxièmement, pour la question que vous avez posée à Monsieur MITRI, par rapport aux différentes choses qui ont été faites sur le territoire communal, ça se fait dans un cadre bien précis, c'est-à-dire que ce sont des essais, comme Monsieur MITRI l'a rappelé. Nous avons eu un budget spécial de la Région wallonne pour cela, puisqu'ils voulaient, pendant la pandémie, qui n'est pas encore finie mais qu'on espère en bonne voie, pousser les communes à faire des tests par rapport à la mobilité douce. C'est dans ce cadre-là que ça a été fait. Il est évident que si certaines choses devaient devenir définitives, cela devrait passer par toutes les étapes législatives qui sont prévues. Je vous rassure, vous aurez le plaisir de dire tout le bien ou le mal que vous pensez de tout cela. Mais ici, nous sommes dans une phase provisoire.

Madame FROGNET – Je ne suis pas sûre de me souvenir, mais je me demande si on n'avait pas dit à la Commission vélo « Tous ces aménagements sont chouettes, mais ça serait chouette aussi de penser au stationnement », mais il n'y a pas un seul point stationnement.

Monsieur VINCENT – Effectivement, il n'y a pas de point de stationnement parce que, encore une fois pour des raisons budgétaires, on a préféré favoriser d'autres projets, et que dans le budget communal, il y a une ligne budgétaire qui est prévue pour le petit mobilier urbain. Le stationnement peut donc simplement entrer là-dedans, comme ça a déjà été le cas pour le box vélos de la place Camille Cerf, par exemple.

Après discussion, le Conseil communal :

Considérant l'Arrêté ministériel du 20 mai 2021 du Ministre Henry octroyant une subvention aux communes pilotes sélectionnées dans le cadre de l'appel à projets relatif au Plan d'Investissement Wallonie Cyclable;

Considérant la circulaire associée au Plan d'Investissement Wallonie Cyclable 2020-2021;

Considérant la sélection de la Ville d'Arlon pour les subsides Wallonie Cyclable, d'un montant de 1 200 000 €;

Considérant le taux de subvention de 60 % ou de 80 %, selon l'aménagement proposé;

Considérant que la Ville doit transmettre, au plus tard le 1^{er} octobre 2021, son Plan d'Investissement Wallonie Cyclable à la Région, validé par le Conseil communal;

Considérant que la Région wallonne demande que le Plan d'Investissement Wallonie Cyclable transmis par la Ville ait une part subsidiable du montant total estimé des travaux comprise entre 150% et 200% du montant de la subvention, soit entre 1 800 000 € et 2 400 000 € TVAC;

Considérant que les projets qui seront transmis à la Région et approuvés par le Ministre devront être totalement réalisés pour le 31 décembre 2024 au plus tard;

Considérant les 17 projets proposés pour un montant total des travaux estimé à 2 844 007,29 € TVAC;

Considérant que le montant total estimé de la part régionale est de 2 050 881,05 € TVAC pour ces 17 projets;

Considérant le dossier joint à la délibération, dont la présentation a été faite en séance par le Conseiller en Mobilité;

A l'unanimité

Article 1^{er}: Le Plan d'Investissement Wallonie Cyclable de la Ville d'Arlon est approuvé.

17. Présentation du cadastre des trottoirs sur le territoire communal d'Arlon

Monsieur MITRI – Il nous fait replonger dans l'importance accordée par le Collège, les Conseillers, et la population, pour l'état de nos trottoirs. L'état des trottoirs dans une ville ou un village est une préoccupation importante pour nous tous. C'est la seule voie de déplacement des piétons de tout âge, valides, ou à mobilité réduite. Cela prend une importance particulière pour Arlon car tout le monde sait que 20 % de nos citoyens habitent à moins de 15 min à pied du centre-ville, ce qui est énorme. Pour cela, notre PCM, comme cela a été répété, donne aux piétons la 1^{ère} place à prioriser dans les modes de déplacement. Je ne me prive pas du plaisir de vous annoncer que notre ville a obtenu récemment le label Commune pédestre, qui est attribué par la Région wallonne, en partenariat avec l'asbl Tousàpied. Cela montre vraiment l'importance que l'on donne aux piétons et aux aménagements pour les piétons.

Vous voyez aussi que ce ne sont pas que des paroles, il y a aussi des budgets qui sont consacrés, et que vous votez chaque année, comme le budget trottoirs pour 500.000 €/an. Ce n'est pas rien, car déjà lors de la législation précédente, mon prédécesseur a fait augmenter le budget pour qu'il arrive à ces 500.000 €. Cela permet de faire la réfection des trottoirs. En 2019, vous avez vu et voté par exemple la rue de Stehnen à Weyler, la rue de Rédange à Arlon, la rue de Freylange à Viville, Callemeyn à Arlon, le centre de Bonnert. En 2020, la rue des Carmes qui vient d'être terminée, la rue du Lingenthal à Waltzing. En 2021 nous avons voté récemment la rue du Transept et la rue du Waschbour pour la réfection de ces trottoirs. Sans oublier aussi ce qu'il y a dans le budget ordinaire pour les trottoirs, ainsi que ce que nos équipes de réfection et de réparation ponctuelles des trottoirs réalisent tous les jours. Vous les croisez et les voyez, et vous appréciez les travaux qui sont réalisés par ces équipes.

Les questions légitimes qui nous reviennent et viennent à tout le monde : comment pouvons-nous choisir et déterminer, avec objectivité, le choix des trottoirs que l'on va discuter au Collège et présenter au Conseil ? Nous avons demandé à notre Conseiller en mobilité qui a réalisé un travail colossal, pendant plusieurs mois, pour dresser un cadastre et présenter à chaque fois la méthodologie pour choisir quel type de trottoirs on va proposer à la réfection. Il faut le faire parce que le besoin dépasse les moyens disponibles.

Monsieur MAGNUS – Ce n'est évidemment pas aujourd'hui une décision sur les priorités à donner par rapport à ces travaux. C'est vrai que c'était un travail énorme, et avant de prendre cette décision, il faut passer par un état de la situation.

Monsieur VINCENT – Comme Monsieur MITRI l'a dit, le cadastre du trottoir contient 3 informations : outre les photos de l'état de chaque trottoir, il y a un niveau de priorité qui est accordé à la réfection de chaque trottoir, que je vais détailler par niveau de priorité qui était établi en fonction de plusieurs critères qui seraient les plus objectifs possibles. À côté de cela, nous avons évidemment l'état du trottoir qui a été réparti en 5 catégories, à savoir : le trottoir peut être en bon état, une réfection ponctuelle, une réfection totale, un élargissement, ou un trottoir inexistant qui serait à créer.

Un élargissement, c'est lorsque le trottoir mesure moins de 1,50 m ; une réfection totale, c'est lorsque l'ensemble du trottoir doit être refait ; une réfection ponctuelle, c'est lorsque nos équipes du service voiries au niveau des ouvriers peuvent se charger, eux-mêmes, de la réfection parce qu'il n'y a que

quelques mètres carré, typiquement il s'agit de quelques dalles qui ont été défaites, ou encore d'une entrée de garage, qui, à force de passage de véhicule, voit les dalles 30x30 décelées et cassées. En ce qui concerne un trottoir en bon état, par contre, on était un peu dans le flou au début. Il a fallu se figer avec des critères objectifs, fixes et clairement définis. À ma connaissance, les seuls qui existent sont les critères PMR, à savoir, un trottoir avec un dévers de 2% maximum, une largeur d'au moins 1,50 m, et un revêtement lisse, dur et confortable. Le problème est que cela induit un biais de perfection parce qu'il y a des endroits où on ne sait pas faire mieux. Le trottoir est donc classé, soit trottoir à refaire, soit trottoir à élargir. On peut, par exemple, citer le trottoir qui est sous le pont du chemin de fer de la rue Goffaux, où nous avons un des deux trottoirs qui mesure 1,40 m de large. À moins de supprimer une des deux bandes de circulation, on ne saura jamais élargir ce trottoir, mais, en fonction de ces critères-ci, je ne peux pas le classer comme trottoir en bon état. Même chose lorsqu'on a des entrées de garage : historiquement, on avait parfois des entrées de garage un peu plus basse, et lorsque le trottoir est refait, on essaye de faire au mieux au niveau du dévers. Parfois le niveau de la voirie fait que nous avons une pente de plus de 2 %, pour simplement permettre aux riverains d'accéder à son garage avec son véhicule. À moins de rabaisser tout le coffre de la voirie, on ne sait pas faire un dévers correct de 2%.

Pour chaque trottoir, nous avons également eu un critère de priorité qui a été établi. Ce critère de priorité est en fait 4 sous-critères. Le 1^{er} est la proximité d'un pôle d'importance, et on peut globalement en citer 4 : la présence d'un commerce, d'un lieu d'emploi, d'un arrêt TEC, d'un cimetière, d'une église, avec un poids de 1,2 ; pour les plaines de jeux c'est un peu plus élevé, car en général, on attire plus d'enfants, donc ils ont plus besoin d'un trottoir que les adultes, qui sont un peu moins attentifs sur la voirie. Si on est sur une voirie qui est destinée à faire partie du réseau Ravel ou d'une liaison cyclo-piétonne structurante, on est encore sur un critère plus élevé.

Enfin le critère maximum est la présence d'une école à proximité, où on a un afflux massif de piétons aux heures de pointe. Si le trottoir constitue un chemin d'accès obligé, on a également un poids plus élevé, par exemple l'avenue du 10^{ème} de Ligne, qui constitue un chemin d'accès obligé depuis le centre-ville vers Callemeyn, parce que l'Avenue de Mersch ne comporte pas actuellement de trottoir, et son utilisation n'est pas sécurisé, vu le stationnement qui y est.

La densité de population, avec 4 sous-critères que l'on va répartir de très peu d'habitations jusqu'à des habitations de ville, avec des immeubles à appartements et des logements mitoyens à 2 façades.

Au niveau du trafic, pour éviter de faire des comptages de trafic dans chaque rue, c'est réparti en 3 critères : le trafic local, où il n'y a, à priori, que les riverains qui passent ; le trafic de desserte de quartier ou de village, où on peut citer par exemple la rue Scheuer, la rue des Deux Luxembourg, ou dans les villages, où on peut citer la rue du Rhin à Waltzing, la rue de la Gendarmerie entre Barnich et Sterpenich, qui sont des voiries qui desservent les villages, et donc tout le village se concentre sur ces voiries-là, et ensuite se répartit et se dilue dans le reste du village.

Tous ces critères ont été faits sur base d'estimation, comme la densité de population. On regarde la vue aérienne StreetView où on peut se dire que l'on est plus sur des logements de 2 ou 3 façades. Sur certaines parties de voirie on a des logements 4 façades sur une zone de 50 m plus loin ; on a des immeubles à appartements, etc. On essaye de faire une moyenne.

Le principe du cadastre, comme Monsieur l'Échevin le rappelait, c'est un outil de travail basé sur des critères aussi objectifs que possible, mais comme je l'ai dit, également d'estimation. Le cadastre n'est pas un ordre de priorisation, comme je l'ai montré sur la cartographie, et comme Monsieur le Bourgmestre l'a rappelé. Nous ne sommes pas à l'abri d'une urgence ou d'un trottoir qu'il faut impérativement refaire parce qu'il s'est dégradé pendant l'hiver, ni d'une opportunité comme le Chemin du Bassin qui n'était pas voué à être refait au niveau du cadastre du trottoir, parce qu'il y a

très peu de trafic qui passe par là, qu'on n'est pas le long d'une école ou d'une plaine de jeux. Mais il y a une opportunité parce qu'on refait la voirie, donc on en profite pour faire le Ravel. Dernier élément, il y a parfois des voiries qui sont totalement à refaire. On avait demandé à l'auteur de projet, au SPT, d'étudier la possibilité de refaire le trottoir à la rue de Viville et de l'élargir, vu la présence de l'école primaire qui est juste à côté. Ils nous ont malheureusement répondu que si on voulait faire ça, il faudrait carrément abaisser tout le coffre de la voirie de plusieurs centimètres, pour la simple raison de dévers des trottoirs. Si on les élargissait, ils allaient s'enfoncer sous le coffre de la voirie, et nous n'aurions pas eu la possibilité de faire un écoulement correct des eaux. On aurait donc été sur un budget de 500.000 € pour les quelques centaines de mètre à faire entre la rue du Moulin Lampach et la rue de la Promenade.

Parfois, nous avons des trottoirs avec une priorité élevée dans le cadastre des trottoirs, mais on ne peut pas les réaliser dans le cadre de la réfection des trottoirs, simplement par manque de budget. On va donc classer cela dans les voiries à refaire en intégralité, et qui ont besoin d'une ligne budgétaire à elles toutes seules. Malheureusement, dans ce cas-là, on perd un an parce qu'on pensait les refaire cette année. Si le Conseil l'accepte, ce sera pour l'année prochaine.

Pour ce qui est de la visualisation du cadastre en lui-même, vous avez la vision de la commune en elle-même, et tous les trottoirs en vert sont des trottoirs en bon état ; les trottoirs qui sont en noir sont en création ; les trottoirs en élargissement en bleu ; en réfection locale en mauve, et en réfection totale en rouge. Excepté Stockem, on a la réfection locale qui est essentiellement située en ville parce que c'est là qu'il y a le plus d'entrées de garages, et c'est le critère principal qui fait qu'on a des réfections de trottoirs localisées à faire. Pour ce qui est de la création de trottoir, sans surprise, c'est dans les villages qu'il faut en créer le plus. Dans les villages, nous avons une dualité : soit on a un trottoir qui existe, et est en parfait état, en vert, soit nous n'avons pas de trottoirs du tout. Il est donc à créer, et ça se vérifie dans tous les villages, à l'exception de Freylange et Stockem, où on a déjà des trottoirs existants. Il va néanmoins falloir refaire toutes les voiries, particulièrement à Freylange, de façades à façades, tellement les trottoirs et la voirie sont endommagés. À partir de ce moment-là ce seront des lignes budgétaires en elles-mêmes.

Pour ce qui est du centre-ville, on a également beaucoup d'élargissements de trottoirs à refaire, notamment l'avenue du 10^{ème} de Ligne, la rue des Thermes Romains, la rue du Dispensaire, ou encore la rue de Diekirch. Entre la rue du Musée et la rue des Faubourgs, je me suis rendu compte, en allant mesurer du côté du stationnement, que le trottoir ne mesurait que 1,40 m de large. De ce fait, il n'est pas tombé dans mes trottoirs, même si en matière de revêtement et de dévers, il est parfaitement utilisable.

À partir de tous ces trottoirs qui ont été encodés, on a une catégorisation des trottoirs qui intervient - jaune, orange, rouge et mauve. Plus on va vers le mauve, plus la priorisation de refaire le trottoir est élevé. Si je retire les trottoirs qui sont en bon état et dont la réfection n'est pas nécessaire, on se retrouve avec tous ces trottoirs-ci, et vous pouvez voir, notamment au centre-ville d'Arlon, qu'il y a beaucoup de trottoirs avec des critères à priorité élevée, alors que dans les villages, on en a un peu moins. Cela s'explique avec les deux cas de Toernich et Udange : à Toernich, tout est en jaune (priorité faible), ou orange (priorité un peu plus importante), car les trottoirs avec des facteurs de pondération plus élevés - autour de l'école et du terrain de football - ont déjà été réalisés. On a donc déjà des trottoirs autour de l'école, donc il n'y a plus de facteur de pondération élevé, et on voit bien les 3 voiries d'accès de village qui sont en orange par rapport au centre du village, où le trafic se dilue, et est forcément plus localisé. Même chose à Udange, on a un trottoir qui existe le long de l'école ; par contre, on a une voirie en priorité élevée, la route du Hirtzenberg, car le trafic à cet endroit est extrêmement élevé, donc un facteur de pondération plus élevé. Les facteurs de pondération sont quelque chose que l'on peut modifier à souhait, mais il fallait arrêter des critères. On les a arrêtés au

chiffre de 2 pour l'école, et de 1,5 pour un trafic d'entrée de village. Ce sont des critères que l'on pourrait modifier, encore faut-il savoir où s'arrêter, et arrêter de jouer avec les critères.

Le cadastre est évidemment quelque chose de mouvant, je ne vous cache pas que ce n'est pas quelque chose que je vais refaire chaque année, car ça m'a pris 18 mois pour faire le tour des villages et tous les reportages photos. Cependant, à chaque fois que l'on va faire et refaire des trottoirs, que l'on va faire des modifications, tout sera encodé dans le cadastre des trottoirs. Ici, notamment une partie du quartier du Waschbour est en noir, donc on peut espérer que d'ici un an, la majorité de cette partie noire aura disparu pour faire place à du vert.

Monsieur MAGNUS - Merci encore pour ce travail gigantesque qui a été fait et qui est une aide à la décision. Encore une fois, on ne vote pas aujourd'hui, on prend simplement acte de ce projet, comme le dit le projet de délibération.

Monsieur KERGER – Vous savez que lorsque l'on parle trottoirs, je suis toujours partant. Je dois dire que j'apprécie beaucoup ce travail car c'est le genre de travail scientifique, technique, appelé à changer et à évoluer. J'espère que chaque fois que l'on votera la réalisation ou le renouvellement d'un trottoir, on ira voir où il était dans le cadastre, ou que vous justifierez « non, il n'était pas dans les priorités, mais il y a eu une urgence. »

Je trouve que c'est vraiment bien, et il faut continuer dans cette voie-là, mais j'ai quand même deux choses à demander à l'Échevin des Travaux. Quand on fait le tour de la ville, on se rend compte que nos trottoirs sont quand même malmenés, non pas par les piétons, mais par les camions de livraisons qui se garent sur les trottoirs. On en a parlé, le camion de collecte d'immondices qui monte carrément les 4 roues sur le trottoir pour enlever les sacs plus facilement, il n'y a pas besoin de descendre. Quand on va à la rue du Maitrank ou à la rue du Bourg : il y a aussi régulièrement des voitures que l'on voit garées dessus. Je pense que je vais proposer lors du prochain Conseil de police de faire tout d'abord une campagne de sensibilisation, pour expliquer aux gens que les fondations d'un trottoir ne sont pas les mêmes que celles d'une route. Ensuite, et nous en avons parlé dernièrement lors d'une réunion de commerçants, il faudra peut-être passer à la phase de répression. Il y a des zones de livraison et le camion se trouve 10 m plus loin. Devant le petit Carrefour, le camion se trouve tous les jours sur le beau trottoir, qui est certainement dans les priorités.

Concernant les impétrants, est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'instaurer un système de suivi dans la ville au service des Travaux ? Quand on se promène, il y a une bosse, une fosse, etc. Dernièrement, au coin de la rue de Neufchâteau et de la rue qui passe à côté du Palais de Justice, Proximus y travaillait, et ils avaient simplement mis les dalles sur du béton aigre, même pas rejointoyé. Est-ce qu'il n'y a pas moyen d'aller voir régulièrement, après un petit délai ou des travaux, si ça a été fait correctement ou non, car il y a quand même des firmes qui ont peu de considération pour les finances de la ville.

Monsieur MITRI - C'est un problème auquel nous sommes confrontés, et c'est désolant. Les moyens à disposition peuvent être théoriquement présents par rapport à la sensibilisation et à la répression mais ce n'est pas évident, vu les moyens. La police nous aide ponctuellement, quand elle a de la disponibilité aussi. Nous travaillons maintenant presque tous les jours sur ce non-respect de l'espace public, comme les véhicules de la poste. C'est un outil qui doit, normalement, être un exemple, puisqu'il a le label de la poste. Il faut le répéter, et la police nous aide dans ces moyens, mais ça reste un problème. Le problème des impétrants aussi : je me rappelle que mon prédécesseur était toujours furieux quand il voyait une nouvelle voirie qui était ouverte, alors que l'on venait de la terminer. Cela doit diminuer avec les moyens que nous avons, parce que pour tout projet de voirie, tout est inscrit à l'avance, par exemple ce que nous allons faire comme voiries, comme travaux. Concernant les impétrants, ils le savent directement, cela s'allume chez eux, ils voient cette plateforme numérique et

la consultent. Ensuite, ils engagent les travaux en fonction des nôtres. Nous espérons que cette plateforme qui est actuellement de plus en plus utilisée, va diminuer ce genre de problème, et que nous arriverons un jour à avoir des espaces publics respectés par tous les usagers, les travaux et les impétrants. C'est un problème que nous devons continuer à suivre derrière.

Monsieur KERGER – Je vois bien, par exemple pour la sensibilisation et la répression par la police, faire une campagne limitée, mais choc, pendant une semaine pour montrer l'exemple. Pour les impétrants, faire des spots check, en prendre quelques-uns, une fois telle firme, et montrer l'exemple en disant « Voilà ce que vous avez fait et voilà ce qu'il reste. » Vous n'aurez pas les moyens de tous les suivre systématiquement, mais montrer que la Ville d'Arlon est là, qu'elle ne laisse plus rien passer. « On ne sait pas tous vous contrôler, mais lorsque l'on vous prendra ... »

Monsieur MITRI – Ça peut être efficace, nous l'avons testé avec la police, par exemple à la rue du Maitrank. Nos services ont distribué un courrier invitant à deux reprises, espacées de 3 semaines, pour dire qu'ils ne peuvent pas se mettre sur le trottoir, et qu'ils doivent se mettre sur la voirie. Au début les gens disaient que c'était le meilleur parking d'Arlon, etc. L'intervention régulière de la police a donné des résultats puisque maintenant cela devient rare. Idem pour la rue du Bourg à Barnich. C'est un travail de tout le monde, que ce soit nous ou la police avec la sensibilisation et la répression. Ce n'est pas une fatalité. Au Grand-Duché, si vous rester 30 min sur un trottoir, soyez certain que vous aurez une « prune » dans votre boîte aux lettres quelques jours après.

Monsieur KERGER - C'est triste et désolant mais il faut parfois montrer l'exemple.

Monsieur TURBANG – Je voudrais prendre la défense des impétrants. Il faut savoir que depuis pas mal de temps, le Collège a à cœur de, systématiquement pour tout projet immobilier multiple, d'y adjoindre des charges d'urbanisme et des conditions du permis. Pour reprendre l'exemple que vous preniez, Monsieur KERGER, c'est rue de Seyler, et il y a eu des travaux qui ont été faits et lancés par le promoteur. Notre service des travaux a été constater les choses, et effectivement, il n'est pas très bien refait, pour la simple et bonne raison que dans les charges d'urbanisme, on leur a mis la réparation de tout le trottoir jusqu'au début du projet, tout le début de la rue de Seyler, un nouveau trottoir le long de la place Schalbert – où il y a les arbres maintenant, et une petite placette à l'avant, où il y a les bulles enterrées. Je défends un peu parce qu'on leur a dit « Attention n'allez pas trop loin maintenant parce que vous allez devoir tout refaire. » En fait, ce sont la SWDE et Proximus qui ont fait des travaux à cet endroit-là. Nous étions un peu étonnés qu'ils commencent les travaux, alors qu'ils n'avaient pas encore leur permis. Entre temps, ils ont eu leur permis, mais il y a des charges d'urbanisme qui dépassent largement les 150.000 €.

Monsieur MAGNUS – Et puis, il y a maintenant depuis quelques années, une plateforme qui s'appelle Powalco, où tous les impétrants doivent venir consulter pour voir ce qu'il se passe, et pour essayer d'améliorer les choses. Mais, c'est vrai que, bien souvent, on peut aussi râler sur la qualité du travail qui est effectué...on essaye de s'améliorer.

Monsieur LAQLII – Je ne vais pas parler des trottoirs, mais d'un problème qui n'en est pas loin. Ils sont en train de terminer le carrefour du Liedel. Et, lorsqu'on prend la route entre le carrefour du Liedel et le carrefour « du Bitaine », on voit les parois à droite et à gauche qui sont dans un état déplorable. Je sais que c'est une route régionale, mais c'est une entrée d'Arlon, c'est une image d'Arlon.

Monsieur MAGNUS – On en discute pour l'instant avec la Région Wallonne, pour essayer de trouver une solution originale à ce niveau-là.

Monsieur LAQLII – Peut-être essayer de trouver des dessinateurs...

Monsieur MAGNUS – C'est une des pistes que nous avons, mais cela ne nous appartient pas, donc, on doit encore user de beaucoup de persuasion pour convaincre Pierre-Yves TRILLET et son équipe, de pouvoir être ouverts à ce genre de réflexions.

Monsieur LAQLII – Comment s'appelle déjà ce carrefour ?

Monsieur MAGNUS – A mon avis, il n'y a pas vraiment de nom. Pour ce point 17, il n'y a pas de vote, on va s'arrêter là, car il reste encore quelques points importants, et il est déjà 23h00. On va donc essayer de garder le bon rythme que nous avons jusqu'à présent.

Après discussion, le Conseil communal :

Considérant la demande exprimée par le Conseil communal pour disposer d'un cadastre des trottoirs sur le territoire communal;

Considérant que, pour chaque trottoir, les critères suivants ont été attribués:

- *État du trottoir (bon état, à élargir, réparations ponctuelles, réparation totale, création)*
- *Intérêt à entreprendre des réparations selon des critères objectifs (densité de population, densité du trafic, lieux d'intérêts à proximité, ...)*

Considérant qu'une pondération a été appliquée pour chaque critère, celle-ci permettant d'établir une priorisation dans les trottoirs à refaire;

Considérant le cadastre comme un outil d'aide à la décision, celui-ci pouvant évoluer dans le futur;

Considérant la présentation faite en séance par le Conseiller en Mobilité;

A l'unanimité

Article 1er: Prend acte du cadastre des trottoirs

18. Adoption d'une modification au règlement complémentaire à la circulation routière : modification des passages pour piétons et création de zones d'évitement au rond-point entre la rue Scheuer et la rue Sainte-Croix.

Monsieur MITRI – Thibaut vous projette ce problème au niveau de ce carrefour de la rue Sainte-Croix, avec la rue du Dispensaire et la rue Scheuer. Effectivement ce rond-point qui est au milieu – d'ailleurs j'ai appris par Thibaut que ce n'est pas un rond-point, c'est plutôt un patatoïde - cela pose des problèmes, et ce n'est pas l'idéal par rapport à ce qui a été réalisé jusqu'à maintenant. C'est pour cela qu'il y a eu la proposition de nos services, qui s'étaient mis en discussion avec la représentante de la sécurité routière de la Région Wallonne, de proposer, par rapport à la rue Scheuer, pour vraiment réguler la sortie et l'entrée vers la rue du Dispensaire, de plutôt avancer les passages piétons, et créer une zone d'évitement entre les deux passages piétons, où à ce moment-là, le piéton passe de la rue Scheuer à la rue du Dispensaire, en s'arrêtant en sécurité s'il le faut, et continue sa traversée. On supprime alors le passage pour piétons là où il est.

Du côté de la rue Sainte-Croix aussi, on enlève le passage pour piétons, qui est actuellement mis, et on l'avance, en créant aussi un îlot directionnel, avec un passage pour piétons en deux temps et plus sécurisant ; ce qui permet de créer, peut-être, deux emplacements de stationnement devant la boulangerie Van De Kerckhove

Voilà ce que nous avons proposé de réaliser, en collaboration avec la cellule de sécurité routière de la Région Wallonne, et nous vous demandons d'approuver cette proposition. Evidemment, le TEC a été consulté, et a répondu favorablement à la mise en œuvre d'un carrefour de ce type.

Monsieur VINCENT – Pour être parfaitement complet par rapport au TEC ; il y a deux rues qui sont empruntées par le TEC – ils viennent, et ils partent de la rue de Viville, et ils viennent et ils partent de la rue Sainte-Croix. Donc, on a à la fois un bus qui vient de la rue de Viville et qui doit faire tout le tour ici, et qui revient vers la rue Sainte-Croix. Dans les premières moutures du projet, l'îlot, ici, était un plus vers le rond-point, ils ont demandé alors de le raboter un peu pour que le bus puisse passer.

Et dans le deuxième cas, le bus qui vient de la rue Sainte-Croix, lui, pour prendre son rayon de giration vers la rue de Viville, ils nous ont demandé à ce que l'îlot, ici, soit parfaitement franchissable, pour que le bus puisse tourner en toute sécurité vers la rue de Viville.

Donc, cet îlot-ci, pour le TEC, ne pose pas de problème, mais cet îlot-ci ne pourra pas être protégé par des potelets, parce que le TEC a besoin que cet îlot soit franchissable, même si on garde quand même l'avantage d'avoir déplacé le passage pour piétons. Premier élément, on raccourcit la traversée piétonne pour les piétons qui veulent faire le tour depuis la rue François Boudart vers la rue de Viville, et vers l'école. Et deuxième élément, on gagne des places de stationnement pour la boulangerie Van De Kerckhove, et enfin, la traversée des piétons, même si elle n'est pas sécurisée par des potelets, peut quand même se faire en deux temps, dans un endroit où le piéton a une bonne visibilité. Même chose pour le côté sud, les passages pour piétons ont, à chaque fois, été remis vers le rond-point, pour assurer une liaison la plus directe possible pour les piétons, qui actuellement, de toute façon, n'empruntent pas ce passage pour piétons là, ils coupent au court

Monsieur KIAME – Merci Thibaut pour ce travail. J'ai juste une petite réflexion. Quand vous faites les passages pour piétons, j'aimerais que vous pensiez à faire une petite pente pour que les gens puissent passer sur le passage à la rue Scheuer, plus facilement. Je le vois tous les matins, en effet, il y a les enfants qui viennent à vélo, et ils sont en train de passer, ils arrivent devant le passage pour piétons de la rue Scheuer, et bien ils doivent descendre pour monter car c'est haut, et ils ne savent pas le faire.

Monsieur VINCENT – Les cyclistes montent sur le trottoir.

Monsieur KIAME – Les petits enfants oui. Et si demain, quelqu'un vient en chaise roulante, il va quand même monter sur le trottoir.

Monsieur VINCENT – On peut envisager de mettre une pente.

Monsieur KIAME – Dans la rue Scheuer, c'est impossible, on voit bien que c'est haut et étroit, et quand quelqu'un veut passer ... je ne sais pas si vous pouvez prévoir une pente, vu que c'est étroit.

Monsieur MITRI – En principe, les passages pour piétons actuels, s'ils sont nouveaux surtout, ils sont abaissés pour les PMR.

Monsieur KIAME – Pas à la rue Scheuer.

Monsieur MITRI – Non, mais les nouveaux sont plus bas, et on essaie d'abaisser ceux qui sont anciens. Mais, on le fera également pour la rue Scheuer, c'est certain. C'est, maintenant, une directive pour tous les passages piétons, qu'ils soient abaissés, surtout pour les cyclistes évidemment, et pour tous les PMR – alors le petit enfant à vélo en profite aussi.

Madame BLEROT – Le petit îlot entre la rue du Dispensaire et la rue Scheuer, est-il un peu surélevé, ou il y a quelque chose entre les deux...il n'y a rien...?

Monsieur MITRI – Là, il y aura les potelets, c'est un marquage.

Monsieur VINCENT – On mettra du marquage avec des potelets flexibles pour sécuriser le passage entre les deux passages pour piétons, pour que les voitures qui viennent de la rue Scheuer n'aient pas envie de couper à travers cet îlot

Après discussion, le Conseil communal :

Considérant l'aménagement peu pratique du rond-point situé au carrefour de la rue de Viville, la rue Scheuer, la rue du Dispensaire, la rue François Boudart et la rue Sainte-Croix;

Considérant que, celui-ci n'étant pas rond mais plutôt patatoïde, les bandes d'arrêt au rond-point sont parfois très en retrait dans les rues (rue Scheuer, notamment) et les passages pour piétons peu idéalement situés;

Considérant la proposition de réaménagement ci-jointe, à savoir:

- Installation d'un îlot directionnel au bout de la rue Sainte-Croix: il permettra à la fois de mieux canaliser les flux entrant et sortant de cette rue mais également de décaler le passage pour piétons (voir point suivant);

- Décalage du passage pour piétons de la rue Sainte-Croix: il sera décalé au niveau de l'îlot directionnel, ce dernier permettant aux piétons de réaliser la traversée en 2 fois pour plus de sécurité. D'autre part, le décalage du passage pour piétons permettra également de créer 2 emplacements de stationnement devant la boulangerie Van de Kerckhove;

- Installation d'une zone d'évitement entre la rue Scheuer et la rue du Dispensaire, afin de mieux canaliser les flux sortant de la rue Scheuer et entrant dans la rue du Dispensaire, mais également de décaler les passages pour piétons (voir points suivants);

- Décalage du passage pour piétons de la rue Scheuer plus près du rond-point, correspondant ainsi mieux au cheminement naturel des piétons allant de la rue de Viville à la rue du Dispensaire;

- Décalage du passage pour piétons de la rue du Dispensaire plus près du rond-point, correspondant ainsi mieux au cheminement naturel des piétons allant de la rue Scheuer à la rue François Boudart;

Considérant que le TEC a été consulté à ce sujet et que, pour le bon passage du bus, il ne sera pas possible de protéger l'îlot directionnel de la rue Sainte-Croix par des potelets, le TEC ayant besoin qu'il soit franchissable afin de pouvoir tourner en toute sécurité;

Considérant l'accord de l'Inspectrice de sécurité routière à la Région wallonne;

A l'unanimité

Article 1er: Le passage pour piétons existant à hauteur de l'immeuble numéro 55 de la rue Sainte-Croix est abrogé;

Article 2: Un passage pour piétons est délimité à hauteur de l'immeuble numéro 61 de la rue Sainte-Croix;

Article 3: Un îlot directionnel est établi au carrefour de la rue Sainte-Croix, de la rue de Viville et de la rue François Boudart;

Article 4: Le passage pour piétons existant à hauteur de l'immeuble numéro 97 de la rue Scheuer est abrogé;

Article 5: Un passage pour piétons est délimité au carrefour de la rue Scheuer avec la rue de Viville et la rue du Dispensaire;

Article 6: Au carrefour de la rue Scheuer et de la rue du Dispensaire, une zone d'évitement est tracée dans le prolongement de la parcelle de l'immeuble cadastré numéro 57, rue du Dispensaire.

19. Approbation du budget pour l'exercice 2022 de la Fabrique d'église de Weyler

Le Conseil communal :

Vu le décret impérial du 30 décembre 1809 concernant les fabriques des églises, les articles 9, 10, 12, 36, 37, 85 et 92 ;

Vu la loi du 4 mars 1870 sur le temporel des cultes, telle que modifiée par le décret du 13 mars 2014, l'article 6 ;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1321-1, 9°, et L3111-1 à L3162-3 ;

Vu la circulaire ministérielle du 12 décembre 2014 relative aux pièces justificatives se rattachant aux actes adoptés par les établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus ;

Vu que les fabriques d'église sont des établissements publics, elles sont soumises à la législation sur les marchés publics, notamment en matière d'entretien, de logiciel informatique, d'achats...

Attendu que la fabrique d'église de Weyler participe à la phase test de la mise en route d'un suivi des comptes et de budgets par un logiciel comptable, avec comme objectif à moyen terme que ce logiciel soit utilisé par toutes les fabriques d'église présente sur le territoire de la commune d'Arlon ;

Considérant que ledit projet de budget a été arrêté par le conseil de fabrique ;

Considérant que ledit projet de budget répond au principe de sincérité budgétaire ; qu'en effet, les allocations prévues dans les articles de recettes sont susceptibles d'être réalisées au cours de l'exercice 2022, et que les allocations prévues dans les articles de dépenses sont susceptibles d'être consommées au cours du même exercice ;

A l'unanimité

Décide d'approuver le budget de la Fabrique d'église de Weyler pour l'exercice 2022 comme suit:

<i>Recettes ordinaires totales</i>	<i>10.891,77€</i>
• <i>dont une intervention communale ordinaire de secours de :</i>	<i>10.314,69€</i>
<i>Recettes extraordinaires totales</i>	<i>3.483,59€</i>
• <i>dont une intervention communale extraordinaire de secours de :</i>	<i>0€</i>
• <i>dont un boni comptable de l'exercice précédent de :</i>	<i>3.483,59€</i>
<i>Dépenses ordinaires du chapitre I totales</i>	<i>3.591,50€</i>
<i>Dépenses ordinaires du chapitre II totales</i>	<i>10.783,86€</i>
<i>Dépenses extraordinaires du chapitre II totales</i>	<i>0€</i>
• <i>dont un mali comptable de l'exercice précédent de :</i>	<i>0€</i>
<i>Recettes totales</i>	<i>14.375,36</i>
<i>Dépenses totales</i>	<i>14.375,36€</i>
<i>Résultat comptable EXCEDENT</i>	<i>0€</i>

- *Décide que l'intervention communale 2022 sera de 10.314,69€.*
- *Rappelle que les fabriques d'église sont soumises à la législation sur les marchés publics.*
- *Préconise qu'à moyen terme, toutes les fabriques d'église utilisent un logiciel comptable identique.*

20. Approbation du budget pour l'exercice 2022 de la Fabrique d'église de Barnich**Le Conseil communal :**

Vu le décret impérial du 30 décembre 1809 concernant les fabriques des églises, les articles 9, 10, 12, 36, 37, 85 et 92 ;

Vu la loi du 4 mars 1870 sur le temporel des cultes, telle que modifiée par le décret du 13 mars 2014, l'article 6 ;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1321-1, 9°, et L3111-1 à L3162-3 ;

Vu la circulaire ministérielle du 12 décembre 2014 relative aux pièces justificatives se rattachant aux actes adoptés par les établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus ;

Considérant que ledit projet de budget a été arrêté par le conseil de fabrique ;

Considérant que ledit projet de budget répond au principe de sincérité budgétaire ; qu'en effet, les allocations prévues dans les articles de recettes sont susceptibles d'être réalisées au cours de l'exercice 2022, et que les allocations prévues dans les articles de dépenses sont susceptibles d'être consommées au cours du même exercice ;

A l'unanimité

Décide d'approuver le budget de la Fabrique d'église de Barnich pour l'exercice 2022 comme suit:

<i>Recettes ordinaires totales</i>	<i>10.352,04€</i>
• <i>dont une intervention communale ordinaire de secours de :</i>	<i>10.118,75€</i>
<i>Recettes extraordinaires totales</i>	<i>3.536,53€</i>
• <i>dont une intervention communale extraordinaire de secours de :</i>	<i>0€</i>
• <i>dont un boni comptable de l'exercice précédent de :</i>	<i>3.536,53€</i>
<i>Dépenses ordinaires du chapitre I totales</i>	<i>3.472,50€</i>
<i>Dépenses ordinaires du chapitre II totales</i>	<i>10.416,07€</i>
<i>Dépenses extraordinaires du chapitre II totales</i>	<i>0€</i>
• <i>dont un mali comptable de l'exercice précédent de :</i>	<i>0€</i>
<i>Recettes totales</i>	<i>13.888,57€</i>
<i>Dépenses totales</i>	<i>13.888,57€</i>
<i>Résultat comptable EXCEDENT</i>	<i>0€</i>

- *Décide que l'intervention communale 2022 sera de 10.118,75€.*
- *Rappelle que les fabriques d'église sont soumises à la législation sur les marchés publics.*
- *Préconise qu'à moyen terme, toutes les fabriques d'église utilisent un logiciel comptable identique.*

21. Approbation du budget pour l'exercice 2022 de la Fabrique d'église de Autelhaut**Le Conseil communal :**

Vu le décret impérial du 30 décembre 1809 concernant les fabriques des églises, les articles 9, 10, 12, 36, 37, 85 et 92 ;

Vu la loi du 4 mars 1870 sur le temporel des cultes, telle que modifiée par le décret du 13 mars 2014, l'article 6 ;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1321-1, 9°, et L3111-1 à L3162-3 ;

Vu la circulaire ministérielle du 12 décembre 2014 relative aux pièces justificatives se rattachant aux actes adoptés par les établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus ;

Considérant que ledit projet de budget a été arrêté par le conseil de fabrique ;

Considérant que le budget ne correspond pas, en certains articles et qu'il convient dès lors d'adapter, comme détaillé dans le tableau repris ci-après, le montant des allocations suivantes :

Article concerné	Intitulé de l'article	Ancien montant (€)	Nouveau montant (€)	Remarques
R16	Supplément de commune pour les frais ordinaires du culte	6.042,02€	6.072,02€	Suite à la modification ci-dessous
D50 d et e	Sabam...	34€ et 8€	72€	Modification de l'Evêché

A l'unanimité

- Décide d'approuver les nouveaux montants du tableau ci-dessus ;

- Décide d'arrêter le budget 2022 de la Fabrique d'Eglise de Autelhaut comme suit:

Recettes ordinaires totales	6.625,97€
• dont une intervention communale ordinaire de secours de :	6.072,02€
Recettes extraordinaires totales	5.544,59€
• dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
• dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	5.544,59€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	3.679,25€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	8.491,31€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	0€
• dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	12.170,56€
Dépenses totales	12.170,56€
Résultat	0€

- Décide que l'intervention communale ordinaire sera de 6.072,02€

- Emet un avis favorable au budget pour l'exercice 2022 de la Fabrique d'Eglise de Autelhaut.
- Rappelle que les fabriques d'Eglise sont soumises à la législation sur les marchés publics.
- Préconise qu'à moyen terme, toutes les fabriques d'Eglise utilisent un logiciel comptable identique.

22. Approbation du budget pour l'exercice 2022 de la Fabrique d'église de Viville**Le Conseil communal :**

Vu le décret impérial du 30 décembre 1809 concernant les fabriques des églises, les articles 9, 10, 12, 36, 37, 85 et 92 ;

Vu la loi du 4 mars 1870 sur le temporel des cultes, telle que modifiée par le décret du 13 mars 2014, l'article 6 ;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1321-1, 9°, et L3111-1 à L3162-3 ;

Vu la circulaire ministérielle du 12 décembre 2014 relative aux pièces justificatives se rattachant aux actes adoptés par les établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus ;

Vu que les fabriques d'église sont des établissements publics, elles sont soumises à la législation sur les marchés publics, notamment en matière d'entretien, de logiciel informatique, d'achats...

Attendu que la fabrique d'église de Viville participe à la phase test de la mise en route d'un suivi des comptes et de budgets par un logiciel comptable, avec comme objectif à moyen terme que ce logiciel soit utilisé par toutes les fabriques d'église présente sur le territoire de la commune d'Arlon ;

Considérant que ledit projet de budget a été arrêté par le conseil de fabrique ;

Considérant que le budget ne correspond pas, en certains articles et qu'il convient dès lors d'adapter, comme détaillé dans le tableau repris ci-après, le montant des allocations suivantes :

Article concerné	Intitulé de l'article	Ancien montant (€)	Nouveau montant (€)	Remarques
R16	Supplément de commune pour les frais ordinaires du culte	7.929,18€	7.914,75€	Suite aux modifications ci-dessous
R25	Subside extraordinaire de la Commune	2.900€	0€	Concerne de l'extraordinaire et doit être prévu au budget communal, la demande sera transmise à Frédéric Gérard pour suivi
D41	Remise allouée au trésorier	50€	35,57€	(508+3.48+125+75) =711,48 711,48€x5%=35,57€
D45	Papier, plumes, encre,...	500€	0€	Les 400€ de frais pour le logiciel vont en D50g Logicile
D50g	Logiciel	0€	500€	Article prévu pour le logiciel
D56	Grosse réparation de l'église	2.900€	0€	Correspond à une demande extraordinaire et doit être prévu au budget communal, la demande sera transmise à

Frédéric Gérard pour
suivi

A l'unanimité

- Décide d'approuver les nouveaux montants du tableau ci-dessus ;
- Décide d'arrêter le budget 2022 de la Fabrique d'Eglise de Viville comme suit:

Recettes ordinaires totales	10.917,89€
• dont une intervention communale ordinaire de secours de :	7.914,75€
Recettes extraordinaires totales	6.084,16€
• dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
• dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	5.834,16€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	4.840€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	11.912,05€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	250€
• dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	17.002,05€
Dépenses totales	17.002,05€
Résultat	0€

- Décide que l'intervention communale ordinaire sera de 7.914,75€
- Emet un avis favorable au budget pour l'exercice 2022 de la Fabrique d'église de Viville.
- Rappelle que les fabriques d'église sont soumises à la législation sur les marchés publics.
- Préconise qu'à moyen terme, toutes les fabriques d'église utilisent un logiciel comptable identique.

23. Approbation du budget pour l'exercice 2022 de la Fabrique d'église de Fouches

Le Conseil communal :

Vu le décret impérial du 30 décembre 1809 concernant les fabriques des églises, les articles 9, 10, 12, 36, 37, 85 et 92 ;

Vu la loi du 4 mars 1870 sur le temporel des cultes, telle que modifiée par le décret du 13 mars 2014, l'article 6 ;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1321-1, 9°, et L3111-1 à L3162-3 ;

Vu la circulaire ministérielle du 12 décembre 2014 relative aux pièces justificatives se rattachant aux actes adoptés par les établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus ;

Vu que les fabriques d'église sont des établissements publics, elles sont soumises à la législation sur les marchés publics, notamment en matière d'entretien, de logiciel informatique, d'achats...

Attendu que la fabrique d'église de Fouches participe à la phase test de la mise en route d'un suivi des comptes et de budgets par un logiciel comptable, avec comme objectif à moyen terme que ce logiciel soit utilisé par toutes les fabriques d'église présentes sur le territoire de la commune d'Arlon ;

Considérant que ledit projet de budget a été arrêté par le conseil de fabrique ;

Considérant que ledit projet de budget répond au principe de sincérité budgétaire ; qu'en effet, les allocations prévues dans les articles de recettes sont susceptibles d'être réalisées au cours de l'exercice 2022, et que les allocations prévues dans les articles de dépenses sont susceptibles d'être consommées au cours du même exercice ;

A l'unanimité

Décide d'approuver le budget de la Fabrique d'église de Fouches pour l'exercice 2022 comme suit:

Recettes ordinaires totales	11.040,84€
• dont une intervention communale ordinaire de secours de :	10.655,84€
Recettes extraordinaires totales	7.507,86€
• dont une intervention communale extraordinaire de secours de :	0€
• dont un boni comptable de l'exercice précédent de :	7.507,86€
Dépenses ordinaires du chapitre I totales	3.847,50€
Dépenses ordinaires du chapitre II totales	14.701,20€
Dépenses extraordinaires du chapitre II totales	0€
• dont un mali comptable de l'exercice précédent de :	0€
Recettes totales	18.548,70€
Dépenses totales	18.548,70€
Résultat comptable EXCEDENT	0€

- Décide que l'intervention communale 2022 sera de 10.655,84€.
- Rappelle que les fabriques d'église sont soumises à la législation sur les marchés publics.
- Préconise qu'à moyen terme, toutes les fabriques d'église utilisent un logiciel comptable identique.

24. Prorogation du délai d'approbation des budgets 2022 pour les fabriques d'église suivantes : Saint-Donat, Heinsch et Stockem

Le Conseil communal :

Vu le décret impérial du 30 décembre 1809 concernant les fabriques des églises, les articles 9, 10, 12, 24, 36, 37 et 92 ;

Vu la loi du 4 mars 1870 sur le temporel des cultes, telle que modifiée par le décret du 13 mars 2014, l'article 1^{er} ;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1321-1, 9°, et L3111-1 à L3162-3 ;

Vu la circulaire ministérielle du 12 décembre 2014 relative aux pièces justificatives se rattachant aux actes adoptés par les établissements chargés de la gestion du temporel des cultes reconnus ;

Considérant que notre délai de tutelle de 40 jours débute au lendemain de la réception du courrier de l'Evêché,

Vu qu'en date du 31 août 2021, nous n'avons pas reçu l'avis de l'Evêché pour les fabriques suivantes : Saint-Donat, Heinsch et Stockem ;

Considérant que sans prorogation du délai d'approbation nous serons hors délai pour l'approbation des budgets 2022 concernant ces fabriques lors du Conseil Communal d'octobre ;

A l'unanimité

Décide d'approuver la prorogation du délai d'approbation des budgets 2022 de 20 jours pour les fabriques d'église suivantes : Saint-Donat, Heinsch et Stockem

25. Vente de la parcelle communale en zone d'activité économique sur le site de Stockem : consultation d'Idelux Projets publics dans le cadre de la procédure "In House" en vue de la désignation d'un assistant à maîtrise d'ouvrage

Monsieur MAGNUS – C'est un point qui va être présenté en deux étapes. La première c'est pourquoi demande-t-on dans le cadre de procédure 'In House' avec Idélux, de nous aider pour ce point-là – qui est la vente d'une parcelle communale en zone d'activités économiques sur le site de Stockem. Et la deuxième phase, qui sera repris par l'Echevin de l'Urbanisme, pour l'aspect plus urbanistique des choses.

Vous savez qu'à cet endroit-là, il y a un PCA qui a été accepté, il y a maintenant quelques années. Nous sommes propriétaires de cet espace que Ludovic est en train de montrer sur les écrans. On sait également qu'il y a une forte demande pour les entreprises, de s'établir sur le territoire de notre commune.

Il y a donc un SOL – Schéma d'Orientation Locale - qui s'appelle « les Anciens ateliers de Stockem », aux endroits indiqués. Nous, au niveau communal, on n'a évidemment pas les moyens humains, pour avancer dans la création d'un petit parc d'activités économiques. Je dis petit, comparé à d'autres, puisqu'il s'agit, ici, d'à peine 3 hectares, pour le dédier au monde de l'Entreprise.

On a donc demandé à Idelux – dont c'est évidemment la spécialité – de nous aider, et de nous accompagner, dans ce qu'on appelle la maîtrise d'ouvrage, comme ils le font pour différents autres projets ; de nous accompagner dans la réalisation de ce site économique, pour le transformer en zoning, pas industriel, mais plutôt économique, pour des petites et moyennes entreprises. Et on sait qu'il y en a une ou l'autre qui sont vraiment à la recherche de terrains.

On travaille souvent avec Idélux à tarif horaire, que nous trouvons relativement élevé puisqu'on est à 175€/heure HTVA. Ici, on leur a demandé un budget global, qui est de 20.000 € HTVA. Dans ces 20.000 €, il n'y a pas les études de pollution. Je crois quand même que nous devrions faire les premières études, les études d'orientation comme on les appelle, c'est-à-dire analyser si le sol est pollué ou pas, mais pas les études de caractérisation qui, elles, consistent surtout à voir quelles mesures il faut prendre pour arrêter cette pollution.

La convention qu'on vous propose, ici avec Idélux, va simplement dans une aide qu'ils doivent nous donner, pour, par exemple, avancer dans les décisions avec les entreprises. C'est pour ça que le point de l'action 1 est relativement vaste : validation des objectifs, et définition des étapes nécessaires à la mise en vente.

Aujourd'hui, on ne sait pas encore vous dire si on va vendre à une seule personne les 2,79 hectares, ou si on va les vendre à plusieurs personnes. Il est évident que, si on vend à plusieurs entreprises, ce qui est plutôt la volonté du Collège, tellement la demande est pressante, il faudra, évidemment, faire une route, qui n'est pas prévue dans le sol actuel, de manière à pouvoir desservir différents lots. Des discussions ont déjà eues lieu avec les différentes instances régionales - la Direction Provinciale de l'Urbanisme, avec la DR Lux (la Direction des Routes du Luxembourg), parce qu'il est évident qu'on est sur une route régionale à ce niveau-là, et que les entreprises doivent pouvoir sortir de leur site. Voilà, je m'arrête, ici, dans les relations que nous aurons avec Idélux, et je passe la parole à Ludovic, pour l'aspect plus urbanistique.

Monsieur TURBANG – Je vais vous rappeler ce qui a été voté en 2016-2017, par ce même Conseil communal. C'était le Schéma d'Orientation Locale, à l'époque, qui s'appelait PCA (Plan Communal d'Aménagement). Je vous remontre la zone qui serait mise en vente. On a, ici, une toute petite zone forestière, ici à l'avant, et si vous passez là, le long de la route de Neufchâteau, vous verrez cette petite bande forestière avec quelques arbres disparates.

L'accord qui a été passé avec la DGO1, c'est de permettre une bande d'accès avec une voirie, soit ici au centre, soit ici, soit là...tout ça va être déterminé en collaboration avec Idélux. Le problème que nous avons pour le moment, c'est que nous allons devoir respecter ce PCA, c'est-à-dire, qu'il y a une voie qui est prévue – cette voie est prévue en partant d'ici, traversant cette zone, passant ici, et puis on revient, et il y a le parc à containers là, et le dépôt Tec, ici à côté, et on revient sur la route de Neufchâteau. Le seul problème étant qu'aujourd'hui, cette voirie qui devra être réalisée un jour, appartient toujours à la SNCB. Et comme l'a dit Monsieur le Bourgmestre, nous avons déjà essayé, à maintes reprises, je ne sais pas combien de réunions nous avons déjà eues avec Infrabel et avec la SNCB, pour essayer de trouver un accord sur toute cette zone, ici, qui leur appartient toujours – tout ceci appartient toujours à la SNCB, à peu près jusqu'ici. Mais, il n'y a aucune possibilité pour l'instant.

Donc là, nous voulons quand même avancer, parce que nous avons des demandes de plus en plus pressantes, de la part de petites entreprises et de plus grosses parfois, de la région, qui souhaiteraient trouver rapidement des terrains pour pouvoir s'y installer.

Quand vous voyez tout ce qui est en mauve, c'est repris en zone d'aménagement économique mixte, c'est-à-dire, que ce sont des petites entreprises, pas du commerce – donc des petites entreprises, des artisans, et ainsi de suite.

La partie bleue, ici à côté : on est en zone d'équipements et de services, c'est-à-dire que là, on va pouvoir trouver, par exemple, des garagistes, des ferronniers, etc...

Ce qui est en rose se trouve en zone de bureaux et services ; il faut savoir qu'il y a déjà une petite partie, ici, de terrains, de parcelles qui ont été vendues, et qui appartiennent à des privés. Donc, quelque part, nous, on souhaiterait quand même pouvoir avancer à ce niveau-là, et je pense que le détonateur que l'on va pouvoir mettre en œuvre à un moment donné, c'est peut-être, en commençant à y installer des choses ici, et à mettre en œuvre toute cette zone. Voilà pourquoi on souhaitera vendre la parcelle qui sera peut-être divisée en deux, en trois...on ne sait pas encore. Mais, Idélux sera à nos côtés pour nous aider dans tout le cahier des charges, pour la mise en vente de cette parcelle.

+ + +

23h19 : Monsieur Jean-Marie TRIFFAUX, Conseiller, sort de séance

+ + +

Monsieur MAGNUS – Je voudrais profiter de l’occasion qui m’est donnée, ici, devant le Conseil communal, pour m’inscrire tout à fait en faux, par rapport à ce que j’ai lu récemment, suite à une interview que j’ai pu voir de la SNCB dans un journal bien connu de notre région, contre ce que le représentant de la SNCB disait. Vous avez vu que le PCA maintenant, appelé SOL – Monsieur TURBANG vous l’a bien montré avec les différentes parcelles - a été fait autour de la table avec les gens – je ne sais plus s’ils étaient de la SNCB ou d’Infrabel, mais je me souviens très bien du nom de la personne qui les représentait – avec leur accord.

Alors, quand je lis que ça n’avance pas, que cette vente n’avance pas, que ce dossier n’avance pas, parce que la Ville n’a pas accepté que ça diffère du logement, et bien c’est contraire à la vérité. Les gens de la SNCB / Infrabel étaient autour de la table, ils ont accepté ce PCA tel qu’il est pour l’instant, et donc venir dire que c’est à cause de nous que ça n’avance pas et qu’ils ne peuvent pas avancer sur leur projet, c’est contraire à la vérité, et je le dis, ici, de manière très officielle. Voilà, je m’éloigne un peu du sujet, mais je voulais profiter de l’occasion qui m’était donnée pour le rappeler.

Madame FROGNET – Pour le moment, c’est un champ cultivé par un agriculteur ? Ou qu’est-ce que c’est ?

Monsieur TURBANG – Oui tout à fait, c’est un champ cultivé par un agriculteur, mais qui est au courant, et cela ne lui pose pas de problème.

Madame FROGNET – Il aura d’autres champs, ou il n’en a pas besoin ?

Monsieur TURBANG – On est en train de regarder pour, éventuellement, lui trouver autre chose, mais ça, c’est plutôt dans les compétences de Monsieur Deworme. Mais l’agriculteur est déjà au courant de la situation.

Madame FROGNET – On peut espérer que les sols ne soient pas pollués alors ?

Monsieur MAGNUS – Il y a une étude d’orientation qui doit avoir lieu, et puis après une étude de caractérisation.

Monsieur TURBANG – Par contre on peut juste faire la remarque, ici vous avez une zone tampon, toute une zone forestière tampon qui restera là.

Monsieur MAGNUS – C’est une zone un peu marécageuse, là on n’y touchera pas, peu importe ce qui se passera.

Monsieur TURBANG – Et la petite zone qu’on a le long de la nationale, on va maintenir ce petit massif boisé, et l’accès avec la bande d’accès se fera par ici, avec un système de demi-tour vers le rond-point. Donc, quand il y aura, peut-être, des camions ou des véhicules qui devront y aller, ce sera un peu comme on avait au début, ici, sur la voirie qui permettait l’accès au parc à containers, on devait tourner à droite et faire demi-tour. Maintenant, on peut tourner à gauche, mais dans le cas ici, on devra tourner à droite, et revenir en marche arrière.

Monsieur MAGNUS – Par contre, là où c'est pollué, c'est entre le faisceau et la voie ferrée. Et ce qui est un peu comique, c'est que cette pollution a permis à certains animaux de s'y installer, et ils ne s'y seraient pas installés s'il n'y avait pas eu cette pollution. La nature est bien faite, les animaux s'adaptent en fonction du milieu dans lequel ils sont, et puis cela devient des zones d'intérêt biologique, parce que ce sont des animaux qu'on ne trouve que là. Les lézards des souches et autres choses du genre.

Monsieur LAQLII – En fait, pour bien comprendre, connaissant la pression sur les terrains agricoles, sur les cultivateurs, on retire un terrain à un cultivateur pour installer une zone industrielle.

Monsieur MAGNUS – Pas industrielle, artisanale.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment l'article 30 ;

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, notamment les articles L1222-3 et L1512-3 et s. et L1523-1 ;

Considérant que le Collège communal souhaite mettre en place la procédure de vente du terrain communal situé dans le périmètre du SOL « Anciens ateliers de Stockem » (zone d'activité économique mixte) afin de répondre à la demande d'entreprises locales désireuses de s'implanter à cet endroit ;

Considérant que le souhait du Collège communal souhaite, à cette fin, procéder à la désignation d'un assistant à la maîtrise d'ouvrage pour accompagner la Commune afin d'élaborer le cahier des charges relatif aux modalités de mise en vente de cette parcelle, et de coordonner les diverses démarches pour concrétiser cette procédure ;

Vu la délibération du Conseil communal du 10 novembre 2010 par laquelle la commune a décidé de s'associer à l'intercommunale IDELUX Projets publics SCRL ;

Considérant que la commune est associée à l'intercommunale IDELUX Projets publics SCRL ;

Considérant que IDELUX Projets publics SCRL est une société coopérative intercommunale qui ne comporte pas de participation directe de capitaux privés ;

Que ses organes de décision sont composés, en vertu des articles 22, 36, 50, 51 et 52 de ses statuts, de délégués des autorités publiques qui lui sont affiliées, les organes décisionnels de l'intercommunale étant ainsi composés de représentants de tous ses membres, une même personne pouvant le cas échéant représenter plusieurs membres ou l'ensemble d'entre eux ;

Que les membres de l'intercommunale sont en mesure d'exercer conjointement une influence décisive sur les objectifs stratégiques et les décisions importantes de l'intercommunale ;

Qu'au regard de l'objet social défini à l'article 2 de ses statuts, l'intercommunale ne poursuit pas d'intérêts contraires à ceux de ses membres ;

Que la commune exerce dès lors sur cette intercommunale, conjointement avec ses autres membres, un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services ;

Considérant que plus de 80% des activités de l'intercommunale sont exercées dans le cadre de l'exécution des tâches qui lui sont confiées par ses membres ou par d'autres personnes morales contrôlées par ses membres ; que ce pourcentage est déterminé via le chiffre d'affaires total moyen de l'Intercommunale ;

Considérant par conséquent qu'il n'y a pas lieu d'appliquer la loi relative aux marchés publics du 17 juin 2016 et partant qu'il n'y a pas lieu de procéder à une mise en concurrence ;

Considérant le projet de mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage décrivant les modalités d'intervention d'IDELUX Projets publics et repris en annexe ;

Considérant que le montant des honoraires pour cette mission est de 20.000 € HTVA ;

Considérant que, la dépense étant estimée à moins de 22.000 € HTVA, l'avis de légalité de la Directrice financière n'est requis ;

Considérant que le crédit permettant cette dépense est inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 930/723-60/2015/20159002 ; que le crédit est insuffisant pour couvrir cette dépense et sera dès lors augmenté lors de la prochaine modification budgétaire ;

A l'unanimité

Décide

1° d'entamer la mise en œuvre de la procédure de vente de la parcelle communal située en zone d'activité économique mixte sur le site de Stockem ;

2° de recourir à la procédure « in house » selon l'article 30 de la loi du 17/06/2016 en vue de la désignation d'un assistant à la maîtrise d'ouvrage pour accompagner la Commune afin d'élaborer le cahier des charges relatif aux modalités de mise en vente de cette parcelle, et de coordonner les diverses démarches pour concrétiser cette procédure ;

3° de consulter à cette fin l'intercommunale IDELUX Projets publics, en application de l'exception « in house », dans les conditions exposées ci-avant ;

4° d'approuver le projet de convention de mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage décrivant les modalités d'intervention d'IDELUX Projets publics et repris en annexe ;

5° d'approuver le montant pour des prestations de l'Intercommunale cette mission, à savoir 20.000 € HTVA ;

6° de financer cette dépense par le crédit inscrit au budget extraordinaire de l'exercice 2021, article 930/723-60/2015/20159002, qui sera augmenté lors de la prochaine modification budgétaire ;

7° de transmettre la présente délibération à la tutelle. Cette délibération sera exécutoire le jour de sa transmission à l'autorité de tutelle.

26. Financement des dépenses extraordinaires inscrites au budget 2021- Reconduction du marché 2018

Madame D'AMBROSIO – Il s'agit des dépenses d'investissements 2021, et de reconduire un marché qui a été attribué en octobre 2018 à Belfius. Donc, le cahier des charges remonte à mai 2018.

Il était prévu, dans ce même cahier de charges, de pouvoir reconduire le marché trois fois. Et donc, ici, il est proposé de le faire une troisième fois. Concrètement, cela signifie s'adresser à Belfius, à qui on a attribué le marché en octobre 2018, pour les interroger sur les taux qu'ils nous proposeraient aujourd'hui, pour ces fameuses dépenses 2021, et, suite à ça, éventuellement, réattribuer ce marché à Belfius, toujours.

Ici, il est question de passer par là, pour justement, peut-être, ne pas perdre trop de temps dans l'élaboration d'un nouveau cahier de charges, et toute la procédure qui s'en suit et qui dure quand même souvent quelques mois.

Etant donné la trésorerie et les faibles différences entre les différentes banques, je propose de profiter de cette opportunité, et de reconduire le marché.

Monsieur MAGNUS – On peut reconduire combien de fois ?

Madame D'AMBROSIO – Trois fois. Ici c'est la troisième fois, c'est la dernière. Donc, il faudra, de toute façon, lancer un nouveau marché dans le courant 2022.

Monsieur MAGNUS – Parce qu'il faut, de temps en temps, relancer le marché public, pour remettre les banques en concurrence.

Madame D'AMBROSIO – Tout à fait.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment l'article L1222-3 §1 relatif aux compétences du Conseil communal, et les articles L3111-1 et suivants relatifs à la tutelle ;

Vu la Loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ;

Vu la loi du 12 novembre 1997 relative à la publicité de l'administration ;

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés de concession, notamment l'article 6 ;

Vu la délibération du Conseil communal du 28 mai 2018 décidant de passer un marché pour la conclusion d'emprunts et des services y relatifs pour le financement des dépenses extraordinaires inscrites au budget 2018 et arrêtant le cahier spécial des charges y afférent ;

Considérant l'article 6 du cahier spécial des charges relatif au financement des dépenses extraordinaire inscrites au budget 2018 tel qu'approuvé par le Conseil communal du 28 mai 2018 ;

Considérant que le marché de financement relatif aux dépenses extraordinaires 2018 a été attribué à Belfius Banque SA par décision du Collège communal du 22 octobre 2018 ;

Considérant que les besoins de financement tels que repris au budget 2021 se présentent comme suit :

- *Emprunts remboursables en 5 ans : 500.000 €*
- *Emprunts remboursables en 10 ans : 2.300.000 €*
- *Emprunts remboursables en 20 ans : 15.600.000 €*
- *Emprunts remboursables en 25 ans : 4.500.000 €*

Attendu que les crédits nécessaires à la prise en charge des dépenses relatives au remboursement et au paiement des intérêts des emprunts sont prévus au service ordinaire du budget communal de 2021 ;

Vu l'avis de légalité positif remis par le Directeur financier en date du 09 septembre 2021, dont copie en annexe ;

A l'unanimité

Article 1 : Approuve l'application de l'article 6 du CSCH relatif au marché de financement 2018 tel qu'arrêté par le Conseil communal du 28 mai 2018 et de reconduire le marché attribué le 22 octobre 2018 selon les mêmes conditions et ce par procédure négociée sans publicité ;

Article 2 : Décide de solliciter l'adjudicataire dudit marché afin qu'il communique une nouvelle offre sur base des estimations d'emprunts reprises ci-après suivant leur durée :

- *Emprunts remboursables en 5 ans : 500.000 €*
- *Emprunts remboursables en 10 ans : 2.300.000 €*
- *Emprunts remboursables en 20 ans : 15.600.000 €*
- *Emprunts remboursables en 25 ans : 4.500.000 €*

Les montants indiqués ont valeur indicative, sans plus.

Article 3 : Décide d'imputer les dépenses relatives aux différents emprunts prévus à cet effet au budget ordinaire 2021 de la commune ainsi que pendant toute la durée des emprunts.

27. Octroi d'une subvention pour l'organisation de l'activité sociale de « Noël des aînés de Fouches ».

Monsieur TURBANG – C'est une association qui demande de pouvoir faire un Noël des aînés de Fouches.

Ces derniers mois, nos aînés ont beaucoup souffert de cette crise, et on a eu très peu de réunions, en vidéoconférence, mais bien évidemment, la plupart de nos aînés ne disposent pas des moyens techniques pour faire de la vidéoconférence.

C'était ce matin, notre première réunion du Conseil Consultatif des Aînés de cette année.

Le point était prévu lors de cette réunion, d'organiser quelque chose d'un peu spécial pour Noël pour nos aînés de la commune. Bien évidemment, on n'est absolument pas contre le petit subside que l'on va donner au Noël des aînés de Fouches, mais on va essayer de reproduire un petit quelque chose pour l'ensemble de nos aînés de la commune

Le CCA planche sur la chose pour l'instant, et on vous tiendra au courant, probablement le mois prochain, de ce qui va être mis en place.

Monsieur MAGNUS – Merci d'avoir remis cela dans son contexte. Ici il s'agit des gens de Fouches.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1122-37, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, et L3331-1 à L3331-8 ;

Considérant la circulaire ministérielle du 30 mai 2013 relative à l'octroi des subventions par les pouvoirs locaux ;

Vu le courrier du 21 juin 2021 de Monsieur Jean-Michel Dupas, sollicitant une aide financière de 1.500€ pour l'organisation de l'activité sociale de « Noël des aînés de Fouches ».

Considérant que le Collège communal en sa séance du 28 juin 2021 a décidé de répondre favorablement et d'accorder un subside de 200€, sous réserve de l'approbation du Conseil communal pour l'organisation de « Noël des aînés de Fouches » ;

Considérant l'article 762/33203-02, <<subsidés aux organismes culturels >>, du service ordinaire du budget de l'exercice 2021 ;

A l'unanimité

- Décide d'octroyer une subvention de 200€, sous réserve de l'approbation du Conseil communal pour l'organisation de « Noël des aînés de Fouches » ;
- Décide que la subvention est engagée sur 762/33203-02, <<subsidés aux organismes culturels >>, du service ordinaire du budget de l'exercice 2021 ;
- Décide d'autoriser la liquidation des subventions dès réception des pièces justificatives de l'utilisation de la subvention.

28. Octroi d'une subvention aux mouvements de jeunesse de la Ville d'Arlon pour 2020

Madame LECOMTE – C'est un subside récurant, chaque année la Ville octroie un subside aux mouvements de jeunesse de la commune. Un subside de 6.500 € qui est réparti sur base du nombre d'enfants inscrits dans chaque groupe répertorié.

Monsieur MAGNUS – Vous avez ici : la 5ème Unité, le Patro, les Scouts et le Patro de Stockem ; avec les sommes qui sont reprises dans vos notes.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1122-37, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, et L3331-1 à L3331-8 ;

Considérant la circulaire ministérielle du 30 mai 2013 relative à l'octroi des subventions par les pouvoirs locaux ;

Attendu que conformément à l'article 53 du RGCC, le montant subsidié est prévu à l'article 761/332-02/2020 « Subvention aide à la jeunesse » du budget ordinaire 2021 ;

Considérant que la subvention est octroyée à des fins d'intérêt public à un organisme qui a pour objet social de développer sur le territoire de la commune d'Arlon des initiatives dans les domaines du sport, de la culture, de l'enseignement et de la vie associative ;

Attendu qu'il est de l'intérêt général et du rôle de la commune de soutenir toutes initiatives tendant à développer le sport, la culture, l'enseignement et la vie associative sur son territoire :

Attendu que les organismes repris ci-dessous participent, chacun selon sa spécificité et depuis de longues années, au développement de la vie associative d'Arlon ;

Vu que la Ville d'Arlon octroie aux mouvements de jeunesse de la commune un subside d'un montant total de 6.500€.

Le calcul est le suivant :

Nombre total d'enfants de la commune inscrits dans les différents groupes : 654 enfants.

Calcul du montant octroyé par enfant inscrit : 6.500€ : 654 enfants = 9,93€.

Attendu qu'il est de l'intérêt général et du rôle de la commune de soutenir toutes initiatives tendant à développer les domaines repris ci-dessus ;

A l'unanimité

- Décide d'octroyer une subvention aux mouvements de jeunesse suivants pour l'année 2020 :
 1. La 5^{ème} Unité Luxembourg :
2.969,07€ (360 enfants dont 299 de la commune)
 2. Le Patro DHC : 0€ (activités inexistantes)
 3. Les Scouts :
2.363,34€ (289 enfants dont 238 de la commune)
 4. Le Patro de Stockem :
1.161,81€ (144 enfants dont 117 de la commune)
- Décide que les subventions sont engagées sur l'article 761/332-02/2020 « Subvention aide à la jeunesse » du budget ordinaire 2021 .
- Décide d'autoriser la liquidation de la subvention.

29. Octroi et liquidation d'une prime pour l'installation de "LN COFFEE" , Grand-Rue n°2 à 6700 Arlon dans une cellule commerciale inoccupée du centre-ville

Monsieur MAGNUS – Je vous rappelle que tout ça passe d'abord dans des commissions dans lesquelles nos différents partis sont représentés. C'est la prime communale pour LN COFFEE – une subvention de 2.100 €

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1122-37, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, et L3331-1 à L3331-8 ;

Vu la circulaire ministérielle du 30 mai 2013 relative à l'octroi des subventions par les pouvoirs locaux ;

Vu le règlement communal du 19 décembre 2017 relatif à l'octroi d'une prime pour l'installation d'un nouveau commerce dans une cellule commerciale inoccupée du centre-ville d'Arlon ;

Considérant la problématique à laquelle sont confrontées de nombreuses villes, à savoir un nombre important de cellules commerciale vides en centre-ville ;

Considérant que la mise en place d'une prime communale à l'installation d'un commerce dans une cellule commerciale inoccupée est une aide significative pour les candidats « commerçant » et participe à la redynamisation du centre-ville, notamment par une plus grande variété de commerces et une attractivité ainsi renforcée ;

Vu le dossier introduit par le candidat-commerçant « LN COFFEE », Grand-Rue n°2 à 6700 Arlon ;

Attendu que le dossier a été présenté, examiné et validé par le jury de sélection valablement composé ;

Considérant l'article 520/33202-01 du service ordinaire du budget 2021 ;

Attendu que les projets sélectionnés par le jury peuvent bénéficier d'une prime couvrant 60 % des investissements admis HTVA avec un maximum de 3.000 euros par prime ;

Vu que le candidat-commerçant a fourni des factures et des preuves de paiement.

A l'unanimité

- *Décide d'octroyer une subvention de 2.100,07 euros au candidat-commerçant : « LN COFFEE », Grand-Rue n°2 à 6700 Arlon ;*
- *Décide que les différentes subventions seront engagées sur l'article 520/33202-01 du service ordinaire du budget 2021;*
- *Décide d'autoriser la liquidation de la subvention.*

30. Appel à projet CREASHOP - Octroi et liquidation d'une prime . Commerçant «Orleona».

Monsieur MAGNUS – Ce sont les dernières primes CREASHOP, pour Orleona qui est au coin du marché aux légumes. C'est pour Emeline VAN LEEUWEN. Ce commerce est déjà en route, comme le précédent. Mais ici c'est Creashop, c'est donc la prime qui est donnée par la Région Wallonne, avec ici un jury qui est composé de gens de la Région Wallonne, de comptables, de sociétés aidant les entreprises, et également des personnes membre de la Commune.

Madame FROGNET – J'ai une question, qui n'est pas tout à fait en lien avec ça, mais est-ce que vous avez trouvé un locataire pour la Grand-rue (l'ancien Tralala).

Monsieur MAGNUS – On n'a pas encore trouvé de commerce pour la Grand-rue mais je dois dire qu'il est fort occupé par la Gestion Centre-Ville, il y a eu aussi à un certains moments des commerces « éphémères ». Mais on n'a encore trouvé personne qui corresponde à ce qu'on cherche, puisqu'on est nous-même un peu exigeants. Ce n'est pas pour mettre n'importe quoi, c'est pour aider quelqu'un qui démarre, avec un loyer intéressant et qui monte d'année en année. Donc voilà, pour l'instant la Gestion Centre-Ville, avec l'ACIA de temps en temps, sont contents de pouvoir occuper ça. Par exemple vendredi passé il y avait les concerts de la Gestion Centre-Ville qui se donnaient là. Ce n'est pas perdu pour la Ville, mais financièrement c'est vrai qu'il n'y a pas d'argent qui rentre.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1122-37, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, et L3331-1 à L3331-8 ;

Considérant la circulaire ministérielle du 30 mai 2013 relative à l'octroi des subventions par les pouvoirs locaux ;

Attendu que l'appel à projet CREASHOP vise, à travers l'octroi de primes aux nouveaux commerçants, à accroître l'attractivité et à dynamiser des zones commerciales spécifiques en y

encourageant la qualité des commerces et la mixité de l'offre commerciale. Il s'agit en outre de diminuer le nombre de cellules commerciales vides ;

Vu le dossier introduit par le candidat-commerçant Madame VAN LEEUWEN Emeline « ORLEONA », Marché aux Légumes n°1, à 6700 Arlon ;

Attendu que le dossier a été présenté, examiné et validé par le jury de sélection valablement composé ;

Attendu que le dossier a été approuvé par le Collège communal de la ville d'Arlon ;

Considérant l'article 520/332-02, subside « CREASHOP » du service ordinaire du budget de l'exercice 2021 ;

Attendu que les projets sélectionnés par le jury peuvent bénéficier d'une prime couvrant 60 % des investissements admis HTVA avec un maximum de 6.000 euros par prime ;

Vu que le candidat-commerçant a fourni des factures et des preuves de paiement d'un montant total à 10.920,88 euros.

A l'unanimité

- Décide d'octroyer une subvention de 6.000 euros au candidat-commerçant « ORLEONA » situé Marché aux Légumes n°1, à 6700 Arlon ;
- Décide que la subvention sera engagée sur l'article 520/332-02 du service ordinaire du budget de l'exercice 2021 ;
- Décide d'autoriser la liquidation de la subvention.

31. Appel à projet CREASHOP - Octroi et liquidation d'une prime . Commerçant «Le Belvédère»

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1122-37, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, et L3331-1 à L3331-8 ;

Considérant la circulaire ministérielle du 30 mai 2013 relative à l'octroi des subventions par les pouvoirs locaux ;

Attendu que l'appel à projet CREASHOP vise, à travers l'octroi de primes aux nouveaux commerçants, à accroître l'attractivité et à dynamiser des zones commerciales spécifiques en y encourageant la qualité des commerces et la mixité de l'offre commerciale. Il s'agit en outre de diminuer le nombre de cellules commerciales vides ;

Vu le dossier introduit par le candidat-commerçant Monsieur Marc PERREAUX Marc, « Le Belvédère » rue du Marché au Beurre, 14 à 6700 Arlon ;

Attendu que le dossier a été présenté, examiné et validé par le jury de sélection valablement composé ;

Attendu que le dossier a été approuvé par le Collège communal de la ville d'Arlon ;

Considérant l'article 520/332-02, subside « CREASHOP » du service ordinaire du budget de l'exercice 2021 ;

Attendu que les projets sélectionnés par le jury peuvent bénéficier d'une prime couvrant 60 % des investissements admis HTVA avec un maximum de 6.000 euros par prime ;

Vu que le candidat-commerçant a fourni des factures et des preuves de paiement d'un montant total à 3.145,87 euros.

A l'unanimité

- Décide d'octroyer une subvention de 3.145,87 euros (trois mille cent quarante-cinq euros quatre-vingt-sept centimes) au candidat-commerçant « LE BELVEDRE » situé à Arlon, Rue du Marché au Beurre, 14 ;
- Décide que la subvention sera engagée sur l'article 520/332-02 du service ordinaire du budget de l'exercice 2021.

32. Appel à projet CREASHOP - Octroi et liquidation d'une prime. Commerçant « Pâtes à crêpes ».

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1122-37, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, et L3331-1 à L3331-8 ;

Considérant la circulaire ministérielle du 30 mai 2013 relative à l'octroi des subventions par les pouvoirs locaux ;

Attendu que l'appel à projet CREASHOP vise, à travers l'octroi de primes aux nouveaux commerçants, à accroître l'attractivité et à dynamiser des zones commerciales spécifiques en y encourageant la qualité des commerces et la mixité de l'offre commerciale. Il s'agit en outre de diminuer le nombre de cellules commerciales vides ;

Vu le dossier introduit par le candidat-commerçant Monsieur ASSELBORN Philippe « Pâtes à crêpes », Grand-Rue, 37 à 6700 ARLON ;

Attendu que le dossier a été présenté, examiné et validé par le jury de sélection valablement composé ;

Attendu que le dossier a été approuvé par le Collège communal de la ville d'Arlon ;

Considérant l'article 520/332-02, subside « CREASHOP » du service ordinaire du budget de l'exercice 2021 ;

Attendu que les projets sélectionnés par le jury peuvent bénéficier d'une prime couvrant 60 % des investissements admis HTVA avec un maximum de 6.000 euros par prime ;

Vu que le candidat-commerçant a fourni des factures et des preuves de paiement d'un montant total à 5.978,47 euros.

A l'unanimité

- Décide d'octroyer une subvention de 5.978,47 euros au candidat-commerçant « Pâtes à crêpes », Grand-Rue, 37 à 6700 ARLON ;
- Décide que la subvention sera engagée sur l'article 520/332-02 du service ordinaire du budget de l'exercice 2021.

33. Octroi d'une subvention aux établissements, clubs sportifs et associations organisant la retransmission télévisée des matches de la Belgique lors de l'Euro 2020

Monsieur MAGNUS – C'est une application du règlement voté le 10 juin 2021 pour l'octroi de subvention pour les établissements et les clubs sportifs. Le service des placiers vous fait ici une proposition. Vous vous rappelez que c'était en fonction du nombre de tables que chacun a occupé et on voit les sommes qui sont données à l'ensemble de ces cafetiers. Et puis également on avait étendu ça aux clubs sportifs qui organisaient aussi la diffusion des matchs, et là il y a quatre associations qui recevront donc 500 €.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation, les articles L1122-37, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, et L3331-1 à L3331-8 ;

Considérant la circulaire ministérielle du 30 mai 2013 relative à l'octroi des subventions par les pouvoirs locaux ;

Vu le règlement voté le 10 juin 2021 sur l'octroi d'une subvention aux établissements, clubs sportifs et associations organisant la retransmission télévisée des matches de la Belgique lors de l'Euro 2020 ;

Attendu que les établissements ont introduit une demande et ont fourni des justificatifs d'achat de biens liés directement à la retransmission télévisuelle des matches de la Belgique lors de l'euro 2020 ;

Attendu que 5 matches de l'équipe belge ont été diffusés ;

Attendu que pour les établissements « Horeca » le subside est fixé à un montant de 50 € par table ;

Attendu que le subside octroyé pour les établissements « Horeca » sera calculé au prorata du nombre de matches diffusés par le demandeur ;

Attendu les demandes des établissements « Horeca » :

- Le Twins : 50 tables place Léopold – 5 matches diffusés
- Les Arcades 50 tables place Léopold – 5 matches diffusés
- Organisation partagée (Twins 2/3 et Arcades 1/3) 100 tables Espace parc – 1 match diffusé
- Event 4 you 100 tables Espace parc – 4 matches diffusés
- Event 4 you 100 tables Grand Place – 3 matches diffusés
- L'Insomnia 24 tables - 5 matches diffusés
- Le Coconuts 28 tables – 5 matches diffusés
- Snack du coin 9 tables – 4 matches diffusés
- Serbel 8 tables – 5 matches diffusés

- *Le Coquetel 18 tables – 5 matches diffusés*
- *L'Insolite 28 tables - 5 matches diffusés*
- *Le Colysée 20 tables de moyenne – 5 matches diffusés*
- *Le Soho 12 tables sur sa terrasse privative*

Attendu que pour les clubs sportifs ou associations le subside est fixé forfaitairement à un montant de 500 € ;

Attendu les demandes des clubs sportifs ou d'association de village :

- *Royal jeunesse Freylangeoise*
- *Garissart*
- *Tennis club Waltzing*
- *Cercle Union Udange*

A l'unanimité

Décide d'octroyer à :

- *2.500 € Le Twins : 50 tables place Léopold – 5 matches diffusés*
- *2.500 € Les Arcades 50 tables place Léopold – 5 matches diffusés*
- *1.000 € Organisation partagée (Twins 2/3 et Arcades 1/3) 100 tables Espace parc – 1 match diffusé*
- *4.000 € Event 4 you 100 tables Espace parc – 4 matches diffusés*
- *3.000 € Event 4 you 100 tables Grand Place – 3 matches diffusés*
- *1.200 € L'Insomnia 24 tables - 5 matches diffusés*
- *1.400 € Le Coconuts 28 tables – 5 matches diffusés*
- *360,00 € Snack du coin 9 tables – 4 matches diffusés*
- *400,00 € Serbel 8 tables – 5 matches diffusés*
- *900,00 € Le Coquetel 18 tables – 5 matches diffusés*
- *1.400,00 € L'Insolite 28 tables - 5 matches diffusés*
- *1.000 € Le Colysée 20 tables de moyenne – 5 matches diffusés*
- *Le Soho Aucune subside octroyé car les 12 tables n'étaient pas disposées sur le domaine public.*
- *500,00 € Royal jeunesse Freylangeoise*
- *500,00 € Tennis Club Garissart – sous condition de justificatifs de factures*
- *500,00 € Tennis club Waltzing*
- *500,00 € Cercle Union Udange*

34. Modification du règlement communal fixant le tarif d'utilisation des appareils de mesure du temps de parcage dans l'entité communale - passage de la "demi-heure gratuite" à "l'heure gratuite"

Monsieur MAGNUS – C'est un point important et cela fait des années qu'on y réfléchit. Il s'agit d'étendre la tarification ou la gratuité au niveau de parcage sur l'entité communale. L'objectif étant toujours de dissuader les stationnements de longue durée.

C'est toujours la même chose, si je prends par exemple la place Léopold, tout le monde rouspète parce qu'il doit payer, et à la fois si on ne fait pas payer tout le monde rouspète aussi parce qu'il ne trouve pas de place étant donné que tout le monde s'y est installé, et qu'on y a ce qu'on appelle les véhicules ventouses.

En étendant la demi-heure à l'heure gratuite on a aussi voulu aider le centre-ville à se redynamiser. On va mettre des nouveaux horodateurs – vous l'avez voté il y a quelques semaines ou quelques mois. Ce système sera un peu différent : aujourd'hui vous pouvez aller rechercher des tickets de 30 minutes gratuites quand vous voulez, et donc ça n'encourage pas beaucoup les gens à changer éventuellement d'espace, mais ça les oblige toutes les demi-heures à courir à l'horodateur s'ils ne veulent pas payer. Demain il faudra mettre sa plaque, donc on va donc bien avoir une heure gratuite et non plus une demi-heure, mais on ne va pas pouvoir renouveler ça plusieurs fois sur la journée. Chaque fois que 24 heures sont passées vous pouvez revenir encoder votre plaque et avoir une heure gratuite, mais une seule fois par jour.

Les dimanches et jours fériés légaux ce sera gratuit. Le samedi, quand vous paierez une heure vous aurez une heure gratuite ; vous paierez une heure et vous aurez une deuxième heure qui sera gratuite, donc ça veut dire que pour un euro, le samedi vous pouvez stationner pendant 3 heures. Et les autres jours de la semaine on va pouvoir avoir 2h pour un euros. Ce n'est quand même pas cher. Quand vous allez vous balader de gauche à droite, et je ne vous parle pas du Luxembourg, c'est un peu plus cher que ça et vous n'avez pas droit à une heure gratuite.

A Arlon, sans doute à partir de fin octobre, quand les horodateurs seront installés, vous pourrez vous garer pendant 2 heures pour un euro. On paiera de 8h30 à 18h00 – sachant aussi que celui qui a oublié d'aller à l'horodateur paiera 10h par tranche, donc 20 € pour la journée, 10 € de 08h30 – 13h15 et 10 € de 13h15 à 18h00.

Ça c'est donc pour les parkings payants. Nous avons aussi les parkings zone bleue, ça reste comme aujourd'hui. Pour l'usager qui a oublié d'aller changer son disque, là c'est une redevance et pas une amande, fixée à 20 € par jour.

Je rappelle aussi que pour les personnes à mobilité réduite c'est gratuit, et cela reste gratuit.

Je voudrais aussi reprendre le commentaire de notre Directrice financière à qui on a posé la question, de savoir quel pouvait être l'impact sur les finances communales - on reprenait le raisonnement de Frédéric THILL précédemment, et on parlait environ peut-être de 150 €. Mais évidemment on ne sait pas aujourd'hui connaître l'impact du fait qu'on ne va pas pouvoir continuer à aller à l'horodateur pour aller chercher son ticket gratuit, puisque cela ne sera possible qu'une seule fois par jour. C'est donc évidemment difficile de pouvoir connaître l'impact financier. On verra ça dans les semaines ou les mois qui viennent.

Monsieur KERGER – Ce passage ne sera possible qu'avec les nouveaux horodateurs ?

Monsieur MAGNUS – Oui.

Monsieur KERGER – Je sais qu'il y avait eu des difficultés avec les délais, etc...ils seront là pour le 1^{er} novembre ?

Monsieur MAGNUS – Pas pour le premier, j'ai dit pour le mois d'octobre.

Monsieur KERGER – Il y a quelque chose que je ne saisis pas, mais vous avez déjà donné une réponse partielle : quelle sera la différence entre une heure de stationnement gratuit et les parkings intelligents que l'on veut installer – où on disait qu'il y aurait une demi-heure ? Est-ce que c'est encore prévu ?

Monsieur MAGNUS – Oui mais c'est à d'autres endroits. Par exemple à la rue des Capucins, là c'est fait vraiment pour que les gens restent une demi-heure et il ne sera pas question de payer pour pouvoir

continuer à rester. C'est vraiment pour aider les commerçants qui sont là, on va chercher son pain, on revient et on part.

Monsieur KERGER – Et de toute façon comme vous l'avez dit, une fois que l'heure sera écoulée dans la journée, si on veut revenir on peut retourner sur ces places-là.

Monsieur MAGNUS – C'est vraiment pour aider les commerçants qui ont un emplacement de parking devant chez eux, et aider leurs clients. C'est fait pour les clients, pas pour les commerçants.

Monsieur KERGER – Je crois qu'il faudra faire une bonne communication quand ça passera, c'est important.

Monsieur MAGNUS – Monsieur Dubreucq m'a dit tout à l'heure qu'il était même prévu de s'adjoindre avec les services de la Gestion Centre-Ville pour que nos stewards se baladent un peu en ville et essaient d'expliquer aux gens comment ça fonctionne, parce que ce n'est pas évident la première fois.

Monsieur KIAME – Je n'ai pas bien compris, est-ce qu'on a droit une heure par jour à un emplacement où il est-ce une heure par jour à n'importe quel emplacement ? Si on est garé à la gare et qu'on se gare un quart d'heure pour aller chercher son pain, et puis qu'on va à la rue de Diekirch et on se gare un quart d'heure ce n'est plus valable ?

Monsieur MAGNUS – D'abord il faut voir comment c'est programmé, parce que moi je connais de ces systèmes, tu peux prendre soit une demi-heure, soit une heure. Si tu prends par exemple une demi-heure gratuite, parce que tu te dis que tu ne vas pas rester plus d'une demi-heure et que l'après-midi tu veux revenir en ville et continuer à bénéficier du reste de ton heure gratuite, c'est-à-dire encore une demi-heure – à ce moment-là tu pourrais éventuellement envisager gare et ville. Mais si tu prends l'heure gratuite à la gare, que tu es dans le circuit, tu ne peux pas avoir une heure gratuite en ville, c'est une heure sur l'ensemble de la commune ; et c'est relié informatiquement. Tu as droit à une heure gratuite sur le territoire communal du centre-ville, sinon tu peux aussi aller en zone bleue et à ce moment-là tu as droit à trois heures gratuites.

Madame BLEROT – Au niveau des poursuites judiciaires, si une personne ne paye pas, est-il possible de poursuivre les plaques d'immatriculation étrangères.

Monsieur MAGNUS – Oui, ça se fait déjà. Mais c'est du recouvrement non officiel, on doit obtenir une décision de justice à l'étranger.

Madame BLEROT – Donc c'est mort. J'ai mes élèves Luxembourgeois qui rigolent parce qu'ils disent que de toute façon il n'arrive rien.

Monsieur MAGNUS – On me disait quand même l'autre jour que ceux qui ont des PV pour excès de vitesse et qui ont des places Luxembourgeoises, reçoivent quand même les PV chez eux, donc qu'il y a quand même moyen.

Madame FROGNET – Est-ce que quelque chose change pour les détenteurs des cartes de riverains ?

Monsieur MAGNUS – Non.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu la Constitution, plus particulièrement les articles 41, 162 et 173, et le Code de la Démocratie locale et de la décentralisation, article L1122-30 ;

Vu le Règlement communal fixant le tarif d'utilisation des appareils de mesure du temps de parcage dans l'entité communale arrêté par le Conseil Communal du 12 novembre 2001, tel que modifié le Conseil Communal en date des 18 septembre 2002, 12 septembre 2003, 1^{er} juin 2006, 12 octobre 2007 et 29 janvier 2008 et 18 octobre 2016 ;

Vu le règlement général sur la circulation routière en son article 20 relatif à la zone bleue et 21 relatif à la zone de stationnement payant et à l'utilisation des horodateurs ;

Considérant que le stationnement à durée limitée, en zone de stationnement payant ou en zone bleue, s'inscrit dans une politique de mobilité poursuivant l'objectif de dissuader le stationnement de longue durée, dit 'stationnement de véhicules-ventouses', dans le centre-ville et ses abords immédiats afin d'assurer une rotation des véhicules pour la clientèle de ce centre-ville ;

Considérant que les commerçants d'Arlon ont formulé le souhait de pouvoir élargir le temps de stationnement dans le centre-ville dans une perspective de redynamisation du centre-ville, et ce, surtout après une longue période complexe liée à la pandémie Covid-19

Considérant l'analyse de stationnement réalisée par l'ASBL Centre-Ville en matière de stationnement montrant que l'extension à 1h gratuite est attendue par les commerçants et la clientèle ;

Considérant le remplacement des horodateurs qui impliquera l'encodage de la plaque minéralogique avec pour conséquence la délivrance d'un seul ticket d'1heure gratuite par jour par véhicule ;

Considérant que le Collège communal réuni en séance du 19 avril 2021 a émis un avis favorable quant au fait de porter la demi-heure gratuite à une heure gratuite ; que la grille tarifaire doit être revue en ce sens ;

Vu la communication du dossier au Directeur financier faite en date du 10 septembre 2021 conformément à l'article L1124-40 §1, 3° et 4° CDLD et l'avis favorable rendu par le Directeur financier en date du 13 septembre 2021 et joint en annexe ;

Considérant qu'il faut dès lors modifier l'article 1er b. Tarif 2 : zone "Parking Payant"

0,00 EUR pour 30 minutes

0,10 EUR pour 36 minutes

0,20 EUR pour 42 minutes

0,30 EUR pour 48 minutes

0,40 EUR pour 54 minutes

0,50 EUR pour 60 minutes

0,60 EUR pour 66 minutes

0,70 EUR pour 72 minutes

0,80 EUR pour 78 minutes

0,90 EUR pour 84 minutes

1,00 EUR pour 90 minutes

1,10 EUR pour 96 minutes

1,20 EUR pour 102 minutes

1,30 EUR pour 108 minutes

1,40 EUR pour 114 minutes

1,50 EUR pour 120 minutes

1,60 EUR pour 126 minutes

1,70 EUR pour 132 minutes

1,80 EUR pour 138 minutes

1,90 EUR pour 144 minutes

2,00 EUR pour 150 minutes

2,10 EUR pour 156 minutes

2,20 EUR pour 162 minutes

2,30 EUR pour 168 minutes

2,40 EUR pour 174 minutes

2,50 EUR pour 180 minutes

En cas d'absence de ticket horodaté de manière visible derrière le pare-brise du véhicule et en l'absence d'enregistrement sur le système de paiement par voie électronique, ou en cas de dépassement de l'heure de fin indiquée sur le ticket horodaté, la redevance forfaitaire de 10 EUR pour la demi-journée en cours est d'application.

b. **Tarif 2** : zone « Parking Payant ».

1 heure de stationnement gratuite par jour par véhicule moyennant l'apposition d'un ticket horodaté de façon visible derrière le pare-brise du véhicule.

Le tarif d'application est ensuite établi selon la grille suivante :

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| • 0,10 EUR pour 6 minutes | - 1,90 EUR pour 112 minutes |
| • 0,20 EUR pour 12 minutes | - 2,00 EUR pour 120 minutes |
| • 0,30 EUR pour 18 minutes | - 2,10 EUR pour 126 minutes |
| • 0,40 EUR pour 24 minutes | - 2,20 EUR pour 132 minutes |
| • 0,50 EUR pour 30 minutes | - 2,30 EUR pour 138 minutes |
| • 0,60 EUR pour 36 minutes | - 2,40 EUR pour 144 minutes |
| • 0,70 EUR pour 42 minutes | - 2,50 EUR pour 150 minutes |
| • 0,80 EUR pour 48 minutes | - 2,60 EUR pour 156 minutes |
| • 0,90 EUR pour 54 minutes | - 2,70 EUR pour 162 minutes |
| • 1,00 EUR pour 60 minutes | - 2,80 EUR pour 168 minutes |
| • 1,10 EUR pour 66 minutes | - 2,90 EUR pour 174 minutes |
| • 1,20 EUR pour 72 minutes | - 3,00 EUR pour 180 minutes |
| • 1,30 EUR pour 78 minutes | |
| • 1,40 EUR pour 84 minutes | |
| • 1,50 EUR pour 90 minutes | |
| • 1,60 EUR pour 96 minutes | |
| • 1,70 EUR pour 102 minutes | |
| • 1,80 EUR pour 108 minutes | |

Le samedi, la durée de stationnement, d'au moins une heure, payée par l'utilisateur sera prolongée d'une heure supplémentaire gratuite, sans que la durée totale de stationnement ne puisse toutefois excéder trois heures.

Aucune redevance n'est exigée les dimanche et jours fériés légaux.

d. *Les tickets de stationnement d'1 heure pour 00,00EUR ne sont délivrés qu'une fois par jour par véhicule avec l'encodage de la plaque minéralogique. En cas d'usage abusif ou de non correspondance avec la plaque d'immatriculation, le tarif forfaitaire demi-journée de 10 EUR est d'application.*

e. **Tarif 3** : « Zone Bleue »

- En cas de dépassement de la durée de stationnement autorisée dans la zone bleue (visée par l'article 20 du Règlement général de la circulation routière en vigueur), telle que renseignée par le disque réglementaire et spécifique à la zone bleue (conformément à l'article 27.1.1 de l'Arrêté Royal du 1^{er} décembre 1975) apposé régulièrement et de façon entièrement lisible derrière le pare-brise du véhicule,

- ou en cas d'absence de disque réglementaire apposé régulièrement et de façon entièrement lisible derrière le pare-brise du véhicule,

il sera dû par l'usager une redevance forfaitaire de **20 EUR** par jour.

f. Cette redevance forfaitaire sera également d'application en cas d'indications inexactes sur le disque quant à l'heure d'arrivée du véhicule.

g. Ces tarifs ne sont pas applicables aux riverains qui apposent de manière visible derrière le pare-brise de leur véhicule, la carte officielle de riverain délivrée par la commune conformément à l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991.

Article 2 : durée de stationnement

En zone « Parking Payant », les durées payées non utilisées ne sont pas remboursables dans le cas où, après avoir acquitté une des redevances, il vient à être privé de la possibilité de stationner pour une cause étrangère à la volonté de la Ville ou en cas d'évacuation nécessaire par ordre de police.

Article 3 : dispense de redevance

La gratuité est accordée aux véhicules de l'administration communale en service et aux véhicules utilisés par les personnes à mobilité réduite visés par l'article 27.4.3 du règlement général sur la circulation routière, s'ils sont porteurs de la carte spéciale délivrée conformément à l'arrêté ministériel du 7 mai 1999, apposée visiblement sur la face interne du pare-brise ou sur le dessus du tableau de bord du véhicule.

Article 4 : modalités de paiement

- a. La redevance non-forfaitaire du tarif 2 est due par anticipation au moment où le véhicule est stationné sur l'emplacement. Elle est payable
 - par insertion dans les appareils horodateurs de pièces de monnaie,
 - par voie électronique (cartes bancaires, NFC (sans contact) ou via le système de paiement par smartphone-internet-GSM),
- b. La défektivité d'un des modes de paiement ne dispense pas du paiement de la redevance.
- c. La redevance forfaitaire de 10 EUR ou 20 EUR est due par le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule et celui-ci est indissociablement solidaire du conducteur qui aurait utilisé son véhicule pour les conséquences de l'application du présent règlement.
- d. La redevance forfaitaire est payable dans les 30 jours de l'apposition par l'agent de contrôle sur le véhicule de l'invitation à payer la redevance.

Article 5 : procédure de recouvrement

A défaut de paiement intégral dans les 30 jours de la date d'apposition sur le véhicule de l'invitation à payer la redevance, une lettre de rappel sans frais sera envoyée par pli simple. Le redevable dispose d'un délai de 15 jours pour effectuer le paiement. Passé ce délai, le recouvrement s'effectuera conformément à l'article L1124-40 §1^{er} du Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation.

Article 6 : réclamation

En cas de réclamation, celle-ci doit être introduite par écrit auprès du Service de la Recette communale, Hôtel de ville, Rue Paul Reuter 8 à 6700 Arlon, au moyen du formulaire ad hoc de réclamation disponible sur simple demande auprès du Service Accueil de l'Hôtel de ville d'Arlon ou via le site internet www.arlon.be.

Pour être recevable, toute réclamation doit être motivée et introduite dans un délai de 3 mois à compter de la date d'envoi de la lettre de rappel.

Article 7 : juridictions compétentes

En cas de litige, seules les juridictions civiles de l'arrondissement judiciaire du Luxembourg sont compétentes.

Article 8 : dispositions transitoires

Le présent règlement entrera en vigueur après approbation par les autorités de tutelle et publication de celui-ci, et les modalités de paiement par voie électronique (cartes bancaires, NFC ou via le système de paiement par smartphone-internet-GSM), telles que mentionnées à l'article 4 supra, seront instaurées progressivement sur l'ensemble de la zone payante.

35. Adhésion à la centrale de marché et à l'accord-cadre de la DG Transformation digitale (DG TD) du SPF Stratégie et Appui relatifs à la mise à disposition d'une plate-forme offrant un ensemble de solutions de paiements électroniques ("ePayment")

Monsieur TURBANG – Il faut savoir que depuis la crise Covid le nombre de documents que les gens peuvent compléter et avoir via Internet a quintuplé. On est à une moyenne de plus ou moins 1000 à 1200 documents par mois pour l'instant, via la passerelle e-guichet.

Le problème est le moyen de paiement. On avait jusqu'à présent un contrat avec la société INGENICO qui nous permettait d'avoir des paiements via Bancontact, Visa, V Pay, et Mastercard. Et au mois de juin on a annoncé à Monsieur Marchal que la société n'était plus en mesure d'assurer ce service. Et après recherches auprès de Imio (la société qui s'occupe principalement de tout ce qui est logiciel administratif), on nous a dit qu'il existe une possibilité au niveau du SPF. C'est le Service Public Fédéral Stratégie et Appuis qui détient une centrale de marché, et sont inclus dans cette centrale de marché des possibilités de paiements électroniques.

On vous demande aujourd'hui d'accepter de participer à cette centrale du SPF. Ce qui va nous permettre de poursuivre les paiements à distance de notre e-guichet, qui semble-t-il continue encore aujourd'hui, même si les mesures Covid ont diminuées un petit peu.

Monsieur MAGNUS – Je crois qu'on peut remercier également toute l'équipe informatique qui réfléchit à ça car c'est une bonne chose pour nos citoyens, ils ne doivent plus se déplacer, ils reçoivent ça chez eux et ils paient en ligne. C'est vraiment une évolution favorable, qui est peut-être due à la pandémie, mais qu'il faut réellement voir dans un cadre plus large comme le rappelait notre échevin.

Monsieur BALON – Quels sont les moyens de paiement qui sont disponibles ?

Monsieur TURBANG – Bancontact, Visa, V Pay, et Mastercard. Nos amis Luxembourgeois ne sont pas oubliés non plus.

Après discussion, le Conseil communal :

Vu le Code de la démocratie locale et de la décentralisation et ses modifications ultérieures, notamment l'article L1222-7 relatif aux compétences en matière de centrales d'achat;

Vu la loi du 17 juin 2013 relative à la motivation, à l'information et aux voies de recours en matière de marchés publics, de certains marchés de travaux, de fournitures et de services et de concessions et ses modifications ultérieures;

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment l'article 2, 6° et 7° et 8° définissant la centrale d'achat, les activités d'achat centralisées et les activités d'achat auxiliaires;

Vu la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, notamment l'article 47 §2, qui précise que le pouvoir adjudicateur qui recourt à une centrale d'achat est dispensé de l'obligation d'organiser lui-même la procédure de passation, et l'article 47§4;

Considérant que la DG Transformation digitale du SPF BOSA (Service Public Fédéral Stratégie § Appui) met à disposition des services publics un service de paiement en ligne via la centrale de marché (réf: BOSA/2020/M1112) attribué le 24 mars 2021;

Considérant que le recours à une centrale d'achat permet l'obtention de rabais significatifs et la simplification des procédures administratives;

Considérant que la centrale d'achat à laquelle il est proposé d'adhérer, à savoir:

- la centrale de marché et à l'accord-cadre relatifs à la mise à disposition d'une plate-forme offrant un ensemble de solutions de paiements électroniques ("ePayment");

A l'unanimité

Décide

Article 1er: D'adhérer à la centrale de marché et à l'accord-cadre relatifs à la mise à disposition d'une plate-forme offrant un ensemble de solutions de paiements électroniques ("ePayment") initiés par la DG Transformation digitale du SPF BOSA (Service Public Fédéral Stratégie § Appui);

Article 2: De transmettre la présente décision à la tutelle.

36. Accord d'adhésion du pouvoir organisateur d'Arlon au pôle territorial organisé par la Province du Luxembourg

Madame LECOMTE – Un mot sur les pôles territoriaux. Le 17 juin 2021 le Parlement de la Fédération Wallonie Bruxelles a adopté un décret portant création des pôles territoriaux.

De quoi parle-t-on : un des enjeux du pacte d'excellence est de rendre l'école plus inclusive et dès lors d'y accueillir d'avantage d'enfants à besoins spécifiques. A terme, l'enjeu est de réduire le nombre d'enfants dans l'enseignement spécialisé au bénéfice de l'enseignement ordinaire. A titre indicatif, il faut savoir par exemple qu'il y avait 31.000 enfants en 2005 qui fréquentaient l'enseignement spécialisé, en 2020 ils étaient 38.000 enfants. Certes, l'accompagnement des enfants aux besoins spécifiques ne date pas d'hier.

Il y a eu le décret « inscription » en 2009 qui permet à un enfant a besoin spécifique inscrit dans l'enseignement spécialisé de suivre toutes sa scolarité dans l'enseignement ordinaire grâce à du personnel de l'enseignement spécialisé qui y est détaché (une logopède, une institutrice...) Mais ce processus d'intégration n'est possible que si les écoles de l'enseignement spécialisé et les écoles de l'enseignement ordinaire ont la volonté de travailler ensemble.

Au fil des années le nombre d'enfants suivi en intégration n'a fait qu'augmenter pour atteindre un coût tout à fait non maitrisable. Il va donc être remplacé à terme par la création de pôles territoriaux. Un pôle territorial est une structure attachée à une école d'enseignement spécialisé appelée « école siège », qui est composée d'une équipe pluridisciplinaire, chargée d'aider les écoles d'enseignement ordinaire à accueillir en grand nombre les enfants à besoin spécifique.

Tout P.O. (Pouvoir Organisateur) qui organise un enseignement spécialisé peut se porter candidat à l'organisation d'un pôle territorial pour autant que 12.300 élèves de l'enseignement ordinaire y adhèrent.

Pour le réseau officiel subventionné, qui est le nôtre, seule la Province du Luxembourg, en sa qualité de P.O. est dans ce cas de figure. C'est-à-dire seule la Province du Luxembourg organise un enseignement spécialisé.

Chaque école d'enseignement ordinaire doit obligatoirement coopérer avec un pôle territorial de son choix, situé dans la même zone d'enseignement. En ce qui nous concerne cette zone d'enseignement elle équivaut au territoire de la Province de Luxembourg – pour les initiés c'est la zone 7.

La mise en place des pôles territoriaux interviendra à partir de la rentrée 2022. Les P.O. d'enseignement spécialisés qui souhaitent organiser un pôle territorial doivent transmettre un dossier de candidature à l'administration pour le 15 octobre 2021 au plus tard. Pour être recevable, les dossiers doivent reprendre l'engagement ferme des P.O. et des écoles d'enseignement ordinaire à conclure une convention de coopération. Ladite convention quant à elle sera conclue à partir de début 2022.

C'est pourquoi il vous est demandé de marquer votre accord, d'entériner l'engagement ferme d'une convention de coopération entre la Province de Luxembourg en sa qualité de P.O. du projet de pôle territorial ; et la Ville d'Arlon en sa qualité de P.O. d'école d'enseignement ordinaire coopérante.

C'est un peu technique, mais on reviendra sur les pôles territoriaux car c'est une réforme extrêmement importante puisqu'elle vise vraiment à rendre inclusif notre enseignement.

Madame FROGNET – Donc la Province de Luxembourg a des écoles spécialisées, c'est bien ça ?

Madame LECOMTE – Il y a Ethe, entre autres.

Après discussion, le Conseil communal :

Considérant la décision de la FWB de mettre en place des pôles territoriaux répartis sur tout le territoire dès la prochaine rentrée, pôles territoriaux dont le rôle est d'aider les écoles d'enseignement ordinaire à accueillir davantage d'élèves à besoins spécifiques ;

Vu la circulaire n°7873 du 11 décembre 2020 concernant la réforme du mécanisme d'intégration et la mise en place des "pôles territoriaux";

Vu la circulaire n°8111 du 21 mai 2021, d'informations sur les principes des "pôles territoriaux";

Vu le décret du 17 juin 2021 portant sur la création des pôles territoriaux chargés de soutenir les écoles de l'enseignement ordinaire dans la mise en œuvre des aménagements raisonnables et de l'intégration permanente totale;

Considérant que chaque pôle territorial sera composé d'une école "Siège" (école d'enseignement spécialisé dont le PO organise un pôle territorial) et d'une ou plusieurs écoles "partenaires" (école d'enseignement spécialisé dont le PO a conclu une convention de partenariat avec le PO de l'école "siège") ;

Considérant qu'au plus tard pour la rentrée 2022, toutes les écoles d'enseignement ordinaire devront être affiliées à un pôle territorial ;

Considérant la candidature de la Province de Luxembourg, en sa qualité de PO de l'enseignement officiel subventionné, à créer un pôle territorial dans la zone 7 ;

Considérant que le Collège en séance du 17 mai 2021 s'est engagé en signant la pré-convention de coopération avec le PO "Province de Luxembourg" dans le cadre du projet des Pôles territoriaux ;

Considérant que la Province de Luxembourg, doit introduire auprès de l'Administration son dossier de candidature dans le cadre de l'étape de préfiguration des pôles territoriaux pour le 15 octobre au plus tard ;

Considérant que la ville d'Arlon se doit, en vue d'officialiser son engagement comme PO des écoles d'enseignement ordinaire coopérantes de compléter « l'annexe 3 : Modèle d'engagement ferme » avant le 15 octobre 2021 ;

A l'unanimité

Approuve l'engagement ferme conclu entre La Province de Luxembourg, PO du projet de pôle territorial et la Ville d'Arlon, PO des écoles d'enseignement ordinaire coopérantes.

+ + +

*Monsieur Vincent MAGNUS, en sa qualité de Président du Conseil Communal,
clôture la séance publique à 23 heures et 57 minutes.*

+ + +